

Программа действий ТАСИС Европейского Союза 2004 – Центральная Азия
Содействие развитию сетей: ТРАСЕКА

Республики Казахстан, Республики Таджикистан, Кыргызской Республики,
Республики Узбекистан, Республики Туркменистан

Разработка скоординированных национальных транспортных стратегий

Республики Казахстан, Республики Таджикистан,
Кыргызской Республики, Республики Узбекистан,
Республики Туркменистан

Номер контракта: EuropeAid/122076/C/SER/Multi

*Приложения к заключительному отчету – Том II
(Период: 07/05/07-06/01/09)*

*Приложение 2 (1):
Отчеты экспертов (май - декабрь 2008)*



This project is funded by
the European Union



A project implemented by
GOPA - TRADEMCO Consortium

Содержание

Приложение 2 (1):	Отчеты экспертов (май - декабрь 2008)
	Гармонизация технических предписаний и повышение дорожной и экологической безопасности автотранспортных средств (промежуточный отчет) 1. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств. 2. Экологическая безопасность автотранспортных средств 3. Нормативы по предельно допустимым массам, осевым нагрузкам и габаритам автотранспортных средств.
	Скольжения на 1. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств. 2. Экологическая безопасность автотранспортных средств 3. Нормативы по предельно допустимым массам, осевым нагрузкам и габаритам автотранспортных средств.
	Индустрия грузового экспедирования
	Законодательство касательно ограничения веса
	Концептуальная записка. Вопросы страхования
	Соглашение о международной системе страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории государств-членов ЕврАзЭС (международная система автострахования «Белая карта»)
	Схема Белой карты ОЭС
	Сравнительная таблица белая карта / зеленая карта



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Гармонизация технических предписаний и повышение
дорожной и экологической безопасности
автотранспортных средств
(промежуточный отчет)**

1. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.
2. Экологическая безопасность автотранспортных средств
3. Нормативы по предельно допустимым массам, осевым нагрузкам и габаритам автотранспортных средств.



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

ПРЕДИСЛОВИЕ.

1. На настоящий момент времени один процент всей торговой деятельности между странами Азии и Европы осуществляется транзитом по автомобильным дорогам, пересекая страны Центральной Азии. Стратегии ТРАСЕКА и АБР предполагают, что вследствие сокращенного потенциального времени в пути в направлении Восток-Запад, транспортная индустрия будет использовать маршрут ЦА, не объезжая регион, при условии, что здесь будет обеспечена лучшая инфраструктура, гармонизированы и усовершенствованы процедуры пересечения границ и скоординированы транспортные стратегии в формате 5-ти рассматриваемых стран. С точки зрения внутрирегиональной перспективы, ЕС прогнозирует, что растущий торговый объем между странами ЦА будет способствовать стабилизации, экономическому росту и развитию автоперевозок в регионе.

2. Нормативно-правовая база государств ЦА – Республики Казахстан, Республики Таджикистан, Кыргызской Республики, Республики Узбекистан и Республики Туркменистан, регулирующая деятельность транспортных систем, имеет существенные различия. Это привело к возрастанию транспортной составляющей в цене перевозимого груза, снижению конкурентоспособности товаров из стран ЦА, возникновению многочисленных административных и технических барьеров.

Несмотря на то, что за последние 15 лет все страны ЦА определенным образом гармонизируют свое законодательство в области транспорта в рамках СНГ, программ TRASECA, АБР, ЦАРЭС и др., имеется еще целый ряд стратегических проблем для стран ЦА, сдерживающих налаживание цивилизованных региональных и международных автоперевозок.

3. Представляется, что координация национальных транспортных стратегий в странах ЦА должна идти по пути сближения транспортных законодательств этих стран с соответствующими директивами ЕС, Конвенциями и Соглашениями ЕЭК ООН, с рекомендациями Сводных резолюций ЕЭК ООН СР.1 «О дорожном движении» и СР.4 «Об облегчении международных перевозок». Это одновременно обеспечит:

- а) унификацию транспортного законодательства внутри ЦА;
- б) позволит беспрепятственно осуществлять автомобильные перевозки между странами ЦА и в Европейские государства;
- в) стать цивилизованными странами транзита для автоперевозок между Азией и Европой.

4. Автотранспорт является системным элементом всей экономики любой страны. Доступность и универсальность услуг автотранспорта стала причиной увеличения численности автопарка стран ЦА.

В странах ЦА стремительно растет количество автотранспортных средств (АТС). За последние 15 лет их количество увеличилось почти в три раза. На 2.08.08г количество всех АТС составляло:

- Республика Казахстан **≈2.1 млн. едн.**
- Республика Узбекистан **≈1.58 млн. едн.**
- Кыргызская Республика **≈318,6 тыс. едн.**
- Республика Таджикистан **≈255,76 тыс. едн.**

Ежегодно растет объем международных автоперевозок, которые совершаются из стран ЦА во все страны Европы, Китай, Иран, Турцию, государства СНГ и др.

В связи с этим остро встала проблема обеспечения уровня технического контроля безопасности АТС, с учетом возможности получения международного сертификата технического осмотра АТС. Имеются существенные различия в допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах для автобусов и автопоездов ЦА, совершающих международные перевозки.

Цель настоящего раздела – внести конструктивный вклад в процесс гармонизации транспортных стратегий стран-получательниц в создании единых технических предписаний по безопасности технического состояния и экологической безопасности, предельно-допустимым массам, осевым нагрузкам и габаритам АТС на базе положительного опыта стран ЕС.

Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств

В странах ЦА сегодня остро стоит проблема гармонизации технических предписаний и обеспечения качества контроля безопасности технического состояния автотранспорта. Это проблему можно разделить на три части.

1. Гармонизация нормативной базы по требованиям безопасности АТС и методам контроля.
2. Низкое оснащение современным контрольным оборудованием или отсутствие станций инструментального контроля АТС. Эта проблема остро стоит во всех странах ЦА. Начаты работы в Казахстане. Есть понимание вопроса в РУз.
3. Проблема международного признания сертификата о прохождении технического осмотра.

1.1. Гармонизация нормативной базы по требованиям безопасности АТС и методам контроля

До сих пор в Кыргызстане, Таджикистане и Туркмении действуют старый стандарт ГОСТ 25478-91 «Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки».

1.1.1. 20 декабря 1996г. в ЕС вышла Директива 96/96 «О сближении законодательств стран-членов ЕЭС, касающихся проверок на пригодность к эксплуатации грузовых автомобилей и их прицепов».

Существовавшие на тот период стандарты и методы проверок отличались в различных странах-членах ЕС. Очевидно, что такое положение дел нарушало условия конкуренции между транспортными предприятиями в различных странах-членах ЕС.

Исходя из Договора об образовании Евросоюза и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, экономического и социального комитетов, действуя в соответствии с процедурой, сформулированной в статье 189с Договора, Совет Европейского Сообщества принял Директиву 96/96.

В соответствии с настоящей Директивой и особенно Приложениями I и II во всех странах-членах ЕС все грузовые автомобили, их прицепы и полуприцепы, зарегистрированные в данной стране, должны периодически проходить проверки на пригодность к эксплуатации.

В Приложениях I и II перечислены категории транспортных средств, которые обязаны проходить проверки, частота прохождения проверок и перечень оборудования АТС, подлежащего проверке.

Проверки на пригодность транспортных средств к эксплуатации должны проводиться государством или наделенным такими полномочиями государственным органом, т.е. органами или предприятиями, назначенными или напрямую контролируруемыми государством, включая должным образом уполномоченные частные организации. В частности, если предприятие определено как место проведения проверок, но в то же время оно занимается техническим обслуживанием и ремонтом автомобилей, то страны-члены ЕС обязаны предпринять все необходимые меры для того, чтобы гарантировать объективность и высокое качество осмотра транспортных средств.

Вышеприведенное обоснование о гармонизации в рамках стран ЕС нормативов и методов проверок на пригодность технического состояния АТС к эксплуатации, практически полностью отражает путь, по которому необходимо гармонизировать требования безопасности АТС в странах ЦА.

1.1.2. В целях достижения большего единообразия в правилах, регулирующих дорожное движение в Европе и других странах, обеспечения более высокого уровня безопасности и окружающей среды Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН в 1997 году разработано «Соглашение о периодических технических осмотрах» (Документ ECE/RCTE/CONF/4).

Полное его название «О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров». Соглашение 1997 года вступило в силу 27 января 2001 г.

Соглашение 1997 г. обеспечивает правовую основу и процедуры для принятия единообразных предписаний, касающихся технических осмотров, находящихся в эксплуатации автотранспортных средств (АТС) и взаимного признания сертификатов таких осмотров. В приложение 2 к Соглашению 1997 приводится форма Международного сертификата технического осмотра АТС.

Аналогичные требования содержит Сводная резолюция СР.1 «О дорожном движении».

На настоящий момент Соглашение 1997 подписало 27 стран, из них 21 страна ЕС, 4 – СНГ, 2 – Юго-восточной Европы. Из стран ЦА к сожалению никто пока не присоединился официально к данному Соглашению. Из стран СНГ Соглашение 1997 подписали Россия, Белоруссия, Украина и Грузия.

Соглашение 1997 имеет I и II приложение, написанные в виде Правил.

Правило I «Единообразные предписания, касающиеся периодических технических осмотров колесных транспортных средств, в отношении охраны окружающей среды».

Правило II «Периодический осмотр транспортных средств. Обязательные проверки».

Приложения II Соглашения 1997г и Директивы ЕС, которые называется «Позиции обязательного контроля» практически мало им отличаются друг от друга. Приложение II Соглашения 1997г до сих пор дополняются, дорабатываются двумя рабочими группами КВТ ЕЭК ООН:

- WP.1 – по безопасности дорожного движения;
- WP.29 – по конструкции транспортных средств.

Ниже представлены фрагменты начальных положений этих приложений.

1.1.3. С целью унификации национальных требований и методов контроля безопасности транспортных средств, с аналогично предложенными в приложениях №1 и №2 Соглашения 1997г., в Республике Узбекистан разработаны два Государственных стандарта:

1. ГОСТ РУ 1057: 2004 – Средства автотранспортные. Требования безопасности к техническому состоянию.

2. ГОСТ РУ 1058: 2004 – Средства автотранспортные. Технический осмотр. Методы контроля.

ГОСТ РУ 1057: 2004 – Средства автотранспортные.
Требования безопасности к техническому состоянию

Содержит в основном нормативы и требования к системам и узлам автотранспортных средств (АТС), обеспечивающих безопасность движения. Эти нормативы гармонизированы с соответствующими нормами стандартов ЕС и СНГ. Но есть много новых положений, повышающих точность контроля, в частности при оценке тормозных свойств АТС.

ГОСТ РУ 1058: 2004 – Средства автотранспортные.
Технический осмотр. Методы контроля.

Содержит в основном методы контроля элементов, узлов, систем и свойств АТС и конкретные неисправности, на основании которых дальнейшая эксплуатация АТС запрещается.

Структура данного стандарта и перечень контролируемых частей АТС максимально гармонизированы с приложением № 2 к «Сводной резолюции о дорожном движении (СР. 1)» КВТ ЕЭК ООН «Периодический осмотр транспортных средств. Обязательные проверки»: установленный им перечень элементов, узлов и систем и методы их контроля применимы ко всем категориям транспортных средств (грузовые, пассажирские, легковые автомобили, автопоезда, прицепы).

Таким образом, данный стандарт кардинально отличается от межгосударственного ГОСТ 29478—91 в части «Методы контроля».

Во-первых, согласно ГОСТ РУ 1058:2004, сначала проверяются отдельные элементы, узлы и системы АТС и только затем — свойства, которые они обеспечивают. Такой подход позволяет более достоверно оценивать свойства АТС в снаряженном состоянии.

Во-вторых, он построен в точном соответствии с приложением 2 к СР.1 в виде таблицы, где указываются объект, методы контроля, неисправное его состояние и — дополнено нормативным значением параметра, что весьма удобно с практической точки зрения. По каждой системе или узлу, влияющему на безопасность движения АТС, расписывается технология контроля, начиная с отдельных элементов, деталей, узлов и систем, кончая контролем свойств, которые они обеспечивают. Тут же делается заключение о техническом состоянии контролируемого элемента, узла или системы АТС.

В-третьих, в нем по каждой системе, узлу, начиная с тормозного управления АТС, подробно рассматривается состояние контролируемого ею элемента, место контроля и используемый способ, а также по каким признакам, причинам они могут считаться неисправными.

Наконец, условия, при которых должен выполняться контроль тормозных свойств АТС на стенде и дороге, приведены отдельно в приложении. В нем же указаны допустимые погрешности измерения параметров, характеризующих эффективность и устойчивость АТС при торможении. Заданную точность измерения тормозных свойств АТС обеспечивают диагностические стенды и приборы, выпускаемые промышленностью Европы и России.

И последнее, изучив данный стандарт, каждый собственник АТС получает возможность знать конкретно, за что его АТС могут не допустить к эксплуатации в своей стране и за рубежом.

Таким образом, Узбекистан сделал шаг вперед и гармонизировал свои нормативные документы на международном уровне.

НИИТК Республики Казахстан в настоящий момент разрабатывают проекты аналогичных стандартов, гармонизируя их с приложениями I и II Директивы ЕС 96/96 и Соглашения 1997г.

Остальные Государства ЦА пока не имеют аналогичных нормативных положений.

В окончательном отчете по проекту будут приложены тексты Директивы 96/96 ЕС и Соглашения 1997г с приложениями I и II, а также новые вышеупомянутые стандарты РУз, как пример гармонизации с международными нормативами.

Приложение 2 Соглашения 1997г
ПЕРИОДИЧЕСКИЙ ОСМОТР ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ - ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПРОВЕРКИ

Передано Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств
(WP.29)

(Рекомендация 2.6)
ПЕРЕЧЕНЬ ЧАСТЕЙ, ПОДЛЕЖАЩИХ ОСМОТРУ

ВВЕДЕНИЕ

В настоящем приложении содержится перечень частей, которые должны быть включены в программу периодического технического осмотра транспортных средств. Необходимо соблюдать следующие общие принципы:

1. Технические осмотры должны проводиться с помощью общепринятых методов, без разборки или снятия какой-либо части транспортного средства. Используемое оборудование должно иметься на рынке и должно быть приемлемым для применения на станциях технического осмотра.
2. Технический осмотр должен проводиться в пределах ограниченного времени. Считается, что для этого достаточно в среднем 30 минут на транспортное средство. Фактическое время может изменяться в зависимости от категории и состояния осматриваемого транспортного средства.
3. Технический осмотр не ограничивается проверкой безопасности и охватывает части, связанные с охраной окружающей среды (например: выхлопные газы и шум).
4. Те части, которые имеют отношение к состоянию транспортного средства и его пригодности к эксплуатации на дорогах, но не считаются существенно важными с точки зрения периодического технического осмотра, помечены знаком (X). Проверка всех других перечисленных частей при прохождении периодического осмотра транспортного средства должна рассматриваться как обязательная.

В настоящем приложении указывается, какие системы или части транспортного средства подлежат техническому осмотру, рассматривается способ проведения этого осмотра и содержится информация о критериях, которыми следует руководствоваться при оценке приемлемости их состояния.

Указание "основные причины для отказа" не применяется к тем частям, которые не предусматриваются законодательством страны, где проводится технический осмотр.

Если какая-либо предусматриваемая часть должна отвечать количественным критериям, чтобы считаться приемлемой, то необходимо, чтобы соблюдались требования, определенные в применяющихся предписаниях. В настоящем приложении "предписания" означают соответствующие национальные или международные предписания, директивы или другие правовые документы, в которых содержатся конкретные положения, касающиеся стандартов, которые должны соблюдаться при проведении периодического технического осмотра. Эти положения в настоящем приложении не указаны.

За исключением нескольких специальных положений в разделе 9 в отношении транспортных средств, число сидящих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми, никакого различия между категориями транспортных средств, к которым применяются технические осмотры, не проводится, поскольку это со всей очевидностью устанавливается в ходе осмотра. Большинство

технических осмотров применяется ко всем категориям транспортных средств (грузовые транспортные средства, большие пассажирские транспортные средства, легковые автомобили и прицепы).

В тех случаях, когда способ технического осмотра указывается как визуальный, это означает, что, помимо осмотра частей, лицо, проводящее технический осмотр, по мере необходимости манипулирует этими частями, оценивает производимый ими шум и т.д.

Проверка идентификационных номеров транспортного средства, что является обязательным условием для любого осмотра, не была включена в настоящий перечень, поскольку она не относится к вопросам безопасности.

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
ТОРМОЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ		
1.1 Механическое состояние и функционирование		
1.1.1 Шарнир педали рабочего тормоза	Визуальный осмотр частей при включенной тормозной системе. Примечание: Транспортные средства, оборудованные тормозной системой с усилителем, должны проходить технический осмотр при выключенном двигателе.	a) Шарнир работает слишком жестко. b) Износ подшипника. c) Чрезмерный износ или люфт. d) Неправильный ремонт или неправильная модификация.
1.1.2 Состояние педали и свободный ход приспособления, приводящего в действие тормозную систему	Визуальный осмотр частей при включенной тормозной системе. Примечание: Транспортные средства, оборудованные тормозной системой с усилителем, должны проходить технический осмотр при выключенном двигателе.	a) Чрезмерный или недостаточный свободный ход. b) Педаль управления тормозом не возвращается в исходное положение. c) Противоскользющее покрытие педали тормоза отсутствует, неплотно сидит или полностью изношено. d) Неправильный ремонт или неправильная модификация.
1.1.3 Вакуумный насос или компрессор и бачки	При выключенном двигателе уменьшить давление/вакуум до срабатывания предупредительного сигнального устройства. При работающем двигателе измерить время, необходимое для достижения давлением вакуума или воздуха безопасной рабочей величины. Проверить, работает ли предохранительный клапан. Визуальный осмотр частей при нормальном рабочем давлении.	a) Недостаточный уровень давления/ вакуума по крайней мере для дота нажатий на педаль тормоза после срабатывания сигнального предупредительного устройства (или когда манометр показывает опасные величины). b) Время, необходимое для достижения безопасных рабочих величин давления воздуха/ вакуума, не соответствует действующим предписаниям ¹ . c) Предохранительный клапан не работает. d) Утечка воздуха, вызывающая заметное падение давления или слышимую утечку воздуха.
1.1.4.....		
1.1.5.....		
¹ "Предписания" означают соответствующие национальные или международные предписания, содержащиеся в национальном законодательстве.		

Приложение II Директива 96/96 ЕС Позиции обязательного контроля

Контролю подлежат все приведенные ниже позиции в случае, если транспортное средство должно быть оборудовано соответствующим устройствам по законодательству соответствующего государства-участника Соглашения.

Приведенные в данном приложении проверки должны быть осуществлены без демонтажа отдельных частей транспортного средства. В случае обнаружения несоответствия по приведенным ниже позициям, уполномоченные службы государств-участников Соглашения устанавливают условия участия транспортного средства в дорожном движении до положительных результатов последующего технического осмотра.

Транспортные средства групп 1,2,3,4,5, и 6	
1. тормозные устройства.	
Технический надзор за тормозным устройством транспортного средства включает ниже проведенные позиции. Регламентируемые здесь отдельные показатели, насколько это возможно, должны соответствовать требованиям Директивы 71/320/ЕЭС ⁽¹⁾	
<i>Позиции контроля</i>	<i>Несоответствия</i>
1.1 Механическое и функциональная пригодность	
1.1.1. Рычаг педали, педаль тормоза	- затруднен ход - выбиты опоры - повышенный износ/люфт
1.1.2. Состояние педали и ход органов управления тормозами	- повышенный или недостаточный ход - затруднен свободный ход - отсутствие, ослабление или сильный износ устройства для противоскольжения (накладки) на педали тормоза
1.1.3. Вакуумный насос или компрессор и резервуар	- повышенное время нарастания тормозного усилия - давление воздуха (вакуум) недостаточно для осуществления как минимум двух торможений согласно показаниям контрольного устройства (или стрелка манометра в опасной зоне) - осязаемое падение давления из-за утечки воздуха или осязаемая утечка воздуха
1.1.4 Устройство контроля давления, манометр	- устройство контроля давления (например, манометр) работает с ошибками или повреждено
1.1.5.....	
1.1.6.....	
⁽¹⁾ директивы 71/320 Совета от 26 июня 1971г. по единообразных предписаний стран-участниц Соглашения в отношении тормозных систем определенных категории транспортных средств и их прицепов (АВ1 (официальный бюллетень ЕС) № L 202 от 06.09.1971, стр. 37). Последнее изменение Директивы Директивой 91/422/ ЕЭС (АВ1. № L233 от 22.08.1991.стр.21).	

1.2. Вторая часть проблемы - это низкое оснащение станций технического контроля современным контрольно-диагностическим оборудованием.

Предварительный анализ состояния проблемы показал:

1.2.1 Согласно Приказа МВД Республики Казахстан №587 от 22.11.1999г были утверждены «Правила проведения Государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов». В данных Правилах был разрешен допуск организаций и учреждений независимо от форм собственности к диагностированию техсостояния АТС перед техническим осмотром. Допуск осуществлялся на конкурсной основе Дорожной полицией РК. Был также установлен порядок участия организаций и учреждений в проведении технического осмотра.

В Казахстане в течение последних 7 лет активно осуществлялась закупка современного оборудования для инструментального контроля (проведения технических осмотров) и открытие современных станций технического контроля (СТК) АТС. Всего было открыто около 25 СТК, причем 4 СТК в г. Алматы, 3 в г. Астана, 2 в г. Караганда, 3 в г. Шымкент. Владельцами данных СТК являлись частные и акционерные компании. Все работы по проведению технических осмотров проводились над контролем дорожной полиции.

Однако, в 2006г. приказом министра внутренних дел Казахстана, от 8.06.2006г №263 была отменена практика технического осмотра АТС различными компаниями. Все функции по проведению технических осмотров были отданы органам дорожной полиции.

Своих современных СТК дорожная полиция не практически имеет. Каким «способом» АТС проходят технический осмотр известно только самим соответствующим службам дорожной полиции.

Согласно Постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан «Об утверждении Положения о порядке проведения обязательного технического осмотра транспортных средств» от 31.01.03 г. № 54. к проведению технического осмотра АТС допускаются Станции Технического Обслуживания (СТО) независимо от форм собственности. Однако, юридически обоснованных требований к СТО по допуску к такой работе нет.

В настоящее время все работы, связанные с проведением техосмотра АТС, проводятся сотрудниками Государственной службы безопасности дорожного движения (ГС БДД) МВД РУз. На имеющихся станциях технического контроля ГС БДД всё имеющееся оборудование морально устарело и по метрологическим показателям не отвечает современным нормативным требованиям, установленным в ГОСТ РУ 1057: 2004 – «Средства автотранспортные. Требования безопасности к техническому состоянию».

В г. Алмалык в конце 2007 была открыта пока единственная линия инструментального контроля для проведения технических осмотров легковых автомобилей, автобусов, грузовиков и автопоездов с максимально осевой нагрузкой до 10т, оснащенная современным диагностическим оборудованием.

1.2.3. В Кыргызской Республике Постановлением Правительства №135 от 12.03.02.г «Об утверждении Правил проведения государственного технического осмотра механических транспортных средств и прицепов» разрешено привлекать к проведению технических осмотров станции технического обслуживания (СТО).

Транспортные средства, владельцы которых имеют справки СТО или иных предприятий, привлеченных к участию в техническом осмотре, проверяются Госавтоинспекцией на соответствие регистрационных документов номерным данным двигателя, кузова, шасси, а также наличие дополнительного оборудования (медицинских аптечек, огнетушителей, знаков аварийной остановки, противобуксовочных устройств и т.д.).

Техническое состояние этих транспортных средств по другим параметрам безопасности Госавтоинспекция контролирует в случаях, если обнаружены неисправности, угрожающие безопасности дорожного движения.

Как показал осмотр Головного СТО в Бишкеке, принадлежащего органам ГАИ Кыргызстана, современное диагностическое оборудование практически отсутствует. Если есть, метрологически не отвечает современным требованиям. Технический осмотр проводится, в основном, методом визуального осмотра АТС.

1.2.4. В соответствии с законом Республики Таджикистан «О дорожном движении» Правительством РТ принято Постановление №406 от 14 сентября 1999 г. «Порядок проведения обязательного государственного технического осмотра транспортных средств, а также прицепов (полуприцепов) к ним, участвующих в дорожном движении в РТ».

На текущий момент времени он является основным нормативным документом, регламентирующим порядок проведения периодического технического осмотра. Отсутствие необходимой материально-технической и нормативной базы проверки технического состояния транспортных средств создало условия к фактическому невыполнению части требований и положений Закона РТ «О дорожном движении».

В настоящее время проведение тех.осмотра доверено нескольким СТОА и АТП (например, СТОА «Вайс» (г. Душанбе); АТП-38 в Согдийской области и т.д.), располагающими относительно лучшей материально-технической базой. Фактически работа сводится формальному заполнению документов без каких-либо использованием средств инструментальной диагностики.

В настоящий момент активность проявляют частные предприятия. ООО «Точирон» намерена уже к концу 2008г построить и оснастить современным оборудованием две станции технического контроля в Душанбе. Одну для легковых автомобилей, одну для грузовых. Оборудование предоставляет компания «Новгородский завод ГАРО».

1.2.5. Учитывая Европейский опыт организации проведения Государственных технических осмотров странам ЦА рекомендуется срочном порядке перейти на цивилизованную практику проведения технических осмотров, принятую во всех странах Европы, осуществляя допуск к проведению таких работ частных, акционерных компаний и др. на конкурсной основе. С этой целью в МВД Республик ЦА необходимо иметь два нормативных документа (они могут называться по-другому):

а) «Положение о допуске и порядке участия организаций (юридических лиц) и индивидуальных предпринимателей в контроле безопасности технического состояния АТС при проведении обязательного технического осмотра».

Допуск к проведению техосмотров АТС со стороны юридических и частных лиц, приобретших современные линии (станции) инструментального контроля безопасности технического состояния АТС, и получивших лицензию в МВД страны, позволит сэкономить бюджетные средства, проводить техосмотр на самом современном уровне. Предусматривается, что техосмотр будет проводиться под контролем работников технического надзора региональных органов БДД. Будет установлен порядок и размеры оплаты услуг таких станций технического контроля (СТО).

