



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,  
связанным с транспортом****140-я сессия**

Женева, 9–12 июня 2015 года

Пункт 5 b) 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 2014 году****Записка секретариата****I. История вопроса**

1. 20 мая 2008 года вступило в силу приложение 8 к Конвенции о согласовании. В соответствии со статьей 7 "Механизм представления докладов" приложения Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций 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, и его результаты были опубликованы в 2011 году (документ ECE/TRANS/WP.30/2011/1), а второе обследование – в 2012 году (его результаты кратко изложены в документе ECE/TRANS/WP.30/2013/7).
3. В октябре 2014 года Административный комитет Конвенции о согласовании 1982 года (АС.3) на своей десятой сессии (ECE/TRANS/WP.30/АС.3/20, пункт 21) поручил провести следующее двухгодичное обследование. Третье обследование (его содержание аналогично предыдущим двум обследованиям) было проведено в период с ноября 2014 года по январь 2015 года. В настоящем

GE.15-06720 (R) 230415 240415



\* 1 5 0 6 7 2 0 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



документе содержится резюме ответов по мониторингу прогресса в деле осуществления приложения 8, касающегося автомобильных перевозок, на национальном уровне.

## II. Ответы

4. Ответы на вопросник представили следующие 17 стран: Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Латвия, Литва, Нидерланды, Польша, Российская Федерация, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Турция, 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.

## 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) _____

Четырнадцать респондентов указали, что они уже опубликовали приложение 8. Две страны указали, что оно не было опубликовано и что его публикация не планируется. Одна страна не представила информацию.

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: _____

Тринадцать респондентов указали, что они принимали меры для облегчения выдачи виз профессиональным водителям. Три страны ответили, что не принимали никаких мер. Одна страна не представила информацию.

Несколько стран ответили, что меры по облегчению процедуры выдачи виз осуществляются на основе двусторонних соглашений с третьими странами.

Некоторые респонденты указали, что процедура выдачи виз полностью осуществляется на основе принципа "взаимности" и что принимаются необхо-

димые меры для облегчения процедуры выдачи виз профессиональным водителям.

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

Одна страна указала, что визы выдаются в соответствии с Визовым кодексом. Вместе с тем в исключительных случаях визы могут выдаваться в пунктах пересечения границ при условии, что: 1) заявитель удовлетворяет требованиям пунктов а), с), d) и е) статьи 5 (1) Пограничного кодекса стран Шенгенской зоны; 2) заявитель не имел возможности подать заявление на получение визы заранее и, при необходимости, представил соответствующие документы, подтверждающие непредвиденные и неотложные мотивы для въезда; 3) возвращение заявителя в страну происхождения или транзит через государства, помимо государств, в полном объеме применяющих Шенгенские правила, не подлежит сомнению.

Одна страна ответила, что на сайте Министерства иностранных дел содержится информация о правилах выдачи виз и необходимые ссылки и что существует также услуга оформления виз в онлайн-режиме.

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

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

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

Пятнадцать стран указали, что регулярно обмениваются информацией с другими Договаривающимися сторонами. Одна из стран ответила отрицательно и еще одна не представила информацию.

**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, следующими способами:

- 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;
- путем опубликования объявлений в пунктах пересечения границ;

- путем переписки и по телефону;
- на семинарах, практикумах и курсах профессиональной подготовки.

Один респондент указал, что как государство – член Европейского таможенного союза его страна не имеет границ, которые пересекаются автомобильными дорогами; таким образом, практически осуществлять данные меры не требуется.

Одна страна указала, что с 1 января 2014 года контроль за автодорожными пунктами пересечения границ осуществляет национальная полиция. Поэтому данная информация содержится на веб-сайте национальной полиции.

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

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

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

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

Медико-санитарный контроль	5
Ветеринарный контроль	4
Фитосанитарный контроль	5
Контроль соответствия техническим стандартам	7
Контроль качества	4
Осмотр транспортных средств	3
Взвешивание транспортных средств	5
Никакого контроля	2

Одна страна ответила, что она осуществляет процедуры контроля, связанные с режимом МДП.

Один респондент указал, что как государство – член Европейского таможенного союза его страна не имеет границ, которые пересекаются автомобильными дорогами; таким образом, практически осуществлять данные меры не требуется.

Одна страна указала, что в исключительных случаях компетентные органы (ветеринарные и фитосанитарные) могут принять решение о проведении физического осмотра внутри своей территории. Эта страна указала также, что, по мере возможности, предпочтение отдается осмотру транспортных средств внутри своей территории.

Один респондент указал, что экологический осмотр был также перенесен на внутренние терминалы.

Одна страна отметила, что процедуры контроля применяются только в случае наличия юридических оснований и, по возможности, действуют по принципу "одного окна".

