



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,  
связанным с транспортом****134-я сессия**

Женева, 11–14 июня 2013 года

Пункт 5 b) ii) предварительной повестки дня

**Международная конвенция о согласовании условий  
проведения контроля грузов на границах 1982 года  
("Конвенция о согласовании") – приложение 8,  
касающееся автомобильных перевозок: итоги  
обследования, проведенного ЕЭК ООН в 2012 году****Итоги обследования, проведенного ЕЭК ООН  
в 2012 году****Записка секретариата****I. История вопроса**

1. 20 мая 2008 года в силу вступило приложение 8 к Конвенции о согласовании. В соответствии со статьей 7 "Механизм представления докладов" приложения Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) один раз в два года проводит среди Договаривающихся сторон обзор прогресса, достигнутого в области улучшения процедур пересечения границ в их странах.

2. Первое обследование было проведено в 2009–2010 годах, а его окончательные результаты были опубликованы в 2011 году (ECE/TRANS/WP.30/2011/1). В июне 2012 года Рабочая группа была проинформирована о деятельности секретариата, связанной с подготовкой второго обследования, которое по своему содержанию является весьма похожим на первое (неофициальный документ № 10 (2012 год); ECE/TRANS/WP.30/262, пункт 15). В сентябре 2012 года Исполнительный секретарь ЕЭК ООН направил министрам иностранных дел Договаривающихся сторон сообщение, содержащее вопросник для мониторинга хода осуществления приложения 8 на национальном уровне. Предельный срок для направления ответов был установлен на 1 декабря 2012 года, однако секретариат отметил, что он обработает ответы, полученные даже после этой даты,

при условии, что страны заблаговременно предупредят секретариат о том, что они не смогут уложиться в назначенный срок (ECE/TRANS/WP.30/264, пункт 13).

3. На 133-й сессии WP.30 была проинформирована о нынешней ситуации с ответами на вопросник ЕЭК ООН по мониторингу хода осуществления приложения 8, касающегося автомобильных перевозок, на национальном уровне. Рабочая группа настоятельно призвала все Договаривающиеся стороны, которые еще не направили свои ответы, сделать это как можно скорее (ECE/TRANS/WP.30/266, пункт 14).

## II. Ответы

4. Ответы на вопросник представили следующие 18 стран: Австрия, Азербайджан, Беларусь, Греция, Дания, Казахстан, Нидерланды, Польша, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Турция, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швейцария и Швеция. Большинство ответов были подготовлены национальными таможенными администрациями и переданы через постоянные представительства этих стран в Женеве. Некоторые ответы были подготовлены соответствующими министерствами транспорта. От двух стран было получено по два ответа (один от таможенных органов, а другой – от министерства транспорта). Норвегия и Хорватия уведомили секретариат о том, что они представят свои ответы с задержкой, однако в установленный предельный срок представления документов ответов от этих стран получено не было.

## III. Результаты обследования

5. Статистика ответов на конкретные вопросы приведена ниже.

**Вопрос 1.** *Просьба представить информацию, касающуюся официального опубликования приложения 8 в Вашей стране.*

	Опубликовано _____ (дата опубликования)
	Планируется опубликовать _____ (предполагаемая дата опубликования)
	Не опубликовано и не планируется опубликовать
	Прочее (просьба указать) _____

Подавляющее большинство респондентов указали, что они уже опубликовали приложение 8 или запланировали его опубликование. Несколько стран указали, что они намереваются опубликовать приложение; три страны соответствующей информации не представили. В этой связи следует отметить, что независимо от внутренних процедур утверждения/опубликования приложение 8 вступило в законную силу для всех Договаривающихся сторон 20 мая 2008 года.

**Вопрос 2.** Принимала ли Ваша страна меры для облегчения процедуры выдачи виз профессиональным водителям в соответствии с оптимальной национальной практикой, применяемой ко всем лицам, обращающимся за визами, национальными правилами, касающимися иммиграции, и/или международными обязательствами?

- Да. Просьба кратко описать эти меры: \_\_\_\_\_
- Нет. Просьба кратко разъяснить причину: \_\_\_\_\_

Несколько стран ответили, что меры по облегчению процедур выдачи виз осуществляются в соответствии с двусторонними соглашениями о взаимных поездках граждан.

Некоторые респонденты указали, что процедура выдачи виз полностью осуществляется на основе принципа "взаимности" и принимаются необходимые меры для облегчения процедур выдачи виз профессиональным водителям.

Страны – участники Шенгенского соглашения указали, что они осуществляют выдачу виз в соответствии с Шенгенским соглашением.

