

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА

РЕЗОЛЮЦИЯ № 95/4 О ВКЛЮЧЕНИИ В СИСТЕМУ КВОТ МНОГОСТОРОННИХ РАЗРЕШЕНИЙ КАТЕГОРИИ «ОСОБО ЗЕЛЕНый И БЕЗОПАСНЫЙ ГРУЗОВИК»

[СЕМТ/СМ(95)4/Final]

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

УЧИТЫВАЯ, ЧТО:

- интеграция новых стран-членов в ЕКМТ может помочь созданию сопоставимых социальных и экономических условий во всей Европе;
- систему квот многосторонних разрешений ЕКМТ можно считать важным инструментом для интеграции новых стран-членов, так как она обеспечивает доступ на европейский рынок и в то же время способствует гармонизации социальных, экологических и технических требований;
- защита окружающей среды, в частности в области транспорта, приобретает всё более важное значение, с одной стороны из-за роста транспортного рынка, а с другой стороны, вследствие обострения экологических проблем;
- некоторые страны-члены ЕКМТ, особенно новые страны-члены, хотят увеличения квоты многосторонних разрешений, тогда как другие страны, в частности, Германия и Австрия, отказываются от дальнейшего увеличения квоты многосторонних разрешений до тех пор, пока не будет достигнут существенный прогресс в отношении социальных, технических и экологических стандартов;
- поэтому решение следует искать, производя одинаковый объём работы как по интеграции новых стран-членов, так и по защите окружающей среды;
- на заседании Совета министров в Аннеси была подчеркнута важность упрощения системы квот многосторонних разрешений;

ПОМНЯ, ЧТО:

- в существующей системе квот многосторонних разрешений делается различие между "обычной" квотой, для получения которой грузовики не должны отвечать каким-то специальным требованиям, и квотой для "зелёных грузовиков", которые должны удовлетворять минимальным требованиям в отношении шума и содержания вредных веществ в отработавших газах;
- некоторые страны-члены Европейского союза ещё не полностью приняли концепцию "зелёного грузовика", так как пока что в Европейском союзе вступили в силу только

положения по "зелёным грузовикам", касающиеся вредных веществ в отработавших газах (Директива 91/542/ЕЕС), тогда как положения по излучению шума у "зелёных грузовиков" полностью вступят в силу не раньше 1 октября 1996 г.;

- практически все новые страны-члены ЕКМТ на сегодняшний день уже приняли концепцию "зелёных грузовиков";

ОТМЕЧАЯ, ОДНАКО, ЧТО:

- некоторые страны-члены Европейского союза в ряде случаев подчеркивали, что они не смогут снять свои оговорки пока не будут полностью реализованы положения, содержащиеся в директивах Сообщества, т.е. после 1 октября 1996 г.;

РЕШАЕТ:

- сохранить существующую систему до 1 января 1997 г., побуждая при этом страны, сделавшие оговорки, помимо тех, которые касаются введения категории "зелёный грузовик", за это время их снять;
- с 1 января 1997 г. ввести специальную квоту для "особо зелёных и безопасных" грузовиков;
- с этой даты и в дальнейшем дать странам-членам возможность выбора между "обычной" квотой, квотой для "зелёных грузовиков" и квотой для "особо зелёных и безопасных грузовиков";
- постепенно отдавать приоритет "особо зелёным и безопасным грузовикам" по сравнению с "зелеными грузовиками" и обычными квотами, т.е., иначе говоря, дать возможность обмена:
 - одного разрешения для "зеленого" грузовика на два разрешения для "особо зелёных и безопасных" грузовиков, действительные на территории ЕКМТ, или
 - одного разрешения для обычного грузовика на четыре разрешения для "особо зелёных и безопасных" грузовиков, действительные на территории ЕКМТ,

что определено, исходя из обоснования, аналогичного тому, которое было использовано при введении категории "зелёный грузовик" [СЕМТ/СМ(93)12/Final/REV 1];

- поручить Группе по автомобильному транспорту представить на заседание Комитета заместителей министров в апреле 1996 г. свои предложения по новой системе квот многосторонних разрешений, чтобы в мае – июне 1996 г. передать их Совету министров, с учетом того, что с 1 января 1997 г. должна вступить в силу специальная квота для "особо зелёных и безопасных грузовиков";

ПРОСИТ страны-члены ежегодно до 31 октября в письменной форме сообщать Секретариату требуемое (в пределах квоты) количество разрешений каждого вида, чтобы их можно было своевременно отпечатать;

УСТАНАВЛИВАЕТ следующие требования к "особо зелёным и безопасным грузовикам":

1. *Излучение шума:*

(Как указано в Директиве 92/97/ЕЕС)

Автомобили с двигателем мощностью до 150 кВт < 78 дБ (А)

