

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА

РЕЗОЛЮЦИЯ № 95/2 О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ АВТОБУСАМИ

[CEMT/CM(95)3/FINAL]

Совет министров ЕКМТ, собравшийся в Вене 7 и 8 июня 1995 г.,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ ЧТО:

- облегчение пассажирских перевозок может играть важную роль в интеграции новых стран-членов ЕКМТ и в улучшении взаимоотношений между людьми;
- и поэтому важно создать благоприятные условия для свободного передвижения людей, как об этом говорится в различных международных декларациях, в частности, на Второй общеевропейской конференции по транспорту (Греция, март 1994 г.);
- число стран-членов ЕКМТ после 1990 г. в результате политических изменений в центральной и восточной Европе значительно увеличилось;
- большинство новых стран-членов ЕКМТ выражали желание присоединиться к соглашению ASOR, однако это соглашение не предусматривает возможность присоединения других стран;
- поэтому представляется необходимым создание более широкой структуры для распространения либерализации нерегулярных международных перевозок пассажиров, как это установлено соглашением ASOR, на все страны-члены ЕКМТ;
- реализация принципов рыночной экономики, как и свободный доступ на международный транспортный рынок, требуют некоторого минимума гармонизации стандартов, касающихся условий труда, а также условий допуска к профессии оператора автомобильного транспорта (автомобильного перевозчика) и доступа на рынок;
- необходимость уменьшить вредное воздействие пассажирского автомобильного транспорта на окружающую среду, а также обеспечить и повысить безопасность движения, требует гармонизации стандартов по вредным выбросам и безопасности;

ПРИНИМАЕТ следующую Резолюцию, касающуюся правил для стран-членов ЕКМТ в области международных перевозок пассажиров автобусами¹;

ДАЕТ УКАЗАНИЕ Комитету заместителей доложить о выполнении этой Резолюции.

¹ Италия сделала общую оговорку.

Глава 1. Сфера применения и определение терминов

1. Сфера применения

1.1. Настоящая Резолюция применима:

- а) к международным перевозкам пассажиров автомобильным транспортом с нерегулярным движением:
 - между территориями двух стран-членов ЕКМТ или
 - начинающимся и заканчивающимся на территории одной и той же страны-члена и, если во время таких сообщений возникнет необходимость, то с транзитом через территорию другой страны-члена ЕКМТ или через территорию страны не члена ЕКМТ, и
 - с использованием автобусов, зарегистрированных на территории страны-члена;
- б) к порожним рейсам транспортных средств, связанных с этими перевозками.

1.2 Главы 1 и 2 применимы ко всем международным перевозкам пассажиров автобусами, производимым на территории страны-члена, не являющейся страной учреждения перевозчика, транспортными средствами, зарегистрированными в стране-члене ЕКМТ и перевозчиком, учрежденным в этой стране.

2. Определение терминов

В контексте этой Резолюции используемые термины имеют следующие определения.

2.1. Автобусы: автомобили, которые в результате своей конструкции и своего оборудования пригодны для перевозки более девяти человек, включая водителя, и предназначены для этой цели.

2.2. Оператор транспорта (перевозчик): все физические и юридические лица, выполняющие какие-либо международные перевозки пассажиров по автомобильным дорогам для третьих лиц, используя для этого автобусы.

2.3. Международные сообщения: сообщения между территориями или транзитом через территорию по меньшей мере двух стран-членов ЕКМТ или транзитом через страну-член ЕКМТ.

2.4. Нерегулярные сообщения: сообщения, не соответствующие определению "регулярное сообщение" в параграфе 2.5 и определению "челночное сообщение" в параграфе 2.6.

Кроме исключительных случаев, разрешенных компетентным органом соответствующей страны-члена ЕКМТ, при нерегулярных сообщениях никакие пассажиры не могут быть посажены или высажены во время рейса. Такие сообщения могут производиться с некоторой определенной частотой, что не означает, что они перестают быть нерегулярными.

Нерегулярные сообщения включают:

- a) туры "с закрытыми дверями", т.е. сообщения, когда один и тот же автомобиль используется для перевозки одной и той же группы пассажиров в течение всего рейса и доставляет её обратно на место отправления;
- b) сообщения, при которых выездной рейс совершается с пассажирами, а обратный порожним;
- c) все другие сообщения, называемые "прочими сообщениями".

2.5.

