



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.1/2002/4  
29 July 2002

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по автомобильному транспорту  
(Девяносто шестая сессия, 7-10 октября 2002 года,  
Специальная сессия (7 октября))

**СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК, И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЕ**

**Проект пересмотренной Сводной резолюции об облегчении международных  
автомобильных перевозок (СР.4)**

Сводный текст представлен секретариатом

В ходе своей девяносто пятой сессии Рабочая группа SC.1 не смогла всесторонне рассмотреть проект резолюции, подготовленный в результате проведения совещания Специальной рабочей группы по пересмотру СР.4 (TRANS/SC.1/2001/5). С учетом многочисленных мнений, которые были изложены, Рабочая группа поручила секретариату направить странам - членам ЕЭК письмо с просьбой в письменном виде изложить свои замечания, сопроводив их конкретными предложениями относительно формулировки пунктов, в которые они желали бы внести изменения; кроме того, она предложила секретариату подготовить исправленный вариант проекта, приняв во внимание поступившие ответы. Вместе с тем Рабочая группа указала, что не намерена созывать третье совещание Специальной группы для повторного рассмотрения данного проекта и что ее цель состоит в принятии пересмотренной Резолюции СР.4 на ее девяносто шестой

сессии, с тем чтобы представить ее на утверждение КВТ в 2003 году. В этой связи Комитет по внутреннему транспорту одобрил проведение - накануне начала сессии SC.1 - специального однодневного совещания, посвященного рассмотрению данного вопроса.

На основе девяти ответов, поступивших в секретариат (Австрии, Великобритании, Германии, Литвы, Норвегии, Польши, Турции, Франции и Швейцарии), секретариат подготовил нижеприведенный текст, указав на сформулированные предложения и замечания, которые выделены курсивом. Было отмечено, что Норвегия и Турция одобрили сводный текст проекта, содержащийся в документе TRANS/SC.1/2001/5. Кроме того, Литва предлагает отразить в нем основные элементы организации комбинированных перевозок, требующиеся для обеспечения последующих мероприятий в контексте облегчения международных перевозок.

СВОДНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ ОБ ОБЛЕГЧЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (СР.4)

**Исправленный проект, включающий предложения и замечания стран**  
Эти предложения и замечания выделены жирным шрифтом и курсивом

Рабочая группа по автомобильному транспорту,

отмечая, что в данной Сводной резолюции необходимо учесть международные договоры и другие международные правовые документы, которые были разработаны не под эгидой ЕЭК и некоторые положения которых непосредственно относятся к международным автомобильным перевозкам. Речь идет, в частности, о:

- Заключительном акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе (Хельсинки, 1975 год),
- Марракешском протоколе 1994 года (Соглашении ГАТТ 1994 года и Соглашении ГАТС 1994 года) об учреждении Всемирной торговой организации,
- Сводной резолюции, касающейся правил, применимых к международным автомобильным грузовым перевозкам, которая разработана под эгидой Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ, 2000 год),
- Сводной резолюции о пассажирских перевозках, разработанной под эгидой Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ, 1995 год),
- Декларации "К общеевропейской транспортной политике", принятой Хельсинкской конференцией 1997 года,
- Соглашении о нерегулярных автобусных пассажирских перевозках (Соглашении ИНТЕРБУС), заключенном между Европейским сообществом и многими странами Центральной и Восточной Европы. Это Соглашение, подписанное Европейским сообществом и 13 третьими странами [...] вступило в силу... ***в отношении сторон, ратифицировавших его первыми (предложение секретариата)***,

отмечая, с другой стороны, что в целях облегчения международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов в Европе под эгидой ЕЭК был заключен целый ряд международных документов (см. перечень в приложении 3 к настоящему документу),

отмечая, кроме того, отсутствие единообразия в их применении, а также то, что они не охватывают всех аспектов международных автомобильных перевозок, часть которых регулируется определенным числом рекомендаций и резолюций, принятых в рамках работы Рабочей группы по автомобильному транспорту,

сознавая необходимость обновления и изменения структуры некоторых из этих рекомендаций и резолюций,

желая обеспечить максимальное упрощение и унификацию правил и процедур автомобильных перевозок в Европе в целях создания согласованного, гибкого и простого режима автомобильных перевозок, способствующего координации между различными видами транспорта,

рекомендует государствам, которые еще не ратифицировали эти международные документы или не присоединились к ним, немедленно ратифицировать их или присоединиться к ним в максимально полной мере, а если они еще не могут сделать этого, то тем не менее применять отныне и в как можно более полной мере содержащиеся в них положения,

рекомендует государствам применять правила, которые соответствуют рекомендациям в настоящей Сводной резолюции,

рекомендует государствам при заключении между собой двусторонних или многосторонних соглашений предоставлять по возможности более либеральный режим, чем тот, который предусматривается в настоящей Резолюции, причем в этом случае соответствующие положения настоящей Резолюции применяться не должны,

рекомендует государствам поощрять мультимодальный подход к перевозкам [способствующий охране окружающей среды] **для ограничения отрицательного воздействия на окружающую среду либо для обеспечения ее охраны (предложение Франции)**.

\* \* \*

## ГЛАВА I

### РЕГЛАМЕНТАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

#### Раздел 1 - Общие положения и принципы

##### 1.1 Введение

Автомобильные перевозки должны осуществляться таким образом, чтобы они не наносили ущерба общественному порядку, безопасности, окружающей среде, здоровью людей и морали затрагиваемой страны и соответствовали как законодательству этой страны, так и ее международным обязательствам в этой области.

##### 1.2 Применимые принципы

1.2.1 Режимы, определенные в пунктах 2.2 и 3.2 ниже, следует соблюдать без ущерба для принятых международных обязательств, в соответствии со следующими положениями:

**Австрия (замечания):** Отклоняет данный пункт, поскольку в нем вводятся принципы, изложенные в пунктах 3.2-3.2.7.

1.2.1.1 Государствам следует применять принцип недискриминации, воздерживаясь от проведения различий в зависимости от гражданства или домицилия перевозчика и происхождения или пункте назначения транспортных средств, в частности в том, что касается положений о налогообложении, контроля и санкций.

**Австрия (замечания):** Отклоняет данный пункт, поскольку вопрос о дискриминации и недискриминации в ЕС не может решаться индивидуально каждой страной и регулируется законодательством Сообщества. Однако если исключить слова "в частности", то текст может быть приемлем с учетом того, что в нем в таком случае будет делаться ссылка только на "положения о налогообложении, контроль и санкции".

1.2.1.2 Когда государство предоставляет на своей территории льготы иностранным перевозчикам, его собственные перевозчики должны пользоваться эквивалентными льготами при движении по территории стран, [перевозчикам которых] **в которых (предложение Франции)** были предоставлены льготы национальным перевозчикам.