Предусматривается также проведение конкурса среди юридических лиц и индивидуальных предпринимателей на участие в контроле безопасности технического состояния АТС при Государственных технических осмотрах.

б) «Требования к материально-технической базе и качеству проведения обязательного технического осмотра АТС» которые должны включать в себя как минимум следующие разделы:

- Требования к производственно – технической базе, на основе которой осуществляется контроль безопасности технического состояния АТС.
- Требования к контрольно-диагностическому оборудованию для проведения обязательного технического осмотра АТС.
- Требования и рекомендации по технологии работ контроля безопасности АТС при обязательных технических осмотрах.
- Требования к уровню профессиональной подготовки контролеров безопасности технического состояния АТС.

1.2.6. Странам ЦА рекомендуется также решить эту проблему с помощью инвестиций.

Например, такие проблемы в некоторых странах Европы, Северной Африки, Южной Америки решали с помощью инвестиционных проектов инвесторов из ЕС, например Швейцарской компании SGS или Французской VERITAS.

Есть предварительная договоренность о привлечении инвестиций компаний SGS и VERITAS в организацию проведения технических осмотров в странах ЦА.

**Бизнес-предложение
компании SGS / Швейцария
для организации регулярной проверки технического состояния
транспортных средств для стран ЦА**

Подразделение «Автоуслуги» компании SGS обладает большим опытом в области разработки и внедрения передовых программ и сопутствующих услуг по проверке технического состояния как грузовых, так и легковых транспортных средств: в целом ряде стран на четырех континентах успешно реализуются общенациональные программы в этой области. Каждая программа – это персонализированный продукт, разработанный компанией SGS строго индивидуально с учетом ее международного опыта и глубокого знания условий, особенностей и потребностей внутреннего рынка каждой страны.

Обладая глобальным опытом в сфере организации бизнеса по проверке технического состояния транспортных средств, SGS добился всеобщего признания эффективности управления сетями центров по проверке технического состояния транспорта, включая полную модернизацию системы (здания, оборудование и персонал), и / или передачу частным структурам реализации программ проверки технического состояния транспорта и сопряженных с ними видов деятельности, которые традиционно входили в компетенцию государственных органов.

Компания SGS предлагает следующий перечень услуг в сфере регулярной проверки технического состояния транспортных средств:

- Консалтинг
- Разработка контуров и принципов функционирования системы
- Введение проектов в практику
- Эксплуатация системы
- Осуществление надзора за ее функционированием

Будущий план действий и приблизительные сроки его осуществления

По нашему мнению, следующие мероприятия и сроки их осуществления позволят максимально успешно реализовать данный проект:

1	Презентация SGS	Декабрь 2008
2	Сбор детальной информации (передача подробного вопросника)	Декабрь 2008
3	Согласование плана развития проекта	Декабрь 2008
4	Подписание соглашения о намерениях	Январь 2009
5	Согласование и разработка окончательного бизнес-плана	Февраль 2009
6	Презентация бизнес-плана и согласование условий реализации проекта	Март 2009
7	Подписание контракта	Июнь 2009
8	Начало выполнения контракта (по плану проекта)	Июнь 2009
9	Практическая стадия осуществления проекта	Апрель 2010
10	Завершающая стадия развертывания системы	Июнь 2011

Стратегия компании SGS

Компания SGS всегда взаимодействует с местным партнером (и в этом смысле этот проект не будет исключением) через свое подразделение “Business Support Unit”, которое находится в Ирландии. Оно обеспечит всестороннюю информационную поддержку, а также передачу опыта в области технических знаний, обучения персонала и контроля качества.

Проект также будет осуществляться и контролироваться с помощью специалистов этого подразделения, которые будут внедрять новейшие достижения информационных технологий как в

оборудование, так и в программные продукты. Также следует подчеркнуть, что обучение специалистов и контроль качества будут осуществляться на самом высоком уровне, для чего ориентиром будет сеть СІТА и, безусловно, на постоянной основе будут учитываться вновь возникающие реалии.

Главный акцент проекта будет сделан на коммерческой стороне регулярной проверки технического состояния транспортных средств, причем вся система должна и будет следовать Европейским стандартам. В частном секторе (который насчитывает около 85% всего транспортного парка), будет применена «пошаговая» стратегия с целью достичь высочайших стандартов проверки в течение 10-12 лет после начала внедрения системы.

Как только сеть диагностических центров будет развита на местах, к ним могут быть добавлены дополнительные услуги, которые, как мы полагаем, могут получить свое развитие в форме единых сервисно-торговых центров для всех владельцев транспортных средств.

Возможные дополнительные услуги

- Единая транспортная аттестация – для контроля импорта б/у автомобилей
- Регистрация транспортных средств
- Проверка технического состояния и регистрация такси
- Калибровка таксометров
- Проверка и учет тахографов
- Проверка подготовки водителей
- Проверка теоретических знаний водителей
- Расследование причин аварий
- Третий номерной знак (использование технологий радиочастотных идентификаций для предотвращения угонов).

Представителем Швейцарской компании SGS и Французской VERITAS в странах СНГ является Внешнеторговая фирма «Колумб» адрес: 119991, Москва, ГСП-1, 5-й Донской пр., д.21Б. Тел.: (495) 955-5194, факс: 955-5195. E-mail: columb@mars.rags.ru, columb@co.ru . Веб сайт: www.columbcom.ru

1.2.7. Современное диагностическое оборудование для обеспечения инструментального контроля безопасности АТС, а именно элементов узлов, систем и свойств автомобилей, обеспечивающих безопасность движения, выпускается довольно большим количеством предприятий, компаний в странах ЕС, США и СНГ.

В настоящий момент наиболее известными компаниями, выпускающими новейшее высокотехнологичное оборудование для инструментального контроля безопасности АТС, являются:

ФРГ – MAHA, Hofmann, Bosch, BEISS BARTH, Cartec.
Франция – ASTIA MULLER Services
Италия - CORGHI
США – Hunter, Sun.
Россия – Новгородский завод ГАРО, совместно с компанией Cartec, НПФ МЕТА.

Характерно, что все вышеперечисленные компании не выпускают полный комплект стационарного и переносного оборудования для контроля безопасности АТС. Но эти все компании выставляют на продажу полнокомплектные линии инструментального контроля технического состояния элементов, узлов и систем АТС, обеспечивающих безопасность движения. Компании сами комплектуют недостаточное оборудование от других фирм производителей.

Базовым оборудованием во всех стационарных линиях инструментального контроля является тормозной стенд, который, как правило, силового типа, имеет два идентичных блока роликов и

устанавливается по обе стороны канавы. Тормозной стенд позволяет измерять тормозные силы отдельно по колесам оси, разницу тормозных сил на оси, рассчитывает максимальные тормозные силы автомобиля или прицепа. Все современные тормозные стенды оснащены весами. Зная вес контролируемого АТС рассчитывают его удельную тормозную силу. Кроме того, перед контролем тормозных сил, с помощью барабанов (роликов) тормозных стендов, раскручивают колеса АТС и контролируют сопротивление качения колеса (могут быть зажаты или разбиты подшипники ступиц колес), а также эллипсность барабана или деформацию тормозного диска.

Остальное оборудование, контролирующее техническое состояние рулевого управления, фар, токсичности отработанных газов, давления воздуха в шинах и др., устанавливается на линии согласно принятой технологии работ. Многие операции выполняются с помощью визуального контроля.

Визуальный контроль означает, что помимо осмотра частей конструкции, лицо проводящее технический осмотр АТС, по мере необходимости манипулирует этим частями, оценивает производимый ими шум, зазоры и т.п.

Весь процесс контроля на современных СТК автоматически отражается на дисплее персонального компьютера, или аналогового индикатора. Современные линии инструментального контроля для легковых автомобилей обычно включают в себя компактные стенды контроля подвески автомобиля и схождения колес, которое определяется по боковой силе. Такое оборудование называют стендами увода. Линии инструментального контроля грузовых автомобилей, прицепов и автобусов включают только стенд, контролирующий схождение передних колес.

В современных стандартах Европы и стран СНГ, в требованиях безопасности к техническому состоянию АТС не предусматривается контроль исправности подвески и схождения колес автомобиля. Но учитывая, какое влияние оказывает на безопасность управления и торможения автомобиля, износ шин, исправность подвески, его способность «держат дорогу», в Европе оборудуют линии контроля упомянутыми выше стендами.

Виды некоторого оборудования, используемые на современных линиях инструментального контроля безопасности АТС.

Тормозной стенд, с тестером подвески и схождения колес (стенд увода) СЭЙФЛЭЙН ПРО с осевой нагрузкой до 4т (Hofmann).



Модульная конструкция - от тормозного стенда до линии безопасности



Устройство для контроля люфтов в рулевом управлении



Газоанализатор



Прибор для контроля фар



Дымомер

1.3. Проблема международного признания сертификата о прохождении технического осмотра

1.3.1. Как было уже упомянуто выше, 27.01.2001г. вступило в силу «Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров» 1997г. Данное Соглашение было заключено, исходя из следующих предпосылок.

- Признавая рост объема дорожного движения и обусловленное этим увеличение опасности и негативных последствий, в результате чего все Договаривающиеся стороны сталкиваются с проблемами безопасности и экологическими проблемами аналогичного характера и важности;
- Желая добиться большего единообразия в правилах, регулирующих дорожное движение в Европе и в других странах обеспечить более высокий уровень безопасности и охраны окружающей среды;
- Желая установить с этой целью единообразные условия периодических технических осмотров колесных транспортных средств, которым должны отвечать эти транспортные средства, с тем чтобы получить сертификат в своих странах;
- Принимая во внимание, что время, необходимое для проведения таких периодических технических осмотров отдельных транспортных средств, и связанные с ними расходы, являются теми факторами, которые могут отразиться на условиях конкуренции между автотранспортными операторами на территориях Договаривающихся сторон, принимая во внимание, что нынешние системы технического контроля на разных территориях различаются;
- Принимая во внимание, что вследствие этого необходимо согласовать по мере возможности периодичность проведения технического контроля и элементы, подлежащие обязательному техническому контролю;
- Принимая во внимание, что при установлении сроков применения мер, упоминаемых в настоящем Соглашении, необходимо учитывать время, требующееся для создания или расширения сферы действия административных и технических условий, необходимых для проведения технического контроля;

1.3.2 Вышеприведенные официальные предпосылки для разработки «Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров» 1997г. стали основной причиной, побудившей ЕС разработать данное Соглашение 1997г., по причине того, что выборочный контроль безопасности технического состояния на линиях инструментального контроля автопоездов и автобусов из стран Восточной Европы (Польши, Болгарии, страны Прибалтики, Румынии и др.), а также новых государств СНГ, до 80% с первого раза не отвечали установленному в ЕС нормативу.

Страны ЕС не могли допустить к эксплуатации иностранные АТС, имеющие неисправности в системах, отвечающих за безопасность движения на своих автомагистралях.

1.3.3. Соглашение 1997 предусматривает, что договаривающиеся стороны принимают Правила для периодических технических осмотров колесных транспортных средств, зарегистрированных или допущенных к эксплуатации на их территории, и на взаимной основе признают осмотры, проводимые в соответствии с этими Правилами. Эти Правила принимаются в рамках Административного комитета, состоящего из всех Договаривающихся сторон, в соответствии с Правилами процедуры, изложенными в добавлении I, и на основе нижеследующих пунктов и статей.

Для целей настоящего Соглашения:

термин «колесные транспортные средства» включает любые механические транспортные средства и их прицепы;

термин «технический осмотр» включает осмотр любых предметов оборудования и частей, которые используются на колесных транспортных средствах и характеристики которых оказывают влияние на безопасность дорожного движения, охрану окружающей среды и экономию энергии; термин "правила для периодических технических осмотров колесных транспортных средств" включает положения для доказательства существования периодической административной единообразной процедуры, посредством которой компетентные органы Договаривающейся стороны после проведения необходимых проверок заявляют, что колесное, транспортное средство отвечает предписаниям данных Правил. В качестве доказательства может служить сертификат технического, осмотра, образец которого приводится в добавлении 2 к Соглашению 1997г.

После принятия какого-либо Правила в соответствии с процедурой, указанной в добавлении 1, Административный комитет препровождает его Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, далее именуемому «Генеральным секретарем». После этого Генеральный секретарь, по возможности, в кратчайшие сроки, уведомляет об этом Правило Договаривающиеся стороны.

Правило считается принятым, если в течение шести месяцев с момента уведомления Генеральным секретарем более чем одна треть Договаривающихся сторон, являющихся таковыми на момент уведомления, не проинформируют Генерального секретаря о своем несогласии с этим Правилем.

Правило охватывает следующие аспекты:

- (а) категории соответствующих колесных транспортных средств и периодичность их осмотра;
- (б) предметы оборудования и/или части, подлежащие осмотру;
- (в) методы испытаний, с помощью которых должны подтверждаться требования, предъявляемые к эксплуатационным характеристикам;
- (г) условия выдачи сертификата осмотра и его взаимного признания;
- (д) дата (даты) вступления в силу этого Правила.

В Правиле могут, при необходимости, приводиться ссылки на центры технического контроля, которые уполномочены компетентными органами и в которых могут проводиться осмотры колесных транспортных средств.

Соглашением 1997 установлена форма Международного сертификата технического осмотра. Его подписали 27 стран, ратифицировали 9, в том числе 6 стран Европы, 2 - СНГ. Пока ни одна из стран ЦА не подписала это соглашение.

1.3.4 27.01.2000г вступили в силу Поправки 2, Европейского Соглашения, дополняющие Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 08.11.1968г. Совершено в Женеве 1 мая 1971г. Согласно этой поправке 2 странам, подписавшим данное Европейское Соглашение, также рекомендуется, на основании нового пункта 26-бис, при прохождении периодического осмотра, получать Международный Сертификат технического осмотра образца, установленного Соглашением 1997г.

К Европейскому Соглашению, дополняющую Конвенцию о дорожном движении, присоединились все страны ЕС, Швейцария, Россия, Украина и Беларусь.

1.3.5 20 мая 2008г. вступило в силу Приложение №8 к «Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах», от 1982г.

Согласно упомянутому Приложению 8, регулируется ряд нерешенных проблем, касающихся облегчения процедур пересечения границ международным автомобильным транспортом.

Фактические осмотры и физические проверки в пунктах пересечения границ рекомендуется по возможности заменять проверкой стандартизированной в международном масштабе документации и сертификатов, допускающих принятие требующихся мер контроля в отношении водителей, транспортных средств и грузов в месте происхождения или назначения. Кроме того, в новом приложении 8 выделен ряд базовых инфраструктурных требований относительно осуществления эффективных процедур пограничного контроля на автомобильном транспорте.

В частности, предлагаемые положения приложения 8 охватывают следующие аспекты:

- облегчение режима выдачи виз профессиональным водителям (статья 2);
- оперативные меры по ускорению процедур пересечения границ для грузов, в частности таких срочных грузов, как живые животные и скоропортящиеся грузы (статья 3);
- согласованные технические положения, касающиеся ускорения проверки автотранспортных средств (технические осмотры) и оборудования, используемого для перевозки грузов в условиях контроля за температурным режимом (статья 4);
- стандартизованные операции и процедуры взвешивания во избежание, насколько это возможно, повторения процедур взвешивания в пунктах пересечения границ;
- минимальные требования к инфраструктуре для эффективного функционирования пунктов пересечения границ;
- положения о контроле, облегчающие надлежащее осуществление приложения во всех Договаривающихся сторонах Конвенции.

Новое приложение 8 «Конвенции о Согласовании» касается применения положений Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) (1970 год), и Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (1997 год). Оно фактически содержит рекомендации о применении этих положений, когда это возможно.

Одним из таких положений является необходимость наличия у АТС Международного сертификата технического осмотра. Требования к содержанию такого сертификата и его форме аналогичны установленным в «Соглашении о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (1997)». К «Конвенции о согласовании» присоединились все страны Европы и СНГ, кроме Таджикистана и Туркмении.

Добавление 1 к приложению 8 к «Конвенции о согласовании»

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА¹

В соответствии с Соглашением о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (1997 года), введен в действие 27 января 2001 года.

1. Уполномоченные центры технического осмотра отвечают за проведение контрольных осмотров, выдачу свидетельства о соответствии требованиям осмотра, содержащимся в надлежащем (надлежащих) Предписании (Предписаниях), прилагаемом (прилагаемых) к Венскому соглашению 1997 года, и указание последней даты следующего осмотра в пункте 12.5 Международного сертификата технического осмотра, образец которого приводится ниже.

2. Международный сертификат технического осмотра содержит информацию, указанную ниже. Он может представлять собой буклет форматом А6 (148x105 мм) с обложкой зеленого цвета и белыми внутренними страницами либо лист бумаги зеленого или белого цвета форматом А4 (210x197 мм), сложенный до формата А6 таким образом, чтобы раздел, содержащий отличительный знак государства или Организации Объединенных Наций, находился на лицевой стороне сложенного Сертификата.
3. Пункты Сертификата и содержащийся в них текст печатаются на национальном языке Договаривающейся стороны, выдающей Сертификат, с сохранением нумерации позиций.
4. В качестве альтернативы могут использоваться протоколы периодических осмотров, применяемые Договаривающимися сторонами Соглашения. Их образец препровождается Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для информирования Договаривающихся сторон.
5. Заполнение позиций в Международном сертификате технического осмотра производится исключительно компетентными органами от руки, с помощью печатной машинки или компьютера латинскими буквами.

¹ По состоянию на 1 января 2004 года.

СОДЕРЖАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО СЕРТИФИКАТА ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Место для отличительного знака государства или ООН</p> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">.....</p> <p style="text-align: center;">(Административный орган, отвечающий за проведение технического осмотра)</p> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">.....¹</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTROLE TECHNIQUE²</p>
--

1- Название «Международный сертификат технического осмотра» на национальном языке.

2- Название на французском языке.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА

1. Номерной (регистрационный) знак №.....
2. Идентификационный номер автотранспортного средства.....
3. Первая регистрация после изготовления (государство, компетентный орган)¹
.....
4. Дата первой регистрации после изготовления.....
5. Дата технического осмотра.....

СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ

6. Настоящий сертификат выдается на автотранспортное средство, которое указано в пунктах 1 и 2 и которое соответствует на дату, указанную в позиции № 5, Предписанию (Предписаниям), прилагаемому (прилагаемым) к Соглашению 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров.
7. Следующий технический осмотр автотранспортного средства проводится в соответствии с Предписанием (Предписаниями), указанным (указанными) в пункте 6, не позднее:
Дата:(месяц/год).....
8. Выдан.....
9. В (место).....
10. Дата.....
11. Подпись².....

¹ – Компетентный орган и государство, где автотранспортное средство было впервые зарегистрировано после изготовления, если такая информация имеется.

² – Печать или штамп компетентного органа, выдавшего сертификат.

12	Последующий периодический технический осмотр (Последующие периодические технические осмотры)¹
12.1	Проведен (центр технического осмотра) ²
12.2	(печать)
12.3	Дата.....
12.4	Подпись.....
12.5	Следующий осмотр не позднее)месяц/год).....

¹ – Пункты 12.1 – 12.5 воспроизводятся неоднократно, если Сертификат предполагается использовать для последующих ежегодных периодических технических осмотров.

² – Название, адрес, государство центра технического контроля, уполномоченного компетентным органом.

1.3.6. Таким образом, обязательное наличие у международного автоперевозчика стран ЦА «Международного сертификата технического осмотра (МСТО)» не за горами.

Заметим, если даже в иностранное государство, которое требует и выдает МСТО, заезжает автотранспортное средство страны, не присоединившейся к трем упомянутым выше Конвенциям ЕЭК ООН, то данное иностранное государство, которое присоединилось к упомянутым конвенциям, вправе потребовать от него МСТО, так как на его территории требования конвенций распространены. В настоящий момент Российские сотрудники Государственной инспекции БДД начинают требовать с перевозчиков ЦА МСТО. Такие факты имеются. Учитывая, что до 70% своих международных автоперевозок операторы ЦА совершают либо в Россию, либо транзитом через Россию, так что при пересечении границ в ближайшее время отсутствие МСТО может стать проблемой.

Законопослушные Европейские страны, у которых технический осмотр АТС проводится, как правило, на современных линиях инструментального контроля, давно унифицировали свою форму Сертификата о прохождении технического осмотра с формой установленной Соглашением 1997 МСТО.

В связи с этим Государства ЦА должны в самое ближайшее время открыть хотя бы одну современную СТК для проведения технических осмотров для автопоездов и автобусов совершающих международные перевозки.

В Казахстане такая СТК имеется в г. Алматы. Собственник «Интеравторсервис».

В Узбекистане также имеется одна СТК в г. Алмалык (60 км от г. Ташкента) оборудованная самыми современными диагностическими стендами и приборами на которой можно провести инструментальный контроль АТС и выдавать МСТО автобусам и автопоездам. СТК принадлежит ГС БДД МВД РУ.

1.3.7. Если в целом смотреть на Государственную проблему обеспечения качественного контроля безопасности технического состояния АТС на международном уровне, имеющуюся во всех странах ЦА, учитывая ограниченное бюджетное финансирование на средства контроля, необходимо в срочном порядке принимать решения, рекомендуемые в п.п. 1.2.5 и 1.2.6 настоящего раздела проекта.

1.4. Рекомендации

□ Странам ЦА рекомендуется гармонизировать нормативные документы в области требований безопасности к техническому состоянию АТС согласно методам контроля Директивы 96/96 ЕС и Соглашения 1997г. «О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров».

□ Согласовать единый порядок и частоту прохождения проверок для каждой категории АТС, а также перечень оборудования АТС, подлежащего проверке (согласно Приложениям I и II Директивы 96/96) для возможного введения в каждой стране.

□ Рассмотреть возможность определения государственного органа, ответственного за контроль проведения проверок на пригодность АТС, имеющего право наделять соответствующими полномочиями частные предприятия по факту подтверждения их компетенции со стороны данного государственного органа. При условии одобрения данной инициативы, ввести льготные и преференционные условия для частных компаний, устанавливающих высокотехнологические производственные мощности для проведения тех.осмотра АТС.

□ С целью унификации национальных требований и методов контроля безопасности транспортных средств рассмотреть возможность введения положений ГОСТов РУ 1057:2004 и 1058:2004 в странах-получательницах проекта, т.к. они наиболее гармонизированы с Соглашением 1997 года «О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров», признанным эталонным в 27 странах мира, включая 4 страны СНГ.

□ Если в целом смотреть на Государственную проблему обеспечения качественного контроля безопасности технического состояния АТС на международном уровне, имеющуюся во всех странах ЦА, учитывая ограниченное бюджетное финансирование на средства контроля, необходимо принимать решения: (1) о введении тендерных процедур по оценке и допуску частных и акционерных компаний в процесс проведения технических осмотров; (2) как последующий этап, дополнить правовую базу «Положением о допуске и порядке участия организаций (юридических лиц) и индивидуальных предпринимателей в контроле безопасности технического состояния АТС при проведении обязательного технического осмотра» и «Требованиями к материально-технической базе и качеству проведения обязательного технического осмотра АТС»; (3) о создании более привлекательного инвестиционного климата, тем самым способствуя притоку дополнительных фондов финансирования; а также принять во внимание имеющиеся предложения, поступившие от инвестиционных компаний (к примеру, предложение компании SGS, Швейцария, см. стр.17 данного раздела).

□ Европейские страны, у которых технический осмотр АТС проводится, как правило, на современных линиях инструментального контроля, унифицировали свою форму Сертификата о прохождении технического осмотра с формой МСТО, установленной Соглашением 1997.

В данной связи рекомендуется (1) обсудить возможность введения МСТО согласно форме, предусмотренной Соглашением 1997г.; (2) при условии достижения консенсуса, принять единые Правила для периодических технических осмотров колесных транспортных средств, зарегистрированных или допущенных к эксплуатации на территории стран договора, и на взаимной основе признающие осмотры, проводимые в соответствии с этими Правилами, которые в целом охватывали бы нижеследующие аспекты:

- (а) категории соответствующих колесных транспортных средств и периодичность их осмотра;
- (б) предметы оборудования и/или части, подлежащие осмотру;
- (в) методы испытаний, с помощью которых должны подтверждаться требования, предъявляемые к эксплуатационным характеристикам;
- (г) условия выдачи сертификата осмотра и его взаимного признания;
- (д) дата (даты) вступления в силу этого Правила;
- (е) при необходимости, ссылки на центры технического контроля, которые уполномочены компетентными органами и в которых могут проводиться осмотры колесных транспортных средств

В дополнение, государствам ЦА рекомендуется в самое ближайшее время открыть хотя бы одну современную СТК для проведения технических осмотров автопоездов и автобусов, совершающих международные перевозки.

(Примечание: в Казахстане такая СТК имеется в г. Алматы. Собственник «Интеравторсервис». В Узбекистане также имеется одна СТК в г. Алмалык (60 км от г. Ташкента) оборудованная самыми современными диагностическими стендами и приборами, позволяющая провести инструментальный контроль АТС и выдавать МСТО автобусам и автопоездам. СТК принадлежит ГС БДД МВД РУ).

II. Экологическая безопасность автотранспортных средств

2.1 Автомобилизация и окружающая среда

Автомобили, являясь сложной технической системой, оказывают многоплановое воздействие на окружающую среду (ОС). Для автомобильной промышленности характерно интенсивное потребление природных ресурсов. Установлено, что на производство 10 млн. автомобилей (преимущественно легковых) затрачивается 10 млн. т стали, 500 тыс. т стекла, 2,5 млн. т чугуна, 230 тыс. т алюминия, более 1 млн. т резины и др.

Понятие «Экологическая безопасность» - положение, при котором отсутствует угроза нанесения ущерба природной среде и здоровью населения, достигается совокупностью мероприятий, направленных на снижение отрицательного антропогенного воздействия на окружающую среду.