- a) **Регулярные сообщения:** сообщения, предназначенные для перевозки пассажиров с определенной частотой движения транспортных средств и по определенным маршрутам, во время которой пассажиры могут садиться или высаживаться в определенных остановочных пунктах. Для регулярных сообщений может быть вменено в обязанность соблюдение заранее установленного расписания движения и тарифов.
- b) Сообщения, кем бы они ни были организованы, производимые для перевозки пассажиров определенных категорий и исключаящие других пассажиров, когда такие сообщения производятся по условиям, записанным в параграфе 1а, также должны считаться регулярными сообщениями. Такие сообщения, в частности, перевозки рабочих к месту их работы и обратно или школьников в школу и из школы, называют "специальными регулярными сообщениями". На их отнесение к этой категории не влияет тот факт, что они могут изменяться в зависимости от потребностей тех, для кого они производятся.

2.6.

- a) **Челночные сообщения:** сообщения, при которых посредством неоднократных выездных и обратных рейсов заранее образованные группы пассажиров перевозятся из одного места отправления в одно место назначения. При этом каждая группа пассажиров, вывезенная выездным рейсом, должна быть в том же составе последующим рейсом возвращена к месту её отправления.

Под местами отправления и назначения следует понимать, соответственно, место, где начинается рейс, и место, где он заканчивается, включая, в каждом случае, окружающую местность.

- b) При челночных сообщениях во время рейса нельзя сажать или высаживать каких-либо пассажиров.
- c) При челночных сообщениях первый обратный рейс и последний выездной рейс должны быть порожними.
- d) В то же время, на отнесение сообщений к категории челночных не должен влиять тот факт, что с согласия компетентных органов соответствующих стран-членов ЕКМТ:
 - пассажиры, вопреки положениям параграфа 2.6а, могут возвращаться обратно с другой группой;
 - пассажиры, вопреки положениям параграфа 2.6в, могут во время рейса садиться на транспортное средство и высаживаться;

- первый выездной рейс и последний обратный рейс, вопреки положениям параграфа 2.6с, могут производиться с пассажирами. Такой вид челночного сообщения называют "реверсированным".

2.7. **Компетентный орган:** орган в стране-члене ЕКМТ, который компетентен в той области, которой касается эта Резолюция.

2.8. **Контрольный документ:** список пассажиров и техническое удостоверение (отчет) необходимые для нерегулярных международных перевозок пассажиров автомобильным транспортом, заполненные в соответствии с правилами, записанными в этой Резолюции, согласно Приложениям 2, 3 и 4, и выдаваемые компетентным органом страны, в которой зарегистрирован автомобиль. Что касается технического удостоверения или отчета, то компетентным органом по его выдаче может быть:

- компетентный орган, уполномоченный страной, в которой зарегистрирован автомобиль;
- изготовитель автомобиля или
- представитель, назначенный изготовителем, согласно положениям, которые записаны в Директиве 92/53/ЕЕС и содержатся в Резолюции ЕКМТ № 92/1 (СЕМТ/СМ(92)8/Final).

Глава 2. Доступ к работе в качестве перевозчика²

1. История вопроса

1.1. Предприятия автомобильного транспорта для занятия деятельностью по международным перевозкам пассажиров должны получить лицензию на такую работу, выдаваемую компетентным органом страны, в которой учреждено предприятие.

1.2. Транспортные предприятия, подающие заявку на занятие деятельностью по международным перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, должны представить свидетельства, что они:

- обладают хорошей репутацией;
- имеют достаточное для такой деятельности финансовое состояние³;
- отвечают требованиям по профессиональной компетенции.

Когда заявителем является физическое лицо, не отвечающее требованию (с), компетентные органы могут всё же разрешить ему заниматься перевозками пассажиров при условии, что он представит компетентным органам другое лицо, отвечающее требованиям указанных выше пунктов (а) и (с), которое будет эффективно и непрерывно управлять транспортной работой предприятия на постоянной основе.

² Швейцария сделала по этой главе выжидательную оговорку.

³ Чешская Республика сделала по этому пункту оговорку.

Когда заявителем является не физическое лицо, то требованиям пунктов (а) и (с) должно отвечать лицо или лица, которые будут эффективно управлять транспортной работой этого предприятия на постоянной основе.