- 1.2.1.3 Государства оставляют за собой право приостановить предоставление отдельных льгот, предусмотренных настоящей Резолюцией, перевозчикам других стран, которые не соблюдают принцип взаимности.
- 1.2.1.4 Государства должны стремиться обеспечить соблюдение перевозчиками законов и правил технического или административного характера, действующих на территории, по которой осуществляется перевозка, в частности законов и правил, регулирующих перевозки и дорожное движение, а также многосторонних и двусторонних соглашений.

**Австрия (замечания):** *Использование пунктов 1.2.1.5-1.2.1.16, касающихся пересечения границ и таможенных вопросов, в целом сопряжено с проблемами, и Австрия должна выразить общую оговорку с учетом того, что некоторые из этих пунктов затрагивают компетенцию нескольких министерств и заинтересованных органов, а также деятельность международных организаций. Австрия не может принять общее обязательство относительно того, что она будет использовать все предусмотренные положения. Некоторые проблемы, а именно таможенные вопросы, визы и аспекты пересечения границ, обусловлены также другими видами будущей деятельности ЕЭК и пока окончательно не урегулированы (Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года, новое приложение 8).*

- 1.2.1.5 В целях сокращения времени ожидания на границах, формальностей и проверок государства должны приложить усилия для:
- обеспечения, по возможности на совместной основе, соответствующего оборудования с регулярным учетом при этом изменения требований в области дорожного движения и проверок;
  - обеспечения достаточной для удовлетворения потребностей в области перевозок - численности сотрудников пограничных служб, имеющих необходимую подготовку и ресурсы для выполнения их функций;
  - согласования часов работы пунктов пересечения границ и контрольных органов;
  - проведения проверок с минимальными задержками и внедрения совместно с правительствами соседних стран скоординированных процедур проверок;

- заблаговременного уведомления компетентных органов других государств о любых новых требованиях, касающихся пограничных проверок.

**Литва** (предложение о добавлении нового подпункта):

**"- установления максимальных предельных сроков для осуществления процедур проверки на границах таможенными и другими контролирующими органами".**

- 1.2.1.6 Государства могли бы рассмотреть возможность отказа в будущем от требования виз для профессиональных водителей. Первыми шагами на пути к достижению этой цели должны стать: упрощение формальностей, которые должны выполнить водители для получения необходимых виз, ограничение числа и типов требуемых документов и выдача многократных годичных виз. Следует изучить также возможность предоставления признанными объединениями перевозчиков запросов о выдаче виз профессиональным водителям.

**Германия** (замечания): *Конкретные рекомендации относительно того, каким образом следует осуществлять процедуры выдачи виз, не могут быть одобрены до тех пор, пока они будут затрагиваться в рамках данного пункта. Процедуры, касающиеся выдачи виз, осуществляются в строгом соответствии с предписаниями в области трудоустройства и постоянного местожительства в соответствующем государстве и, следовательно, требуют глубокого знания данных сфер. Министерства транспорта не всегда обладают такими знаниями. Кроме того, Комитет по внутреннему транспорту - равно как и ЕКМТ - не является компетентным органом для рассмотрения этих вопросов.*

**Франция** (предложение): *"Государства могли бы изучить вопрос об использовании конкретного механизма, обеспечивающего упрощенную и более оперативную выдачу виз профессиональным водителям автотранспортных средств. Первыми шагами на пути к созданию такого механизма могли бы стать: упрощение формальностей, соблюдение которых требуется от водителей для получения необходимых виз, ограничение числа и типов требуемых документов и выдача многократных виз на установленный период. Можно было бы изучить также возможность представления запросов признанными объединениями перевозчиков относительно выдачи виз профессиональным водителям".*

**Соединенное Королевство**: *Выражает оговорку относительно предложений, касающихся упрощения процедур выдачи виз профессиональным водителям. Это*

*временный ответ, содержание которого может измениться в зависимости от результатов последующих консультаций, проводящихся на национальном уровне...*

**Швейцария (предложение):** *Было бы предпочтительнее заменить этот текст текстом, приведенным в окончательном варианте документа СЕМТ/СМ(98)9 и начинающимся со слова "Рекомендует..."*.

1.2.1.7 Сборы за проезд или сборы за пользование (*термины, использованные в директиве 1999/62/CE ЕС*) могут взиматься с пользователей дорог для покрытия расходов, понесенных страной при строительстве, обслуживании **и расширении** (*добавление, предложенное секретариатом*) дорог, в том числе для компенсации ущерба, наносимого ими окружающей среде.

**Секретариат (предложение):** *Для приведения этих положений в большее соответствие с контекстом Сообщества секретариат предлагает дополнить данный абзац следующей формулировкой, продиктованной указанной выше директивой: "Эти сборы за проезд и сборы за пользование следует взимать только в случае автодорог, относящихся к самым высоким в техническом отношении категориям (автомагистралей, автодорог с разделенными проезжими частями, имеющих аналогичные характеристики, или - при их отсутствии - автодорог, использующихся для международных и межрегиональных грузовых перевозок (дорог категории "Е")), а также при необходимости в случае мостов, туннелей и автодорог на горных перевалах. За исключением этих последних инфраструктур, сборы за проезд и сборы за пользование не должны взиматься совокупно за один и тот же участок дороги".*

"Сбор за пользование" представляет собой оплату в установленном размере, дающую право на использование транспортным средством в течение установленного периода времени (например, недели, одного или нескольких месяцев, года и т.д.) автодорожных инфраструктур, указанных в первом абзаце и расположенных на территории страны, в которой действует требование о таком сборе. Сбор за пользование может уплачиваться посредством приобретения соответствующей виньетки. ***Любой сбор за пользование, введенный на основании национального законодательства либо двусторонних или многосторонних соглашений, должен быть пропорционален реальным затратам, обусловленным дорожным движением. (Секретариат предлагает включить эту фразу в конце данного, а не первого абзаца, дополнив ее следующими положениями, позаимствованными из директивы Сообщества: "Сборы должны дифференцироваться в зависимости от затрат, обусловленных движением автотранспортных средств. Государства могут предусматривать взимание сбора за пользование всей своей***



*автотранспортной сетью с транспортных средств, зарегистрированных на их территории".)*

**Секретариат** (предложение о добавлении):

*Под "сбором за проезд" подразумевается сумма, размер которой определяется с учетом проезда транспортного средства по участку одной из инфраструктур, указанных в первом абзаце выше, обозначенному двумя пунктами. Размер этой суммы обуславливается расстоянием, пройденным транспортным средством, и его типом. Средние размеры сбора за проезд следует увязывать с затратами на строительство, эксплуатацию и расширение данной сети инфраструктуры" (Определение позаимствовано из директивы 1999/62/СЕ и предложено секретариатом).*