На экологическую безопасность автотранспортных средств (АТС) влияют различные факторы:

- удельный вес автотранспорта общего пользования;
- степень развития производственно-технической базы предприятий;
- организация технического обслуживания и ремонта;
- нормативная обеспеченность экологических воздействий;
- система контроля технического состояния автомобилей;
- конструкция, техническое состояние, условия и режимы работы ДВС, АТС;
- система утилизации производственных отходов и очистки сточных вод;
- градостроительные решения;
- совершенствование рабочих процессов ДВС;
- применение нейтрализаторов и сажеуловителей ОГ;
- дизелизация автотранспорта;
- антиоксичные топливные добавки;
- применение экологически чистых альтернативных топлив;
- применение встроенных эколого-диагностических систем;
- оснащённость предприятий газоанализаторами, дымомерами;
- сбор, переработка и утилизация производственных отходов;
- правовые и нормативные стороны качества используемых моторных топлив;
- наличие бестранспортных зон в крупных городах;
- состояние и системы управления движением автомобильных дорог, улиц;
- оснащённость автодорог экологическими сооружениями;
- систематическая инвентаризация вредных выбросов и постоянное обновление экологического паспорта предприятий;
- применение этилированных бензинов;
- эколого-правовая подготовленность юридических и физических лиц автотранспорта;
- ведение экологической и энергетической экспертизы различных проектов;
- социально-экономические вопросы и ряд других.

На рисунке 2.1 указаны виды воздействия автотранспорта на окружающую среду. Из всех видов транспорта наибольшее влияние на загрязнение окружающей среды оказывают автомобили (см. таблицу 2.1).

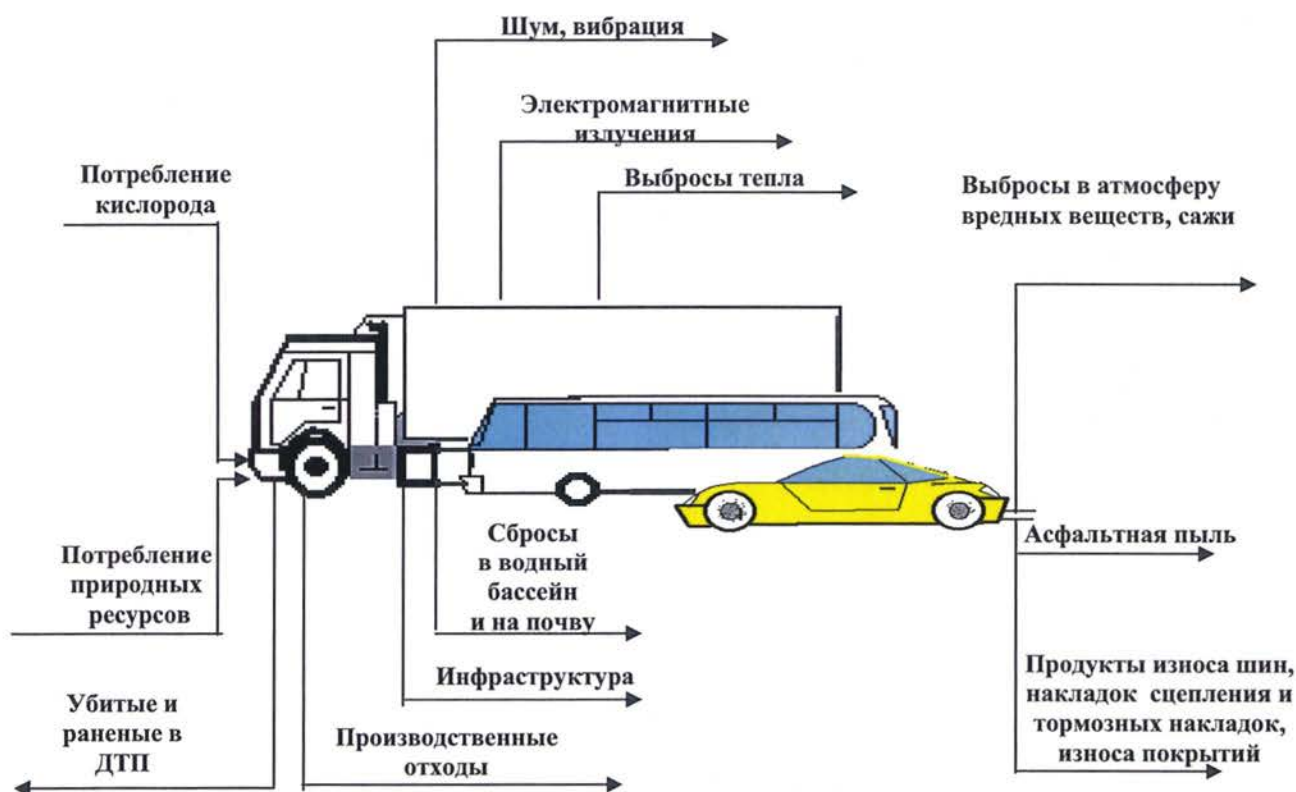


Рис. 2.1 Виды воздействия автотранспорта на окружающую среду.

Распределение потребления топлива и вредных выбросов по видам транспорта в странах ЕС.

Таблица 2.1.

Вид транспорта	Установленная мощность, %	Потребление топлива, %	Выбросы в атмосферу, %
Автомобильный	50.0	56.5	71.3
Железнодорожный	16.0	11	6.3
Речной флот	8.0	5.9	2.6
Дорожно-строительные машины	4.0	1.9	1.3
Сельхоз. и лесопромышленные машины	20.0	23.5	17.8
Воздушный транспорт	2.0	1.2	0.7
Итого:	100	100	100

Основными способами предотвращения или уменьшения отрицательного воздействия транспорта на ОС являются:

- постоянное совершенствование конструкции АТС, двигателей к ним, с учетом использования не традиционных видов энергии;
- совершенствование структуры парков подвижного состава;
- преимущественное развитие в городах малотоксичных видов транспорта (метро, скоростной трамвай, городские железные дороги облегченного типа);
- применение экологически чистых видов топлив;
- расширение использования городского автобусного сообщения;
- совершенствование транспортной планировки городов;
- оптимизация организация дорожного движения;
- постоянный контроль технического состояния АТС;
- использование современных способов и средств при проведении ТО и Р АТС;
- сертификация АТС, качества топлив.

Исследования химического состава отработанных газов двигателей внутреннего сгорания показали, что в них содержится около 200 различных химических соединений, оказывающих различное воздействие на окружающую среду и живые организмы. Только один легковой автомобиль 1985-1990г. выпуска за год эксплуатации выделяет в среднем 800 кг окиси углерода, около 40 кг окислов азота, без малого 200 кг ядовитых углеводородов, потребляя при этом более 4т кислорода.

Наличие токсичных веществ окиси углерода (CO), углеводородов (CH), окислов азота (NO_x), твердых частиц (ТЧ), свинца (Pb), серы (SO₂), альдегидов и др. в отработанных газах автомобильных двигателей, выбрасываемых в атмосферу, создает опасность для здоровья людей.

Особенно опасным веществом обработанных газов, вызывающим раковые заболевания, является продукт полициклического ароматического ряда СН - бенз(а)пирен, содержащийся в отработанных газах бензиновых двигателей до 0,01 мг/м³ и дизельных до 0,02 мг/м³.

Вредные вещества, попадая в организм человека, вызывают головную боль, удушье, судороги, потерю сознания, отек легких и др.

На рис.2.2 указано соотношение выбросов трех основных вредных веществ различными типами автомобилей в крупных городах.

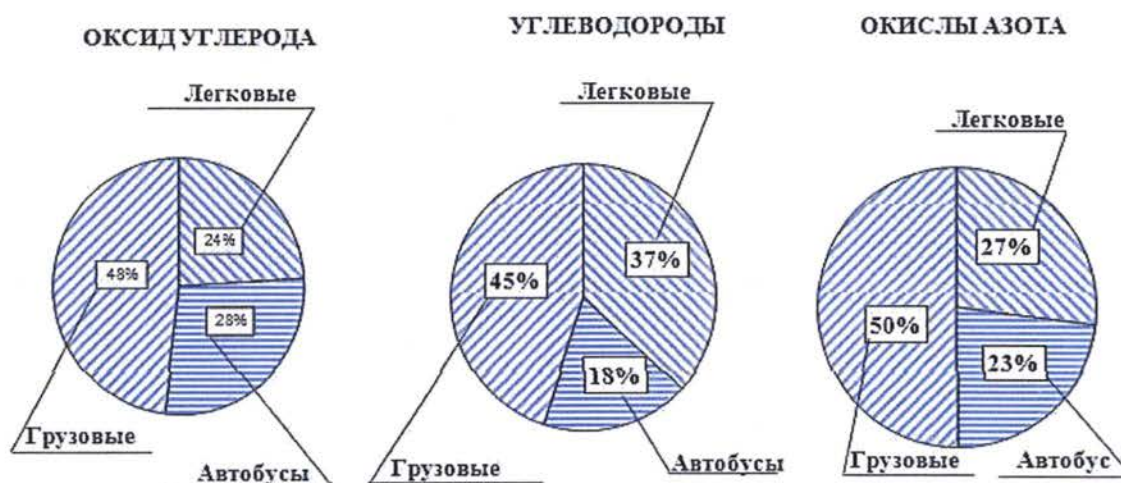


Рис. 2.2. Выбросы вредных веществ и их соотношение по видам автомобильного транспорта в крупных городах (~10 млн. населения).

Наиболее токсичным компонентом в отработанных газах автомобиля являются окислы азота. Если вредность окиси углерода принять за единицу, то вредность окислов азота равна – 10, а углеводородов – 0,65.

В соответствии с техническим заданием настоящего раздела проекта, ниже будут детально рассмотрены вопросы гармонизации технических требований, нормативных документов в области токсичности и методов контроля отработанных газов автотранспортных средств в странах ЦА и прогнозами их развития.

2.2 Нормативно-правовые аспекты повышения экологической безопасности автотранспортных средств

Во всем мире интенсивно ведутся воздухоохраные мероприятия. Однако экологическая обстановка, особенно в городах, связанная с загрязнением воздуха, остается неудовлетворительной.

Технико-правовой основой комплекса мероприятий по снижению вредных веществ в составе отработанных газов двигателей автотранспорта стали стандарты, которые определяют показатели токсичности, устанавливают нормы допустимых выбросов, регламентируют применяемую аппаратуру и методы испытаний.

В ЕС законодательно установлены предельно допустимые нормы выделения токсичных компонентов автомобильными двигателями и запланировано ужесточение их на предстоящие годы.

В таблице 2.2 приведены нормативы ЕС по токсичности большегрузных дизельных автомобилей, в сравнении с ранними нормативами Правил ЕЭК ООН и прогнозами их развития.

Таблица 2.2

Директивы ЕС, Правила ЕЭК ООН	Выбросы загрязняющих веществ, г/кВт ч			
	CO	CH	NO _x	Твердые частицы
Правило 49 ЕЭК ООН (1982 г)	14,0	3,5	18,0	–
Директива 88/77 ЕС – Правило 49-01 ЕЭК ООН («Euro-0») 1990 г.	11,2	2,4	14,4	–
«Euro-1» (с 1993 г.)	4,5	1,1	8,0	0,36
«Euro-2» (с 1996 г.)	4,0	1,1	7,0	0,15
«Euro-3» (с 1.10.2001 г.)	2,0	0,6	5,0	0,1
«Euro-4» (с 2005 г.)	1,5	0,5	3,5	0,08
«Euro-5» (с 2008 – 2009 г. предполагается)	1,0	0,5	2	0,05

Европейские нормы токсичности, г/км, легковых автомобилей по методике НЕЦД

Таблица 2.3

Тип двигателя / норма	NO _x	C _x H _y	CO	Твердые частицы
Бензиновый				
ЕВРО-1	0,57	0,77	3,9	–
ЕВРО-2	0,20	0,34	2,7	–
ЕВРО-3	0,15	0,20	2,3	–
ЕВРО-4	0,08	0,10	1,0	–
Дизельный				
ЕВРО-1	1,02	0,123	3,22	0,18
ЕВРО-2	0,63	0,08	1,06	0,08
ЕВРО-2 прямым впрыском	0,81	0,10	1,06	0,10
ЕВРО-3	0,50	0,06	0,64	0,05
ЕВРО-4	0,25	0,05	0,50	0,025

Приведенные выше нормативы для дизельных и бензиновых двигателей АТС предназначены для контроля на специальных дорогостоящих высокоточных установках, которые обычно имеются у производителей автомобилей, крупнейших отраслевых НИИ и автополигонах. В странах СНГ такое оборудование имеется только в научно-исследовательском центре испытаний и доводки автотранспортной техники (Центральный автополигон), расположенный под г. Дмитров, Московская область.

Допустимые параметры загрязняющих веществ, установленные Директивами ЕС от Евро-1 до Евро-5, согласуются со следующими нормативами Правил ЕЭК ООН:

1. Правила ЕЭК ООН N 24 (24-03 <*>) "Единообразные предписания, касающиеся:

- I. официального утверждения двигателей с воспламенением от сжатия в отношении выброса видимых загрязняющих веществ;
- II. официального утверждения автотранспортных средств в отношении установки на них двигателей с воспламенением от сжатия, официально утвержденных по типу конструкции;
- III. официального утверждения автотранспортных средств с двигателем с воспламенением от сжатия в отношении выброса видимых загрязняющих веществ;
- IV. измерения полезной мощности двигателей с воспламенением от сжатия".

2. Правила ЕЭК ООН N 49 (49-02, 49-03, 49-04 <*>).

"Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения двигателей с воспламенением от сжатия и двигателей, работающих на природном газе, а также двигателей с принудительным зажиганием, работающих на сжиженном нефтяном газе, и транспортных средств, оснащенных двигателями с воспламенением от сжатия, двигателями, работающими на природном газе, и двигателями с принудительным зажиганием, работающими на сжиженном нефтяном газе, в отношении выделяемых ими загрязняющих веществ".

3. Правила ЕЭК ООН N 83 (83-02, 83-03, 83-04, 83-05 <*>).

"Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении выброса загрязняющих веществ в зависимости от топлива, необходимого для двигателей".

4. Правила ЕЭК ООН N 96 (96-01 <*>).

"Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения двигателей с воспламенением от сжатия для установки на сельскохозяйственных тракторах и внедорожной технике в отношении выброса загрязняющих веществ этими двигателями".

<*>Номера поправок, которыми вносятся изменения в Правила ЕЭК ООН.

В таблице 2.4 приведена Международная классификация АТС, согласно гармонизированного стандарта для СНГ – ГОСТ 31286 – 2005 «Транспорт дорожный. Основные термины и определения. Классификация».

Ниже приведены конкретные требования – Правила ЕЭК ООН к выбросам вредных веществ в зависимости от категории автотранспортного средства.

Таблица 2.4

Классификация автотранспортных средств.

1. Категория М - механические транспортные средства. Имеющие не менее четырех колес и используемые для перевозки пассажиров:

- 1.1 Категория М₁ - транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров имеющие кроме места водителя не более восьми мест для сидения.
- 1.2 Категория М₂ - транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров имеющие кроме места водителя более восьми мест для сиденья, максимальная масса которых не превышает 5 т.
- 1.3 Категория М₃ - транспортные средства используемые для перевозки пассажиров имеющие кроме места водителя более восьми мест для сидения максимальная масса которых превышает 5 т.
- 1.4 Транспортные средства категорий М₂ и М₃ относятся к:
 - а) одному или более из трех классов (I, II, III);
 - б) одному из двух классов (А, В).
- 1.5 Класс I - транспортные средства, в конструкции которых предусмотрены места для стоящих пассажиров с целью свободного передвижения пассажиров по салону.
- 1.6 Класс II - транспортные средства, конструкция которых в основном предназначена для

перевозки сидящих пассажиров и в которых предусматривается перевозка стоящих пассажиров, находящихся в проходах и/или местах, не выходящих за пределы пространства, отведенного для двух сдвоенных сидений.

- 1.7 Класс III - транспортные средства, конструкция которых предназначена исключительно для перевозки сидящих пассажиров.
- 1.8 Класс А - транспортные средства, предназначенные для перевозки стоящих пассажиров; транспортные средства этого класса оборудованы сиденьями и в них предусмотрена перевозка стоящих пассажиров.
- 1.9 Класс В - транспортные средства, не предназначенные для перевозки стоящих пассажиров.

2. Категория N - механические транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и предназначенные для перевозки грузов:

- 2.1 Категория N₁ - транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, максимальная масса которых не превышает 3,5т.
- 2.2 Категория N₂ - транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, максимальная масса которых превышает 3,5т, но не превышает 12т.
- 2.3 Категория N₃ - транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, максимальная масса которых превышает 12т.

3. Категория O - прицепы (включая полуприцепы):

- 3.1 Категория O₁ - прицепы, максимальная масса которых не превышает 0,75т.
- 3.2 Категория O₂ - прицепы, максимальная масса которых превышает 0,75т, но не более 3,5т.
- 3.3 Категория O₃ - прицепы, максимальная масса которых превышает 3,5т, но не более 10т.
- 3.4 Категория O₄ - прицепы, максимальная масса которых превышает 10т.
- 3.5 Категория T - сельскохозяйственные и лесные тракторы.
- 3.6 Категория G - транспортные средства повышенной проходимости.

Примечание - Буква G для обозначения категории транспортного средства отдельно не применяется. Обозначения категории M и N могут быть дополнены обозначением G. Например, транспортное средство категории N-, пригодное для движения по бездорожью, может быть обозначено как N₁G.

Экологические требования к автомобильной технике
и установленным на ней двигателям внутреннего сгорания

а) в отношении автомобильной техники класса Евро-2:

- категорий M1, M2 максимальной массой не более 3,5 т, N1 с искровыми двигателями (бензиновыми, газовыми) и дизелями - технические нормативы выбросов, предусмотренные Правилами ЕЭК ООН N1 83-04 (уровни выбросов B, C, D), Правилами ЕЭК ООН N 24-03 с дополнением (только для дизелей);
- категорий M1 максимальной массой свыше 3,5 т, M2, M3, N1, N2, N3 с дизелями и газовыми двигателями - технические нормативы выбросов, предусмотренные Правилами ЕЭК ООН N 49-02 (уровень выбросов B), Правилами ЕЭК ООН N 24-03 с дополнением 1 (только для дизелей);
- категорий M1 максимальной массой свыше 3,5 т, M2, M3, N2, N3 с бензиновыми двигателями - технические нормативы выбросов (CO - 55г/кВт.ч, C_mH_n - 2,4 г/кВт.ч, NO_x - 10 г/кВт.ч) при испытаниях, предусмотренных Правилами ЕЭК ООН N 49-03 (испытательный цикл ESC);

б) в отношении автомобильной техники класса Евро-3:

- категорий M1, M2 максимальной массой не более 3,5 т, N1 с искровыми двигателями (бензиновыми, газовыми) и дизелями - технические нормативы выбросов, предусмотренные Правилами ЕЭК ООН N83-05 с исправлениями 1 - 3, дополнениями 1 - 5 (уровень выбросов A), Правилами ЕЭК ООН N 24-03 с дополнением 1 (только для дизелей);
- категорий M1 максимальной массой свыше 3,5 т, M2, M3, N1, N2, N3 с дизелями и газовыми двигателями - технические нормативы выбросов, предусмотренные Правилами ЕЭК ООН N 49-04 (уровень выбросов A), Правилами ЕЭК ООН N 24-03 с дополнением 1 (только для дизелей);

- категорий М1 максимальной массой свыше 3,5 т, М2, М3, N2, N3 с бензиновыми двигателями - технические нормативы выбросов (СО - 20г/кВт.ч, С_мН_п - 1,1г/кВт.ч, NO_x - 7г/кВт.ч) при испытаниях, предусмотренных Правилами N 49-03 (испытательный цикл ЕТС);

- категорий М1 максимальной массой свыше 3,5 т, М2, М3, N2, N3 повышенной проходимости с дизелями - технические нормативы выбросов, предусмотренные Правилами ЕЭК ООН N 96-01 с дополнениями 1, 2, Правилами ЕЭК ООН N 24-03 с дополнением 1 (только для дизелей);

в) в отношении автомобильной техники класса Евро-4:

- категорий М1, М2 максимальной массой не более 3,5 т, N1 с искровыми двигателями (бензиновыми, газовыми) и дизелями - технические нормативы выбросов, предусмотренные Правилами ЕЭК ООН N 83-05 с исправлениями 1 - 3, дополнениями 1 - 5 (уровень выбросов В), Правилами ЕЭК ООН N 24-03 с дополнением 1 (только для дизелей);

- категорий М1 максимальной массой свыше 3,5 т, М2, М3, N1, N2, N3 с дизелями и газовыми двигателями - технические нормативы выбросов, предусмотренные Правилами ЕЭК ООН N 49-04 (уровень выбросов В1), Правилами ЕЭК ООН N 24-03 с дополнением 1 (только для дизелей);

- категорий М1 максимальной массой свыше 3,5 т, М2, М3, N1, N2, N3 с бензиновыми двигателями - технические нормативы выбросов (СО - 4г/кВт.ч, С_мН_п - 0,55 г/кВт.ч, NO_x - 2 г/кВт.ч) при испытаниях, предусмотренных Правилами ЕЭК ООН N 49-03 (испытательный цикл ЕТС);

г) в отношении автомобильной техники класса Евро-5.

- категорий М1 максимальной массой свыше 3,5 т, М2, М3, N1, N2, N3 с дизелями и газовыми двигателями - технические нормативы выбросов, предусмотренные Правилами ЕЭК ООН N 49-04 (уровни выбросов В2, С), Правилами ЕЭК ООН N 24-03 с дополнением 1 (только для дизелей).

2.3 Методы снижения содержания вредных веществ в отработанных газах

2.3.1. Для достижения требуемых параметров вредных веществ в отработанных газах, согласно стандартам Евро-2 и выше, существуют три основных направления:

- Совершенствование конструкции двигателя, систем подачи топлива и очистки выхлопных газов.

- Использование высококачественных топлив.

- Постоянное совершенствование конструкции всего автомобиля с целью снижения расхода топлива и естественно уменьшения вредных выбросов.

Приведем принятую терминологию систем нейтрализации отработанных газов:

(а) **система нейтрализации отработанных газов:** совокупность устройств, включающая в себя, как правило, каталитический нейтрализатор и функционально связанные с ним датчики и управляющие системы, обеспечивающая снижение выбросов загрязняющих веществ с отработанными газами при работе двигателя в различных режимах.

(б) **двухкомпонентная система нейтрализации отработанных газов:** система нейтрализации отработанных газов, обеспечивающая снижение содержания в отработанных газах, в основном, оксида углерода и углеводородов.

(в) **трехкомпонентная система нейтрализации отработанных газов:** система нейтрализации отработанных газов с обратной связью (по коэффициенту λ), обеспечивающая снижение содержания в них оксида углерода, углеводородов и оксидов азота.

(г) **диагностический индикатор:** световой индикатор, расположенный на панели приборов автомобиля со стилизованным изображением контура двигателя или надписями: «Проверь двигатель» («Check engine»), «Обслужи двигатель» («Service engine soon») и т.п.,

информирующий водителя о появлении неисправностей в системах управления двигателем и нейтрализации отработавших газов.

(д) **встроенная (бортовая) система диагностирования двигателя:** совокупность входящих в конструкцию автомобиля устройств, обеспечивающих своевременное информирование водителя о неисправностях в системах управления двигателем и нейтрализации отработавших газов, а также накопление этой информации в процессе эксплуатации.

(е) **коэффициент избытка воздуха, λ :** безразмерная величина, представляющая собой отношение массы воздуха, поступившего в цилиндр двигателя, к массе воздуха, теоретически необходимой для полного сгорания поданного в цилиндр топлива, рассчитываемая по результатам анализа состава отработанных газов автомобилей.

Для реализации первого направления снижения токсичности отработанных газов используется электронный впрыск топлива – достигается точность дозирования подачи топлива в зависимости от режима работы двигателя. Для достижения требований Евро-2, Евро-3 дополнительно используют каталитический нейтрализатор.

Каталитический нейтрализатор — один из основных элементов системы выпуска отработанных газов современных АТС. Главная его задача — беспламенное окисление вредных веществ, в присутствии катализатора — вещество, которое само не участвует в термохимических реакциях, но, ослабляя молекулярные связи в газах, обеспечивает протекание реакций с меньшими энергетическими затратами на активацию.

Катализаторов известно много. Но эффективность любого из них в основном зависит, как свидетельствует опыт, от конструктивного исполнения нейтрализатора — его загрузки, состава драгметаллов, а также материала каталитических блоков.

Например, для обеспечения норм Евро-2, достаточно использовать керамические блоки, для обеспечения норм Евро-3 необходимы катализатор с драгметаллами и система рециркуляции отработанных газов.

Для обеспечения идентичности и качества каталитических нейтрализаторов КВТ ЕЭК ООН разработало специальный стандарт – Правила 103 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения сменных каталитических нейтрализаторов для механических транспортных средств»

Для выполнения норм Евро-4 и Евро-5 тяжелыми грузовиками с дизельными двигателями Европейские автомобилестроительные компании выработали два принципиально различных технических подхода:

1) Применение в различных комбинациях окислительных нейтрализаторов, накопительно-восстановительных нейтрализаторов, систем рециркуляции отработанных газов и сажевых фильтров (MAN).

2) Применение систем выборочной каталитической нейтрализации (Selective Catalytic Reduction, SCR), которые предусматривают впрыск водного раствора мочевины в поток отработавших газов (Renault Trucks, Daimler-Chrysler, Scania). Этот подход более распространен, и можно ожидать, что порядка 80% дизельных грузовых автомобилей уровней Евро-4 и Евро-5, производимых в Европе, будут укомплектованы системами SCR.

Необходимо особо подчеркнуть, что оба описанных выше технологических подхода обеспечивают соответствие автомобиля нормам Евро-4 (а впоследствии и Евро-5) только при использовании высококачественных дизельных топлив.

При этом ключевым параметром качества топлива является содержание в нем серы, поскольку именно сера снижает эффективность работы систем очистки отработанных газов, вступая в нежелательные химические реакции (табл. 2.5). Содержание серы, наряду с другими параметрами топлива, в Европе в настоящее время регламентируется нормалью EN 590 (табл. 2.6).