1.3. Требование "**хорошей репутации**" должно считаться выполненным, если физическое лицо или лица, которые должны отвечать этому требованию согласно параграфу 1.2:

- не были официально признанными непригодными для работы в качестве автомобильного перевозчика;
- не были осуждены за серьёзные уголовные преступления, включая преступления коммерческого характера, или не были привлечены к ответственности за серьёзные неоднократные нарушения действующих правил по трудовому законодательству или регламентирующих транспортную работу или дорожное движение.

Требование в отношении "хорошей репутации" должно считаться выполненным, если лицо или лица, о которых идёт речь, были реабилитированы.

1.4. Требование относительно "**надлежащего финансового состояния**" сводится к наличию у заявителя достаточных ресурсов для обеспечения возможности удовлетворительного создания предприятия и управления им.

Национальные органы власти должны установить требования по надлежащему финансовому состоянию, которое можно оценивать по финансовому плану, банковским гарантиям и акционерному капиталу. Требования по финансовому состоянию в странах-членах ЕКМТ, которые не являются членами ЕС, должны действовать так же, как и положения, установленные в системе Европейского союза.

1.5. Требование по "**профессиональной компетенции**" должно заключаться в наличии квалификации, подтверждаемой путём прохождения письменных экзаменов, организуемых компетентным органом или органом, назначенным для этой цели страной-членом.

Однако, физические лица, предъявляющие свидетельства того, что до введения этой системы они имели лицензию в стране-члене ЕКМТ на занятие международными перевозками пассажиров автомобильным транспортом, должны быть освобождены от необходимости подтверждения своего соответствия требованиям параграфа 1.2с. Это положение относится к физическим лицам, которые фактически управляли транспортной работой предприятия.

1.6. Компетентные органы стран-членов ЕКМТ, не являющихся членами ЕС, должны установить дату, после которой физические лица, которые обязаны отвечать требованию по "профессиональной компетенции", должны это эффективно сделать (самой поздней датой является 31 декабря 1999 г.). Об этой дате они должны известить генерального секретаря ЕКМТ.

2. Изъятие лицензий на право работать в качестве автомобильного перевозчика пассажиров

Страны-члены должны обеспечить, чтобы компетентные органы изымали лицензии, дающие право работать в качестве автомобильного перевозчика пассажиров, если они устанавливают, что владелец лицензии перестал отвечать требованиям параграфа 1.2. В случае неудовлетворения требованиям параграфа 1.2с предприятию даётся достаточное время для назначения нового лица, взамен прежнего.

Глава 3. Доступ на рынок нерегулярных международных пассажирских перевозок

1. Либерализация нерегулярных перевозок

Нерегулярные международные перевозки пассажиров автобусами между странами-членами ЕКМТ должны производиться на основе принципов, записанных в соглашении ASOR⁴.

1.1. Если автомобиль, выполняющий перевозку:

- имеет свой пункт отправления и/или назначения в стране-члене ЕКМТ, в которой зарегистрирован автомобиль. Что касается перевозок, производимых компаниями, учрежденными в Европейском сообществе, то пункт отправления и/или назначения рейса может быть в любой стране-члене Европейского сообщества⁵.
- и отвечает требованиям определенных технических стандартов по вредным выбросам и безопасности, приведенным в Приложении 1 к этой Резолюции, то

следующие перевозки освобождаются от необходимости получения на них разрешения:

- a) нерегулярные перевозки пассажиров согласно положениям, записанным в параграфах 2.4a и 2.4b главы 1;
- b) нерегулярные перевозки пассажиров согласно положениям, записанным в параграфе 2.4c главы 1, которые отвечают следующим критериям.
 - Выездной рейс производится порожним, и все пассажиры производят посадку, в одном и том же месте на территории страны не члене ЕКМТ или члене ЕКМТ, но не той, где зарегистрирован автомобиль или той, где производится посадка пассажиров. При этом пассажиры составляют группу, формируемую по договорам на перевозки, заключенным до их прибытия на территорию последней страны-члена ЕКМТ, и доставляются на территорию страны-члена ЕКМТ, в которой зарегистрирован автомобиль.
 - Выездной рейс производится порожним, и все пассажиры производят посадку в одном и том же месте, куда они были доставлены раньше тем же перевозчиком по условиям, предусмотренным параграфом 2.4b главы 1, на территории страны-члена ЕКМТ, где они снова забираются автобусом и доставляются на территорию страны-члена ЕКМТ, в которой зарегистрирован этот автобус.
 - Выездной рейс производится порожним, и все пассажиры производят посадку в одном и том же месте, и их приглашают поехать на территорию другой страны-члена ЕКМТ с оплатой стоимости этой перевозки лицом, делающим приглашение. Такие пассажиры должны образовывать однородную группу, которая не была сформирована исключительно с целью совершения вышеуказанной определённой поездки и которая

⁴ Соглашение по нерегулярным международным перевозкам автобусами, подписанное в Дублине 26 мая 1982 г. Договаривающимися сторонами являются ЕС и несколько стран-членов ЕКМТ, не являющихся членами ЕС.