**Германия** (замечания): *Определение автодорожных инфраструктур, за пользование которыми взимаются сборы, следует привести в самом начале, поскольку оно касается как сборов за пользование, так и сборов за проезд. Просто увязать в определении технические аспекты с аспектами перевозки, по-видимому, недостаточно. Большей ясности можно было бы добиться в том случае, если государствам, в которых отсутствуют автомагистрали либо аналогичные сети автодорог, было бы разрешено взимать сборы на автодорогах, соответствующих наиболее высоким техническим стандартам страны.*

*Между сборами за пользование и сборами за проезд следовало бы провести более четкие различия:*

- *В соответствии с директивой 1999/62/СЕ сборы за пользование следует увязывать с периодом использования соответствующих автодорог. Для обеспечения согласования следует определить максимальные величины сборов.*
- *В соответствии с этой же резолюцией расходы на строительство, эксплуатацию и расширение автодорог, на которых взимается сбор за проезд (сборы, увязываемые с расстоянием), учитываются в так называемых сборах за пользование инфраструктурой, а не в сборах, связанных с неблагоприятным воздействием на окружающую среду. При отсутствии надежной модели количественного определения неблагоприятного воздействия на окружающую среду эти расходы не следует учитывать в рамках сборов за пользование инфраструктурой.*

**Швейцария** (замечания): *Директива Сообщества, касающаяся сборов за проезд и сборов за пользование, претерпевает изменения. Можно было бы обсудить вопрос о*

*взимании налогов в автотранспортном секторе на основе пройденного расстояния в км и видов выбросов из транспортных средств (см. Белую книгу), который уже конкретизируется в некоторых странах-членах (Германия). Кроме того, на это следовало бы сделать ссылку в пункте 1.*

*Положения пункта 2 не соответствуют системе налогообложения Швейцарии (взимаемый на территории всей страны налог на транспортные средства большой грузоподъемности, ставка которого непосредственно зависит от объема предоставляемых услуг (РТЛП)). Следовательно, Швейцария выражает оговорку.*

- 1.2.1.8 Каждое государство, если позволяют обстоятельства, должно вносить в свои законы и правила или в международные соглашения поправки, необходимые для согласования их с определенными выше принципами, и должно воздерживаться от принятия новых законов или заключения новых соглашений, которые противоречили бы этим принципам.
- 1.2.1.9 Что касается сборов за проезд и пользование, правил и формальностей в связи с транзитными и двусторонними перевозками, то с учетом принципов, определенных в пунктах 1.2.1.1, 1.2.1.2 и 1.2.1.3 и 1.2.1.12, каждое государство должно предоставлять автотранспортным средствам и их экипажам, зарегистрированным в стране, принявшей вышеуказанные принципы, такой режим, который является не менее благоприятным, чем режим, предоставляемый для транзитных перевозок в любую третью страну или из нее.
- 1.2.1.10 Странам, в которых используется система разрешений для двусторонних автомобильных перевозок, следует, если это возможно, выдавать по соответствующей просьбе разрешение перевозчикам всех стран, за исключением тех, с которыми они заключили двусторонние или многосторонние соглашения.
- 1.2.1.11 С учетом других положений настоящих принципов свобода транзита должна гарантироваться на основных международных автомагистралях (дороги категории E в Европе и аналогичные дороги на других континентах). Транзит не следует запрещать или обуславливать такими мерами, как взимание транзитных сборов, пошлин, либо ограничивать квотами.

**Швейцария (замечания):** Второе предложение создает путаницу, поскольку им предусматривается освобождение от транзитных сборов или пошлин. Вместе с тем в

*Швейцарии со всех транспортных средств взимается сбор за пользование в виде налога на транспортные средства большой грузоподъемности, ставка которого находится в прямой зависимости от объема предоставляемых услуг (РПЛП). Разве в этом случае не идет речь о таможенном транзитном сборе?*

Прежние пункты 1.2.1.12.1 и 1.2.1.12.2 исключены.

- 1.2.1.12 *Государствам* следует предоставлять транспортным средствам, перевозящим пассажиров и скоропортящиеся пищевые продукты, или транспортным средствам, осуществляющим перевозки с применением какого-либо таможенного транзитного документа, приоритет, при пересечении ими границ, перед транспортными средствами, осуществляющими другие перевозки.
- 1.2.1.13 *Государствам* следует стремиться к согласованию требований, предъявляемых ими к максимально допустимым весу и габаритам транспортных средств, задействованных в международных автомобильных перевозках, и выдавать специальные разрешения на эксплуатацию транспортных средств, не удовлетворяющих нормам.
- 1.2.1.14 Любое государство может при условии, что оно не проводит никаких различий между автотранспортными средствами стран, принявших настоящие принципы, и не злоупотребляет упомянутыми ниже правами:
- временно приостановить на конкретных участках важнейших международных транспортных маршрутов на своей территории осуществление права транзита автотранспортных средств при условии, что такое приостановление необходимо в целях обеспечения в стране общественного порядка, безопасности или здоровья людей;
  - временно предписать на конкретных участках важнейших международных транспортных маршрутов на своей территории любые объезды, необходимые в связи со строительством или техническим обслуживанием дорог либо продиктованные исключительными обстоятельствами, обусловленными ситуацией в области дорожного движения;
  - принять решение относительно подходящего времени или конкретных маршрутов, по которым должны производиться перевозки крупногабаритных или тяжеловесных грузов и перевозки опасных грузов;

- обеспечить благоприятные условия для дорожного движения на участках важнейших международных транспортных маршрутов на своей территории и, в частности, устранить любые узкие места на этих дорогах и на границах *государств*, которые они пересекают, и облегчить движение транзитных потоков с помощью других специальных мер.

1.2.1.15 В странах, где установлены периоды, в течение которых движение транспорта ограничено, компетентные органы этих стран должны попытаться согласовать такие периоды с периодами, установленными в соседних странах, и проинформировать в разумные сроки другие страны о любых изменениях этих периодов.

1.2.1.16 Ни одно из положений, содержащихся в вышеуказанных принципах, не исключает право *государств*, вступивших в таможенный или иной союз или экономическую зону, принимать иные положения или положения, регламентирующие в рамках указанной зоны автомобильные перевозки, каботаж, перевозки между третьими странами и транзитные перевозки.

## **Раздел 2 - Пассажирские перевозки**

### **2.1 Определения**

Для целей настоящего раздела:

2.1.1 под "автомобильными перевозками пассажиров" подразумеваются:

- перевозки пассажиров по автомобильным дорогам транспортными средствами, которые в соответствии с их типом конструкции и оборудованием пригодны для перевозки более девяти пассажиров, включая водителя, и предназначены для таких перевозок;
- порожние рейсы указанных транспортных средств для осуществления перевозок, упомянутых выше.

2.1.2 Перевозка пассажиров называется "транзитной" в отношении определенной страны, если она производится через эту страну и является частью перевозки, пункты отправления и назначения которой находятся в другой стране, и если на территории этой страны без специального разрешения не производится ни высадка, ни посадка пассажиров.