Негативное воздействие содержащейся в топливе серы на системы очистки отработанных газов

Таблица 2.5

Технология очистки отработанных газов	Механизм воздействия серы и её соединений
Окислительные нейтрализаторы	SO ₂ доокисляется до SO ₃ и блокирует рабочую поверхность катализатора
Накопительно-восстановительные нейтрализаторы	
Сажевые фильтры	Сульфаты в виде частиц засоряют фильтр и препятствуют его регенерации
Системы рециркуляции отработанных газов	В системе образуется серная кислота, которая затем попадает в другие узлы двигателя и вызывает ускоренную коррозию
Системы выборочной каталитической нейтрализации (SCR)	Соединения серы оседают в окислительном каталитическом нейтрализаторе, который входит в состав системы, и блокируют его рабочую поверхность

Дизельное топливо (по действующему ГОСТ 305-82), реализуемое в настоящее время на всех автозаправочных станциях, содержит в среднем 1000-1500 ppm серы (мг/кг). Для автотранспортных средств уровня Евро-4, оборудованных нейтрализатором, сажевым фильтром и системой рециркуляции, применение такого топлива может привести к снижению ресурса нейтрализаторов на 60-80%, снижению эффективности очистки отработанных газов на 70-100%, снижению ресурса двигателей на величину до 30% и увеличению частоты замены моторного масла в 1,5-2 раза.

Системы SCR менее чувствительны к высокому содержанию серы, но и для них применение такого топлива может привести к постепенному снижению эффективности очистки отработанных газов на 20-40%.

Содержание серы

Таблица 2.6

Наименование требований	Нормативный документ	Максимальное содержание серы, ppm	Дата введения в ЕС
Евро-3	EN 590:1999	350	Янв. 2000 г.
Евро-4	EN 590:2004	50	Янв. 2005 г.
Евро-5	EN 590:2004	10	Янв. 2009 г.

По оценкам специалистов, для перевозчиков СНГ, в том числе ЦА, эксплуатация автомобилей, удовлетворяющих требованиям Евро-4 и Евро-5, на топливе с высоким содержанием серы может означать рост затрат (до 30%) на техническое обслуживание и замену устройств очистки отработанных газов. Рост издержек может вынудить международных перевозчиков снизить темпы обновления автомобильного парка и увеличить тарифы. Итогом, вероятнее всего, станет потеря конкурентоспособности перевозчиков СНГ, в том числе ЦА, и их вытеснение с рынков транспортных услуг государств Европейского союза.

2.3.2 Доказано, что некачественный бензин и Евро-3 несовместимы.

ОТВЕТЫ ЭКСПЕРТА ЕКМТ НА ВОПРОСЫ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ПРИМЕНЕНИЯ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА С РАЗЛИЧНЫМ СОДЕРЖАНИЕМ СЕРЫ

Вопрос 1. Возможно ли использование дизельных топлив с содержанием серы 1000-2000 ppm (и бензина с содержанием серы до 500 ppm) для грузовых автомобилей и автобусов, соответствующим стандартам Евро-3 (эти топлива занимают 85% топливного рынка СНГ), или для эксплуатации этих автомобилей необходимы топлива, отвечающие стандартам Евро-3 (в

соответствии с Директивой 98/70/ЕС)? Есть ли какая-либо информация о снижении долговечности автомобилей Евро-3, использующих высокосернистые топлива?

Ответ. Использование высокосернистых (1000-2000 ppm) топлив с двигателями Евро-3 возможно, но, по моему мнению, несколько уменьшит долговечность двигателей. Точно оценить воздействие высокосернистых топлив на долговечность достаточно сложно, но я опишу механизм воздействия: некоторые двигатели Евро-3 используют охлаждаемые системы рециркуляции отработавших газов (EGR), чтобы снизить уровень выбросов NO_x. Охлаждаемая система рециркуляции создает некоторые проблемы, одна из которых - коррозия металла под воздействием осаждающегося в системе конденсата. Этот конденсат состоит из двух основных компонентов, серной кислоты и воды. Вода - обычный продукт сгорания, а серная кислота (H₂SO₄) образуется, в основном, из содержащейся в топливе серы. Интенсивность конденсации серной кислоты прямо пропорциональна содержанию серы в топливе.

Этот конденсат может осесть на радиатор системы рециркуляции, впускной трубопровод, детали цилиндра (поршневое кольцо и гильза цилиндра), и в моторное масло. Из этих узлов радиатор наиболее подвержен коррозии. Он охлаждает неочищенные отработанные газы, которые легче конденсируются, чем «разбавленные» в выхлопной системе. Коррозия системы рециркуляции и впускного трубопровода может привести к попаданию в свежий заряд топливной смеси посторонних веществ. Частицы с разрушающихся вследствие коррозии стенок впускного трубопровода могут вместе со свежим зарядом попасть в цилиндры. Они вызывают абразивный износ деталей цилиндра и снижают смазывающий эффект. Также вследствие коррозии, вызванной серной кислотой, могут образовываться раковины на поверхности гильзы цилиндра.

Серная кислота, конденсирующаяся в системе рециркуляции, может также воздействовать на состав моторного масла. Кислота может попасть в моторное масло в виде паров, или как конденсат на гильзе цилиндра. В результате ускорится старение масла.

Вопрос 2. Возможно ли использование топлив Евро-3 с грузовиками и автобусами Евро-4, или они нуждаются только в топливах Евро-4, или в бессернистых топливах? Есть ли какая-либо информация о снижении долговечности этих автомобилей при использовании топлив Евро-3?

Ответ. Скорее всего, на грузовиках Евро-4 будет установлена система рециркуляции, так что все, сказанное выше, справедливо и для них. Кроме того, смазку также придется менять чаще.

Вопрос 3. Должны ли грузовики заправляться топливом согласно следующей таблице?

Таблица 2.7

Экологический класс	Тип топлива	Требования к топливу в соответствии с Директивой 98/70/ЕС	Содержание серы, ppm
Евро-3	Бензиновый	Евро-3	<150
	Дизельный		<350
Евро-4	Бензиновый	Евро-4	<50
	Дизельный		<50
Евро-5	Бензиновый	В разработке (бессернистые)	<10
	Дизельный		<10

Ответ. Да, если Вы хотите снизить уровень выбросов. Кроме того, у вас могут возникнуть технические проблемы в дополнение к описанным выше. Например, если фильтр твердых частиц установлен на грузовой автомобиль Евро-4 или Евро-5, высокое содержание серы в топливе будет препятствовать очистке фильтра. А если фильтр не будет очищаться, он забьется, и возросшее давление в выхлопной системе приведет к отказу двигателя.

Вопрос 4. Почему автомобили Евро-4 должны обеспечиваться только бессернистыми топливами, хотя Директива 98/70/ЕС прямо не запрещает использования с этими автомобилями топлива Евро-4? Это делается исключительно по «экологическим» причинам?

Ответ. Да, основная причина - охрана окружающей среды. Некоторые системы контроля выбросов могут эффективно работать только при содержании в топливе серы, близком к нулю. ЕС

хочет предоставить идеальное топливо, чтобы производители могли сделать свои автомобили настолько экологически чистыми, насколько это возможно.

2.3.3. Технологии SCR

Технология SCR (селективной каталитической нейтрализации) основана на впрыске строго дозированного количества реагента AdBlue в поток отработанных газов в присутствии катализатора (пентаоксид ванадия), в результате чего происходит химическая реакция превращения вредных оксидов азота (NO_x) в безвредные вещества - азот и воду.

Для того, чтобы эффективность SCR-технологии оставалась на должном уровне, необходимо использовать исключительно жидкость, соответствующую техническим требованиям стандарта DIN, и избегать загрязнения реагента AdBlue посторонними веществами и частицами.

Без использования AdBlue двигатель автомобиля в принципе работать может, но токсичность выхлопа при этом достигает параметров ниже требований Евро-2 - а это недопустимо и карается немалыми штрафами.

Никакие ухищрения "умельцев" по изготовлению альтернативного раствора мочевины, о которых временами появляются сообщения в прессе и Интернете, не помогут избежать покупки оригинальной жидкости AdBlue - это непреложный факт. Попытки сэкономить приведут к возникновению массы проблем: потере гарантии, выходу из строя системы SCR, стоимость которой составляет около 5000 евро и т.д.

О факторах, влияющих на срок эксплуатации каталитического нейтрализатора

Катализаторы, применяемые в SCR-системе, состоят из каталитически активных соединений переходных металлов на керамических кристаллоносителях. Способность SCR-системы преобразовывать окись азота в азот и воду в значительной степени зависит от активности таких соединений, и от размера пор в кристаллоносителях. Размер пор влияет на скорость диффузии отработанных газов в каталитическом нейтрализаторе.

Для обеспечения максимальной эффективности SCR-системы в течение длительного времени качественные характеристики AdBlue должны контролироваться очень жестко, так как многие компоненты при превышении пороговой величины, согласно стандарту DIN 70070, безвозвратно разрушают каталитическую систему, либо физически блокируя поры путем деактивации активных соединений. Недостаточно эффективная работа SCR-системы в случае инертности каталитического нейтрализатора может явиться причиной увеличения выброса окислов азота NO_x и вызвать повреждение самого двигателя в связи с увеличением давления отработанных газов.

Именно поэтому нельзя заливать в систему просто воду или раствор сомнительного происхождения. Также не рекомендуется езда без реагента, потому что это может привести к перегреву системы SCR и ее выходу из строя. В новейших версиях грузовиков стоит специальная система, ограничивающая обороты двигателя при пустом баке жидкости AdBlue.

Об AdBlue

AdBlue - высококачественный реагент, представляющий собой раствор мочевины высокой чистоты (32,5%) в деминерализованной воде (67,5%). AdBlue® является торговой маркой, зарегистрированной Ассоциацией автомобильной промышленности Германии (VDA).

Чтобы обеспечить стабильное качество самой жидкости AdBlue и гарантировать корректную работу систем SCR, европейские организации взяли под жесткий контроль производство и стандартизацию AdBlue.

Для производства и реализации жидкости под названием AdBlue необходимо иметь лицензию от VDA. Производство AdBlue строго регламентировано. Для определения качественных

характеристик AdBlue существуют два промышленных стандарта DIN 70070 и ISO 22241-1. Для оценки производства и контроля оборота AdBlue Европейский Совет химической промышленности (CEFIC) разработал "Инструкцию по обеспечению гарантии качества" (QAGD), регламентирующую все нюансы производства, хранения и доставки продукта. Инструкция охватывает все звенья цепочки изготовления и реализации (производители, дистрибьюторы, станции по обслуживанию транспортных средств и т.д.). Организация ISO также разрабатывает новые стандарты (ISO 22241-3) для обращения, хранения и транспортировки AdBlue, которые будут опубликованы в 2008-2009 году. Таким образом, отсеиваются "несерьезные" игроки на рынке производства и реализации реагента AdBlue.

Итак, физико-химические характеристики жидкости AdBlue определяются стандартами DIN и ISO. Само использование названия "AdBlue" предполагает наличие лицензии от VDA. Если все вышеупомянутое документально подтверждено, то вы имеете дело с качественным продуктом вне зависимости от того, какого цвета и размера будут канистры с AdBlue, а также от того, какая компания ее произвела. Именно в этом и состоит основная идея всех лицензий, стандартов и инструкций - обеспечить потребителя продукцией гарантированного качества.

Лицензию на использование названия AdBlue® по состоянию на август 2007г. имели 32 компании, из них производителями самого реагента являются примерно половина. Остальные обладатели лицензии - коммерческие организации, занимающиеся реализацией данного продукта под своими торговыми знаками.



2.3.4 Применение этилированного бензина приводит к мгновенному выходу из строя каталитических нейтрализаторов. Для АТС с нейтрализаторами – катализаторами следует исключить использование этилированных бензинов.

2.4. Требования к характеристикам автомобильных топлив

а) Требования к бензинам.

Таблица 2.8

Характеристики автомобильного бензина	Единица измерения	Нормы в отношении			
		Евро-2	Евро-3	Евро-4	Евро-5
Массовая доля серы, не более	мг/кг	500	150	50	10
Объемная доля бензола, не более	процентов	5	1	1	1
Концентрация железа, не более	мг/дм ³	отсутствие	отсутствие	отсутствие	отсутствие
Концентрация марганца, не более	мг/дм ³	отсутствие	отсутствие	отсутствие	отсутствие
Концентрация свинца, не более	мг/дм ³	отсутствие	отсутствие	отсутствие	отсутствие
Массовая доля кислорода, не более	процентов	-	2,7	2,7	2,7
Объемная доля углеводородов, не более:	процентов				
ароматических		-	42	35	35
олефиновых		-	18	18	18
Октановое число:	-				
по исследовательскому методу, не менее		92	95	95	95
по моторному методу, не менее		83	85	85	85
Давление паров, не более:	кПа				
в летний период		-	45-80	45-80	45-80
в зимний период		-	50-100	50-100	50-100
Объемная доля оксигенатов, не более:	процентов				
метанола		-	отсутствие	отсутствие	отсутствие
этанола		-	5	5	5
изопропанола		-	10	10	10
третбуанола		-	7	7	7
изобутанола		-	10	10	10
эфиров, содержащих 5 или более атомов углерода в молекуле		-	15	15	15
Других оксигенатов (с температурой конца кипения не выше 210°С)		-	10	10	10

б) Требования к дизельному топливу.

Таблица 2.9

Характеристики дизельного топлива	Единица измерения	Нормы в отношении			
		Евро-2	Евро-3	Евро-4	Евро-5
Массовая доля серы, не более	мг/кг	500	350	50	10
Температура вспышки в закрытом тигле, не ниже:	°С				
Дизельного топлива, за исключением дизельного топлива для арктического климата		40	40	40	40
Дизельного топлива, для арктического климата		30	30	30	30
Фракционный состав – 95 процентов объемных перегоняется при температуры не выше	°С	360	360	360	360
Массовая доля полициклических ароматических углеводородов, не более	процентов	-	11	11	11
Цетановое число, не менее	-	45	51	51	51
Цетановое число для дизельного топлива для холодного и арктического климата, не менее	-	-	47	47	47
Предельная температура фильтруемости, не выше	°С				

Характеристики дизельного топлива	Единица измерения	Нормы в отношении			
		Евро-2	Евро-3	Евро-4	Евро-5
дизельного топлива, для холодного климата		- 20	- 20	- 20	- 20
дизельного топлива, для арктического климата		- 38	- 38	- 38	- 38
Смазывающая способность, не более	мкм	460	460	460	460

2.5 Нормирование и методы контроля токсичности выхлопных газов АТС в эксплуатации

Для осуществления экологического контроля АТС в эксплуатации необходимо четко определить те нормативы, которым они должны соответствовать при проверках. Эти нормативы должны быть **жестко увязаны с конструктивным уровнем АТС**, так как очевидно, что допустимые выбросы современного автомобиля, оборудованного специальными системами снижения токсичности выхлопа, должны быть существенно ниже, чем у выпускающихся (и выпускаемых) автомобилей устаревших моделей, которые изначально не соответствуют современным международным экологическим требованиям.

Конструктивный уровень автомобиля определяется при одобрении его типа (модели) в процессе сертификации. Экологическая сертификация моделей АТС осуществляется специально уполномоченными Госстандартом стран органами и техническими центрами, в соответствии с требованиями, действующими в рамках Женевского Соглашения 1958 г. редакций Правил ЕЭК ООН №24 и 83 (уровни требований этих Правил разных лет называют Евро-0, Евро-1, Евро-2 и т.д.). Очевидно, с требованиями этих Правил и должны быть увязаны нормы эксплуатационного контроля. Подобный подход широко используется в международной практике.

Соглашения 1958г – это основной документ, регулирующий гармонизацию конструирования АТС в отношении обеспечения активной, пассивной и экологической безопасности. Оно содержит на 1.09.08 127 Правил ЕЭК ООН (читай стандартов) в отношении безопасности АТС. Полное его название – Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний. Все новые автомобили проходят сертификацию, согласно этих Правил. Прошедшим сертификацию АТС выдают нормативный документ «Одобрение типа транспортного средства».

Действующие в настоящее время ГОСТ 17.2.2.03 и ГОСТ 21393 позволяют осуществлять экологический контроль автомобилей находящихся в эксплуатации только классов Евро – 0 и Евро – 1.

Для контроля АТС 2-го и более высоких экологических классов необходима разработка нового стандарта. Как вариант – в качестве юридической основы возможно применение международного документа – Правила №1 ЕЭК ООН к Венскому соглашению 1997 г. «О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров».

До появления экологических стандартов Евро-1÷5 действовали и сейчас действуют в трех странах ЦА: Кыргызстане, Таджикистане и Узбекистане, кроме Казахстана, использующего старые нормативные требования для АТС, находящихся в эксплуатации.

- ГОСТ 17.2.2.03 Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерения содержания окиси углерода и углеводородов в отработанных газах автомобилей с бензиновыми двигателями. Требования безопасности.
- ГОСТ 17.2.02.06 Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерения содержания окиси углерода и углеводородов в отработанных газах газобаллонных автомобилей.

- ГОСТ 21393 Автомобили с дизелями. Дымность отработанных газов. Нормы и методы измерений. Требования безопасности.

Предельно допустимые выбросы вредных веществ в отработанных газах согласно ГОСТ 17.02.02.03

Таблица 2.10

Частота вращения	Предельно допустимое содержание окиси углерода, %	Предельно допустимые содержания углеводородов, $млн^{-1}$	
		Для двигателей с числом цилиндров	
		до 4	более 4
n_{min}	1.5	1200	3000
$n_{нов}$	2.0	600	1000

Предельно допустимые выбросы вредных веществ в отработанных газах согласно ГОСТ 17.2.02.06

Таблица 2.11

Частота вращения коленчатого вала, $мин^{-1}$	Оксид углерода, объемная доля, % по видам моторного топлива		Углеводороды, объемная доля, $млн^{-1}$ по видам моторного топлива и рабочему объему				Оксид углерода, объемная доля, % по видам моторного топлива		Углеводороды, объемная доля, $млн^{-1}$ по видам моторного топлива и рабочему объему			
			для двигателей с рабочим объемом, $дм^3$						для двигателей с рабочим объемом, $дм^3$			
	СНГ	СПГ	до 3 включ.		свыше 3		СНГ	СПГ	до 3 включ.		свыше 3	
			СНГ	СПГ	СНГ	СПГ			СНГ	СПГ	СНГ	СПГ
	Для автомобилей выпущенных до 01.07.2000 г.							Для автомобилей выпущенных после 01.07.2000 г.				
n_{min}	3.0	3.0	1000	800	2200	2000	3.0	2.0	1000	700	2200	1800
$n_{нов}$	2.0	2.0	600	500	900	850	2.0	1.5	600	400	900	750

Примечание: если значения n_{min} и $n_{нов}$ не установлены по инструкциям, то принимается $n_{min} = 800 \pm 50 \text{ мин}^{-1}$, $n_{нов} = 3000 \pm 10 \text{ мин}^{-1}$

2.5.1 Добавления 1 - Правило №1: Единообразные предписания, касающиеся периодических технических осмотров колесных транспортных средств, в отношении охраны окружающей среды

Следует отметить, что данные добавления 1- Правила №1 имели решающее значение для осуществления проекта поправок к Европейскому соглашению 1971 года, дополняющему Конвенцию о дорожном движении 1968 года, которые вступили в силу 23.01.2003г.

Область применения

Для целей статьи «Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров» 1997г подлежащие осмотру позиции имеют отношение к соблюдению экологических требований;

Колесные транспортные средства, используемые в международном сообщении, должны соответствовать изложенным ниже требованиям;

Договаривающиеся стороны могут принять решение распространить требование пункта 1.2 выше также и на транспортные средства, используемые для внутренних перевозок.

Периодичность технических осмотров

Категории транспортных средств	Допустимая периодичность осмотров
Механические транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров: М2 массой свыше 3500 кг и М3 Грузовые транспортные средства: N2 и N3	Через один год после первой регистрации и затем ежегодно

Технический осмотр

Транспортные средства, к которым применяются настоящие положения, должны подвергаться периодическому техническому осмотру в соответствии с приведенным ниже приложением.

Требования, предъявляемые к осмотру

Осмотр охватывает:

- опознавательные знаки транспортного средства;
- выброс отработавших газов;
- шум;
- прочие позиции, имеющие отношение к соблюдению экологических требований и перечисленные в пункте 5 нижеследующего приложения.

Минимальные требования, предъявляемые к осмотру

1. Область применения

Осмотр охватывает, по крайней мере, перечисленные ниже позиции.

2. Опознавательные знаки транспортного средства

Позиция	Основные причины для отказа
Номерные знаки	– номерной (номерные) знак (и) отсутствует (отсутствуют) или закреплен (ы) так ненадежно, что он (и) может (могут) отвалиться. – надпись отсутствует – неразборчив (ы)
Идентификационный (серийный) номер транспортного средства	– отсутствует или невозможно найти – неполный, неразборчив

3. Экологические негативные факторы

3.1 Выброс отработавших газов

3.1.1 Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием:

Выброс отработавших газов	
Позиция	Основные причины для отказа
Система выпуска, включая систему обработки выхлопных газов, в соответствующих случаях	– пропускает газы, подвержена чрезмерной коррозии – отсутствует – недоукомплектована – повреждена

Выброс отработавших газов		
	Позиция	Основные причины для отказа
Содержание СО в режиме холостого хода	Выброс загрязняющих веществ не регулируется с помощью системы регулирования опережения зажигания	- превышает предельное значение, определенное заводом-изготовителем для указанного числа оборотов на холостом ходу, или, если такое значение не определено либо Договаривающаяся сторона решила не использовать контрольную величину: <ul style="list-style-type: none"> - превышает 4,5% по объему 1/ либо согласно национальным предписаниям; - превышает 3,5% по объему 2/ либо согласно национальным предписаниям.
	Выброс загрязняющих веществ регулируется с помощью системы регулирования опережения зажигания	- превышает предельное значение, определенное заводом-изготовителем для указанного числа оборотов на холостом ходу, или, если такое значение не указано: <ul style="list-style-type: none"> - превышает 0,5% по объему 2/ - превышает 0,3% по объему при большем числе оборотов на холостом ходу (по крайней мере, 2000 об/мин)

1/ Транспортные средства, впервые зарегистрированные или сданные в эксплуатацию до 1 октября 1986 года.

2/ Транспортные средства, впервые зарегистрированные или сданные в эксплуатацию после 1 октября 1986 года.

3.1.2 Транспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия

Выброс отработавших газов		
	Позиция	Основные причины для отказа
	Система выпуска, включая систему обработки выхлопных газов, в соответствующих случаях	- пропускает газы, подвержена чрезмерной коррозии - отсутствует - недоукомплектована - повреждена
	Коэффициент поглощения выхлопных газов (в соответствии с Правилами ЕЭК № 24) _1/	- превышает предельное значение, указанное заводом-изготовителем в знаке официального утверждения типа транспортного средства, или, если контрольная величина не указана либо Договаривающаяся сторона решила не использовать контрольную величину: <ul style="list-style-type: none"> - превышает $2,5 \text{ м}^{-1}$ для двигателей с естественным засосом воздуха,- - превышает $3,0 \text{ м}^{-1}$ для двигателей с турбонаддувом

1/ Транспортные средства, впервые зарегистрированные или сданные в эксплуатацию до 1 января 1980 года, освобождаются от соблюдения этих требований.

4. Шум

Шум		
	Позиция	Основные причины для отказа
	Система снижения шума	- отсутствует или имеет серьезные дефекты

5. Прочие позиции, имеющие отношение к соблюдению экологических требований

Прочие позиции, имеющие отношение к соблюдению экологических требований	
Позиция	Основные причины для отказа
Топливный бак и топливопроводы	– течь
Двигатель/трансмиссия	– течь
Гидравлическая тормозная система	– течь
Рулевой привод с усилителем	– течь
Дополнительные гидравлические приспособления	– течь
Аккумуляторная батарея	– течь
Кондиционер и система охлаждения	– утечка хладагента

2.5.2 Таким образом, вышеприведенный нормативный документ может служить основой для установления допустимых нормативных параметров вредных веществ в отработавших газах для АТС оборудованных двигателем класса Евро – 2 и выше.

При разработке национальных норм и методов контроля вредных выбросов в отработавших газах АТС в условиях эксплуатации согласно выше упомянутого Правилам №1 Соглашения 1997г необходимо учитывать следующее:

- (а) Для автомобилей с бензиновыми двигателями
- нормативные значения загрязняющих веществ должны устанавливаться исходя из оснащённостями автомобилей той или иной системой нейтрализации газов.
 - устанавливаются требования к техническому состоянию систем автомобиля и двигателя, непосредственно отвечающих за нейтрализацию отработавших газов.
 - существенно расширена методика измерений.
- (б) Для дизельных автомобилей система замера осталась прежней.

Основным нормируемым параметром дымности является коэффициент поглощения света k , вспомогательным - коэффициент ослабления света N . При контроле дымности в эксплуатации могут использоваться дымомеры с линейной шкалой, отградуированной от 0 до 100 % ослабления света.

Существенно уточнены методы контроля в сравнении с ГОСТ 21393.

В настоящий момент Россия стала первой из стран СНГ, в состав которой входят страны ЦА, разработавшей национальные стандарты. Данные стандарты проходят процедуру принятия их как межгосударственные для стран СНГ.

ГОСТ Р 52033 – 2003. Автомобили с бензиновыми двигателями. Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния.

ГОСТ Р 52160 – 2003. Автотранспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия. Дымность отработанных газов. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния.

ГОСТ Р 52231-2004. Внешний шум автомобилей в эксплуатации допустимые уровни и методы измерения.

В связи с этим, РК разработала идентичный стандарт, объединив и гармонизировав нормы со стандартами РФ: СТ РК 1433-2005 «Автомобили и двигатели. Выбросы вредных веществ. Нормы и методы определения».

Ниже, для примера приведена выписка из ГОСТ Р 52033-2003, где указаны нормы по содержанию загрязняющих веществ в отработанных газах АТС, работающих на бензине.

4 НОРМАТИВНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ СОДЕРЖАНИЯ ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ ВЕЩЕСТВ И КОЭФФИЦИЕНТА ИЗБЫТКА ВОЗДУХА

4.1 Содержание оксида углерода и углеводородов в отработанных газах определяют при работе двигателя в режиме холостого хода на минимальной ($n_{\text{мин}}$) и повышенной ($n_{\text{пов}}$) частотах вращения коленчатого вала двигателя, установленных предприятием–изготовителем автомобиля.