**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?*

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

Ответы кратко излагаются в приведенной ниже таблице:

Время ожидания транспортных средств, перевозящих такие грузы, сведено к минимуму	12
Требуемый контроль осуществляется как можно оперативнее	9
Во время пересечения границы холодильные установки транспортных средств, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты, разрешается не отключать	4
Сотрудничество с другими Договаривающимися сторонами в сфере санитарного контроля таких грузов	5

Один респондент указал, что как государство – член Европейского таможенного союза его страна не имеет границ, которые пересекаются автомобильными дорогами; таким образом, практически осуществлять данные меры не требуется.

**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?*

	Нет (перейти к вопросу 9)
	Нет (перейти к вопросу 8)

Девять стран являются Договаривающимися сторонами Соглашения 1997 года, семь таковыми не являются, и одна страна не представила информацию.

**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

Три страны принимают этот сертификат, а четыре – 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

Пятнадцать стран являются Договаривающимися сторонами Соглашения 1970 года, одна страна таковой не является, и одна страна не представила информацию.

**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: \_\_\_\_\_

Девять стран принимают Международный весовой сертификат транспортного средства, в том числе: Венгрия, Дания, Латвия, Литва, Российская Федерация, Словакия, Словения, Соединенное Королевство и Швейцария. Семь стран его не принимают, а одна страна не представила информацию.

Одна страна отметила, что контроль транспортных средств производится в соответствии с применимыми нормами, касающимися массы и габаритов транспортных средств, и осуществляется полицией на основании положений директивы 96/53 ЕК, в которой для определенных автотранспортных средств, используемых для перевозок в пределах Сообщества, установлены разрешенные максимальные габариты в случае национальных и международных перевозок и разрешенный максимальный вес в случае международных перевозок.

Один респондент указал, что Международный весовой сертификат транспортного средства принимается на основе взаимности.

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

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

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

Пять стран утвердили перечень станций взвешивания, уполномоченных выдавать международные весовые сертификаты транспортных средств, в том числе: Венгрия, Дания, Литва, Российская Федерация и Соединенное Королевство. Три страны его не утвердили, и одна страна не представила информацию.

Одна страна указала на наличие девятнадцати официальных станций взвешивания, выдающих международные весовые сертификаты Содружества Независимых Государств (СНГ), которые по форме соответствуют международным весовым сертификатам ЕЭК ООН.

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

  


Да

Нет

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

Четыре страны опубликовали перечень всех станций взвешивания, в том числе: Венгрия, Дания, Литва и Российская Федерация. Четыре страны не опубликовали такой перечень, и одна страна не представила информацию.

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

  


Да

Нет

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

Одна страна (Литва) передала этот перечень в ЕЭК ООН, три страны этого не сделали, и одна страна не представила информацию.

**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

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)	6
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	7
Наличие зон контроля вне полос движения для проведения выборочных проверок груза и транспортных средств	7
Наличие надлежащих мест для стоянки и терминалов	7
Наличие санитарно-гигиенических объектов, мест для отдыха и средств связи для водителей	5
Наличие надлежащих средств для транспортно-экспедиционных агентств, с тем чтобы они могли предлагать услуги транспортным операторам на конкурентной основе	5

Одна страна не указала ни один из вышеперечисленных вариантов, поскольку как государство – член Европейского таможенного союза она не имеет границ, которые пересекаются автомобильными дорогами.

Одна страна указала, что в целях совершенствования и укрепления недостаточно развитой инфраструктуры в пунктах пересечения границ, что иногда считается препятствием для международных автотранспортных операций, она начала использовать модель "строительство–эксплуатация–передача", которая главным образом основывается на государственно-частном партнерстве. Наличие подобных модернизированных пунктов пересечения границ позволило значительно сократить время, необходимое для осуществления процедур таможенной очистки.

#### IV. Предварительные выводы обследования

6. Предварительный анализ полученных ответов свидетельствует о том, что Договаривающиеся страны успешно осуществляют положения приложения 8, касающиеся в том числе: обнародования приложения 8 в странах; упрощения процедуры выдачи виз; предоставления информации всем сторонам, участвующим в транспортных операциях; оформления срочных грузов в приоритетном порядке (живые животные и скоропортящиеся грузы); совершенствования инфраструктуры в пунктах пересечения границ и других вопросов.

7. Вместе с тем в ряде областей необходимо принять дополнительные меры для реализации соответствующих обязательств на практике. В частности, речь идет о: необходимости переноса процедур контроля из пунктов пересечения границ в места отправления и назначения грузов (осуществляется лишь в 30–40% респондентов); решении проблемы низкого уровня участия (девять стран-респондентов) в Соглашении 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров и, соответственно, ограниченного числа стран, принимающих Международный сертификат технического осмотра; преодолении сохраняющихся, несмотря на определенный прогресс, ограничений в применении международных весовых сертификатов транспортных средств (принимаются лишь в девяти странах) и т.д.



8. В ходе анализа результатов обследования необходимо учитывать, что некоторые Договаривающиеся стороны, являющиеся членами Европейского союза, не имеют официальных границ, которые пересекаются автомобильными дорогами.

9. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть меры, способствующие дальнейшему осуществлению положений Конвенции о согласовании и приложений к ней.

---