2.1.3 "Регулярными перевозками" являются пассажирские перевозки, осуществляемые с определенной регулярностью и по заранее определенному маршруту, причем в ходе перевозки на заранее определенных остановках может производиться высадка и посадка пассажиров. В отношении регулярных перевозок могут применяться заранее определенные расписания и тарифы.

2.1.4 "Регулярными специальными перевозками" (см. *Соглашение ИНТЕРБУС*) независимо от их организатора, считаются перевозки не всех пассажиров, а только отдельных их категорий в тех случаях, когда эти перевозки осуществляются на условиях, указанных в пункте 2.1.3. Эти услуги включают:

- перевозку рабочих на работу и домой
- перевозку детей и подростков в учебные заведения и обратно.

То обстоятельство, что специальная регулярная перевозка может видоизменяться в зависимости от потребностей пользователей, не влияет на ее классификацию как регулярной перевозки.

2.1.5 "Челночными перевозками" являются многоразовые перевозки, организованные для доставки из одного и того же пункта отправления в один и тот же пункт назначения заранее организованных групп пассажиров. Каждая группа состоит из пассажиров, которые перевозятся в одном направлении и возвращаются в пункт отправления в ходе одной из последующих обратных поездок тем же транспортным оператором (ср. *Соглашение ИНТЕРБУС*). Под пунктом отправления или назначения следует понимать место отправления или назначения, а также в каждом случае близлежащие населенные пункты в радиусе 50 километров. Челночные перевозки отвечают следующим требованиям:

- посадка и высадка пассажиров в пути в ходе челночной перевозки не производится;
- первый обратный рейс из пункта назначения и последний рейс в пункт назначения каждой серии челночных перевозок осуществляются без пассажиров.

Однако на отнесение такой перевозки к категории челночной не влияет то обстоятельство, что с согласия компетентных органов заинтересованных стран:

- пассажиры могут совершать обратный рейс с другой группой или другим перевозчиком (ср. *Соглашение ИНТЕРБУС*);
- в пути производится посадка и высадка пассажиров;
- в ходе первого рейса в пункт назначения и последнего рейса в пункт отправления конкретной серии челночных перевозок пассажиры не перевозятся.

2.1.6 "Нерегулярными международными перевозками" являются перевозки, которые осуществляются по территории не менее двух *государств* и которые не подпадают ни под определение регулярных перевозок, в том числе специальных регулярных перевозок, ни под определение челночных перевозок. Эти перевозки могут осуществляться с определенной частотой, оставаясь при этом нерегулярными перевозками (ср. *Соглашение ИНТЕРБУС*). В ходе нерегулярных перевозок посадка и высадка пассажиров в пути может производиться только по разрешению компетентных органов заинтересованных сторон. Они включают перевозки перечисленных ниже типов:

- "круговые туры без промежуточной посадки/высадки"; это перевозки, осуществляемые на одном и том же транспортном средстве, которое перевозит одну и ту же группу пассажиров по всему маршруту и доставляет их в пункт отправления;
- перевозками типа "в пункт назначения - с пассажирами, обратно - без пассажиров" являются такие перевозки, при которых пассажиры перевозятся в пункт назначения, а при возвращении в транспортном средстве находится только экипаж.

2.1.6.1 "Прочими перевозками" являются перевозки, которые в соответствии с приведенными выше определениями не относятся ни к категории круговых туров, ни к категории перевозок, включающих рейс в пункт назначения - с пассажирами и рейс обратно - без пассажиров. К ним относятся, в частности, некоторые виды перевозок, при которых рейс в пункт назначения осуществляется порожняком, а возвращение - с пассажирами.

- 2.1.7 Под "перевозчиком" подразумевается физическое или юридическое лицо, которое в соответствии с действующими национальными законами и правилами уполномочено осуществлять перевозку пассажиров.
- 2.1.8 Под "пассажирскими перевозками за собственный счет" (см. постановление СЕ 684/92) подразумеваются перевозки, осуществляемые в некоммерческих целях физическим или юридическим лицом при условии, что
- перевозки являются лишь вспомогательным видом деятельности этого физического или юридического лица;
  - используемые транспортные средства являются собственностью этого физического или юридического лица либо были куплены им в кредит, были предоставлены ему в распоряжение по долгосрочному договору на прокат или в лизинг, и управляются самим физическим лицом или работником предприятия.

Они могут быть поставлены в зависимость от получения разрешения или свидетельства, выдаваемого компетентными органами страны, где осуществляется подобная перевозка, если последняя не отвечает требованиям, определенным в пункте 2.2.3 ниже.

## **2.2 Применяемый режим**

### **2.2.1 Регулярные перевозки**

- 2.2.1.1 Регулярные и специальные регулярные перевозки, определенные в пунктах 2.1.3 и 2.1.4 выше, производятся в зависимости от обстоятельств на основании разрешения на регулярные перевозки или разрешения на специальные регулярные перевозки (именуемого далее "разрешением").
- 2.2.1.2 Решения по заявке на организацию регулярных перевозок, на изменение условий, регулирующих эти перевозки, или на возобновление разрешения принимаются компетентными органами заинтересованных стран.
- 2.2.1.3 Компетентный орган страны, которому подается заявка, предоставляет разрешение или сообщает об отказе в выдаче разрешения в кратчайшие сроки, с учетом необходимых проверок, которые компетентные органы могут осуществлять.

2.2.1.4 В каждом разрешении должны освещаться следующие пункты (*информация, помеченная значком (♦), должна быть включена в приложение к разрешению*):

- маршрут перевозки с указанием пунктов пересечения границы, остановок, на которых производится посадка и высадка пассажиров, а в случае специальных регулярных перевозок - категория лиц, допущенных к перевозке, и их пункты назначения;
- периоды осуществления перевозки;
- частота рейсов транспортных средств;
- расписания (♦);
- фамилии транспортных операторов, занятых в регулярных перевозках (♦);
- особые условия (если таковые предусмотрены) (♦).

2.2.1.5 Государствам следует выдавать разрешения на регулярные перевозки сроком не менее чем на три года или же, если их законодательство позволяет им выдавать такие разрешения на срок не более одного года, рассматривать возможность принятия таких мер, чтобы перевозчики были уверены в том, что выданные им разрешения будут продлены по крайней мере два раза с учетом того, что независимо от срока действия разрешения ничто не помешает аннулировать его в случае несоблюдения условий, на которых оно было предоставлено. Даты вступления в силу и прекращения действия разрешений, выдаваемых более чем одной страной, следует согласовывать.

2.2.1.6 Поскольку разрешение действует только в отношении той части маршрута, которая проходит по территории страны, выдавшей разрешение, государствам следует по мере возможности заключать двусторонние или многосторонние соглашения, с тем чтобы разрешения, выданные странами, на территории которых находятся пункты отправления, были действительны также в странах, по которым осуществляются транзитные перевозки.