⁵ Австрия и Германия считают, что это положение действительно только для перевозок внутри Европейского сообщества.

доставляется на территорию страны-члена ЕКМТ, в которой зарегистрирован автомобиль.

1.2. На автомобилях, выполняющих перевозки, не требующие разрешения, должен находиться контрольный документ.

Контрольный документ должен находиться на автомобиле в течение всей перевозки и предъявляться контрольным органам по их требованию.

2. Минимальные технические нормы (стандарты)

Автобусы, выполняющие международные перевозки пассажиров в соответствии с положениями данной Резолюции, должны отвечать минимальным техническим нормам по вредным выбросам и безопасности не позже последней даты их реализации, указанной в Приложении 1 к этой Резолюции. Без ущерба для целей Резолюции, указанных в параграфе 1.1 главы 5, автобусам, не отвечающим этим нормам, не будет разрешено выполнять нерегулярные международные перевозки пассажиров в соответствии с положениями этой Резолюции.

Эти нормы должны быть подтверждены соответствующим документом согласно Приложению 2 к данной Резолюции.

Глава 4. оциальные положения

Страны-члены, которые ещё не присоединились к Европейскому соглашению о работе экипажей автомобилей, производящих международные перевозки (АЕТР), от 1 июля 1970 г. (Женева), с последующими изменениями и дополнениями, должны до этого применять аналогичные положения.

Глава 5. Общие положения

1. Цель и смысл Резолюции

1.1. Целью этой Резолюции является обеспечение дальнейшей либерализации путём её увязки с соответствием нормам по экологии и безопасности и повышение статуса профессии автомобильного перевозчика, не влияя на степень либерализации, установленную двусторонними соглашениями и ранее принятыми резолюциями в районах отправления и назначения и по транзитным сообщениям.

1.2. Когда положение этой Резолюции противоречит положениям соглашения ASOR., законодательству Сообщества (включая положения Постановления 2454/92/СЕЕ, Постановления 3820/85/СЕЕ, Директивы 85/3/СЕЕ и Директивы 92/7/СЕЕ), соглашению по Европейскому экономическому району и Венской конвенции по дорожному движению, то преимущественную силу имеют эти последние акты. В частности, страны-члены Европейского сообщества в своих внутренних отношениях и в отношениях с третьими странами применяют положения, вытекающие из законодательства Сообщества.

1.3. Страны-члены оставляют за собой право приостанавливать действие некоторых положений, содержащихся в этой Резолюции, в отношении перевозчиков, учрежденных в стране-члене, которая не придерживается принципа взаимности.

1.4. Страны-члены ЕКМТ поддерживают и поощряют усилия Европейского союза и других договаривающихся сторон соглашения ASOR, стремясь к заключению соглашения с другими странами-членами, которые не являются подписантами соглашения ASOR по нерегулярным международным перевозкам пассажиров автобусами.

2. Взаимная помощь

2.1. В тех случаях, когда перевозчики других стран совершают серьезные или неоднократные нарушения законодательства по автомобильному пассажирскому транспорту, что может приводить к лишению их права работать в качестве автомобильного пассажирского перевозчика, страны-члены должны предоставлять стране-члену, в которой учрежден такой перевозчик, всю имеющуюся у них информацию по этим нарушениям и санкциям, которые они применили.

2.2. Страны-члены должны оказывать друг другу взаимную помощь в реализации положений данной Резолюции.

Глава 6. Заключительные положения

Страны-члены, делающие оговорку по данной Резолюции, которая может быть записана только в зависимости от всего текста, должны проинформировать об этих оговорках генерального секретаря до 1 октября 1995 г.

Генеральный секретарь должен известить другие страны-члены, когда оговорки будут сняты.