При отсутствии данных, установленных предприятием–изготовителем автомобиля:

- значение $n_{\text{мин}}$ не должно превышать:
 - 1100 мин⁻¹ для автомобилей категорий M₁ и N₁,
 - 900 мин⁻¹ для автомобилей остальных категорий;
- значение $n_{\text{пов}}$ устанавливают в пределах:
 - 2500-3500 мин⁻¹ для автомобилей категорий M₁ и N₁, не оборудованных системами нейтрализации,
 - 2000-3500 мин⁻¹ для автомобилей категорий M₁ и N₁, оборудованных системами нейтрализации,
 - 2000-2800 мин⁻¹ для автомобилей остальных категорий независимо от их комплектации.

4.2 Содержание оксида углерода и углеводородов (объемные доли) должно быть в пределах данных, установленных предприятием-изготовителем автомобиля, но не более значений, указанных в таблице 1.

Таблица 1

Комплектация автомобиля ¹⁾	Частота вращения коленчатого вала	Оксид углерода, объемная доля, %	Углеводороды, объемная доля, млн ⁻¹
Автомобили категорий M ₁ , M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃ , произведенные до 01.10.1986 г.	$n_{\text{мин}}$	4,5	–
Автомобили категорий M ₁ и N ₁ , не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов ²⁾	$n_{\text{мин}}$	3,5	1200
	$n_{\text{пов}}$	2,0	600
Автомобили категорий M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ , не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов ²⁾	$n_{\text{мин}}$	3,5	2500
	$n_{\text{пов}}$	2,0	1000
Автомобили категорий M ₁ и N ₁ , оборудованные двухкомпонентной системой нейтрализации отработавших газов.	$n_{\text{мин}}$	1,0	400
	$n_{\text{пов}}$	0,6	200
Автомобили категорий M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ , оборудованные двухкомпонентной системой нейтрализации отработавших газов	$n_{\text{мин}}$	1,0	600
	$n_{\text{пов}}$	0,6	300
Автомобили категорий M ₁ и N ₁ с трехкомпонентной системой нейтрализации отработавших газов и те же автомобили, оборудованные встроенной (бортовой) системой диагностирования ³⁾	$n_{\text{мин}}$	0,5	100
	$n_{\text{пов}}$	0,3	100
Автомобили категорий M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ с трехкомпонентной системой нейтрализации отработавших газов и те же автомобили, оборудованные встроенной (бортовой) системой диагностирования ³⁾	$n_{\text{мин}}$	0,5	200
	$n_{\text{пов}}$	0,3	200

1) В эксплуатационных документах автомобиля предприятие-изготовитель указывает штатную комплектацию автомобиля оборудованием для снижения выбросов загрязняющих веществ (далее – вредные выбросы); предельно допустимое содержание оксида углерода, углеводородов и допустимый диапазон значений коэффициента избытка воздуха λ .

2) Для автомобилей с пробегом до 3000 км нормативное значение содержания оксида углерода и углеводородов в отработавших газах установлено технологическими нормами предприятия-изготовителя.

3) Дополнительные требования для автомобилей этой группы установлены в 4.3 и 6.4.3.

4.3. Значение коэффициента избытка воздуха λ в режиме холостого хода на $n_{\text{пов}}$ у автомобилей, оборудованных трехкомпонентной системой нейтрализации отработавших газов, должно быть в пределах данных, установленных предприятием-изготовителем. Если данные

предприятия-изготовителя отсутствуют или не указаны, значение коэффициента избытка воздуха λ должно быть от 0,97 до 1,03.

4.4 Системы, агрегаты, узлы и детали автомобиля, влияющие на выброс загрязняющих веществ, должны быть сконструированы, изготовлены и установлены таким образом, чтобы эти выбросы не превышали требования, установленные настоящим стандартом, в период всего срока эксплуатации автомобиля при условии соблюдения правил эксплуатации и технического обслуживания, указанных в прилагаемой к автомобилю инструкции (руководстве).

Представляется, что остальные страны ЦА в рамках содружества СНГ могут также унифицировать свои разрабатываемые стандарты по допустимым выбросам загрязняющих веществ в отработанных газах АТС со стандартами РФ, которые в свою очередь максимально гармонизированы с соответствующими Правилами ЕЭК ООН №24 и 83, Соглашением 1997г и Директивой 96/96 ЕС.

2.5.3 Организационно – административные методы обеспечения экологической безопасности АТС

Как показывает зарубежный опыт, борьба с автотранспортными загрязнениями должна, в основном, вестись за счет улучшения экологических характеристик парка эксплуатируемых автотранспортных средств (АТС). Такого улучшения можно добиться: через поэтапное обновление эксплуатируемого парка путем замены выводимых из эксплуатации АТС на более «экологически безопасные» или путем модернизации эксплуатируемых АТС за счет оснащения их нейтрализаторами, газовой аппаратурой и т.п.

В зарубежной и практике и в стран ЦА и СНГ в целом применяют две основные формы контроля: контроль при периодическом техническом осмотре и выборочный контроль АТС в транспортном потоке или на предприятиях. Каждая форма контроля выполняет самостоятельную задачу.

Технический осмотр является основной формой контроля, в ходе которого весь эксплуатируемый парк АТС проходит обязательную проверку в соответствии с действующими стандартами на токсичность отработавших газов.

Выборочный контроль заключается в выборочной проверке соответствия технического состояния АТС нормативным требованиям в период между обязательными техническими осмотрами и применении к владельцам соответствующих санкций при их нарушении. Необходимость такой формы контроля вызвана тем обстоятельством, что факт прохождения обязательного технического осмотра ни в коем случае не является гарантией соответствия автомобиля установленным требованиям.

По данным исследований из СНГ, значительная часть автотранспортных средств специально обслуживается и ремонтируется непосредственно перед техническим осмотром. Сразу после его успешного прохождения водители, с целью улучшения динамических и пусковых свойств двигателя, зачастую нарушают установленные регулировки. С другой стороны, поддержание стабильности экологических показателей морально устаревших моделей автомобилей, составляющих подавляющую часть сегодняшнего парка АТС, как правило, требует обслуживания и регулировки с периодичностью, превышающей периодичность обязательного технического осмотра.

Таким образом, выборочный контроль представляет инструмент, заставляющий владельцев АТС постоянно держать в поле пристального внимания их экологические характеристики. Для обеспечения действенности этой формы контроля объем ежегодных проверок должен составлять не менее 20 % эксплуатируемого парка. Кроме этого, при выборочном контроле должна ставиться задача не случайного отбора проверяемых транспортных средств, а выявления в транспортном потоке автомобилей, значительно превышающих установленные нормативы выбросов. Это возможно, например, на основе предварительного визуального контроля характера выхлопа автотранспортных средств и их последующего инструментального контроля.

В настоящее время во всех странах ЦА существуют посты экологического контроля, где на основании выборочного контроля выдают экологические талоны сроком на 3-6 месяцев. Но, к сожалению, не многие экологические посты, пункты оборудованы современными приборами (газоанализаторы и дымомеры).

В настоящий момент страны ЦА должны, исходя из своих экологически-экономических предпосылок, разработать перспективный план ввода в ближайшие годы на территории Республик нормативных требований (или в виде технического регламента):

- по допустимым выбросам вредных веществ в отработавших газах АТС.
- по характеристикам выпускаемых иликупаемых видов моторных топлив.
- по выпуску заводами изготовителями (если такие имеются) или закупке АТС, отвечающие определенному экологическому классу Евро-2 ÷ 5.

Обращаем внимание, что в этом вопросе нельзя делать поспешных решений, но мирится с сегодняшним положением в странах ЦА с загрязнениями от автомобилей также нельзя.

В странах ЦА есть первые положительные результаты.

Казахстан.

1. По состоянию на 01.06.08г только в Республике Казахстан введены новые стандарты на выбросы вредных веществ АТС соответствующие СТ РК 1433-2005 «Автомобили и двигатели. Выбросы вредных веществ».

2. Согласно Постановления Правительство Республики Казахстан от 29.12.2007 №1372 введен Технический регламент «О требованиях к выбросам вредных (загрязняющих) веществ и автотранспортных средств, выпускаемых в обращение на территории Республики Казахстан».

Настоящий Технический регламент о требованиях к выбросам вредных (загрязняющих) веществ автотранспортных средств, выпускаемых в обращение на территории Республики Казахстан (далее - Технический регламент), распространяется на автотранспортные средства, выпускаемые в обращение на территории Республики Казахстан, и устанавливает требования к используемым ими топливам и экологическим характеристикам по выбросам вредных (загрязняющих) веществ в атмосферу.

а) На территории Республики Казахстан удельные нормативы выбросов автотранспортных средств, согласно Техническому регламенту, вводятся в действие в следующие сроки:

- экологический этап Евро-2 с 1 января 2009 года;
- экологический этап Евро-3 с 1 января 2011 года;
- экологический этап Евро-4 с 1 января 2014 года.

б) Основные технические требования к характеристикам топлива для автотранспортных средств, согласно приложению 3 к Техническому регламенту, вводятся в действие в следующие сроки:

- экологический этап Евро-2 с 1 января 2009 года;
- экологический этап Евро-3 с 1 января 2011 года;
- экологический этап Евро-4 с 1 января 2014 года.

в) При выпуске в обращение на территории Республики Казахстан автотранспортных средств, бывших в эксплуатации, допускается в срок до 1 января 2009 года проводить подтверждения их соответствия требованиям настоящего Технического регламента.

Узбекистан.

(а) Постановлением Президента от 14.12.2006г №ПП-531 с 1 марта 2007г, запрещен ввоз в РУз бывших в эксплуатации АТС категорий М2, М3 и N2, а также новых АТС этих категорий, которые не соответствуют экологическому классу Евро-2, а с 01.01.2010г классу Евро-3.

- (б) Постановлением Президента РУз от 27.03.2008 №ПП-823 сняты таможенные пошлины и НДС при ввозе новых грузовых автомобилей полной массой более 20т не ниже класса Евро-2.
- (в) Постановлением Узбекского агентства стандартизации, метрологии и сертификации и Госкомитетом РУ по охране природы утверждена:
- инструкция о порядке экологической сертификации ввозимых в Республику Узбекистан новых автотранспортных средств категорий М2, М3 и N2, оборудованных бензиновыми и дизельными двигателями, на соответствие требованиям экологического класса не ниже Евро-2.
 - с 1 марта 2007 года в Республике Узбекистан введены в действие нормативные документы Российской Федерации в части выбросов вредных веществ для новых ввозимых АТС категорий М2, М3 и N2, соответствующих требованиям Евро-2, а с 1 января 2010 года требованиям Евро-3:
 - ГОСТ Р 41.24-2003;
 - ГОСТ Р 41.49-2003;
 - ГОСТ Р 41.83-2004;
 - ГОСТ Р 51832-2001.
- (г) В г.Ташкенте, начиная с 1995г, постоянно идет обновление пассажирского транспорта путем приобретения городских автобусов категории М3 Мерседес – Бенц О405, О345 и М2 СА3-ISUZU с двигателями Евро-1 и Евро-2. В настоящий момент в эксплуатации находится около 800 таких автобусов. Экологическая обстановка в городе улучшилась почти 240% (Данные Госкомитета РУ по охране природы).
- (д) Завод «JM Узбекистан» выпускающий в г. Асака свыше 170 тысяч легковых автомобилей в год для рынка ЦА поставляет автомобили экологического класса Евро-1. Главная причина низкое качество топлива. Для поставок в Россию выпускаются автомобили с двигателями Евро-3, потому что с 2008 Россия запретила ввоз на свою территорию автомобилей ниже экологического класса Евро-3.

2.5.4 Важным моментом во всех Государственных программах и мероприятиях по внедрению эффективных методов снижения вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду является изменение системы налогообложения для покупателей новых или поддержанных АТС, соответствующих стандартам Евро-2, Евро-3, 4, 5. Особенно это важно при покупке автопоездов для международных перевозок.

Таблица 2.12

Страна	Количество АТС						Всего
	Евро-0	Евро-1	Евро-2	Евро-3	Евро-4	Евро-5	
Казахстан, КазАТО	967	385	2284	918	190	2	4744
Кыргызстан, КыргызАСМАП	734	166	217	360	2	-	1479
Таджикистан, АВВАТ	-	15	24	-	-	-	39
Узбекистан, AIRCUZ	36	393	276	68	2	-	775

Как видно из таблицы 2.12 из всех автопоездов в ЦА, работающих на международных перевозках, только 28% отвечают Евро-2, 21%, Евро-3 и выше. Как известно, в Европе с 2005г действует стандарт Евро-4.

2.6 Рекомендации

- В данном вопросе следует избегать принятия поспешных решений, необходимо ввести поэтапную программу действия, направленную на исправление сегодняшнего положения в странах ЦА с загрязнениями от автомобилей, находящегося на критическом и неприемлемом уровне.

В этой связи в настоящий момент странам ЦА рекомендуется разработать план ввода нормативных требований ближайшей перспективы на территории республик (или в виде технического регламента), исходя из своих экологически-экономических предпосылок:

- по допустимым выбросам вредных веществ в отработанных газах АТС.
- по характеристикам выпускаемых или закупаемых видов моторных топлив.
- по выпуску заводами изготовителями (если такие имеются) или закупке АТС, отвечающих определенному экологическому классу Евро-2 ÷ 5.

- Важным моментом во всех Государственных программах и мероприятиях по внедрению эффективных методов снижения вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду является изменение системы налогообложения для покупателей новых или поддержанных АТС, соответствующим стандартам Евро-2, Евро-3, 4, 5. Особенно это важно при покупке автопоездов для международных перевозок.

- Рекомендуется Правительствам стран ЦА обсудить возможность подготовки предложений, касающихся:

- возможности дифференцированного подхода к использованию в регионах автомобильной техники повышенных экологических классов (с учетом насыщенности регионов автотехникой, неравномерности ее поставок, местных условий эксплуатации);
- возможности маркирования АТС цветовыми знаками, соответствующими экологическим классам; изменения акцизов на автомобильные бензины (исходя из экологических характеристик, а не от октановых чисел);
- повышения требований к качеству бензинов и дизельных топлив (разработать систему контроля качества нефтепродуктов в розничной сети и юридическую основу для прекращения деятельности компаний, реализующих не соответствующие Регламенту топлива);
- нанесения «экологической» маркировки на топливораздаточные колонки и оснащения АЗС оборудованием для заправки автомобилей раствором мочевины (из расчета 1,5—2 % от объема реализации дизельного топлива, для АТС классов Евро-4, 5).

- Обсуждение вопроса введения единообразных параметров нормирования и методов контроля токсичности выхлопных газов АТС в эксплуатации. В частности, для контроля АТС 2-го и более высоких экологических классов необходима разработка нового стандарта. Как вариант – в качестве юридической основы возможно применение международного документа – Правила №1 ЕЭК ООН к Венскому соглашению 1997 г. «О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров», а также Добавления 1 - Правила №1 касательно Единообразным предписаниям, касающимся периодических технических осмотров колесных транспортных средств, в отношении охраны окружающей среды, как основы для установления допустимых нормативных параметров вредных веществ в отработанных газах АТС, оборудованных двигателем класса Евро – 2 и выше с учетом вышеприведенных рекомендательных параметров для автомобилей с бензиновыми двигателями и для дизельных автомобилей, нормативных значений содержания загрязняющих веществ и коэффициента избытка воздуха.

Представляется, что страны ЦА в рамках сотрудничества СНГ могут также унифицировать свои разрабатываемые стандарты по допустимым выбросам загрязняющих веществ в отработанных газах АТС со стандартами РФ, которые в свою очередь максимально гармонизированы с соответствующими Правилами ЕЭК ООН №24 и 83, Соглашением 1997г и Директивой 96/96 ЕС.

- Дискуссия на предмет разработки реалистичного плана реализации мер по усовершенствованию организационно – административных методов обеспечения экологической безопасности АТС, в частности, экологических характеристик парка эксплуатируемых транспортных средств, преференционных форм контроля.
- Производителям автомобильной техники рекомендуется ввести в инструкции по эксплуатации специальный раздел с указанием сроков обязательной замены каталитических нейтрализаторов, сажевых фильтров и других элементов, обеспечивающих заданный экологический уровень.

III. Нормативы по предельно допустимым массам, осевым нагрузкам и габаритам автотранспортных средств

Объемы международных автомобильных перевозок из и через страны Центральной Азии в страны и порты Западной Европы, Прибалтики, России и Украины, Китая, Ирана и Турции возрастают с каждым годом. По мнению специалистов, в ближайшие 10–15 лет данные объемы увеличатся как минимум вдвое. Этому в немалой степени способствуют строительство новых и расширение старых международных автомагистралей в странах ЦА и СНГ, а также их стыковка с Европейскими автобанами.

3.1 Анализ нормативных документов стран Европы, ЦА, СНГ и Китая по предельно допустимым массам, осевым нагрузкам и габаритам АТС

Давление колес автомобилей на дорожную одежду служит основной нагрузкой, из которой исходят при расчете дорожных одежд. При движении автотранспортного средства (АТС) давление колеса на покрытие повышается в результате влияния ряда факторов.

Самое большое негативное влияние на разрушение дорог оказывает увеличение предельно-допустимых осевых нагрузок на АТС. К сожалению, до сих пор в странах ЦА и других странах СНГ не существует стандарта по допустимым весовым параметрам и габаритам АТС.

История вопроса нормирования допустимых масс, осевых нагрузок и габаритов в странах ЦА и СНГ следующая.

В СССР за расчетную нагрузку для дорожных одежд всех типов принимали статическое давление колес АТС, нормированных ГОСТ 9314-59 «Автомобили и автопоезда. Весовые параметры и габариты»

Согласно данному стандарту автомобили и автопоезда, в зависимости от весовых параметров - осевой массы и полной массы, - подразделялись на две группы:

группа А - автомобили и автопоезда, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах I и II категорий общей сети Союза ССР, имеющих усовершенствованные капитальные типы покрытий а также на автомобильных дорогах других категорий и городских дорогах, проезжая часть которых рассчитана на пропуск автомобилей этой группы;

группа Б - автомобили и автопоезда, предназначенные для - эксплуатации на всех автомобильных дорогах общей сети Союза ССР.

3.1.1 Весовые параметры автомобилей и автопоездов не должны были превышать величин, указанных в таблице 3.1.

Таблица 3.1

Наименование весовых параметров	Группа А	Группа Б
1. Осевая масса (нагрузка на дорогу, передаваемая колесами одиночной) наиболее нагруженной оси) в т:		
а) при расстоянии между смежными осями 3 м и более	10,0	6,0
б) при расстоянии между смежными осями менее 3 м	9,0	5,5
2. Полная масса в т:		
а) двухосного автомобиля или прицепа	17,5	10,5
б) трехосного автомобиля или прицепа	25,0	15,0
в) автопоезда в составе тягача с полуприцепом (при общем количестве осей -3)	25,0	16,0
г) автопоезда в составе автомобиля и прицепа или тягача и полуприцепа (при общем количестве осей-4)	33,0	20,0
д) автопоезда в составе автомобиля и прицепа или тягача и полуприцепа (при общем количестве осей - 5 и более)	40,0	30,0

При этом допускаются следующие условия:

а) увеличение осевой массы для автобусов при заполнении всех мест для сидения и стояния до 11,5 т - по группе А и до 7 т - по группе Б.

б) увеличение осевой массы до 6,5 т для автомобилей-самосвалов, выпускаемых на базе двухосных автомобилей группы Б.

Автомобили, полуприцепы и прицепы при полной массе более 1,5 т должны иметь колеса с пневматическими шинами, обеспечивающими передачу осевой массы на поверхность дороги со средним удельным давлением не более 6,5 кгс/см² для автомобилей и автопоездов группы А, и не более 5,5 кгс/см² — для группы Б.

3.1.2 Габаритные параметры АТС должны были быть:

а) Наибольший габарит автомобилей и автопоездов (поперечный) устанавливается в форме прямоугольника шириной 2,5 м и высотой 3,8 м.

б) В наибольший габарит автомобилей и автопоездов должно вписываться полностью все оборудование автомобилей и автопоездов за исключением боковых зеркал заднего вида, которые могут выступать за пределы наибольшего габарита при условии установки их на откидных кронштейнах.

в) При высоте автомобилей, прицепов и полуприцепов более 3,1 м должна быть предусмотрена возможность временного уменьшения их высоты до пределов, обеспечивающих перевозку по железным дорогам.

г) Полная длина автомобилей и автопоездов не должна превышать:

- автомобиля с любым числом осей (без прицепа) — 12,0 м;
- автопоезда в составе тягача с полуприцепом или автомобиля с одним прицепом — 20,0 м;
- автопоезда в составе автомобиля с двумя и более прицепами — 24,0 м.

д) Ограничение по длине не относится к случаям буксирования автомобилей.

При проектировании одежд на городских улицах исходили из расчетных подвижных вертикальных нагрузок для расчета искусственных сооружений на автомобильных дорогах – СнИП, К.3-72. Данные о нагрузках даны в таблице 3.2.

Нагрузки от автомобилей группы А использовали при расчетах одежд на дорогах I и II категорий и на дорогах более низких категорий, если по ним предусмотрен пропуск транспортных средств этой группы. На остальных дорогах расчет одежд проводился на автомобили группы Б.

Городские скоростные дороги рассчитывались на нагрузки Н-30, магистральные улицы общегородского и районного значения на Н-10 и Н-30, улицы в жилых кварталах на Н-10. Одежды улиц с интенсивным автобусным движением рассчитывали на нагрузки группы А.

Таблица 3.2

Транспортные средства	Наибольшая нагрузка на одиночную ось, кгс.	Среднее давление на покрытие кг/см ²	Расчетный диаметр следа колеса, см	Транспортные средства	Наибольшая нагрузка на одиночную ось, кгс.	Среднее давление на покрытие кг/см ²	Расчетный диаметр следа колеса, см
Автомобили:				Расчетный автомобиль:			
группы А	10 000	6	33				
» Б	6 000	5	28	Н-10	9 500	5,5	33
Автобусы:				Н-30	12 000	6,0	36
группы А	11 500	6	35				
» Б	7 000	5	30				

В настоящее время в странах СНГ и естественно в ЦА действует только один нормативный документ «Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств - участников Содружества Независимых Государств» Минск 04.06.99., относящихся к АТС осуществляющих международные перевозки.

Узбекистан до сих пор не ратифицировал это соглашение. Но при подписании Республика Узбекистан установила согласно данного «Соглашения» свои нормативы по массах седельных автопоездов. Казахстан с 24.12.03 ввел свои изменения в сторону увеличения относительно допустимых нагрузок сдвоенных и строенных осей прицепов и полуприцепов.

В ЕС действует Директива 96/53 от 25 июля 1996г, устанавливающая максимально разрешенные размеры и массы для определенных автомобилей, выполняющих рейсы по территории ЕС.

Согласно нормативному документу GB 1589-2004 Китайская Народная Республика гармонизировала практически все свои нормативы по предельным осевым нагрузкам и полной массе автотранспортных средств с упомянутой директивой 96/53 ЕС.

3.2 Анализ допустимых параметров полной массы и осевых нагрузок АТС

В таблице 3.3 приведены нормативные параметры массы, осевых нагрузок и габаритов АТС в Узбекистане, Казахстане странах СНГ- это значит в КР, РТ и РФ - ЕС, Канады, США и Китая.

В США и Канаде требования к параметрам полной массы, осевых нагрузок и габаритов АТС несколько разнятся, хотя между этими странами нет границ и автотранспорт свободно перемещается из одного государства в другое, в рамках соглашения НАФТА. Нормативы США и Канады приведены для обзора, как страны, имеющих особые требования, щадящие дорожное покрытие.

В начале проведён анализ характеристик полной массы и осевых нагрузок АТС:

3.2.1 Практически во всех нормативных документах стран, представленных в анализе, установлены одинаковые массы для 2-х осного и 3-х осного грузовиков. В США и Канаде за счет менее низких параметров, установленных на одиночные оси грузовиков, полная масса составляет 16,35т в США и 17,1 т в Канаде.

3.2.2 На одиночную ось, имеющую 4 колеса (это обычно задние оси грузового автомобиля) в США, допустима нагрузка 9,07т, в Канаде 9,1т. Это - самые низкие в мире допустимые осевые нагрузки. В ЕС на заднюю 4-х скатную ведущую ось грузовика или седельного тягача допустима нагрузка в 11,5т, с учетом того, что ось установлена на пневматическую подвеску (пневморессору). Необходимо заметить, что в СНиП стран ЦА «Автомобильные дороги» допускается нагрузка на заднюю одиночную ось автобусов также 11,5т, для грузовиков 10т.

3.2.3 До сих пор не изучен вопрос влияния на дорожные покрытия осевых нагрузок, если оси АТС снабжены пневмоподвеской. Неровности поверхности дороги в виде волн разной длины (от 1 до 20м и более), при движении по которым возникают вертикальные колебания автомобиля, увеличивают динамическую составляющую воздействия АТС на дорогу. Естественно динамическая составляющая осевой нагрузки АТС, влияющая на разрушение автомобильной дороги, при использовании пневмоподвески будет значительно снижена. Кроме того, использование пневмоподвесок повышает надежность и ходимость всего автомобиля или автопоезда. Наличие пневмоподвески позволяет АТС расширить номенклатуру перевозимого груза.

Нормативные параметры масс, осевых нагрузок и габаритов АТС на 01.07.2008г.