2.2.1.7 Когда в рамках регулярных пассажирских перевозок компетентные органы стран отправления и назначения намерены выдать необходимые разрешения, компетентные органы стран, территория которых пересекается без посадки или высадки пассажиров, должны также по предъявлении запроса с указанием



маршрута следования, частоты рейсов и расписания, выдавать необходимые разрешения на транзитные перевозки.

## 2.2.2 Челночные перевозки

2.2.2.1 Челночные перевозки, определенные в пункте 2.1.5 выше, осуществляются в соответствии с разрешением на челночные перевозки (далее именуемым "разрешением"). В качестве условия выдачи разрешения может потребоваться предоставление жилья.

2.2.2.2 Заявки на получение разрешений должны направляться компетентным органам стран, по территории которых перевозчик намерен осуществлять перевозку.

2.2.2.3 По получении заявки компетентный орган должен, по возможности в течение 30 дней, выдать такое разрешение или уведомить об отказе в его выдаче.

2.2.2.4 В каждом разрешении должны освещаться следующие пункты (*информация, помеченная значком (◆), должна быть включена в приложение к разрешению*):

- вид челночной перевозки;
- маршрут перевозки с указанием пункта отправления, пункта назначения, остановок и пунктов пересечения границ;
- срок действия разрешения;
- расписания (◆);
- количество и даты рейсов (◆);
- фамилии транспортных операторов, занятых в челночных перевозках (◆);
- при необходимости отступления от действующих положений или льготы, предоставленные в соответствии с положениями пунктов 2.1.5 и 2.2.2.5 (◆).

2.2.2.5 Кроме того, предоставляются следующие льготы:

- владелец разрешения, в порядке исключения, может брать в обратный рейс часть пассажиров, которые совершили поездку в пункт назначения с другой группой;
- владельцу разрешения может быть разрешено брать пассажиров на рейс в пункт назначения на территории государства, из которого осуществляется перевозка, и производить высадку пассажиров на обратном пути на территории государства, в которое осуществляется перевозка;
- когда пассажиры, прибывающие из третьих стран, образуют группы в аэропорту при выходе из самолета или в порту при спуске с судна и находятся в пути в соответствии с договором, заключенным до их прибытия в страну, где должна быть произведена их посадка в транспортное средство, при наличии специального разрешения, выданного компетентными органами заинтересованных стран, допускается возможность выполнить первый рейс в пункт назначения и последний рейс в обратном направлении без пассажиров при маятниковых перевозках.

### 2.2.3 Нерегулярные международные перевозки

#### 2.2.3.1 Круговые туры без промежуточной посадки/высадки (см. пункт 2.1.6 выше)

Никакого разрешения не требуется на территории страны, не являющейся страной регистрации транспортного средства [**Литва (предложение)**]: "где обосновался перевозчик" (Соглашение ИНТЕРБУС)].

#### 2.2.3.2 Перевозки типа "в пункт назначения - с пассажирами, обратно - без пассажиров" (см. пункт 2.1.6)

Никакого разрешения не требуется на территории страны, не являющейся страной регистрации транспортного средства [**Литва (предложение)**]: "где обосновался перевозчик" (Соглашение ИНТЕРБУС)].

#### 2.2.3.3 Перевозки типа "пункт назначения - без пассажиров, а обратно - с пассажирами" (см. пункт 2.1.6.1)

Никакого разрешения не требуется ни в какой другой стране, помимо той, в которой зарегистрировано транспортное средство [**Литва (предложение)**]: "где обосновался перевозчик" (Соглашение ИНТЕРБУС)] при условии, что на

обратном пути все пассажиры будут взяты в том же пункте и что будет выполнено одно из следующих требований [формулировка схожа с формулировкой, содержащейся в Соглашении ИНТЕРБУС]:

- a) из пассажиров составляются группы на территории страны, не являющейся страной регистрации транспортного средства [**Литва (предложение):** "где обосновался перевозчик" (Соглашение ИНТЕРБУС)], или страной, где производится их посадка, в соответствии с договорами перевозки, заключенными до их прибытия, на территорию этой страны, и они перевозятся по территории страны регистрации транспортного средства [**Литва (предложение):** "где обосновался перевозчик" (Соглашение ИНТЕРБУС)];
- b) пассажиры были ранее доставлены тем же перевозчиком на условиях, предусмотренных в положениях, касающихся перевозок типа "в пункт назначения - с пассажирами, а обратно - без пассажиров" (2.1.6), на территорию страны, где они вновь произвели посадку, и перевозятся на территорию страны регистрации транспортного средства [**Литва (предложение):** "где обосновался перевозчик" (Соглашение ИНТЕРБУС)];
- c) пассажиры получили приглашение поехать на территорию другой страны при условии, что затраты на перевозку берет на себя лицо, делающее такое приглашение. Такие пассажиры должны образовать однородную группу, которую нельзя было составить только с целью совершения этой поездки и которая перевозится на территорию страны регистрации транспортного средства [**Литва (предложение):** "где обосновался перевозчик" (Соглашение ИНТЕРБУС)];

#### 2.2.3.4 Прочие перевозки с въездом без пассажиров (см. пункт 2.1.6.1).

На территории заинтересованной страны может потребоваться разрешение на такие прочие перевозки, если не выполняется ни одно из условий, указанных выше в подпунктах a), b) и c) пункта 2.2.3.3.

### **Раздел 3. - Грузовые перевозки**

#### **3.1 Определения**

**Австрия** (замечания): *Пункты 3.1-3.1.9: Австрия желала бы указать, что крайне важно согласовать, если это необходимо, данные определения с соответствующими определениями ЕС и ЕКМТ.*

Для целей настоящего раздела:

- 3.1.1 Под "перевозчиком" подразумевается любое физическое или юридическое лицо, которое осуществляет автомобильную перевозку грузов на коммерческой основе или за собственный счет в соответствии с национальными законами и правилами страны, в которой оно проживает или обосновалось.
- 3.1.2 Под "автомобильными перевозками грузов" подразумеваются перевозки с использованием транспортных средств, предназначенных для автомобильной перевозки грузов, а под "международными автомобильными перевозками грузов" подразумеваются перевозки, при которых погрузка производится в одной стране, а выгрузка - в той же стране, при условии, что транспортное средство прибывает в нее транзитом через другую страну, или в другой стране, куда транспортное средство прибывает транзитом через третьи страны или без транзита.
- 3.1.3 Под "транспортным средством" подразумевается зарегистрированное в какой-либо стране автотранспортное средство или состав транспортных средств, в котором по крайней мере автотранспортное средство зарегистрировано в какой-либо стране, предназначенные для перевозки грузов. Транспортное средство либо может принадлежать перевозчику, либо может быть передано в его распоряжение на основании договора о найме или лизинге.
- 3.1.4 Под "разрешением" подразумевается документ, дающий право использовать транспортное средство на территории данной страны в рамках международной автомобильной перевозки грузов.
- 3.1.5 Под "квотами" подразумевается максимальное число имеющихся разрешений на проезд транспортных средств из одной страны в другую в течение определенного периода.

