

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА

РЕЗОЛЮЦИЯ № 92/1 О КВОТЕ МНОГОСТОРОННИХ РАЗРЕШЕНИЙ ЕКМТ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

[СЕМТ/СМ(92)8/Final]

На заседании Комитета заместителей министров в октябре 1991 г. делегация Люксембурга обратила внимание на тот факт, что положения, изложенные в Приложении 2 проекта Резолюции по корректировке квоты многосторонних разрешений ЕКМТ, нуждаются в некоторых изменениях в связи с проблемами, возникающими на практике, и изменениями в системе, реализуемой в Европейском сообществе. Кроме того, во время ноябрьского заседания Совета министров ряд делегаций заметили, что считают целесообразным создание возможности компьютерной обработки разрешений ЕКМТ.

На том же заседании было принято решение об установлении для "зелёных грузовиков" нормативов по загрязнению воздуха и шуму (Приложение А). Это привело к введению особых положений по использованию разрешений на территории Австрии, согласно которым каждая страна-член может делать выбор между использованием на этой территории 16 «обычных» разрешений или 27 разрешений, выданных на "зелёные грузовики". Кроме того, во время дебатов делегация Австрии заявила, что "зелёные грузовики", движущиеся по её территории, должны иметь контрольный документ, который должен находиться на борту автомобиля вместе с разрешением ЕКМТ, выданным на данный грузовой автомобиль.

В связи с этим, за последние шесть месяцев в систему были внесены изменения, касающиеся двух аспектов: во-первых, приняты новые положения по её реализации, и, во-вторых, для "зелёных грузовиков" введен сертификат соответствия и правила его использования.

Что касается сертификата соответствия, то Секретариат по поручению Комитета заместителей министров разработал форму сертификата, одобренную делегацией Австрии, основанную на существующем документе, который удовлетворительно использовался в течение ряда лет на территории Австрии, как сертификат для грузовиков с низким уровнем шума. Страны, которые сделали выбор в пользу "зелёных грузовиков", получили экземпляры этой формы (Приложение В) и письмо с указанием, что они могут быть заполнены только:

- изготовителем автомобиля, или
- официальным представителем изготовителя в стране регистрации автомобиля, или
- органом регистрации автомобилей в стране регистрации, или
- техническими службами, уполномоченными на это соответствующим министерством в стране регистрации, или
- техническим специалистом, отвечающим требованиям, изложенным в § 125 действующего

в настоящее время в Австрии закона, касающегося движения автомобилей, или

- гражданским инженером, уполномоченным правительством.

По заявлению органов власти Австрии, с 16 февраля 1992 г. все «зелёные грузовики», пересекающие границы этой страны, должны будут иметь на борту такие контрольные сертификаты.

Кроме того, в феврале 1992 г. состоялось заседание специальной Группы по квоте многосторонних разрешений для рассмотрения положений по реализации системы и выработки новой версии. Однако в ходе дебатов в Группе некоторые вопросы остались не решёнными, и были переданы в Комитет заместителей министров для выяснения их мнения, а именно следующие:

- должен ли быть разрешен въезд автомобилям, имеющим разрешение ЕКМТ, загрузка или разгрузка которых производится в странах, не участвующих в системе (в третьих странах);
- есть ли какой-то смысл в требовании о том, чтобы разрешение ЕКМТ обязательно сопровождалось бортовым журналом, поскольку в нормативно-правовых актах Европейского сообщества бортовой журнал больше не существует.

В марте 1992 г. та же специальная Группа провела еще одно заседание для решения главным образом спорных вопросов, касающихся введения сертификата, который вместе с многосторонним разрешением должен находиться на борту «зелёного грузовика» при движении по Австрии. Форма сертификата на заседании в принципе была одобрена. Бланк формы утвержден, и было решено, что Секретариат должен выдавать странам по их заявкам столько бланков сертификата, сколько по их расчетам им необходимо для существующего у них парка "зелёных грузовиков". По просьбе делегации Австрии, Секретариат согласился также нумеровать эти сертификаты и в установленные сроки присылать австрийским органам власти информацию о числе сертификатов, выданных каждой стране. Однако требовалось решить ещё один вопрос, а именно, дату, с которой грузовики должны иметь на борту эти сертификаты. Первоначально договорились отложить дату вступления в силу этого требования до 16 марта 1992 г., так как некоторые страны-члены заявили, что не имеют достаточно времени для удовлетворения требованиям австрийских властей, однако Группа обратилась к австрийским властям с просьбой снова перенести дату на 1 января 1993 г., или, если это не приемлемо, то на 1 июля 1992 г.

На заседании Комитета заместителей министров в апреле 1992 г. австрийская делегация сообщила, что датой вступления в силу требования о наличии у автомобилей сертификата является 30 мая 1992 г. Все другие делегации, которых касается эта система, протестовали. Продолжая свою работу в отсутствие австрийской делегации, Комитет настаивал на том, чтобы система контроля начала действовать не раньше 1 июля 1992 г., главным образом потому, что Совет к этому времени проведёт своё заседание в Афинах и таким образом сможет утвердить предложенные мероприятия.

На том же заседании Комитета заместителей министров, делегация Германии заявила, что оговаривает свою позицию относительно принятой формы сертификата соответствия для «зелёных грузовиков», так как считает целесообразным более простой документ, выдаваемый самими изготовителями грузовиков. Поскольку большое число бланков сертификатов уже выдано, было решено, что этот вопрос должен быть улажен на двусторонней основе путём контактов между специалистами Австрии и Германии, и что необходимо сделать все возможное для нахождения решения до заседания Совета министров в Афинах.