Приложение 1

Технические стандарты по экологии и безопасности

Объект	Постановления ЭКЕ	Директива ЕС (первоначальная — последняя)	Дата выполнения в ЕС ⁶	Максимальная дата выполнения в ЕКМТ
Вредные выбросы с отработавшими газами	49/01 49/02, утверждение А 49/02, утверждение В	88/77 -91/542 этап 1	1.10.1993 1.10.1996	1.1.1998 1.1.2001 1.1.2001
Дым	24/03	72/306	2.8.1972	1.1.1998
Излучение шума	51/02	70/157 -84/424 -92/97	1.10.1989 1.10.1996	1.1.1998 1.1.2001
Тормозная система	13/06	71/320 -88/194 -91/422	1.10.1991 1.10.1994	1.1.1997 1.1.2001
Шины	54	92/23	1.1.1993	1.1.1998
Тахограф	АЕТR	Постановл. 3821/85	29.6.1986	1.1.1998
Устройство ограничения скорости	89	92/24 92/06	1.10.1994 1.1.1995	1.1.1998 1.1.1998
Световое оборудование	48/01	76/756 -91/663	1.1.1994	1.1.1998 1.1.2001
Испытания на годность к эксплуатации	-	77/143 -94/23	1.1.1983 1.1.1997	1.1.1998
Минимальная глубина рисунка протектора шин	1,6 мм	89/459	1.1.1992	1.1.1998

Часть приведенного списка должны составить исправленные или новые версии указанных выше директив и постановлений ЕС, когда после согласия стран-членов ЕКМТ последние версии соответствующих директив и постановлений станут юридически значимыми.

Что касается постановлений ЭКЕ, то согласно Директиве ЕС 92/53 их следует считать равнозначными указанным выше директивам и постановлениям ЕС.

⁶ Утверждение для автомобилей без прицепов и полуприцепов.

При проверках на дороге следует придерживаться минимума указанных выше требований, учитывая что автомобили не подготовлены к испытаниям. Они должны быть сосредоточены на выявлении дефектов главным образом в следующих областях:

- освещение
- тормозная система
- колёса и шины
- рулевое управление
- мосты и подвеска
- рама и опорные устройства
- дым
- шум
- течи топлива и масла
- закрепление груза
- вес (масса)
- габаритные размеры

Приложение 2

Технический отчёт по автобусам				
Марка и тип			Номерной знак и код страны	
Дата первой регистрации			Номер шасси	
	Номер утверждения	Место этой отметки на автомобиле	Крайняя дата утверждения ⁷	Дата утверждения ⁸
Вредные выбросы с отработав.газами				
ДЫМ ECE R 24.03 EC 72/306			1.1.1998	
Излучение шума ECE R 51.02 EC 70/157-84/424			1.1.1998	
Тормозная система EC 70/320-88/194			1.1.1997	
Тахограф (AETR) Постановл. 3821/85			1.1.1998	
Устройство ограничения скорости ECE R 89 EC 92/24 EC 92/06			1.1.1998	
Осветительное оборудование ECE R 48.01 EC 76/756-91/663			1.1.1998 1.1.2001	
Шины ECE R 54 EC 92/23			1.1.1998	
Вредные выбросы с отработав. газами ECE R 49.02 EC 88/77-91/542* (ЕВРО 1)			1.1.2001	
Излучение шума EC 70/157-92/97***			1.1.2001	
Тормозная система ECE R 13.06 EC 91.422			1.1.2001	
Вредные выбросы с отработав. газами EC 88/77-91/542** (ЕВРО 2)			1.1.2001	
* Соответствие требованиям стандарта ЕВРО 1 после 1 октября 1993 г. должно утверждаться для автобусов одновременно с датой их первой регистрации. ** Соответствие требованиям стандарта ЕВРО 2 после 1 октября 1996 г. должно утверждаться для автобусов одновременно с датой их первой регистрации. *** После 1 октября 1996 г. соответствие автобусов требованиям Директивы ЕС 92/97 должно утверждаться одновременно с датой их первой регистрации.				

7

Согласно положениям Резолюции ЕКМТ №...., если на указанную в этом техническом отчёте крайнюю дату соответствие автобуса техническим стандартам не утверждено, то для международных перевозок пассажиров он не допускается. Что касается тахографа, то страны, присоединившиеся к соглашению АЕТР, должны осуществить это требование не позже 24 апреля 1995 г.