- 3.1.6 Под "транзитом" подразумевается автомобильная перевозка грузов через страну, которая не является ни страной погрузки, ни страной выгрузки грузов.
- 3.1.7 Под "каботажем" подразумевается операция по автомобильной перевозке грузов, погруженных в одном пункте данной страны и разгруженных в другом пункте этой же страны, осуществляемая на транспортном средстве, зарегистрированном в другой стране.
- 3.1.8 Под "перевозкой между третьими странами" подразумевается транспортировка грузов, погруженных в одной стране и разгруженных в другой стране, осуществляемая на транспортном средстве, зарегистрированном в стране, не являющейся страной начала или окончания перевозки.
- 3.1.9 Под "перевозками за собственный счет" (ср. резолюцию ЕКМТ) подразумеваются перевозки грузов, принадлежащих предприятию или проданных, купленных, арендованных, произведенных, добытых, переработанных либо отремонтированных им. Целью перевозок должна быть транспортировка грузов с предприятия или на него либо их перемещение в пределах или за пределами предприятия для удовлетворения собственных потребностей. Автотранспортные средства, используемые для подобных перевозок, должны управляться работниками предприятия и должны либо принадлежать предприятию, либо быть предоставлены ему по договору об аренде или лизингу. Перевозки должны носить вспомогательный характер в рамках всей деятельности предприятия.

## 3.2 Применяемый режим

- 3.2.1 Государствам следует рассмотреть возможность постепенного ослабления ограничений, устанавливаемых системами разрешений.

**Австрия (замечания):** *отклоняет данный пункт. Австрия не может в общем порядке пообещать "постепенного ослабления ограничений, устанавливаемых системами разрешений", поскольку данный аспект не только связан с законодательством Австрии, но и должен рассматриваться также в контексте других организаций, главным образом ЕС и ЕКМТ.*

- 3.2.2 За исключением операций каботажа, определенного в пункте 3.1.7, типы международных грузовых автомобильных перевозок, перечисленные ниже (ср. резолюцию ЕКМТ), не должны - даже при их осуществлении транзитом -

регулироваться режимом разрешений. Если такой режим все-таки существует, то такие разрешения должны выдаваться без промедления и без установления системы квот:

- 1) перевозка грузов транспортными средствами, у которых общий разрешенный вес с нагрузкой (ОРВН), включая прицепы, не превышает 6 т или разрешенная полезная нагрузка, включая прицепы, не превышает 3,5 тонны;
- 2) нерегулярные перевозки грузов в аэропорты или из них в случае отклонения маршрута полетов;
- 3) перевозки поврежденных или нуждающихся в ремонте транспортных средств и передвижение ремонтных транспортных средств;
- 4) передвижение порожнего транспортного средства, выделенного для перевозки грузов и предназначенного для замены транспортного средства, вышедшего из строя за рубежом, а также возвращение транспортного средства, потерпевшего аварию, после ремонта;
- 5) перевозки живых животных с помощью транспортных средств, специально сконструированных или оборудованных на постоянной основе для перевозки живых животных и квалифицированных в качестве таковых компетентными органами соответствующих стран;

**Швейцария** (оговорка): *В Швейцарии действует особое законодательство, регулирующее перевозки копытных животных.*

- 6) перевозки запасных частей и провизии для морских судов и самолетов;
- 7) перевозка предметов, необходимых для оказания медицинской помощи в экстренных случаях, например при стихийных бедствиях, и в случае оказания гуманитарной помощи;
- 8) перевозки в некоммерческих целях предметов и произведений искусства для проведения выставок и ярмарок;
- 9) перевозки в некоммерческих целях оборудования, предметов бутафории и животных, а также техники для радиозаписи, кинематографических или телевизионных съемок в места проведения театральных, музыкальных,

кинематографических, спортивных, цирковых, ярмарочных или базарных мероприятий и вывоз этого оборудования из этих мест;

- 10) перевозки грузов за собственный счет;
- 11) похоронные перевозки;
- 12) почтовые перевозки, осуществляемые по линии государственной службы.

**Австрия (замечания):** *отклоняет данный пункт 3.2.2 по тем же причинам, что и пункт 3.2.1. Это касается в особенности подпунктов 1, 5, 10 и 12 выше.*

3.2.3 Перевозки, осуществляемые в рамках "перевозок между третьими странами", определенных в пункте 3.1.8 выше, допускаются в том случае, если они производятся по специальному разрешению, выданному компетентными органами соответствующих стран.

**Польша (предложение о добавлении):** *"Государства могли бы принять в рамках соглашений по автомобильным перевозкам менее жесткие предписания, регулирующие перевозки между третьими странами".*

**Австрия (замечания):** *отклоняет пункты 3.2.2-3.2.7 (разрешения), поскольку эти пункты противоречат целям нашей транспортной политики, направленной на обеспечение устойчивой системы перевозок посредством ограничения роста объема грузовых автомобильных перевозок на основе реализации стратегии стимулирования благоприятных с точки зрения окружающей среды видов транспорта.*

3.2.4 Международные автодорожные перевозки, осуществляемые перевозчиками, располагающими для этого специальным персоналом и оборудованием, не должны подпадать под систему квот. Если разрешение требуется, то оно должно выдаваться быстро и без количественных ограничений.

3.2.5 Каботаж, определяемый в пункте 3.1.7 выше, в принципе запрещается; однако он может допускаться в том случае, если он производится по специальному разрешению, выданному компетентными органами заинтересованных стран. Государствам следует рассмотреть условия, в которых можно было бы ввести постепенную либерализацию каботажа.

- 3.2.6 При международных перевозках, осуществляемых на автопоездах, включающих тягач и прицеп или полуприцеп, для прицепа или полуприцепа не следует требовать никакого отдельного разрешения; в этом случае национальная принадлежность тягача определяет национальную принадлежность всего автопоезда.

**Германия** (замечания): Требования, приведенные в пункте 3.2.6, проблематичны, поскольку в соответствии с Венской конвенцией 1968 года условия регистрации и маркировки транспортных средств должны соблюдаться по отдельности; вместе с тем с точки зрения правил регистрации аналогичная обеспокоенность, по всей видимости, не будет учитываться.

- 3.2.7 В рамках соглашений о международной автомобильной перевозке грузов государствам следует продолжать практику предоставления стране регистрации транспортного средства права выдавать разрешения от их имени, когда эти разрешения требуются.