Одна страна ответила, что процедура выдачи виз уже была ускорена для всех заявителей (независимо от оснований для подачи заявления), а сроки проверки сокращены до 5–7 рабочих дней благодаря введению визовой информационной системы, поэтому необходимости в ускорении или облегчении процедуры выдачи виз для отдельных категорий лиц нет. Другая страна сообщила о том, что она создала онлайн-ую систему визового обслуживания.

Один респондент указал, что, будучи государством – членом Европейского союза (ЕС), его страна не имеет внешних границ с третьими странами; таким образом, практически осуществлять данные меры не требуется.

Одна страна информации не представила, а один респондент ответил, что его страна ведет переговоры по подписанию соглашения о либерализации визового режима с ЕС.

**Вопрос 3.** Обменивается ли Ваша страна регулярной информацией с другими Договаривающимися сторонами об оптимальной практике в области облегчения процедур выдачи виз профессиональным водителям?

- Да
- Нет

Любые дополнительные замечания: \_\_\_\_\_

Большинство респондентов ответили на этот вопрос утвердительно.

**Вопрос 4.** Каким образом Ваша страна регулярно информирует все стороны, участвующие в международных транспортных операциях:

- a) о действующих требованиях пограничного контроля за международными автотранспортными операциями?
- b) о планируемых требованиях пограничного контроля за международными автотранспортными операциями?
- c) о фактическом положении на границах?

Респонденты информируют все стороны, участвующие в международных транспортных операциях, в частности следующими способами:

- по линии Европейской комиссии;
- через веб-сайты;
- на двусторонних и многосторонних совещаниях между различными органами власти, а также между органами власти, торговыми объединениями и частными компаниями;
- через средства массовой информации;
- путем опубликования официальных инструкций в юридических журналах;
- путем опубликования объявлений в пунктах пересечения границ;
- путем переписки и по телефону;
- на семинарах, практикумах и курсах профессиональной подготовки.

**Вопрос 5.** *Какие меры принимаются для осуществления процедур контроля в местах отправления и назначения грузов, перевозимых по автомобильным дорогам, с тем чтобы предупредить возникновение заторов в пунктах пересечения границ?*

<input type="checkbox"/>	<i>Никаких</i>
<input type="checkbox"/>	<i>Медико-санитарный контроль</i>
<input type="checkbox"/>	<i>Ветеринарный контроль</i>
<input type="checkbox"/>	<i>Фитосанитарный контроль</i>
<input type="checkbox"/>	<i>Контроль соответствия техническим стандартам</i>
<input type="checkbox"/>	<i>Контроль качества</i>
<input type="checkbox"/>	<i>Осмотры транспортных средств</i>
<input type="checkbox"/>	<i>Взвешивание транспортных средств</i>
<input type="checkbox"/>	<i>Прочее (просьба указать) _____</i>

*Любые дополнительные замечания: \_\_\_\_\_*

Число респондентов, которые перенесли ответственность за осуществление надлежащих процедур контроля на внутритерриториальные службы, указано в таблице ниже.

Медико-санитарный контроль	5
Ветеринарный контроль	9
Фитосанитарный контроль	9
Контроль соответствия техническим стандартам	8
Контроль качества	7
Осмотры транспортных средств	6
Взвешивание транспортных средств	7
Никакого контроля	3

Одна страна ответила, что она осуществляет процедуры контроля, связанные с режимом МДП. Один респондент также указал, что, будучи государством – членом Европейского союза (ЕС), его страна не имеет внешних границ с третьими странами; таким образом практически осуществлять данные меры не требуется. Другая страна упомянула о том, что вышеуказанные проверки проводятся пограничной таможней только в том случае, если соответствующая сторона желает выполнить таможенные формальности (налогообложение товаров, выпуск для внутреннего потребления и т.д.). В противном случае таможенными формальностями занимается внутренняя таможня. Кроме того, в сферу компетенции таможенных органов этой страны вопросы, связанные с техническими стандартами и процедурами контроля качества, не входят.

**Вопрос 6.** *Какие меры были приняты в пунктах пересечения границ в Вашей стране, с тем чтобы в приоритетном порядке оформлять срочные грузы, например живых животных и скоропортящиеся грузы?*

	<i>Время ожидания транспортных средств, перевозящих такие грузы, сведено к минимуму</i>
	<i>Требуемый контроль осуществляется как можно оперативнее</i>
	<i>Во время пересечения границы холодильные установки транспортных средств, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты, разрешается не отключать</i>
	<i>Сотрудничество с другими Договаривающимися сторонами в сфере санитарного контроля таких грузов</i>

Ответы кратко излагаются в приведенной ниже таблице:

Время ожидания транспортных средств, перевозящих такие грузы, сведено к минимуму	8
Требуемый контроль осуществляется как можно оперативнее	16
Во время пересечения границы холодильные установки транспортных средств, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты, разрешается не отключать	12
Сотрудничество с другими Договаривающимися сторонами в сфере санитарного контроля таких грузов	6

**Вопрос 7.** *Является ли Ваша страна Договаривающейся стороной Соглашения 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров?*

	<i>Да (перейти к вопросу 9)</i>
	<i>Нет (перейти к вопросу 8)</i>

Десять респондентов указали, что их страна является Договаривающейся стороной вышеуказанного соглашения.