Таблица 3.3

Параметры АТС	ЕС	СНГ	Каз.	Узб.	США	Канада	Китай
1	2	3	4	5	6	7	8
I. Максимальные размеры транспортных средств							
Максимальные размеры транспортных средств не должны превышать приведенные ниже значения, м:							
1.1. Максимальная длина:							
грузового автомобиля	12,0	12,0	12,0	12,0	12,5	12,5	12,0
автобуса	12,0	12,0	12,0	12,0	14	14	12,0
прицепа (полуприцепа)	12,0	12,0	12,0	12,0	8,53(14,63)	н.о.(16,2)	13,0
сочлененного автобуса	18,0	18,0	18,0	18,0	-	-	18
автопоездов:							
- седельного (сочлененного)	16,5	20	20	20	н.о.	23	16,5
- прицепного	18,75	20	20	20	н.о.	23	20
- седельно-прицепного	-	-	-	-	н.о.	25	
1.2. Максимальная ширина:							
всех транспортных средств	2,55	2,55	2,55	2,55	2,6	2,6	2,5
изотермических кузовов транспортных средств	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,55
1.3. Максимальная высота.							
	4,0	4,0	4,0	4,0	н.о.	4,15	4,0
II. Максимальные массы транспортных средств							
Максимальная масса транспортных средств не должна превышать приведенные ниже значения, т:							
2.1. Грузовые автомобили:							
двухосный автомобиль	18	18	18	18	16,35	17,1	18,0
трехосный автомобиль	25	24	24	24	24	26,0	25,0
трехосный автомобиль, имеющий ведущую ось, состоящую из двух пар колес, оборудованных воздушной или эквивалентной ей подвеской	26	25	25	25	-	-	-
четырёхосный автомобиль, имеющий ведущую ось, состоящую из двух пар колес, оборудованных воздушной или эквивалентной ей подвеской	32	32	32	32	31	34	32
1	2	3	4	5	6	7	8
2.2. Транспортные средства, образующие часть комбинированного транспортного средства:							
двухосный прицеп	18,0	18,0	18,0	18,0	18,14	18,2	18,0

Параметры АТС	ЕС	СНГ	Каз.	Узб.	США	Канада	Китай
трехосный прицеп	24,0	24,0	24,0	24,0	25,0	26,1	25,0
2.3. Комбинированные транспортные средства.							
2.3.1. Седельные автопоезда:							
двухосный тягач с двухосным полуприцепом, расстояние между осями полуприцепа 1,3 и более метра, но не более 1,8 метра	36,0	36,0	36,0	36,0	-	-	36,0
двухосный тягач с двухосным полуприцепом, при расстоянии между осями полуприцепа, превышающем 1,8 метра (ведь ось на 4 колесах и возд.подвески)	38,0	38,0	38,0	38,0	-	-	38,0
двухосный тягач с трехосным полуприцепом	40,0	38,0	38,0	40,0	-	-	40,0
трехосный тягач с двухосным полуприцепом	40,0	38,0	38,0	40,0	36,29	41,5	40,0
трехосный тягач с 3-х осным полуприцепом (при перев. 40ф. контейнер)	40,0 (44,0)	38,0	38,0	40,0	39,915	44,5	49,0
2.3.2. Прицепные автопоезда:							
двухосный грузовой автомобиль с двухосным прицепом	36,0	36,0	36,0	36,0	35,0	35,1	35,0
двухосный грузовой автомобиль с трехосным прицепом	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	43,2	43,0
трехосный грузовой автомобиль с двухосным прицепом	42,0	42,0	42,0	42,0	39,42	44,25	43,0
трехосный грузовой автомобиль с трехосным прицепом	44,0	44,0	44,0	44,0	44,5	48,25	49,0
трехосный грузовой автомобиль с четырехосным прицепом	44,0	44,0	44,0	44,0	53,0	53,5	49,0
2.4. Автобусы							
двухосный	18,0	18,0	18,0	18,0	16,35	16,35	18,0
трехосный	24,0	24,0	24,0	24,0	25,25	25,25	24,0
трехосный шарнирно сочлененный	28,0	28,0	28,0	28,0	-	-	28,0
четырёхосный шарнирно сочлененный	28,0	28,0	28,0	28,0	-	-	28,0
1	2	3	4	5	6	7	8
III. Максимальные осевые массы транспортных средств							
Максимальная осевая масса транспортных средств не должна превышать приведенные ниже значения, т:							
3.1. Для одиночной оси:							
Ведомой (передней оси грузовых автомобилей)	10,0	10,0	10,0	10,0	5,45*(7,25)	5,5*(7,25)	10,0
ведущей с двухскатными колесами	11,5	10,0	10,0	10,0	9,07	9,1	11,5
3.2. Для сдвоенных осей, прицепов или полуприцепов с двухскатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:							
от 0,5 м до 1 м	11,0	12,0	12,5	12,5			11,5

Параметры АТС	ЕС	СНГ	Каз.	Узб.	США	Канада	Китай
от 1 м до 1,3 м (США, Канада, Мексика до 1,2м)	16,0	14,0	15,0	15,0	-	9,1	16,0
от 1,3 м до 1,8 м (США, Канада, Мексика от 1,2 до 1,85м)	18,0	16,0	16,0	16,0	15,42	18,0	18,0
равном или более 1,8 м (Канада более 1,85)	20,0	18,0	18,0	18,0	-	18,2	20,0
3.3. Для сдвоенных осей прицепов или полуприцепов с односкатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстояниях между осями:							
от 0,5 м до 1 м	11,0	11,0	12,0	12,0	-	-	11,0
от 1 м до 1,3 м	16,0	13,0	14,0	14,0	-	-	16,0
от 1,3 м до 1,8 м	18,0	15,0	16,0	16,0	-	-	18,0
равном или более 1,8 м	20,0	17,0	17,5	17,5	-	-	20,0
3.4 Для трехосных осей прицепов или полуприцепов с двухскатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстояниях между осями:							
от 0,5 м до 1 м (США, Канада, Мексика до 1,2м)	-	16,5	17,5	16,5	-	18,0	-
от 1 м до 1,3 м (США, Канада, Мексика от 1,2 до 1,5м)	21,0	19,5	21,0	21,0	19,0	21,0	21,0
от 1,3 м до 1,8 м (США, Канада, Мексика от 1,5 до 1,85м)	24,0	22,5	24,0	24,0	-	24,0	24,0
равном или более 1,8 м (Канада более 1,85м)	-	25,5	26,5	26,5	-	26,0	-
3.5 Для трехосных осей прицепов или полуприцепов с односкатными колесами при расстояниях между осями:							
от 0,5 м до 1 м	-	150	16,5	16,5	-	-	-
1	2	3	4	5	6	7	8
от 1 м до 1,3 м	21,0	18,3	19,5	19,5	-	-	21,0
от 1,3 м до 1,8 м	24,0	21,0	22,5	22,5	-	-	24,0
равном или более 1,8 м	-	24	24,5	24,0	-	-	-
3.6 Для сдвоенных ведущих осей грузового автомобиля или автобуса двускатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:							
от 0,5 м до 1 м (США, Канада, Мексика до 1,2м)	11,5	12,0	12,0	12,0	-	-	11,5
от 1 м до 1,3 м (США, Канада, Мексика от 1,2 до 1,5м)	16,0	14,0	14,0	14,0	-	9,1	16,0
от 1,3 м до 1,8 м (США, Канада, Мексика от 1,5 до 1,85м)	18 (19)**	16	16	16	15,42	18,0	18,0
равном или более 1,8 м (Канада более 1,85м)	-	180	18,0	18,0	-	18,2	-
- то же при креплении на воздушной или эквивалентной ей подвеске	-	19,0	19,0	19,0	-	-	-
3.7 Для сдвоенных ведущих осей грузового автомобиля или автобуса с односкатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:							

Параметры АТС	ЕС	СНГ	Каз.	Узб.	США	Канада	Китай
до 1 м	-	11,0	11,0	11,0	-	-	-
от 1 м до 1,3 м	-	13,0	13,0	13,0	-	-	-
от 1,3 м до 1,8 м	-	15,0	15,0	15,0	-	-	-
3.8. Вес, передающийся на ведущую ось автомобиля или комбинированного транспортного средства, не должен быть менее 25% суммарного веса автомобиля или комбинированного транспортного средства.	+	+	+	+	+	+	+

н.о – не определено.

* - для передней оси седельного тягача.

** - если сдвоенная ось оснащена пневмоподвеской.

Страны СНГ установили норму полной массы 3-х осного грузового автомобиля в 25т, если на задней осевой тележке используется пневмоподвеска. Страны ЕС соответственно 26т.

3.2.4 Анализ нагрузок на дорогу от сдвоенных и строенных осевых тележек показывает следующее:

а) В странах ЕС допускаются большие параметры нагрузок, начиная с расстояния между осями более 1,2м, чем в других странах. Наиболее щадящие для дороги нагрузки от спаренных осей установлены в США.

б) В ЕС нагрузки на осевые тележки не зависят от количества колес (шин) на оси. Они имеют одинаковые значения как для сдвоенных и строенных осей с односкатными колесам. В странах СНГ эти же параметры меньше примерно на 2т, а в США и Канаде односкатные оси практически не используются на типовых грузовых автомобилях и автобусах.

в) В Республиках Казахстан и Узбекистан нагрузки на дорогу от трехосных осевых тележек с двухскатными колесами превышают параметры, установленные в других странах ЦА и СНГ, и составляют 22,5т при расстоянии между крайними осями 2,7м. Непонятно почему, до сих пор в РТ и КР и других странах СНГ это норматив составляет 21т. В упомянутом старом ГОСТ 9314-59 была установлена величина 22,5т при расстоянии между крайними осями свыше 2,6 до 3,2м. Опять надо учитывать, что в настоящее время практически все тягачи, полуприцепы и прицепы оборудованы пневмоподвесками.

3.2.5 Если рассматривать полные массы седельных и прицепных автопоездов (см.рис.3.1), то наибольший интерес представляют нормативные значения полных масс пятиосных и шестиосных автопоездов.

Напомним, что 48 лет назад по ГОСТ 9314-59 «Автомобили и автопоезда. Весовые параметры и габариты», который был введен с 01.01.1960г. и отменен в конце 80-х годов, было установлено – приводится дословно - «автопоезда в составе автомобиля и прицепа или тягача и полуприцепа (при общем количестве осей 5 и более) параметры не должны превышать 40т». В «Соглашении» для седельных 5-ти осных поездов установлен допустимый предел в 38т. Прошло столько лет, неужели технологии строительства автомобильных дорог в ЦА и СНГ ухушлились?

На рис.3.1в представлен типовой шестиосный прицепной автопоезд и допустимые массы его звеньев. Абсолютно не понятно, чем руководствовались разработчики известного и действующего до сих пор в странах СНГ «Соглашения о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам стран-участников СНГ» Минск 04.06.99. при установке максимально допустимой массы для данного автопоезда. Согласно данного «Соглашения» предельная масса этого автопоезда должна составлять 44т. Даже в США, Канаде, где действуют самые жесткие в мире нормы в отношении осевых нагрузок и масс автопоездов (напомним что в США установлены на одиночную ось с 4 колесами тах нагрузка 9,07т, в Канаде 9,1т, на сдвоенную ось соответственно -15,42т. и 17,0т. при расстоянии между осями от 1.2 до 1.85м) допустимая предельная масса такого – же 6-ти осного прицепного автопоезда составляет ≈48т. Такое же положение с 6-ти осным седельным автопоездом (см.рис.1.д) где предельная масса для стран СНГ, кроме РУз установлена в 38т, в Узбекистане 40т. В ЕС допустимая полная масса составляет 44т (Директива 96/53 ЕС), а в Канаде 44,5т, при тех же межосевых расстояниях на трехосной тележке полуприцепа.

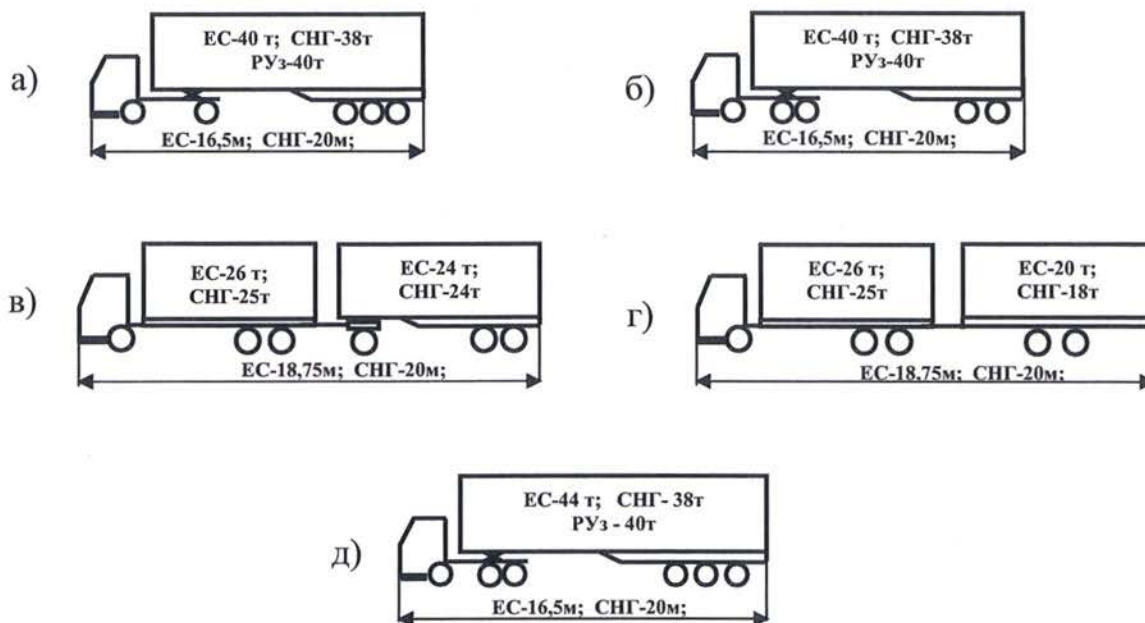


Рис.3.1. Существующий типовой ряд автопоездов для перевозок в странах ЕС, ЦА и СНГ

3.3 Гармонизация нормативов по массам и габаритам АТС стран ЦА, ЕС и СНГ

3.3.1 Несомненно, перегружать АТС предназначенные для перевозки различных «делимых» грузов нельзя. Это записано в Правилах дорожного движения любой страны Европы, ЦА и СНГ. На это есть три главные причины:

- Происходит интенсивное разрушение автодорог.
- Резко снижается надежность автотранспорта.
- За рулем сидит «потенциальный убийца», т.к. никто не знает, как поведёт себя перегруженное АТС, особенно автопоезда, в критических ситуациях движения (резкое торможение, прохождение крутых поворотов и т.п.).

При проведении сертификационных испытаний новых АТС масса груза, не превышает величин установленных предприятием-изготовителем. Конструирование перспективных автопоездов также напрямую связано с допустимыми осевыми нагрузками, полной массой и габаритами их звеньев.

3.3.2 Но и занижать нормы по предельно допустимым массам автопоездов, если осевые нагрузки, расстояния между осями и тележками осей не превышают нормативных значений, также не следует. Грузоотправители и перевозчики несут колоссальные потери от таких ограничений.

Только через и из Казахстана автопоездами перевозится до 1 миллиарда тонн грузов в год. Учитывая, что все автопоезда имели полную массу в 38т (по нормам РК), а не 40т, то за счет недогруза дополнительно выполняются 4546 рейсов. Нетрудно подсчитать какие потери несут предприниматели, сколько лишних тонн топлива расходуется, и наконец насколько увеличивается загрязнение атмосферы за счет выхлопных газов.

3.3.3 Представляется, что настала пора пересмотреть «Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам стран-участников СНГ» Минск 04.06.99 и разработать научно-обоснованный развернутый соответствующий нормативный документ с учетом все возможных комбинаций используемых в автотранспортных средствах (АТС) осевых тележек и расстояний между ними.

3.3.4 Учитывая, что в Евроазиатском пространстве геометрические и весовые параметры автотранспортных средств совершающих международные перевозки должны быть гармонизированы, рекомендуется за основу нормирования в ЦА и СНГ взять требования установленные в Директиве 96/53 ЕС.

3.3.5 Эксперты ЕЭК ООН, ЕС, АБР, ЭСКАТО предупреждают, что к 2010г грузопотоки на автомобильных магистралях по маршрутам Европа-Азия удвоятся, а к 2020г утраются, следовательно необходимо будет повышать грузоподъемность автотранспорта за счет увеличения их длины, строительства новых автомагистралей с увеличением допустимой осевой нагрузки до 11,5т и выше.

В Казахстане, в 2006г введен новый СНИП по автомобильным дорогам, где установлена максимальная нагрузка на одиночную ось 130кН для автомагистралей международного значения. В Узбекистане также идет пересмотр аналогичных СНИП, где допустимая нагрузка на одиночную ось будет не менее 11.5т.

Китай практически все свои нормативы по предельным осевым нагрузкам и полной массе автопоездов гармонизировал с упомянутой Директивой 96/53 ЕС (нормативный документ GB 1589-2004).

В Канаде увеличение полной массы автопоездов происходит за счет увеличения допустимой их длины. Например, для седельного и одноприцепного автопоездов допускается длина до 23м.

3.3.6 Заводы изготовители грузовых автотранспортных средств и различных типов автомобилей, прицепов и полуприцепов, в технических характеристиках на транспортное средство указывают максимально допустимые полную массу АТС и нагрузки на оси, которые обычно превышают допустимые нагрузки по нормативным требованиям для дорог общего пользования. Либо указывают две полные массы АТС, величина одной из которых как правило также превышает допустимую по условиям эксплуатации АТС на дорогах общего пользования.

Если следовать настоящего текста в разделе «Перевозка грузов» «Правил дорожного движения» (ПДД) стран ЦА, то к перевозке грузов можно допускать АТС с массой и нагрузками на ось, установленные заводом изготовителем, но значительно превышающих допустимые нагрузки на дороги общего пользования.

В связи с этим считаем, что в данном пункте ПДД в разделе «Перевозка грузов» необходимо изменить текст на предлагаемый:

Масса перевозимого груза и распределение нагрузка по осям транспортного средства не должны превышать величин установленных предприятием-изготовителем и нормативными требованиями для автомобильных дорог общего пользования.

3.4 Перспективные автопоезда для перевозок Европа – Азия.

3.4.1 Кардинально повысить эффективность перевозок на маршрутах Европа – Азия, где расстояния достигают 5-8т.км, в настоящее время могут только модульные длинномерные большегрузные автопоезда (МДБАП).

С 1998г. скандинавские страны Швеция и Финляндия изменили требования к длине и полной массе автопоездов до 25,25м и 60 т, сохранив при этом требования Директивы ЕС №96/53 к осевым нагрузкам. Разрешена эксплуатация 2 компоновок автопоездов. Первый автопоезд сформирован из трехосного тягача + 5-осного прицепа, выполненного на базе серийного 3-осного полуприцепа с 2-осной подкатной тележкой. Второй-седельно-прицепной автопоезд (СПА), где к серийному полуприцепу прицепляется 2-осный прицеп, обычно с центральной осью (см. рис.1). В ЕС допустимая длина седельного поезда 16,5м, прицепного 18,75м.

Уже пятый год по специальным разрешениям такие автопоезда совершают международные перевозки из Швеции и Финляндии в Россию до г. Санкт-Петербурга и до г. Москвы. Можно сказать, проходят опытные испытания. Появление таких автопоездов на международных перевозках ожидалось, но к сожалению дорожное и транспортное законодательства к этому до сих пор не готовы ни в ЕС, кроме соответственно Швеции и Финляндии, ни в странах СНГ. Эти автопоезда как их образно назвали «паровозы», имеют полезный объем до 160 м³.



Рис.1. Седельно-прицепной автопоезд длиной 25,25м, объемом кузова 160м³.

3.4.2 Новое - это хорошо забытое старое. Идея повышения грузоподъемности автопоездов за счет использования дополнительных прицепов уже была апробирована автомобилистами ЦА и других стран СНГ, которые в 1960–1980 гг. т.е. будучи еще в составе СССР весьма активно внедряли в эксплуатации самые различные типы большегрузных многосвязных автопоездов общей длиной до 24м, которая тогда была установлена нормативными документами. Такие автопоезда, формировались по модульному принципу из серийно выпускаемого подвижного состава – грузовых автомобилей, седельных тягачей, полуприцепов и прицепов.

В бывших республиках СССР в 70-80 годы были сформированы и эксплуатировались более 30 различных типов бортовых и самосвальных седельно-прицепных и 2-х прицепных автопоездов, которые использовались на дальних перевозках, в строительстве и сельском хозяйстве.

3.4.3 По прогнозам специалистов через 10 лет, только на немецких дорогах, доля грузового транспорта возрастет на 70%, а уже к 2010 г объем внутренних перевозок возрастет на 25%, а международных – на 40%. Чтобы разгрузить дороги от транспорта и уменьшить выхлоп отработавших газов Европа будет вынуждена переходить по перевозке длинномерными автопоездами до 25,25 м (по примеру Скандинавов), полной массой до 60т. (см. рис.2а, б). Использование таких автопоездов позволяет резко повысить эффективность автоперевозок, сократить расход топлива до 20% и токсичность выхлопных газов на единицу перевозимого груза до 30%.

3.4.4 В 1990-е годы в Европе была разработана концепция модульных систем (EMS), которая позволяет применять на маршрутах большой протяженности два типа большегрузных длинномерных автопоезда, сформированных из типового подвижного состава автотранспорта, вместо трех стандартных, при перевозке одиночного количества груза. Это 60-тонные большегрузные модульные автопоезда, которые стали, по общему мнению автоперевозчиков, весьма удачным решением проблемы наращивания грузопотоков.

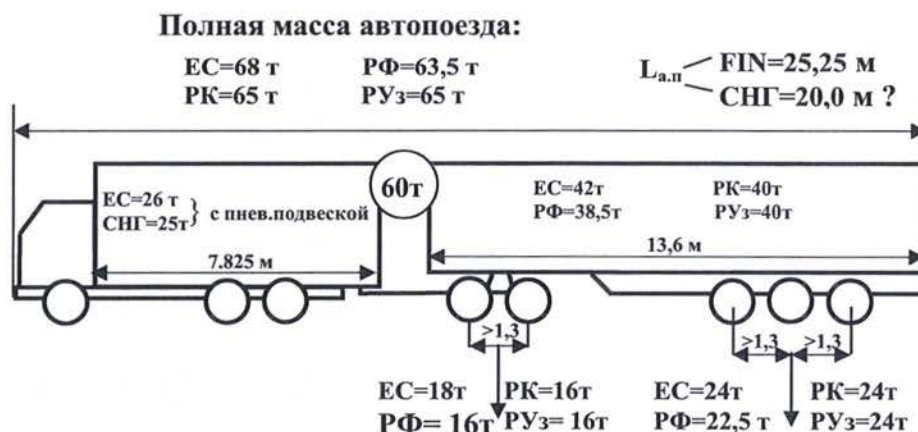


Рис. 2а Прицепной МДБАП



Рис. 26 Седельно-прицепной МДБАП (сочленено-прицепной)
(в КР и РТ те же нормы, что и в РФ)

Отрицательным примером повышения грузоподъемности автотранспортных средств являются перевозки, которые осуществляют Китайские перевозчики в Киргизию, используя трехосные грузовики полной массой до 60т или 4-х осные – до 80т. Китайские производители специально усиливают лонжероны рамы грузовика или изготавливают их двойными. Они умудряются проезжать и по туннелю в районе перевала Тёо –Ашуу (на высоте 3568м).

Это не разовые поездки, а регулярные. Если срочно не запретить уже сегодня эти перевозки, Киргизия может остаться без данного туннеля и асфальтных дорог.

Как уже отмечалось, первыми из тех, кто разрешил использовать на своей территории автопоезда длиной сначала 24, а затем и до 25,25 м, были Финляндия и Швеция. В связи с этим широко известные немецкие фирмы "Кроне", "Шмитц" "Кёгель", "Флиегль", уже давно активно занимаются исследованием и конструированием именно такой прицепной техники, а первые две из названных – небольшими сериями уже выпускают длиннобазные прицепы (рис. 2а), сконструированные на базе серийного полуприцепа длиной 13,6 м и предназначенные для большегрузного прицепного автопоезда, а также для седельно-прицепного автопоезда (рис.2б), на котором обычно применяется двухосный прицеп с центральной осью, с разрешенной полной массой до 20 т в ЕС и 18 т в СНГ. В новом автопоезде зачастую используется седельный тягач с низкой установкой седельного устройства (950 мм вместо 1150–1200 мм от уровня земли), что позволяет увеличить объем кузовов полуприцепа и прицепа до 150–160м³.

Рассмотренные перспективные большегрузные модульные автопоезда – дело вполне реальное. Потому что у всех известных европейских производителей седельных тягачей и грузовых автомобилей в арсенале имеется целый типоряд дизелей мощностью 420 до 500 кВт (от 570 до 680л.с.), что обеспечивает удельную мощность АТС от 6,6 до 8 кВт/т, или от 9 до 11 л.с./т. Такие мощности двигателей позволяют оснащенным ими большегрузным автопоездам поддерживать высокую скорость движения, беспрепятственно вливаться в транспортные потоки на автомагистралях, свободно вписываются в стандартный разворотный круг радиусом не более 15 м, предусмотренный для автопоездов в СНиП «Автомобильные дороги» стран СНГ.

3.4.5 Массовое внедрение в странах ЕС, ЦА и СНГ длинномерных автопоездов связано с тремя основными группами ограничений:

а) Ограничение по геометрическим и весовым параметрам автотранспортных средств.

В странах ЦА и СНГ еще до сих пор нет нового Стандарта устанавливающего нормативы на весовые параметры и габариты автомобилей и автопоездов. Старый аналогичный ГОСТ 9314-59 был отмен еще в СССР, где полная масса 5-осного седельного или одноприцепного автопоезда допускалась до 40 т., а длина в 20 м, а с двумя прицепами – 24 м. Страны ЕС также ограничивают длину седельного поезда до 16,5м, прицепного до 18,75м (Директива 96/53 ЕС).

б) Вторая группа ограничений связана с требованиями безопасности к конструкции рассматриваемых автопоездов.

1. Непонятно как сертифицировать конструкции таких автопоездов по условиям совместимости транспортного средства согласно Приложения 10 Правила ЕЭК 13 «Единые предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий N и O в отношении торможения». В приложение 10 нормы по совместимости установлены только для автопоездов с двумя транспортными звеньями, тягача и прицепа (полуприцепа). Необходима доработка данного приложения.

2. Обеспечить быстроедействие и синхронность работы пневматического тормозного привода на прицепных звеньях можно путем внедрения электропневматических тормозных приводов с электронным управлением (EBS), которым уже оснащаются автопоезда.