8 Если до крайней даты утверждения, указанной в таблице этого Технического отчёта по автобусам, все их технические стандарты утверждены, то виды нерегулярных пассажирских перевозок согласно пункту 1.1 Главы 3 Резолюции ЕКМТ №...., освобождаются от необходимости получения разрешения.

Испытания на годность к эксплуатации согласно Директиве 77/143/ЕЕС с последними изменениями по Директиве 94/23/ЕЕС⁹

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010

Прохождение испытаний должно ежегодно подтверждаться официальной подписью органа или учреждения, назначенного для выполнения целей Директивы 77/143/ЕЕС с последними изменениями по Директиве 94/23/ЕЕС и непосредственно надзираемого страной регистрации.

⁹ Испытания на годность к эксплуатации необходимо проходить ежегодно.

Необходимо учитывать требования к тормозным системам согласно Директиве 92/54/ЕЕС, а в отношении вредных выбросов, особенно дыма, требования согласно Директиве 92/55/ЕЕС.

Это должно быть подтверждено органом или учреждением, назначенным и непосредственно надзираемым страной регистрации, в целях выполнения Директивы 77/143/ЕЕС с последними изменениями по Директиве 94/23/ЕЕС.

Приложение 3

Положения, касающиеся списков пассажиров

1. Перевозчики, выполняющие нерегулярные перевозки пассажиров, на которые не требуются разрешения, должны, когда это требует официальное проверяющее должностное лицо, предъявлять ему список пассажиров, составляющий часть контрольной документации, выдаваемой компетентными органами в стране-члене ЕКМТ, в которой зарегистрирован автомобиль, или должным образом уполномоченным агентом.

2.1. Бланки списков собраны в книжки по 25 штук в виде отсоединяемых дубликатов. Они должны соответствовать образцу (модели), показанному в Приложении 4 к этой Резолюции.

2.2. Каждая книжка должна иметь свой номер. Списки пассажиров должны также нумероваться последовательно от 1 до 25.

2.3. Текст на обложке книжки и на списках пассажиров должен быть напечатан на официальном языке или на нескольких официальных языках страны, в которой зарегистрирован автомобиль. Может быть добавлен перевод на другие языки стран-членов ЕКМТ.

3.1. Книжка должна быть выписана на имя перевозчика, и передаче другому лицу не подлежит.

3.2. Первый экземпляр списка пассажиров должен находиться на автомобиле в течение всего рейса, к которому он относится.

3.3. Перевозчик обязан следить за тем, чтобы списки пассажиров были полностью и правильно заполнены.

4.1. Список пассажиров должен составляться перевозчиком на каждый рейс в двух экземплярах до начала рейса.

4.2. Для указания фамилий пассажиров перевозчик может использовать список, уже составленный на отдельном листе, который должен быть надёжно приклеен на место, предусмотренное для него под пунктом 6 в списке пассажиров. На этом листе и на списке пассажиров должна стоять печать перевозчика или, где это предусмотрено, подпись перевозчика или водителя автомобиля. Страны-члены могут согласиться заменить фамилии пассажиров цифрой, указывающей их число.

4.3. Для сообщений с порожней выездной ездой, указанной в параграфе 1.1в) Главы 3 этой Резолюции, список пассажиров может оформляться, как указано выше в параграфе 4.2, во время посадки пассажиров.

4.4. Вместо списков пассажиров, описанных в Приложении 4, можно использовать списки пассажиров, предусмотренные Соглашением ASOR.

Приложение 4

(Бумага зеленого цвета, размер DIN A4 29,7 x 21 см)

(Передняя обложка — правая страница)

(Текст должен быть написан на официальном языке или на нескольких официальных языках страны, в которой зарегистрирован автомобиль.)

Страна, в которой выдан документ
— Отличительный знак страны—

Компетентный орган или должным
образом уполномоченное агентство

№ Книжки.....

КНИЖКА СПИСКОВ ПАССАЖИРОВ

Для нерегулярных международных перевозок пассажиров автобусами согласно
Резолюции ЕКМТ № 95/... от

Фамилия и имя перевозчика или его торговое название.....

.....

Адрес:.....

.....

.....

(Место и дата выдачи книжки)

(Подпись и печать органа или
агентства, выдавшего книжку)

(Текст должен быть написан на официальном языке или на нескольких официальных языках страны, в которой зарегистрирован автомобиль.)