В то же время, повестка дня апрельского заседания Комитета заместителей включала рассмотрение новых положений по реализации системы (Приложение С), и в отношении двух

вопросов, которые он должен был урегулировать, единодушного согласия явно не было. Было решено, что выгоды от системы не должны распространяться на "третьи страны". Что касается прекращения использования бортовых журналов, то большинство делегаций посчитали это преждевременным, так как они ещё используются для путевого контроля и статистических целей.

Делегация Австрии настаивала также на внесении ряда изменений в положения статей 4.4 и 6.3, чтобы они содержали требование о том, что на борту автомобиля вместе с разрешением ЕКМТ, выданным на "зелёный грузовик", должен находиться сертификат. Совет решил удовлетворить просьбу австрийской делегации таким образом, что к статье 4, воспроизведенной в Приложении С документа, будет сделано соответствующее дополнение, где речь идёт о наказаниях, когда экологические нормы не соблюдены.

Совет, заседавший в Афинах 11 и 12 июня 1992 г., согласился с тем, что ссылка в сертификате соответствия на австрийское законодательство по измерению уровней шума должна быть как можно быстрее дополнена международными нормами, как только они вступят в силу в Европейском сообществе. Эти нормы будут, по меньшей мере, равнозначны тем, которые в настоящее время указаны в контрольном документе, т.е. соответственно 78 и 80 дБ. Совету стало известно, что нормы Сообщества вступят в силу, по-видимому, не позднее 1995 г.

Следует также заметить, что австрийская делегация во время заседания заверила, что специальный контроль технических характеристик "зелёных грузовиков" не станет дополнительным препятствием для движения этих автомобилей, а будет производиться выборочно при проведении обычного дорожного контроля.

Можно считать, что система контроля "зелёных грузовиков" начнёт нормально действовать с 1 июля 1992 г., когда австрийские органы власти станут, безусловно, требовать, чтобы соответствующие автомобили имели контрольный сертификат.

Совет министров дал поручение Комитету заместителей рассмотреть возможности значительного увеличения сферы применения системы квот многосторонних разрешений, а также условия для постепенного расширения концепции "зелёного грузовика", и к следующему заседанию Совета представить по этим вопросам специальные предложения.

Приложение А

РЕЗОЛЮЦИЯ № 91/2 ПО СИТУАЦИИ В ОТНОШЕНИИ КВОТЫ МНОГОСТОРОННИХ РАЗРЕШЕНИЙ ЕКМТ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО СОСТОЯНИЮ НА 1 ЯНВАРЯ 1992 Г.

Совет министров транспорта, заседавший в Париже 21 ноября 1991 г.,

ССЫЛАЯСЬ на своё решение, принятое на его 73-ем заседании 22 мая 1991 г. в Анталии, касающееся принципа увеличения на 70% квоты многосторонних разрешений ЕКМТ с 1 января 1992 г.;

УЧИТЫВАЯ оговорки, сделанные некоторыми странами-членами, и специальные мероприятия, принятые по использованию разрешений на территории Австрии, согласно которым каждая страна-член может делать выбор между:

- использованием 16 разрешений, как и в прошлом, когда эти разрешения даются на автомобили, которые не обладают определенными характеристиками по экологическим параметрам;
- и использованием 27 разрешений, если эти разрешения даются на так называемые "зелёные грузовики", технические характеристики которых по экологическим параметрам удовлетворяют следующим допустимым максимальным нормам:

а) Загрязнение воздуха:	СО	4,9 г/кВт·ч
	НС	1,23 г/кВт·ч
	NO _x	9,0 г/кВт·ч
	Твердые частицы	0,4 г/кВт·ч ¹
в) Шум:	80 дБ (А) для автомобилей с двигателем мощностью более 150 кВт	
	76 дБ (А) для автомобилей с двигателем мощностью до 150 кВт включительно	

ЖЕЛАЯ обеспечить, чтобы новые страны-члены ЕКМТ (Чешская и Словацкая Федеральная

¹ Для двигателей мощностью 85 кВт и меньше указанная допустимая максимальная величина выбросов твердых частиц умножается на 1,7.

Республика, Венгрия и Польша) полностью интегрировались во все формы международного сотрудничества в рамках Конференции и, соответственно, чтобы они смогли немедленно принять участие в системе квот многосторонних разрешений;

ПОМЯТУЯ о том, что участие в этой системе зависит от выполнения ряда предварительных условий, изложенных в соответствующих резолюциях ЕКМТ;

СЧИТАЯ, что настало время, когда необходимо внести изменения в положения, которые устанавливают условия, по которым определяется квота многосторонних разрешений на международные перевозки грузов автомобильным транспортом, содержащиеся в Резолюции № 26 1973 г. с её последующими неоднократными изменениями и дополнениями, в частности дальнейшими резолюциями №№ 29, 31, 34, 42, 46 и 55;

РЕШАЕТ с 1 января 1992 г. выделить этим новым странам-членам ЕКМТ часть многосторонних разрешений, число которых на начальном этапе будет составлять 94 для Чешской и Словацкой Федеральной Республики, 94 для Венгрии и 102 разрешения для Польши, притом, что вся квота, распределяемая между странами-членами, согласно таблице, приведенной в Приложении 1, составляет 2278 разрешений. При этом предполагается, что указанное выше распределение может быть изменено при последующих корректировках системы квот;

УТВЕРЖДАЕТ также положения по реализации системы квот многосторонних разрешений ЕКМТ на международные перевозки грузов автомобильным транспортом, как они изложены в Приложении 2 с его добавлениями, которые поэтому являются неотъемлемой частью этой Резолюции;

ДАЕТ УКАЗАНИЕ Комитету заместителей обеспечить, чтобы система работала эффективно, и в приемлемые сроки рассмотреть необходимость в ее дальнейших корректировках и их сферу.