Пункты 3.2.8 и 3.2.8.1-3.2.8.6 исключены

#### **Раздел 4 - Информация**

- 4.1 Государствам следует передавать в секретариат ЕЭК для распространения среди других стран информацию о любых изменениях в своих национальных законах и правилах, которые могут оказать влияние на международную автомобильную перевозку грузов.
- 4.2 Государствам или международным организациям, в соответствующих случаях, следует передавать в секретариат ЕЭК для распространения среди других стран тексты заключенных между ними двусторонних и многосторонних соглашений в области автомобильных перевозок.
- 4.3 Компетентным национальным администрациям следует своевременно предоставлять в распоряжение заинтересованных профессиональных организаций соответствующую информацию о необходимой документации и процедурах для операторов международных автомобильных перевозок, требуя от этих организаций обеспечения того, чтобы их члены полностью осознавали необходимость наличия полной и точной документации и соблюдения правил и процедур.



## ГЛАВА II

### ВОПРОСЫ, КАСАЮЩИЕСЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

#### Раздел 1 - Страхование

Государствам следует требовать и поощрять заключение страховщиками, которые страхуют риски по возмещению ущерба третьей стороне, нанесенного автомобилистами, въезжающими в страну, в которой этот вид страхования является обязательным, соответствующих соглашений, включающих принципы, приведенные в приложении 1.

#### Раздел 2 - Регистрация взятых напрокат транспортных средств

1. Для облегчения международных автомобильных перевозок на пассажирских и грузовых транспортных средствах государствам следует разрешить, как указано в приложении 2, выдачу установленных заверенных выписок или копий регистрационных свидетельств транспортных средств, взятых в долгосрочную аренду или в лизинг для использования в рамках международных перевозок.

2. С той же целью государствам следует принимать вместо оригинала регистрационного свидетельства выписки, копии или фотокопии, выданные согласно определенным в приложении 2 критериям на транспортные средства, взятые в долгосрочную аренду или в лизинг и зарегистрированные за рубежом.

**Германия (замечания):** Никаких возражений в отношении законодательства о регистрации нет, поскольку для целей страхования вполне могут представляться установленные заверенные выписки или копии регистрационных документов.

---

*[прежнее Приложение 1 (ОБРАЗЕЦ БЛАНКА РАЗРЕШЕНИЯ) исключено]*

### Приложение 1

#### **Система международной карточки страхования автотранспортных средств - ("Система зеленой карты")**

1. В каждой стране правительство официально признает одну-единственную организацию, создаваемую уполномоченными страховщиками национального страхового бюро. Членами бюро страны могут стать только те страховщики, которые уполномочены обеспечивать страхование ответственности автомобилистов перед третьими лицами и, следовательно, имеют право выдавать страховые свидетельства, указанные в статье 3 ниже. Все эти страховщики в обязательном порядке являются членами бюро и участвуют в его финансировании, с тем чтобы оно располагало средствами для выполнения своих финансовых обязательств.
2. Страховые бюро, учрежденные в соответствии с пунктом 1 выше, входят в состав и оказывают содействие работе международного органа, называемого "Советом страховых бюро". Совет страховых бюро является административным органом системы международной карточки страхования автотранспортных средств ("системы зеленой карты"), действующим под эгидой Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Совет обеспечивает возможности для осуществления соглашений, заключенных между страховыми бюро, и для обсуждения вопросов, представляющих взаимный интерес для страховых бюро-членов.
3. Бюро предоставляет в распоряжение входящих в него страховщиков страховые свидетельства (международная автомобильная страховая карта или зеленая карта), действительные для одной или более стран, либо разрешает им печатать собственные свидетельства и выдавать их застрахованным ими лицам в отношении любого автотранспортного средства, застрахованного ими от рисков по возмещению ущерба третьей стороне. Во всех случаях эти свидетельства должны составляться в соответствии с одним из образцов, приведенных в добавлениях 1-4 к настоящему приложению.
4. Зеленая карта, действительная для посещаемой страны или посещаемых стран, свидетельствует о наличии страхового покрытия ответственности перед третьими лицами, возникающей в результате дорожно-транспортных происшествий, которые вызваны водителем, проезжающим через страну. Такое страхование является обязательным.

5. Принятие зеленой карты застрахованным лицом уполномочивает бюро, по указанию которого она была выдана, и бюро любой страны, которому были делегированы такие полномочия, получать уведомления юридического характера, касающиеся любого приемлемого требования о возмещении.
6. Если иск о возмещении предъявлен держателю зеленой карты, то бюро страны, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, уполномоченное в соответствии с пунктом 5 выше, получает уведомление юридического характера в отношении этого держателя карты. Это бюро рассматривает и при необходимости удовлетворяет иск о возмещении от имени бюро, выдавшего зеленую карту.
7. Вместе с тем в той мере, в какой это допускается законодательством, бюро должны заключать соглашения, с тем чтобы страховщик, уполномоченный осуществлять свою деятельность в стране, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, мог самостоятельно рассматривать иски о возмещении в отношении застрахованных им же лиц.
8. При поступлении иска бюро страны, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, должно в ходе рассмотрения иска о возмещении учитывать условия и ограничения, предусмотренные в страховом полисе, в той мере, в какой они совместимы с действующим в этой стране законодательством об обязательном страховании.
9. Соглашения между бюро предусматривают полное возмещение сумм, уплаченных в счет компенсации, а также оплату оговоренных расходов и гонораров.
10. Участвующие правительства должны во всех случаях, когда это возможно, стремиться к отмене обязательства предъявлять зеленую карту на их границах посредством заключения между их соответствующими бюро конкретных соглашений с этой целью. В качестве примера уместно сослаться на многостороннее гарантийное соглашение или любое соглашение, которое Совет страховых бюро может использовать вместо него, либо на аналогичные соглашения, заключенные на двусторонней основе между бюро.
11. В каждой стране, правительство которой примет настоящую рекомендацию, зеленые карты, составленные в соответствии с одним из образцов, упомянутых в пункте 3 выше, будут признаваться без выполнения других формальностей или уплаты сборов в качестве доказательства факта страхования, отвечающего законодательству этой страны об обязательном страховании ущерба, нанесенного третьей стороне, в отношении транспортных средств, на которые были выданы эти зеленые карты.

12. Лицам, не являющимся держателями действительной зеленой карты предусмотренного типа и прибывающим вместе с автотранспортным средством в страну, в которой страхование является обязательным, или в страну, бюро которой не подписало многостороннее гарантийное соглашение (или любое соглашение, которое Совет страховых бюро может использовать вместо него, либо аналогичное соглашение, заключенное между этим бюро и бюро страны "происхождения" транспортного средства), может быть вменено в обязанность:

- застраховаться на границе либо в той мере, в какой это допускает закон посещаемой страны,
- заключить обычный для этой страны договор страхования автотранспортных средств, либо
- внести взнос в рамках системы обеспечения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

13. В странах, где страхование не является обязательным в отношении той категории, к которой относится транспортное средство водителя, проезжающего через страну, предъявлять документ, подтверждающий факт страхования, не требуется.