Автомобили с двигателем мощностью больше 150 кВт > 80 дБ (А)

2. *Вредные вещества в отработавших газах:*

(Как указано в Директиве 91/542/ЕЕС или в Постановлении ЕСЕ № 49/02, одобрение В, "EURO 2")

СО	4,0 г/кВт·ч
НС	1,1 г/кВт·ч
NO _x	7,0 г/кВт·ч
Твердые частицы	0,5 г/кВт·ч

3. Минимальные требования к техническим параметрам и безопасности:

1. Глубина рисунка протектора на всех шинах автомобилей и их прицепов должна быть не меньше 2 мм.
2. Автомобили и их прицепы должны иметь сзади противоподкатное защитное устройство (согласно Постановлению ЕСЕ № 58/01 или Директиве 70/221/ЕЕС с её последними изменениями по Директиве 81/333/ ЕЕС).
3. Автомобили и их прицепы должны иметь боковые противоподкатные защитные ограждения в соответствии с Постановлением ЕСЕ № 73/00 или Директивой 89/297/ЕЕС.
4. Автомобили должны быть оснащены аварийной световой сигнализацией в соответствии с Постановлением ЕСЕ № 6/01 или Директивой 76/759/ЕЕС и иметь красный треугольный предупредительный знак в соответствии с Постановлением ЕСЕ № 27/03.
5. Автомобили должны быть оснащены тахографом в соответствии с Постановлением ЕЕС 3821/85 с последними изменениями по Постановлению ЕЕС № 3688/92.
6. Автомобили должны быть оснащены устройством ограничения скорости согласно Постановлению ЕСЕ № 89 или Директиве 92/24/ЕЕС.
7. Особо тяжелые и длинные автомобили должны иметь сзади ретроотражательные опознавательные знаки в соответствии с Постановлением ЕСЕ № 70.
8. Автомобили должны быть оснащены антиблокировочной тормозной системой (в соответствии с Постановлением ЕСЕ 13/06 или Директивой 71/320/ЕЕС с последними изменениями по Директиве 91/422/ЕЕС).
9. Автомобили должны иметь рулевое устройство в соответствии с Постановлением ЕСЕ 79/01 или Директивой 70/311/ЕЕС с её последними изменениями по Директиве 92/62/ЕЕС.
10. Автомобили должны отвечать требованиям, предъявляемым при испытаниях на годность к эксплуатации, как это записано в Директиве ЕС 77/143/ЕЕС. В частности, необходимо учитывать Директивы 92/54/ ЕЕС и 94/23/ЕЕС (по тормозам), а также Директиву 92/55/ЕЕС

(по дыму), вступающую в силу для дизельных двигателей с 1 января 1996 г.

В соответствии с той же Директивой, испытания автомобилей на годность к эксплуатации должны проводиться ежегодно, так что сертификат соответствия требованиям должен быть не старше 12 месяцев.

ПРОСИТ, чтобы компетентные органы или органы власти для удостоверения того, что указанные выше нормы по вредным выбросам и технические требования удовлетворены, использовали документы, показанные в Приложении 1 (касающиеся шума и вредных выбросов) и в Приложении 2 (касающиеся испытаний на годность к эксплуатации, согласно Директиве 77/143/ЕЕС, и антиблокировочной системы);

ПОДЧЕРКИВАЕТ тот факт, что:

- во всех случаях сохраняется применение общих требований в отношении квоты многосторонних разрешений, как они записаны в Резолюции № 91/2;
- требования в отношении "зелёных грузовиков", как они записаны в Резолюциях № 91/2 и 92/1, остаются без изменений;
- разрешения ЕКМТ для "особо зелёных и безопасных грузовиков" могут быть использованы только для автомобилей, которые отвечают техническим требованиям, записанным в этой Резолюции, и действительны только, если к ним прилагаются полностью оформленные сертификаты, удостоверяющие соответствие автомобиля этим техническим нормам;
- сертификат прохождения испытаний на годность к эксплуатации и удостоверяющий соответствие положениям Директивы 77/143/ЕЕС должен быть не старше 12 месяцев;

ОСОБО ОТМЕЧАЕТ связь между требованиями, касающимися "особо зелёных и безопасных" грузовиков, и увеличением квоты разрешений;

ДАЕТ УКАЗАНИЕ Комитету заместителей:

- не позже, чем через год после реализации концепции "особо зелёных и безопасных грузовиков", снова представить доклад по этой системе;
- в течение двух лет после введения этой новой системы представить ещё один доклад, в котором указать, достигнуто ли упрощение системы в такой степени, которую можно считать удовлетворительной; насколько широко фактически используется существующая система квот разрешений; требуется ли дальнейшее увеличение квоты и есть ли необходимость в дальнейшем улучшении экологических нормативов и требований по безопасности.