3. Современные автопоезда оборудуются все более совершенными интеллектуальными системами повышающими безопасность движения: ассистирование водителю, обнаружения пешехода, маневрирования на терминалах и др. Всеми этими системами несомненно будут оснащаться МДБАП.

4. Несомненно МДБАП будет значительно сложнее укладываться в нормативы Стандартов ЕС и ЕЭК ООН по управляемости и устойчивости движения АТС. Решить эту проблему помогут внедрение в конструкции автопоездов современных систем динамической стабилизации устойчивости движения и опрокидывания типа ESC (ESP), RSS(RSP) компаний Wabco и Knorr-Bremse.

5. Учитывая, что в составе автопоезда имеется дополнительный прицеп, двигатель и трансмиссия тягача, тягово-сцепные приборы тягача и полуприцепа будут более нагружены и естественно режимы их контроля должны быть ужесточены. Это требование косвенно будет сказываться на безопасности конструкции подвижного состава «паровозов». Фирмы изготовители тягачей и прицепной техники должны будут в инструкциях указать дополнительные режимы и регламент по техническому обслуживанию в случаях, если тягач или полуприцеп будет работать в составе седельно-прицепного автопоезда или с длинным 40-тонным прицепом.

в) Третья группа ограничений по массовому внедрению в МДБАП будет связана с трудностями приема их на существующих терминалах, логистических центрах.

При массовом внедрении большегрузных автопоездов в международных перевозках потребуются расширение или реконструкция, терминалов, организация проездных постов для погрузки, разгрузки МДБАП, мест ожидания и т.п., а также расширение на автомагистралях участков (карманов) для отдыха экипажей или осмотра автопоездов.

В заключении отметим, что МДБАП - это автопоезда для дальних перевозок самого ближайшего будущего, особенно для ЕвроАзиатских перевозок по автомагистралям Великого шелкового пути.

Несомненно, в основе основ реализации проектов по использованию большегрузных длинномерных поездов лежит обеспечение безопасности движения. В эксплуатации они должны

формироваться только из подвижного состава (тягачи, прицепы и полуприцепы) имеющие соответствующий сертификат - «одобрение типа транспортного средства», с учетом возможности работы в составе большегрузных автопоездов.

Массовую эксплуатацию представляется целесообразным разрешать только на автомагистралях, имеющих как минимум четыре полосы движения. Обгон длинномерных автопоездов на двухполосной дороге обычного типа другими АТС с выездом на полосу встречного движения очень опасен, а при плотных транспортных потоках – просто невозможен.

С целью продвижения к широкому внедрению и раскрытию потенциала высокоэффективных БМАП рекомендуем в ближайшее время МСАТ (IRU) организовать пробные рейсы восьмиосных автопоездов полной массой 60т, длиной 25,25м из Швеции, Финляндии в страны Центральной Азии.

3.5 Международный весовой сертификат транспортного средства.

3.5.1 Одним из пунктов Нового Приложения 8 к «Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 1982г» которое вступило в силу 20 мая 2008г является требование использование международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС).

В связи с важностью данного документа странам ЦА следует уделить должное внимание и тщательно провести подготовку к его реализации.

Ниже приводится текст Добавления 2 к приложению 8 к «Конвенции о Согласования».

Добавление 2 к приложению 8 к Конвенции МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЕСОВОЙ СЕРТИФИКАТ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

1. Международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС) вводится в целях облегчения процедур пересечения границ, и в частности во избежание повторных взвешиваний грузовых автотранспортных средств, движущихся по территории Договаривающихся сторон. Надлежащим образом заполненные сертификаты, принятые Договаривающимися сторонами, должны признаваться в качестве документов, содержащих достоверные данные о взвешиваниях, произведенных компетентными органами Договаривающихся сторон. Компетентные органы воздерживаются от требования проведения дополнительных взвешиваний, помимо выборочных проверок и контроля в случае предполагаемых несоответствий.

2. Международный весовой сертификат транспортного средства, который должен соответствовать образцу, приводимому ниже в настоящем добавлении, выдается и используется под контролем назначенного правительственного органа каждой Договаривающейся стороны, принимающей такие сертификаты, согласно процедуре, описанной в прилагаемом сертификате.

3. Использование сертификата транспортными операторами является факультативным.

4. Договаривающиеся стороны, принимающие такие сертификаты, разрешают уполномоченным станциям взвешивания заполнять вместе с оператором/водителем грузового автотранспортного средства Международный весовой сертификат транспортного средства в соответствии со следующими минимальными требованиями:

- (а) Станции взвешивания должны быть оснащены сертификационным оборудованием для взвешивания. Для проведения взвешивания Договаривающиеся стороны, принимающие такие сертификаты, могут выбирать методы и оборудование, которые они считают подходящими. Договаривающаяся сторона, принимающая такие сертификаты, обеспечивает компетентность станций взвешивания, например, посредством аккредитации или оценки, а также обеспечивает использование соответствующего оборудования для взвешивания, наличие квалифицированного персонала, системы отвечающего установленным требованиям контроля качества и процедур проверки.

- (б) Станции взвешивания и их оборудование должны содержаться в хорошем рабочем состоянии. Оборудование должно регулярно проверяться и опечатываться компетентными органами, ответственными за соблюдение требований в области мер и весов. Оборудование для взвешивания, максимально допустимая степень его погрешности и порядок его использования должны соответствовать рекомендациям Международной организации по законодательной метрологии (МОЗМ).
- (в) Станции взвешивания оснащаются оборудованием для взвешивания, соответствующим либо:
- рекомендации МОЗМ R 76 "Неавтоматическое оборудование для взвешивания", класс точности III или выше;
 - рекомендации МОЗМ R 134 "Автоматическое оборудование для взвешивания автотранспортных средств в движении", классы точности 2 или выше; в случае измерения веса, приходящегося на отдельную ось, могут допускаться более высокие значения погрешности.

5. В исключительных случаях, и в частности при наличии подозрений в нарушениях или по требованию транспортного оператора/водителя соответствующего автотранспортного средства, компетентные органы могут провести повторное взвешивание этого транспортного средства. В том случае, если на станции взвешивания произведено несколько ошибочных измерений, выявленных проверяющими органами Договаривающейся стороны, принимающей такие сертификаты, компетентные органы страны, в которой находится эта станция взвешивания, принимают надлежащие меры для обеспечения того, чтобы такие случаи больше не повторялись.

6. Образец сертификата может быть воспроизведен на любом из языков Договаривающихся сторон, принимающих такие сертификаты, при условии, что не будут изменены формат сертификата и расположение его пунктов.

7. Каждая Договаривающаяся сторона, принимающая такие сертификаты, публикует перечень всех уполномоченных станций взвешивания в своих странах в соответствии с международными принципами, а также любые изменения к нему. Этот перечень, а также любые изменения к нему передаются Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) для направления каждой Договаривающейся стороне и международным организациям, упомянутым в статье 2 приложения 7 к настоящей Конвенции.

8. (Переходное положение) Поскольку в настоящее время лишь весьма немногие станции взвешивания располагают оборудованием для взвешивания, позволяющим определять нагрузку на одну ось или на группу осей, Договаривающиеся стороны, принимающие такие сертификаты, соглашаются с тем, что в течение переходного периода, который истекает через 12 месяцев после вступления в силу настоящего приложения, измерения полного веса транспортных средств, как это предусмотрено в пункте 7.3 Международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС), считаются достаточными и признаются компетентными национальными органами.

Санкции

Транспортный оператор (транспортные операторы)/водитель автотранспортного грузового средства (водители автотранспортных грузовых средств) несет (несут) ответственность согласно национальному законодательству за любые фальшивые сведения, внесенные в Международный весовой сертификат транспортного средства.

При определении юридической действительности взвешивания (взвешиваний) для каждой системы взвешивания должна производиться оценка возможной погрешности при взвешивании. Величина этой погрешности, обусловленная погрешностью непосредственно самого оборудования для взвешивания и погрешностью в силу внешних факторов, должна вычитаться из измеренного

веса для обеспечения того, чтобы по причине неточности оборудования для взвешивания и/или используемой процедуры взвешивания не указывался возможный избыточный вес.

Как следствие этого штрафы не должны налагаться на транспортных операторов, использующих этот Сертификат, если только величина (величины) замера веса, вписанные в этот Сертификат, за вычетом максимальной возможной погрешности взвешивания (т.е. 2% максимум или 800 кг в случае 40-тонного транспортного средства) не превышает (не превышают) максимально допустимой (допустимых) величины (величин) веса, предписанной (предписанных) национальным законодательством.



ЕВРОПЕЙСКАЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
(ЕЭК ООН)

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЕСОВОЙ СЕРТИФИКАТ ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА (МВСТС)

В соответствии с положениями приложения 8 (Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных автомобильных перевозок) к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года
Действителен для международной дорожной перевозки грузов

Заполняется транспортным оператором (транспортными операторами)/водителем (водителями) грузового автотранспортного средства ДО взвешивания транспортного средства					
1. Транспортный оператор/компания (наименование и адрес, включая страну)				Тел. №	
				Факс №	
				Электронная почта:	
2. Договор перевозки № ¹			Книжка МДП № (если это применимо) ²		
3. Сведения о грузовом автотранспортном средстве					
3.1 Регистрационный номер	Автомобильного тягача/грузового автомобиля		Полуприцепа/прицепа		
3.2 Система подвески	Автомобильного тягача/грузового автомобиля воздушная механическая иная		Полуприцепа/прицепа воздушная механическая иная		
Заполняется оператором уполномоченной станции взвешивания					
4. Уполномоченная станция взвешивания (наименование и адрес, включая страну)				5. Взвешивание транспортного средства № ³ / / /	
4.1 Класс точности оборудования для взвешивания ⁴				6. Дата выдачи (день, месяц, год)	
				Класс II Класс III	
				и/или <0,5 1 2	
4.2 Дата последней калибровки					
7. Взвешивание грузовых автотранспортных средств (к настоящему сертификату должна быть приложена оригинальная официальная запись станции взвешивания)					
7.1 Тип грузового автотранспортного средства ⁵					
7.2 Измерение веса на ось, в кг					
	Ведущая	Неведущая	Одиночная	Сдвоенная	Строенная
Первая ось					
Вторая ось					
Третья ось					
Четвертая ось					
Пятая ось					
Шестая ось ⁶					
7.3 Измерение полного веса транспортного средства, в кг	Автомобильный тягач/грузовой автомобиль		Полуприцеп/прицеп	Полный вес транспортного средства	
8. Особые характеристики веса				8.3. Кол-во запасных шин	
8.1 Наполнение топливного бака, подсоединенного (топливных баков, подсоединенных) к двигателю, до:				8.4. Число человек на транспортном средстве во время взвешивания	
				¼ ½ ¾ 1/1	
8.2 Наполнение дополнительного топливного бака (дополнительных топливных баков) (включая топливо в баках для устройств охлаждения) до:				8.5. Подъемная ось Да Нет	
				¼ ½ ¾ 1/1	
Заявляю, что вышеуказанные взвешивания были надлежащим образом произведены нижеподписавшимися на уполномоченной станции взвешивания				Печать	
Фамилия оператора станции взвешивания			Подпись		

¹ Например: накладная КДПГ №.

² В соответствии с Конвенцией МДП 1975 года.

³ См. примечания на стр. 2.

⁴ В соответствии с рекомендацией МОЗМ R 76 и/или рекомендацией R 134.

⁵ Код типа транспортного средства по прилагаемым схематическим рисункам, например A₂ или A₂S₂.

⁶ Если число осей больше шести, указать это в графе "Примечания" на стр. 2.

Обратная сторона МВСТС

Заполняется транспортным оператором (транспортными операторами)/водителем (водителями) грузового автотранспортного средства после взвешивания транспортного средства		
Заявляю, что: <ul style="list-style-type: none"> а) вышеуказанные взвешивания были произведены вышеупомянутой станцией взвешивания, б) пункты 1-8 заполнены надлежащим образом и в) после взвешивания, произведенного на вышеупомянутой станции взвешивания на грузовое автотранспортное средство не было помещено никакого дополнительного груза. 		
Дата	Наименование транспортного оператора (транспортных операторов)/фамилия водителя/водителей грузового автотранспортного средства	Подпись (подписи)
Замечания (если имеются)		
Примечания		
Кодовый номер взвешивания транспортного средства состоит из трех элементов данных, соединенных дефисами: <ul style="list-style-type: none"> 1) Код страны (в соответствии с Конвенцией ООН о дорожном движении 1968 года). 2) Двухзначный код, позволяющий идентифицировать национальную станцию взвешивания. 3) Пятизначный код (как минимум), позволяющий идентифицировать индивидуальное взвешивание. Примеры: GR-01-23456 или RO-14-000510. Этот серийный номер должен соответствовать номеру, указанному в журналах станции взвешивания.		






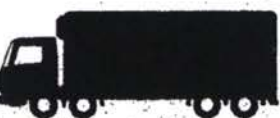

ДОПОЛНЕНИЕ

**к МЕЖДУНАРОДНОМУ ВЕСОВОМУ СЕРТИФИКАТУ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
(МВСТС)**

Схематические рисунки типов грузовых автотранспортных средств, которые требуется указывать в пункте 7.1 МВСТС









No.	Грузовые автотранспортные средства	Тип транспортного средства * Означает первую альтернативную конфигурацию осей. ** Означает вторую альтернативную конфигурацию осей.	Расстояние между осями (в м) ¹ ¹ Если в этом нет необходимости, параметры не указываются.
-----	------------------------------------	---	--




I. ГРУЗОВИКИ

1		A ₂	D < 4,0
2		A ₂ *	D ≥ 4,0
3		A ₃	
4		A ₄	
5		A ₃ *	
6		A ₄ *	
7		A ₅	





№.	Грузовые автотранспортные средства	Тип транспортного средства * Означает первую альтернативную конфигурацию осей. ** Означает вторую альтернативную конфигурацию осей.	Расстояние между осями (в м) ¹ ¹ Если в этом нет необходимости, параметры не указываются.
----	------------------------------------	---	--









II. СОСТАВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (согласно статье 1 t) главы I Конвенции о дорожном движении 1968 года - сцепленные транспортные средства)

1		A ₂ T ₂	
2		A ₂ T ₃	
3		A ₃ T ₂	
4		A ₃ T ₃	
5		A ₃ T ₃ *	
6		A ₂ C ₂	
7		A ₂ C ₃	
8		A ₃ C ₂	

No.	Грузовые автотранспортные средства	Тип транспортного средства * Означает первую альтернативную конфигурацию осей. ** Означает вторую альтернативную конфигурацию осей.	Расстояние между осями (в м) ¹ ¹ Если в этом нет необходимости, параметры не указываются.
9		A ₃ C ₃	
10		A ₂ C ₁	
11		A ₃ C ₁	

III. СОЧЛЕНЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

1	с 3 осями		A ₂ S ₁	
2	с 4 осями (одиночными или сдвоенными)		A ₂ S ₂	D ≤ 2,0
			A ₂ S ₂ *	D > 2,0
			A ₃ S ₁	

No.	Грузовые автотранспортные средства	Тип транспортного средства * Означает первую альтернативную конфигурацию осей. ** Означает вторую альтернативную конфигурацию осей.	Расстояние между осями (в м) ¹ Если в этом нет необходимости, параметры не указываются.	
3			A ₂ S ₃	
			A ₂ S ₃ *	
			A ₂ S ₃ **	
	с 5 или 6 осями (одиночными, двосными или стронными)		A ₃ S ₂	D ≤ 2,0
			A ₃ S ₂ *	D > 2,0
			A ₃ S ₃	
			A ₃ S ₃ *	
			A ₃ S ₃ **	
		Без схематического рисунка	A _n S _n	

3.5.2 Положение о Международном весовом Сертификате транспортного средства, приведенное в Приложении 8 к «Конвенции о Согласовании» довольно полно отражает преимущества его внедрения и использования не только в стран ЕС, а особенно в странах ЦА и СНГ.

История появления этой поправки исходя из реальной ситуации в республиках ЦА и СНГ, восточных стран Европы при совершении стран Европы при совершении операторами этих стран

международных перевозок. В ЦА наблюдался постоянный перегруз автопоездов, особенно рефрижераторов при перевозках овощей и фруктов в Россию.

Последствия для автотранспорта и автомобильных дорог, безопасности движения от таких перевозок были описаны выше в п.3.3.1

Если в ЕС осуществляется перевозка делимых грузов, а автотранспорт при этом перегружен, то на владельца АТС накладывается значительный штраф. Он обязан выгрузить «лишний» груз, а только потом совершать перевозку дальше по маршруту. Для перевозки оставшегося груза он может забрать его в следующем рейсе, вернуться за ним и др.

3.5.3 Не дожидаясь вступления в силу нового Приложении 8 к «Конвенции о Согласовании» страны СНГ

- исходя из необходимости согласованных действий в области у международных автомобильных грузовых перевозок и унификации условий для их осуществления, устранения барьеров в международном сообщении,
- в целях реализации Программы действий по развитию Содружества Независимых Государств на период до 2005 года, утвержденной Решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 20 июня 2000г., Соглашения о принципах формирования общего транспортного пространства и условиях взаимодействия государств — участников СНГ в области транспортной политики от 9 октября 1997 г. и Соглашения о порядке транзита через территории государств - участников Содружества Независимых Государств от 4 июня 1999 г.

заклучили соглашение «Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств-участников Содружества Независимых Государств» (16 апреля 2004 года, г. Чолпан-Ата).

подписали: Республика Армения, Республика Беларусь, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Украина

сдали уведомления:

Республика Беларусь	– депонировано 11 января 2005 года;
Республика Таджикистан	– депонировано 22 марта 2005 года;
Республика Казахстан	– депонировано 19 мая 2005 года;
Республика Молдова	– депонировано 20 июня 2005 года;
Кыргызская Республика	– депонировано 12 августа 2005 года;
Украина	– депонировано 19 июля 2006 года;
Российская Федерация	– депонировано 18 августа 2006 года.

Соглашение вступило в силу 19 мая 2005 года.

вступило в силу для государств:

Республика Беларусь	– 19 мая 2005 года;
Республика Таджикистан	– 19 мая 2005 года;
Республика Казахстан	– 19 мая 2005 года;
Республика Молдова	– 20 июня 2005 года;
Кыргызская Республика	– 12 августа 2005 года;
Украина	– 19 июля 2006 года;
Российская Федерация	– 18 августа 2006 года;

Из стран ЦА Соглашение не подписала Республика Узбекистан.

Основные положения Чолпонатинского Соглашения 2004:

- (а) Стороны принимают и взаимно признают сертификаты, выданные одной из Сторон.
- (б) Сертификат изготавливается типографским способом и имеет систему защиты. Содержание сертификата указано в Приложении, являющемся неотъемлемой частью настоящего Соглашения (далее - Приложение).
- (в) Бланки сертификата печатаются на русском языке компетентными органами каждой из Сторон, могут быть дублированы на государственном языке каждой из Сторон при условии соблюдения установленного формата сертификата и расположения его пунктов.
- (г) Бланки сертификата являются бланками строгой отчетности.
- (д) Сертификат выдается компетентными органами Сторон перевозчику в пунктах погрузки либо на первой станции взвешивания, расположенной на пути следования транспортного средства.
- (е) В случае превышения весовых характеристик, указанных в сертификате, значений допустимых весовых параметров, действующих на территории Сторон, перевозчик обязан в установленном порядке оплатить соответствующие сборы и пошлины, установленные законодательствами Сторон.
- (ж) Дополнительное, в том числе контрольное, взвешивание транспортного средства не осуществляется, за исключением следующих обстоятельств.
 - несоответствие весовых характеристик, указанных в сертификате и путевой документации (CMR, CARNET TIR);
 - при дозагрузке, частичной разгрузке либо перегрузке груза в другое транспортное средство, а также при передаче груза под другой таможенный режим;
 - несоответствие данных, указанных в сертификате (графа 3), и данных о контролируемом транспортном средстве (тип транспортного средства, регистрационные номера);
 - несоответствие особых весовых характеристик данным, указанным в сертификате (графа 8).
- (з) Результаты контрольного взвешивания заносятся в графу 10 сертификата.
- (и) Компетентные органы Сторон о результатах контрольного взвешивания информируют таможенные органы своих государств.
- (к) При обнаружении расхождения более 2% между данными, указанными в сертификате, и реальным весом ответственность несет перевозчик в соответствии с законодательством каждой из Сторон.

Информация для принятия мер о данном факте доводится до компетентных органов Сторон, на территориях которых был выдан сертификат и зарегистрировано транспортное средство.

- (л) В случае систематического расхождения результатов взвешивания транспортных средств на уполномоченной станции взвешивания более чем на 2% станция может быть лишена аккредитации в соответствии с национальным законодательством своего государства.

Ниже приводится образец Международного сертификата взвешивания транспортного средства (МСВТС).


При печати бланков сертификата Стороны обязаны предусмотреть не менее трех степеней защиты. Содержание и форма их идентификации доводятся до сведения Сторон через Секретариат МСД и Исполком КТС СНГ.

Использование сертификата транспортными операторами является факультативным.

3.5.4 Процедура выдачи и использования МСВТС

- (а) Сертификат, надлежащим образом заполненный а) сотрудником уполномоченной станции взвешивания и б) транспортными операторами/водителями грузовых автомобилей, принимается и признается в качестве документа, содержащего достоверные сведения о взвешиваниях, произведенных уполномоченными органами Сторон.
- (б) Применение сертификата на территориях Сторон не зависит от государства его выдачи, а также регистрации транспортного средства, осуществляющего международную грузовую перевозку TIR или по иной процедуре, исключающей несанкционированный доступ в грузовой отсек транспортного средства.

KZ	026012 A
Код страны	Номер сертификата

	МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ВЗВЕШИВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (МСВТС)
	Заполняется транспортным оператором / водителем транспортного средства до взвешивания транспортного средства

1. Транспортный оператор УЗБЕКИСТАН (название и адрес организации, включая страну) ТАШКЕНТ, МРП-И СПУТНИК-4 ДОМ № 289	Тел. № 8-99897-58-80-91 Факс № _____ Электронная почта _____
---	---

2. Договор перевозки № _____	CARNET TIR № (если применимо) KB 15373741
------------------------------	--

3. Сведения о грузовом транспортном средстве		
3.1. Регистрационный номер	Тягача / грузового автомобиля MAN 11Y4037	Полуприцепа / прицепа SCHMITZ HE 945
3.2. Система подвески	Тягача / грузового автомобиля <input checked="" type="checkbox"/> воздушная <input type="checkbox"/> механическая <input type="checkbox"/> иная	Полуприцепа / прицепа <input checked="" type="checkbox"/> воздушная <input type="checkbox"/> механическая <input type="checkbox"/> иная


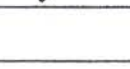
Заполняется сотрудником уполномоченной станции взвешивания	
4. Уполномоченная станция взвешивания (код, наименование и адрес, включая страну) К2-04-12 ПК-ЗАРЕЧЬИ КАРАГАНДА 1497км 2/9. ЕКАТЕРИНБУРГ-АНАВЫ	5. Взвешивание транспортного средства № _____ 6. Дата выдачи (день, месяц, год) 23.06.07г.
4.1. Класс точности оборудования для взвешивания ⁴ <input type="checkbox"/> Класс III или выше и/или <input type="checkbox"/> < 1 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	

7. Взвешивание грузовых транспортных средств (к настоящему сертификату должна быть приложена оригинальная официальная запись станции взвешивания)
7.1. Тип грузового транспортного средства ⁵
7.2. Измерение нагрузки на ось, в кг

	Ведущая	Не ведущая	Одиночная	Сдвоенная	Строенная
Первая ось		+	7040		
Вторая ось	+		9680		
Третья ось					19120
Четвертая ось					
Пятая ось					
Шестая ось ⁷					

7.3. Измерение полного веса транспортного средства (в кг)	Тягач / грузовой автомобиль (кг) 16720	Прицеп / полуприцеп (кг) 19120	Полный вес 35840 транспортного средства (кг)
---	--	--	--

8. Особые весовые характеристики	
8.1. Наполнение топливных баков, подсоединенных к двигателю, до: <input type="checkbox"/> 1/4 <input type="checkbox"/> 1/2 <input checked="" type="checkbox"/> 3/4 <input type="checkbox"/> 1	8.3. Количество запасных шин (штук) 2
8.2. Наполнение дополнительных топливных баков, до: <input type="checkbox"/> 1/4 <input checked="" type="checkbox"/> 1/2 <input type="checkbox"/> 3/4 <input type="checkbox"/> 1 (включая топливо для устройства охлаждения)	8.4. Число человек на транспортном средстве во время взвешивания 1
	8.5. Наличие подъемной оси <input type="checkbox"/> да <input checked="" type="checkbox"/> нет

Настоящим заявляю, что вышеуказанные взвешивания были произведены нижеподписавшимся на уполномоченной станции взвешивания и являются точными	Подпись 
Фамилия и личный код сотрудника станции взвешивания Черников ВВ-21.сл.ц. ОКАТИ АТН	Печать 

¹ например: Накладная CMR №

² в соответствии с Конвенцией TIR 1975 года см. Примечание на стр. 2

⁴ в соответствии с Рекомендацией МОЗМ

⁵ в соответствии с Международными соглашениями, указывающими на разрешенные габариты установленные для национальных и международных перевозок, а также максимально разрешенные значения веса для международных перевозок


⁶ код типа транспортного средства по схематическим рисункам, например A₁ или A₂S₂

⁷ если число осей больше шести, указать это в параграфе "Примечания" на стр. 2

КАРАГАНДИ ОБЛАСТЫ БОЙЫНЧА
КОМПАНИА БАКЫЛАХ ВАСКАРМАСЫ
УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОНТРОЛЯ
ПО КАРАГАНДИНЪКОЙ ОБЛАСТИ

КРУ **23.06.07** ШЫГУ
СЫЗД **16720** ВЪЕЗД



9. Заполняется транспортным оператором / водителем транспортного средства после взвешивания транспортного средства			
Я заявляю, что: (а) Измерения веса транспортного средства были проведены вышеуказанной станцией взвешивания (в) Информация в графах 1 - 8 внесена без ошибок (с) После взвешивания на упомянутой станции взвешивания на грузовое транспортное средство не было помещено никакого дополнительного груза			
Дата <i>23.06.07</i>	Фамилия водителя / водителей грузового транспортного средства <i>БАБАЕВ В.С.</i>	Подпись 	
Замечания (если имеются)			
10. Заполняется сотрудником станции взвешивания при <u>исключительном (контрольном)</u> случае взвешивания (3,7,8) ^а			
Станция взвешивания _____ <small>(код, наименование и адрес, включая страну)</small>			
Дата	Фамилия сотрудника станции взвешивания	Подпись печать	
Причина и результат исключительного (контрольного взвешивания)			
Кодовый номер взвешивания транспортного средства состоит из трех элементов данных, соединённых дефисами			
(1) Код страны (в соответствии с Конвенцией ООН о дорожном движении 1968 года)			
Армения	ARM	Молдова	MD
Азербайджан	AZ	Россия	RUS
Беларусь	BY	Таджикистан	TJ
Грузия	GE	Туркменистан	TM
Казахстан	KZ	Узбекистан	UZ
Киргизия	KS	Украина	UA
(2) Двузначный код, позволяющий идентифицировать национальную станцию взвешивания			
(3) Пятизначный код (как минимум), позволяющий идентифицировать индивидуальное взвешивание <i>Например: MD - 01 - 23456 или RUS - 14 - 000510</i>			
Этот серийный номер должен соответствовать номеру, указанному в журналах на станции взвешивания			

При предъявлении настоящего сертификата, повторное взвешивание транспортного средства на погранпереходах стран СНГ не проводится

^а Данная графа используется компетентными органами сторон для оценки деятельности станций взвешивания, а также действий транспортного оператора совершившего нарушение

- (в) В случае выдачи сертификата в стране въезда транспортного средства (независимо от страны его регистрации) на территории Сторон при осуществлении международной транзитной перевозки грузов с территории государств, не являющихся участниками настоящего соглашения, измерение массы транспортного средства проводится только при въезде на территорию первой Стороны.
- (г) Компетентные органы признают информацию, содержащуюся в сертификате, в качестве достоверной и не осуществляют дополнительных взвешиваний.
- (д) Компетентные органы могут произвести проверку веса транспортного средства по требованию оператора и при следующих обстоятельствах:
 - несоответствие весовых характеристик, указанных в сертификате и путевой документации (CMR, CARNET TIR);
 - при дозагрузке, частичной разгрузке либо перегрузке груза в другое транспортное средство, а также при передаче груза под другой таможенный режим;
 - несоответствие данных, указанных в сертификате и сведениях о контролируемом грузовом транспортном средстве (тип грузового автотранспортного средства, государственные регистрационные знаки);
 - несоответствие особых весовых характеристик данным, указанным в сертификате (графа 8).
- (е) Результаты контрольного взвешивания заносятся сотрудником станции взвешивания в графу 10 сертификата. Графа 10 сертификата служит основанием для оценки деятельности станций при выдаче им разрешений (лицензий) на право проведения взвешивания транспортных средств.
- (ж) Взвешивание для оформления этого сертификата производится по запросу транспортного оператора/водителя, грузовое автотранспортное средство которого зарегистрировано на территории одной из Сторон, уполномоченными станциями взвешивания по стоимости, размер которой определяется исходя из объема предоставленных услуг.