ВАЖНЫЕ УКАЗАНИЯ

1. Следующие перевозки освобождаются от необходимости получения на них разрешения на территории любой страны-члена ЕКМТ, кроме той, в которой зарегистрирован автомобиль.

(а) Некоторые нерегулярные международные перевозки, производимые автомобилем, зарегистрированным на территории страны-члена ЕКМТ:

- между территориями стран-членов ЕКМТ или
- начинающиеся и заканчивающиеся на территории одной и той же страны-члена, и когда при таких перевозках возникает необходимость в транзите через территорию другой страны-члена ЕКМТ или через территорию страны не члена ЕКМТ.

(в) Порожные рейсы автомобилей, связанные с этими перевозками.

К нерегулярным перевозкам, на которых распространяется действие вышеуказанных положений, относятся следующие.

А. Туры "с закрытыми дверями", т.е. перевозки, при которых один и тот же автомобиль используется для перевозки одной и той же группы пассажиров в течение всего рейса и для доставки её обратно на место отправления, находящееся на территории страны-члена ЕКМТ, в которой зарегистрирован автомобиль.

В. Перевозки, при которых выездной рейс производится грузовым, а обратный рейс порожним.

С. Перевозки, при которых выездной рейс производится порожним и когда:

- все пассажиры совершают посадку в одном и том же месте для доставки на территорию страны, в которой зарегистрирован автомобиль

- и при этом пассажиры:

С.1 Образуют группы на территории страны, не являющейся членом ЕКМТ, или страны-члена ЕКМТ, но не той, в которой зарегистрирован автомобиль, или не той, где производится посадка пассажиров, причем эти группы формируются по договорам на перевозку, заключаемым до их прибытия на территорию указанной последней страны, или

С.2 Были доставлены ранее тем же перевозчиком рейсом, указанным в пункте (В) выше, на территорию страны-члена ЕКМТ, где они снова забираются автобусом, или

С.3. Приглашены совершить поездку на территорию страны-члена ЕКМТ, в которой учрежден перевозчик, и при этом стоимость перевозки берёт на себя лицо, сделавшее приглашение. Такие пассажиры должны составлять однородную группу, которая не была образована исключительно с целью совершения данной конкретной поездки.

2. Для каждого рейса, производимого как нерегулярное сообщение, не требующее разрешения, перевозчик до начала рейса должен в двух экземплярах составить по требуемой форме список пассажиров.

Для указания фамилий пассажиров перевозчик может использовать их список, записанный на отдельном листе, который должен быть надежно приклеен на место, предусмотренное для него под пунктом 6 бланка списка пассажиров.

При перевозках, когда выездной рейс является порожним, список пассажиров может быть составлен, как указано выше, во время их посадки на автобус.

Первый экземпляр списка пассажиров должен находиться на борту автомобиля в течение всего рейса и по требованию предъявляться официальному проверяющему должностному лицу.

3. При перевозках, когда выездной рейс является порожним, как это определено в пункте С, перевозчик должен приложить к списку пассажиров следующие подтверждающие документы:

- в случаях, указанных в пункте С.1: копию договора по перевозке, как это требуется в некоторых странах, или другой аналогичный документ, указывающий основные данные этого договора (особенно, место, страну и дату заключения договора; место, страну и дату посадки пассажиров; место и страну назначения перевозки);
- в случае перевозок, указанных в пункте С.2.: список пассажиров, который должен находиться на автомобиле в течение соответствующего рейса, совершаемого перевозчиком с выездом с пассажирами и возвратом порожним, для доставки пассажиров на территорию страны-члена ЕКМТ, откуда они затем забираются снова;
- в случае перевозок, указанных в пункте С.3: пригласительное письмо от лица, сделавшего приглашение, или ксерокопию этого письма.

4. Нерегулярные перевозки, не отвечающие условиям параграфа 1, могут производиться на территориях стран-членов ЕКМТ по транспортным разрешениям. В таком случае разрешение заменяет список пассажиров.

5. При нерегулярных сообщениях во время рейса не могут быть посажены в автобус никакие другие пассажиры и никто не может быть высажен, кроме особых случаев, разрешаемых компетентными органами. Такое разрешение также должно прилагаться к контрольным документам.

6. Перевозчик обязан следить за тем, чтобы списки пассажиров были своевременно и правильно составлены. Записи в них должны производиться печатными буквами и не стираемыми чернилами.

7. Книжка со списками пассажиров передаче разным лицам не подлежит.