14. По цвету, содержанию и общему формату зеленая карта должна соответствовать образцам, упомянутым в пункте 3 выше. Ее размеры могут различаться при условии, что ее формат остается неизменным и ее общие размеры не превышают формат А4. Зеленая карта должна составляться на языке, используемом выдавшим ее бюро, а заголовок во всех случаях - на английском и французском языках. Все данные, указанные в зеленой карте, должны записываться буквами латинского алфавита, причем по желанию допускается дополнительная запись этих данных при помощи другого алфавита.

15. Правительства других стран, в которых применяется обязательное страхование ущерба, нанесенного автотранспортными средствами третьей стороне, и которые намерены принять настоящую рекомендацию, должны уведомить секретариат Рабочей группы о том, что:

- уполномоченные компании, страхующие автотранспортные средства, создали или намерены создать бюро, уполномоченные выдавать зеленые карты застрахованным ими лицам, выезжающим за границу;

- бюро системы зеленых карт уже в состоянии или будут в состоянии заниматься исками о возмещении по страховым случаям, охватываемым зелеными картами, выданными автомобилистам, проезжающим через страну;
- бюро системы зеленых карт располагает средствами для выполнения своих финансовых обязательств;
- они согласны принимать зеленые карты в качестве доказательства того, что автомобилисты, проезжающие через страну, застрахованы в пределах, требующихся действующим в их странах законодательством об обязательном страховании ущерба, наносимого автотранспортными средствами третьим лицам.

16. Принятие настоящей рекомендации подразумевает, что правительства не должны препятствовать переводу необходимой валюты при покрытии международных обязательств, возникающих в силу соглашений о системе зеленой карты. Правительства в письменном виде уведомляют Европейскую экономическую комиссию о своих обязательствах в данной связи.

17. Секретариат в кратчайшие сроки информирует правительства всех заинтересованных стран, а также Совет страховых бюро о полученных им уведомлениях в соответствии с пунктами 15 и 16 выше.

18. Любое изменение системы зеленой карты или формата этой карты, которое любое из правительств участвующей страны или Совет страховых бюро сочтет необходимым в свете накопленного им опыта, должно доводиться до сведения секретариата. Секретариат представляет Рабочей группе предложения об изменениях для принятия решения.

---

#### ДОБАВЛЕНИЯ 1-4

Образцы международной карты страхования автотранспортных средств (зеленой карты)

#### Добавление

1. Стр. 1.1: Вертикальный формат, английский язык, лицевая сторона  
Стр. 1.2: Вертикальный формат, английский язык, оборотная сторона

2. Стр. 2.1: Вертикальный формат, французский язык, лицевая сторона  
Стр. 2.2: Вертикальный формат, французский язык, оборотная сторона
3. Стр. 3.1: Горизонтальный формат, английский язык, лицевая сторона  
Стр. 3.2: Горизонтальный формат, английский язык, оборотная сторона
4. Стр. 4.1: Горизонтальный формат, французский язык, лицевая сторона  
Стр. 4.2: Горизонтальный формат, французский язык, оборотная сторона

Приложение 2

РЕГИСТРАЦИОННЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА ВЗЯТЫХ НАПРОКАТ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

[прежняя часть 1 (Временная регистрация) исключена]

- Странам, в которых выдача регистрационных свидетельств на взятое напрокат пассажирское или грузовое транспортное средство может быть связана с трудностями, следует принять необходимые меры, с тем чтобы выписки или копии регистрационного свидетельства, содержащие по крайней мере все сведения, требующиеся в соответствии с пунктом 1 статьи 35 Конвенции 1968 года о дорожном движении, выдавались компетентными органами этих стран или соответствующим образом уполномоченной ими ассоциацией при условии, что:
  - компетентные органы могут, если они того пожелают, вместо выдачи или указания на выдачу самих этих копий или выписок, удостоверить на фотокопии данного свидетельства, что эта фотокопия соответствует оригиналу, или уполномочить на это какую-либо ассоциацию;
  - компетентный орган, выдающий выпуску либо копию или удостоверенную фотокопию, может требовать или не требовать сдачи на хранение оригинала регистрационного свидетельства;
  - на выписках, копиях или фотокопиях должна быть сделана пометка "Взятое напрокат транспортное средство. Выписка из регистрационного свидетельства (его копия, фотокопия) для использования лицом, взявшим напрокат транспортное средство".

**Германия (замечания):** *Предполагают ли данные положения, что в будущем будут действовать особые предписания для взятых напрокат транспортных средств, т.е. не будут применяться положения Венской конвенции 1968 года, в частности ее статья 35 (1)? Будет ли эта Международная конвенция изменена и может ли она быть изменена в данной связи? В соответствии со статьей 10 законодательства Германии, регулирующего международное дорожное движение автотранспортных средств, водитель должен всегда иметь при себе регистрационное (регистрационные) свидетельство (свидетельства) транспортного средства и, при необходимости, прицепа. Наличие копий или выписок не соответствует этому требованию. Введение исключений для взятых напрокат транспортных средств, поставило бы под вопрос действие законодательства Германии.*

Приложение 3

ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОКУМЕНТОВ, ЗАКЛЮЧЕННЫХ  
ПОД ЭГИДОЙ ЕЭК В ЦЕЛЯХ ОБЛЕГЧЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И  
ГРУЗОВ В ЕВРОПЕ

**Пассажирские перевозки**

Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 1 марта 1973 года

Протокол к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 5 июля 1978 года

**Грузовые перевозки**

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года

Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 5 июля 1978 года

**Перевозка опасных грузов**

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года

Протокол от 28 октября 1993 года о внесении поправок в статью 1 а), статью 14 (1) и статью 14 (3) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)

Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ) от 10 октября 1989 года



### **Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов**

Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), от 1 сентября 1970 года

### **Автомобильные перевозки и регулирование движения транспорта**

Конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 года

Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года

Протокол о дорожных знаках и сигналах от 19 сентября 1949 года

Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 года

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1968 года), от 1 мая 1971 года

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 года), от 1 мая 1971 года

Европейское соглашение относительно разметки дорог от декабря 1957 года

Протокол от 1 марта 1973 года о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах

Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года

Соглашение о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ), от 1 апреля 1975 года

### **Транспортная инфраструктура**

Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1 февраля 1991 года

Протокол от 17 января 1997 года о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП)

### **Автотранспортные средства**

Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, от 20 марта 1958 года

Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров от 13 ноября 1997 года

Соглашение о введении глобальных технических правил для транспортных средств, двигателей и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, от 25 июня 1998 года

### **Таможенные вопросы**

Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, от 18 мая 1956 года

Таможенная конвенция о международной дорожной перевозке грузов с применением книжки МДП от 15 января 1959 года и ее пересмотренный вариант от 14 ноября 1975 года

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года

Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 октября 1960 года

Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (Конвенция о контейнерном пуле), от 21 января 1994 года

---