**Вопрос 8.** Принимает ли Ваша страна Международный сертификат технического осмотра, предусмотренный в вышеуказанном соглашении (воспроизводится также в добавлении 1 к приложению 8)?

<input type="checkbox"/>	Да
<input type="checkbox"/>	Нет

Шесть стран принимают этот сертификат, а три – нет.

**Вопрос 9.** Является ли Ваша страна Договаривающейся стороной Соглашения 1970 года о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок?

<input type="checkbox"/>	Да
<input type="checkbox"/>	Нет

Шестнадцать респондентов указали, что их страна является Договаривающейся стороной Соглашения 1970 года.

**Вопрос 10.** Принимает ли Ваша страна Международные весовые сертификаты транспортных средств (см. добавление 2 к приложению 8), выданные в других Договаривающихся сторонах?

<input type="checkbox"/>	Да (перейти к вопросам 11, 12 и 13)
<input type="checkbox"/>	Нет (перейти к вопросу 14)

Любые дополнительные замечания: \_\_\_\_\_

Восемь стран указали, что они принимают Международный весовой сертификат транспортных средств.

Одна страна отметила, что форма сертификата, выдаваемого в соответствии с Соглашением о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств – участников Содружества Независимых Государств (СНГ), не соответствует форме, установленной в соответствии с добавлением 2 к приложению 8 к Конвенции о согласовании. Решение о внесении изменений в существующее Соглашение СНГ еще не было принято. Эта страна считает необходимым разработать в установленном порядке необходимую форму и начать выдачу Международного весового сертификата транспортного средства в целях обеспечения осуществления приложения 8 к Конвенции о согласовании странами СНГ.

Другой респондент отметил, что контроль транспортных средств на предмет соответствия применимым положениям, касающимся массы и габаритов транспортных средств, осуществляется полицией согласно положениям директивы 96/53 Европейской комиссии (ЕК), в которой для определенных автотранспортных средств, используемых для перевозок в пределах Сообщества, установлены разрешенные максимальные габариты при национальных и международных перевозках и разрешенный максимальный вес при международных перевозках.

В одной из стран ЕС Международный весовой сертификат транспортных средств принимается, однако это не означает, что контрольное взвешивание не проводится снова, поскольку загрузка транспортного средства может производиться между непосредственным взвешиванием и моментом контроля. Кроме

того, в Сертификате указывается только вес брутто транспортного средства, а не осевая нагрузка (контроль перегрузки)<sup>1</sup>.

В некоторых странах взвешивание транспортных средств производится только при наличии серьезных подозрений о превышении ограничений по весу, установленных законодательством о дорожном движении.

Одна страна указала, что в настоящее время она не принимает сертификаты, выданные третьими государствами, поскольку она не получила информации от других стран – Договаривающихся сторон или ЕС относительно того, принимают ли эти страны или государства – члены ЕС такие сертификаты. Согласно приложению 8 этой стране надлежит назначить "правительственный орган", в круг полномочий которого будут входить выдача и прием этих сертификатов. В этой связи она отметила, что от учрежденных на ее территории юридических структур каких-либо запросов/заявлений, касающихся создания и последующего уполномочивания станций взвешивания и выдачи подобных сертификатов, не поступало.

Одна страна указала, что принятие этого сертификата противоречит действующим национальным законам и нормативам. Кроме того, статья 5 приложения 8 не имеет обязательной силы. В противном случае эта страна не приняла бы предложение о поправках, касающееся приложения 8.

**Вопрос 11.** Утвердила ли Ваша страна перечень станций взвешивания, уполномоченных выдавать Международные весовые сертификаты транспортных средств?

	Да
	Нет

Любые дополнительные замечания: \_\_\_\_\_

В четырех странах имеются станции взвешивания, уполномоченные выдавать такие сертификаты. В одной из стран они не были официально уполномочены.

Другая страна указала, что она не имеет частных станций взвешивания, уполномоченных выдавать сертификаты. Надзорные органы применяют только взвешивающие устройства, одобренные в соответствии с требованиями законодательной метрологии.

**Вопрос 12.** Опубликовала ли Ваша страна перечень всех станций взвешивания, уполномоченных выдавать Международные весовые сертификаты транспортных средств?

	Да
	Нет

Любые дополнительные замечания: \_\_\_\_\_

Из четырех стран, имеющих уполномоченные станции взвешивания, три опубликовали такой перечень.

<sup>1</sup> Международный весовой сертификат транспортных средств, форма которого приведена в приложении 8, имеет графы для указания осевой нагрузки (примечание секретариата).

**Вопрос 13.** Передала ли Ваша страна этот перечень в ЕЭК ООН?

Да

Нет

Любые дополнительные замечания: \_\_\_\_\_

Ни одна из стран не указала, что она направила такой перечень в адрес ЕЭК ООН.

**Вопрос 14.** Какие из следующих требований к инфраструктуре в пунктах пересечения границ, открытых для международных грузовых перевозок, соблюдает Ваша страна?

  
  
  
  
  


Наличие сооружений, позволяющих государствам, имеющим общую границу, проводить совместный контроль в течение 24 часов в сутки (по методу одной остановки)

Разделение полос движения для различных типов перевозок с обеих сторон границы с целью предоставления приоритета транспортным средствам, имеющим действительный международный транзитный документ либо перевозящим живых животных или скоропортящиеся пищевые продукты

Наличие зон контроля вне полос движения для проведения выборочных проверок груза и транспортных средств

Наличие надлежащих мест для стоянки и терминалов

Наличие санитарно-гигиенических объектов, мест для отдыха и средств связи для водителей

Наличие надлежащих средств для транспортно-экспедиционных агентств, с тем чтобы они могли предлагать услуги транспортным операторам на конкурентной основе

Любые дополнительные замечания: \_\_\_\_\_

Ответы кратко излагаются в приведенной ниже таблице:

Наличие сооружений, позволяющих государствам, имеющим общую границу, проводить совместный контроль в течение 24 часов в сутки (по методу одной остановки)	7
Разделение полос движения для различных типов перевозок с обеих сторон границы	9
Наличие зон контроля вне полос движения для проведения выборочных проверок груза и транспортных средств	15
Наличие надлежащих мест для стоянки и терминалов	13
Наличие санитарно-гигиенических объектов, мест для отдыха и средств связи для водителей	8
Наличие надлежащих средств для транспортно-экспедиционных агентств, с тем чтобы они могли предлагать услуги транспортным операторам на конкурентной основе	3



В качестве дополнительных замечаний некоторые респонденты отметили деятельность, проводящуюся с целью усовершенствования инфраструктуры в пунктах пересечения границ, например закупку и установку сканирующего оборудования для неинтрузивного досмотра. Одна страна указала, что в целях совершенствования и укрепления инфраструктуры в пунктах пересечения границ, недостаточное развитие которой иногда считается препятствием для международных автотранспортных операций, она начала применять модель "строительство–эксплуатация–передача", которая главным образом основывается на государственно-частном партнерстве. Наличие подобных модернизированных пунктов пересечения границ позволило сократить время, необходимое для осуществления процедур таможенной очистки.

Три государства – члена ЕС указали, что у них нет границ с третьими странами.

#### **IV. Дополнительные соображения**

6. Поскольку состав стран, принявших участие в обследованиях 2009–2010 годов и 2012 года, неодинаков, провести прямое сопоставление полученных результатов не представляется возможным. В целом итоги обследования 2012 года в очередной раз подтвердили тот факт, что Договаривающиеся стороны полностью осознают свои обязательства по приложению 8 к Конвенции о согласовании и серьезно к ним относятся. Вновь отмечается более быстрый прогресс в деле выполнения требований, касающихся передачи функций контроля из пограничных пунктов внутренним службам, оформления срочных грузов и соблюдения требований к инфраструктуре в пунктах пересечения границ. Вместе с тем внимания по-прежнему требуют такие вопросы, как процедуры выдачи виз профессиональным водителям и Международный весовой сертификат транспортных средств.

7. Отвечая на различные вопросы, страны зачастую ссылались на региональные правила, в частности правила ЕС и СНГ, которые эти страны должны принимать во внимание при осуществлении положений приложения 8. Эти моменты, в частности принятая СНГ форма Международного весового сертификата транспортных средств, которая несколько отличается от формы, предусмотренной Конвенцией о согласовании, заслуживают дальнейшего рассмотрения.

8. Рабочая группа, возможно, пожелает обсудить результаты этого обследования в целях выявления основных направлений, по которым требуются дополнительные усилия для обеспечения полного осуществления положений приложения 8 на национальном уровне. Кроме того, рабочую группу WP.30 просят дать указания относительно того, когда и в каком формате надлежит провести следующее обследование ситуации в Договаривающихся сторонах.