3.5.5 Требования к уполномоченным станциям взвешивания

- а) Уполномоченные станции взвешивания заполняют вместе с оператором/водителем транспортного средства международный сертификат взвешивания грузовых транспортных средств в соответствии со следующими минимальными требованиями:
 - А. На станциях взвешивания должны применяться весы, внесенные в Государственный реестр средств измерений Стороны. По точности весы должны соответствовать ряду 0,5; 1,0; 2,0 классов точности. Участок дороги с установленными весами должен быть аттестован с целью обеспечения взвешивания транспортных средств с погрешностью, не превышающей допустимую.
 - Б. Компетентные органы Сторон обеспечивают достаточную компетентность станций взвешивания с помощью таких средств, как аккредитация или оценка, использование соответствующих средств взвешивания, квалификация персонала.
 - В. Оборудование для взвешивания должно содержаться в рабочем состоянии. Оно должно регулярно проходить метрологическую аттестацию (поверку) с последующим клеймением (опломбированием) компетентными органами, ответственными за соблюдение требований в области мер и весов.
- Оборудование для взвешивания и его максимально допустимая погрешность, а также порядок использования должны соответствовать рекомендациям Международной организации по законодательной метрологии (МОЗМ).

- (а) При определении действительного значения физической величины массы

транспортных средств необходимо руководствоваться нормативным документом, устанавливающим класс точности и допустимую погрешность оборудования для взвешивания (использование допустимой погрешности путем вычитания ее из измеренного веса при взвешивании транспортных средств не рекомендуется, так как весовые устройства на станциях взвешивания, находясь в пределах допуска, могут работать в минусовом или плюсовом режиме, что может привести к завышению пределов максимальной допустимой погрешности).

- (б) Компетентные органы Сторон публикуют перечень всех уполномоченных станций взвешивания. Эти перечни, а также любые вносимые в них изменения доводятся до сведения других Сторон, Секретариата МСД и Исполкома КТС СНГ для рассылки заинтересованным организациям и пользователям.

3.5.6 С целью реализации Чолпонатинского Соглашения 2004 в странах ЦА в первую очередь началась закупка весового оборудования, которое должно соответствовать 0,5:1,0; 2,0 классам точности.

В настоящий момент реализация Чолпонатинского Соглашения 2004 в странах ЦА находится на следующей стадии:

Казахстан.

На сегодняшний день все весовое оборудование, находящееся в приграничных пунктах пропуска и на внутренних постах транспортного контроля, имеет соответствующие документы об их исправности и прохождении метрологической поверки.

В целях реализации вышеуказанного Соглашения органами транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан с сентября 2005 года в пунктах погрузки автотранспортных средств либо на первом посту транспортного контроля, расположенном на пути следования автотранспортного средства, иностранным и отечественным перевозчикам выдаются международные сертификаты взвешивания.

Сертификат выдается на автотранспортные средства, осуществляющие выезд с территории республики, а также транзитные перевозки через территорию Республики Казахстан.

При заполнении графы 4 вместо кода и наименования станции взвешивания проставляется штамп поста (до принятия всеми странами-участниками Соглашения единой кодировки и наименования станций взвешивания), а также указывается месторасположение поста (страна, область).

После проведения взвешивания (замера габаритов) транспортного средства водителем заполняется графа 9 сертификата, подтверждающая правильность заполнения граф 1-8.

В случае перевозки неделимых крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов, наряду с оформлением сертификата, перевозчику выдается специальное разрешение на перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов после уплаты установленного налоговым законодательством сбора за проезд крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств.

В исключительных случаях, предусмотренных в Соглашении, производится контрольное взвешивания.

Результаты контрольного взвешивания (замера габаритов) транспортного средства заносятся в графу 10 сертификата.

В соответствии с Кодексом Республики Казахстан «Об административных правонарушениях» при обнаружении расхождения более 2% между данными, указанными в подпунктах 7.2 и 7.3 сертификата, и реальным весом, а также при несоответствии габаритных параметров транспортного средства, к перевозчику принимаются административные меры.

По требованию перевозчика(водителя) выдается распечатка взвешивания транспортного средства и сертификат поверки весового оборудования.

Наряду с этим оформляется специальное разрешение на перевозку неделимых крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов после уплаты суммы сбора за проезд автотранспортных средств.

В соответствии с Кодексом Республики Казахстан «Об административных правонарушениях» в случаях перевозки делимых крупногабаритных или тяжеловесных грузов перевозчик привлекается к административной ответственности, а автотранспортное средство задерживается до устранения причин нарушения.

Дальнейшее следование указанного автотранспортного средства допускается только после приведения весовых и (или) габаритных параметров в соответствие с установленными на территории Республики Казахстан допустимыми параметрами, уплаты штрафа и сбора за проезд крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств за пройденный участок маршрута по территории Республики Казахстан. При этом сотрудником органов транспортного контроля оформляется новый сертификат.

Проект полностью поддержавшие – данное положение о недопустимости следования АТС с делимым грузом, превышающим нормативно-установленные осевые весовые параметры и габариты.

За 2007г органами транспортного контроля РК выдано свыше 5,5т МСВТС.

Кыргызстан.

В Республике установлено 7 весов осевого типа в основном на приграничных территориях с Китаем, Узбекистаном и Казахстаном. МСВТС установленного образца пока не выдается.

Таджикистан.

В РТ действуют «Правила пропуска по автомобильным дорогам ТС с нагрузками и габаритами превышающими установленные нормы», утвержденные Постановлением Правительства РТ № 779 от 29.12.06. Согласно этим правилам контроль указанных параметров осуществляются в контрольных точках при въезде АТС на территории больших городов, областей, таможенных участков.

Государственная служба по надзору и контролю в области транспорта имеет более 20 передвижных поосных весовых механизмов.

Узбекистан.

На приграничных территориях с Туркменией, Казахстаном, Таджикистаном и Киргизией установлены стационарные весы, контролирующие полную массу транспортного средства. РУз не присоединилась к Чолпонатинскому Соглашению 2004г.

3.5.7 Вместе с тем, все страны ЦА, кроме Таджикистана присоединились к Международной Конвенции о Согласовании условий проведения контроля грузов на границах и должны будут предпринимать усилия к реализации Приложения 8 к данной Конвенции.

Особенностью реализации «Конвенции о Согласовании» является то, что в течение года страны должны будут приобретать весовые механизмы, осуществляющие по осное взвешивание или взвешивание одной группы осей (сдвоенные или строенные оси) АТС. Кроме того, очень важным является правильность установки весов на измерительной площадке, т.е. таким образом, что бы колеса могли без скачков устанавливаться или проезжать весовой механизм. Что бы не было динамической составляющей при измерении осевого(ых) веса(ов) АТС.

3.5.8 Сравнивая Приложение 8 к «Конвенции о Согласовании» и Чолпонатинское Соглашение 2004г обнаруживаются некоторые разногласия:

1. Чолпонатинском Соглашении 2004г введена процедура контрольного взвешивания, которая применяется в случаях описанных выше в п.3.5.3.

– Несоответствие весовых характеристик, указанных в сертификате и путевой документации (CMR, CARNET TIR).

Это ошибочная предпосылка, так как в МСВТС указывается вес по осям и полный вес всего автотранспортного средства, а в CMR и CARNET TIR вес брутто только перевозимого

груза, т.е. определяется несоответствие несравнимых параметров весов, в первом случае это вес брутто АТС, во втором случае это вес брутто груза.

- В остальных трех приведенных случаях, если имеется определенное не соответствие, АТС перевзвешивается и необходимо выписать новый МСВТС. Проблемы в этом нет. И это будет правильно. Так как это происходит уже в другой стране.

2. Бланки МСВТС и МВСТС (в соответствии с Приложением 8 к «Конвенции о согласовании») практически идентичны, кроме логотипа, в одном случае это ООН, в другом СНГ. В МВСТС дополнительно введен пункт 4.2 - дата последней калибровки (станции взвешивания).

3.5.9 В связи с выше изложенным, Бланк Международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС) необходимо ввести вместо бланка МСВТС, предусмотренного Чолпонатинским Соглашением 2004г, а также опустить пункт 5 в самом соглашении, а в Приложении откорректировать текст раздела «Процедура выдачи и использования сертификата».

3.5 Рекомендации

• **Перегружать АТС предназначенные для перевозки различных «делимых» грузов нельзя. Это записано в Правилах дорожного движения любой страны Европы, ЦА и СНГ. На это есть три главные причины:**

- Происходит интенсивное разрушение автодорог.
- Резко снижается надежность автотранспорта.
- За рулем сидит «потенциальный убийца», т.к. никто не знает, как поведёт себя перегруженное АТС, особенно автопоезда, в критических ситуациях движения (резкое торможение, прохождение крутых поворотов и т.п.).

При проведении сертификационных испытаний новых АТС масса груза, не должна превышать величин, установленных предприятием-изготовителем. Конструирование перспективных автопоездов также напрямую связано с допустимыми осевыми нагрузками, полной массой и габаритами.

Но и занижать нормы по предельно допустимым массам автопоездов, если осевые нагрузки, расстояния между осями и тележками осей не превышают нормативных значений, также не следует. Грузоотправители и перевозчики несут колоссальные потери от таких ограничений.

Рекомендуется вынести на обсуждение вопрос о возможной гармонизации нормативов по предельным осевым нагрузкам и полной массе автотранспортных средств, взяв за основу Директиву 96/53 ЕС, в формате стран ЦА.

• Необходимо обсудить меры возможной оптимизации процесса влияния осевых нагрузок на дорожные покрытия, например эксплуатация АТС, снабженных пневмоподвеской (использование пневмоподвесок повышает надежность и ходимость всего автомобиля или автопоезда. Наличие пневмоподвески позволяет АТС расширить номенклатуру перевозимого груза), определение наиболее щадящих для дорожного покрытия параметров, получаемых от сдвоенных и строенных осевых тележек, а также пути гармонизации параметров нагрузки на дорогу от трехосных осевых тележек с двухскатными колесами до 22,5т при расстоянии между крайними осями свыше 2,6 до 3,2м в Республике Таджикистан и Кыргызской Республике.

• Рекомендуется согласовать возможность применения единого стандарта касательно нормативных значений полных масс для пятиосных и шестиосных автопоездов в пользу полной массы седельных и прицепных автопоездов, равной 44 тн (Директива 96/53 ЕС).

В этой связи, рекомендуется пересмотреть «Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам стран-участников СНГ» Минск, 04.06.99, и разработать научно-обоснованный развернутый соответствующий нормативный документ с учетом всевозможных комбинаций используемых в автотранспортных средствах (АТС) осевых тележек и расстояний между ними. Учитывая, что в Евроазиатском пространстве геометрические и весовые параметры автотранспортных средств совершающих международные перевозки должны быть гармонизированы, рекомендуется за основу нормирования в ЦА и СНГ взять требования, установленные в Директиве 96/53 ЕС.

- Заводы изготовители грузовых автотранспортных средств и различных типов автомобилей, прицепов и полуприцепов, в технических характеристиках на транспортное средство указывают максимально допустимые полную массу АТС и нагрузки на оси, которые обычно превышают допустимые нагрузки по нормативным требованиям для дорог общего пользования. Либо указывают две полные массы АТС, величина одной из которых как правило также превышает допустимую по условиям эксплуатации АТС на дорогах общего пользования.

Если следовать формулировке текста в разделе «Перевозка грузов» «Правил дорожного движения» (ПДД) стран ЦА, то к перевозке грузов можно допускать АТС с массой и нагрузками на ось, установленные заводом изготовителем, но значительно превышающих допустимые нагрузки на дороги общего пользования.

В связи с этим считаем, что в данном пункте ПДД в разделе «Перевозка грузов» необходимо изменить текст на предлагаемый:

Масса перевозимого груза и распределение нагрузка по осям транспортного средства не должны превышать величин установленных предприятием-изготовителем и нормативными требованиями для автомобильных дорог общего пользования.

Рекомендации для перспективных автопоездов для перевозок «Европа – Азия».

Кардинально повысить эффективность перевозок на маршрутах Европа – Азия, где расстояния достигают 5-8т.км, в настоящее время могут только модульные длинномерные большегрузные автопоезда (МДБАП).

С 1998г. скандинавские страны Швеция и Финляндия изменили требования к длине и полной массе автопоездов до 25,25м и 60 т, сохранив при этом требования Директивы ЕС №96/53 к осевым нагрузкам. Разрешена эксплуатация 2 компоновок автопоездов. Первый автопоезд сформирован из трехосного тягача + 5-осного прицепа, выполненного на базе серийного 3-осного полуприцепа с 2-осной подкатной тележкой. Второй-седельно-прицепной автопоезд (СПА), где к серийному полуприцепу прицепляется 2-осный прицеп, обычно с центральной осью (см. рис.1). В ЕС допустимая длина седельного поезда 16,5м, прицепного 18,75м.

Уже пятый год по специальным разрешениям такие автопоезда совершают международные перевозки из Швеции и Финляндии в Россию до г. Санкт-Петербурга и до г. Москвы. Можно сказать, проходят опытные испытания. Появление таких автопоездов на международных перевозках ожидалось, но к сожалению дорожное и транспортное законодательства к этому до сих пор не готовы ни в ЕС, кроме соответственно Швеции и Финляндии, ни в странах СНГ. Эти автопоезда как их образно называли «паровозы», имеют полезный объем до 160 м³.

Использование таких автопоездов позволяет резко повысить эффективность автоперевозок, сократить расход топлива до 20% и токсичность выхлопных газов на единицу перевозимого груза до 30%.

В заключении отметим, что МДБАП – это автопоезда для дальних перевозок самого ближайшего будущего, особенно для ЕвроАзиатских перевозок по автомагистралям Великого шелкового пути.

Несомненно, в основе основ реализации проектов по использованию большегрузных длинномерных поездов лежит обеспечение безопасности движения. В эксплуатации они должны формироваться только из подвижного состава (тягачи, прицепы и полуприцепы) имеющие

соответствующий сертификат - «одобрение типа транспортного средства», с учетом возможности работы в составе большегрузных автопоездов.

Массовую эксплуатацию представляется целесообразным разрешать только на автомагистралях, имеющих как минимум четыре полосы движения. Обгон длинномерных автопоездов на двухполосной дороге обычного типа другими АТС с выездом на полосу встречного движения очень опасен, а при плотных транспортных потоках – просто невозможен.

С целью продвижения к широкому внедрению и раскрытию потенциала высокоэффективных БМАП рекомендуем в ближайшее время МСАТ (IRU) организовать пробные рейсы восьмиосных автопоездов полной массой 60т, длиной 25,25м из Швеции, Финляндии в страны Центральной Азии.

- Одним из пунктов Нового Приложения 8 к «Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 1982г», которое вступило в силу 20 мая 2008г, является требование использование международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС).

В связи с важностью данного документа странам ЦА следует уделить должное внимание и тщательно провести подготовку к его реализации.

Вместе с тем, все страны ЦА, кроме Таджикистана присоединились к Международной Конвенции о Согласовании условий проведения контроля грузов на границах и будут предпринимать усилия к реализации Приложения 8 к данной Конвенции.

Особенностью реализации «Конвенции о Согласовании» является то, что в течение года страны должны будут приобретать весовые механизмы, осуществляющие поосное взвешивание или взвешивание одной группы осей (сдвоенные или строенные оси) АТС. Кроме того, очень важным является правильность установки весов на измерительной площадке, т.е. таким образом, чтобы колеса могли без скачков устанавливаться или проезжать весовой механизм во избежание динамической составляющей при измерении осевого(ых) веса(ов) АТС.

- Бланки МСВТС и МВСТС (в соответствии с Приложением 8 к «Конвенции о согласовании») практически идентичны, кроме логотипа, в одном случае это ООН, в другом СНГ. В МВСТС дополнительно введен пункт 4.2 - дата последней калибровки (станции взвешивания).

В связи с вышеизложенным, рекомендуется ввести Бланк Международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС) взамен бланка МСВТС, предусмотренного Чолпонатинским Соглашением 2004г, а также опустить пункт 5 в самом соглашении, а в Приложении откорректировать текст раздела «Процедура выдачи и использования сертификата».



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

Гармонизация технических предписаний и повышение дорожной и экологической безопасности
автотранспортных средств
(промежуточный отчет)

Скольжения на

1. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.
2. Экологическая безопасность автотранспортных средств
3. Нормативы по предельно допустимым массам, осевым нагрузкам и габаритам автотранспортных средств.





РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ,
РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКИ ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

**Раздел: Гармонизация технических
предписаний и повышение дорожной и
экологической безопасности
автотранспортных средств
(Заключительный отчет)**

Региональный эксперт Топалиди Валерий



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

➤ Нормативно-правовая база государств ЦА – Республики Казахстан, Республики Таджикистан, Кыргызской Республики, Республики Узбекистан и Туркмении, регулирующая деятельность транспортных систем, имеет существенные различия. Это привело к возрастанию транспортной составляющей в цене перевозимого груза, снижению конкурентоспособности товаров из стран ЦА, возникновению многочисленных административных и технических барьеров.

➤ Несмотря на то, что за последние 15 лет все страны ЦА определенным образом гармонизируют свое законодательство в области транспорта в рамках СНГ, программ TRACESA, АБР (АДВ) ЦАРЭС и др., имеется еще целый ряд стратегических проблем для стран ЦА, сдерживающих налаживание цивилизованных региональных и международных автоперевозок.

РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

Пути гармонизации, сближения транспортных законодательств:

- **Конвенции и Соглашения ЕЭК ООН.**
- **Сводная резолюция ЕЭК ООН СР.1 «О дорожном движении».**
- **Сводная резолюция ЕЭК ООН СР.4 «Об облегчении международных перевозок».**
- **Директивы ЕС.**
- **Соглашения СНГ и ЕврАзЭС**

РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**Раздел: Гармонизация технических предписаний и
повышение дорожной и экологической безопасности
автотранспортных средств**

(Заключительный отчет)

Подразделы:

- **Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.**
- **Экологическая безопасность автотранспортных средств**
- **Нормативы по предельно допустимым массам, осевым нагрузкам и габаритам автотранспортных средств.**

Гармонизация технических предписаний и повышение дорожной и экологической безопасности автотранспортных средств

Цель настоящего раздела – внести конструктивный вклад в процесс гармонизации транспортных стратегий стран-получательниц, в создании единых требований и методов контроля безопасности технического состояния и экологической безопасности, а также в области предельно-допустимых масс, осевых нагрузок и габаритов АТС, на базе опыта стран ЕС.

1. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

Многоплановость контроля технического состояния автомобилей, находящихся в эксплуатации, вызвала необходимость проведения в различных странах единой политики. В 1969 г. был создан Международный комитет по техническому осмотру автомобилей. Основная задача комитета состоит в развитии международного сотрудничества стран для достижения единообразных взглядов на проблемы, касающиеся принудительного технического осмотра автомобилей с научной, технической и административной точек зрения.

1. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

Важную роль в формировании принципиальных основ проведения технических осмотров играют международные организации. Это Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) ООН и Европейское экономическое сообщество (ЕЭС).

Особенность, указанных документов ЕЭК ООН и ЕЭС состоит в том, что первый из них имеет рекомендательный, а второй обязательный характер. При этом данные документы определяли только некоторые общие требования. Каждая страна имеет право дополнительно устанавливать национальные предписания по техническому осмотру, в том числе более жесткие.

I. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

В странах ЦА сегодня остро стоит проблема гармонизации технических предписаний и обеспечения современного международного уровня контроля безопасности технического состояния автотранспорта. Эту проблему можно разделить на три части.

1. Гармонизация нормативной базы по требованиям и методам контроля безопасности АТС.
2. Низкое оснащение современным контрольным оборудованием или отсутствие станций инструментального контроля АТС. Внедрение современного инструментального контроля безопасности АТС.
3. Проблема международного признания сертификата о прохождении технического осмотра.



I. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

- Директива 96/96 ЕС «О сближении законодательств стран-членов ЕЭС, касающихся проверок на пригодность к эксплуатации грузовых автомобилей и их прицепов» (Взамен 77/143 ЕС)
- Соглашение ЕЭК ООН «О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров» 1997 (Соглашение 1997).
- Сводная резолюция о дорожном движении СР.1 Приложении II.



I. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

Основной причиной побудивших ЕС разработать данное Соглашение 1997г явилось то, что выборочный контроль безопасности технического состояния на линиях инструментального контроля автопоездов и автобусов из стран Восточной Европы (Польши, Болгарии, страна Прибалтики, Румынии и др.), а также новых государств СНГ, до 80% с первого раза не отвечали установленным в ЕС нормативом.

Страны ЕС не могли допустить эксплуатацию на своих автомагистралях иностранных АТС, имеющих неисправности в системах, отвечающих за безопасность движения.

1. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

1. Гармонизация нормативной базы по требованиям безопасности АТС и методов контроля.

Приложение I

Группы транспортных средств, подлежащие техническому надзору и периодичность проведения технических осмотров

Группы транспортных средств	Периодичность технических осмотров
1. Транспортные средства для перевозки пассажиров, имеющие более 8 мест для сидения, исключая место водителя	через один год после начала эксплуатации, далее ежегодно
2. Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов полной массой более 3500кг	через один год после начала эксплуатации, далее ежегодно
3. Прицепы и полуприцепы полной массой более 3500 кг	через один год после начала эксплуатации, далее ежегодно
4. Такси, автомобили медицинской помощи	через один год после начала эксплуатации, далее ежегодно
5. Транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки грузов по дорогам общего пользования, полной массой не более , имеющее не менее 4 колес, исключая сельскохозяйственные машины	через четыре года после начала эксплуатации, далее каждые два года
6. Транспортные средства для перевозки пассажиров, имеющие не менее 4 колес и не более 8 мест для сидения, исключая место водителя	через четыре года после начала эксплуатации, далее каждые два года



I. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

1. Гармонизация нормативной базы по требованиям безопасности АТС и методам контроля.

Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, совершено в Вене 13 ноября 1997 года

Приложение №1 касается осмотра экологических характеристик пассажирских транспортных средств вместимостью более 8 человек и грузовых автомобилей, используемых в международных перевозках с максимальной массой более 3.5 т. **Приложение №1** было утверждено Административным комитетом Соглашения 1997 и вступило в силу 4.12.2001 г. и было включено в Соглашение.

Приложении №2 - установлен минимальный перечень операций, при технических осмотрах систем и узлов АТС, обеспечивающих безопасность движения и экологические нормативы, а также причины для отказа в прохождении осмотра.



I. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

СР.1. Сводная резолюция о дорожном движении

Приложение №2 «Периодический осмотр транспортных средств - обязательные проверки»

Оба взаимосвязанных приложения №2 Соглашения 1997 и СР.1 дорабатывают WP.1, WP.29 и эксперты МКТАС



беспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

Приложение 2 Соглашения 1997г

ПЕРИОДИЧЕСКИЙ ОСМОТР ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ - ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПРОВЕРКИ

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
ТОРМОЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ		
1.1 Механическое состояние и функционирование		
1.1.1 Шарнир педали рабочего тормоза	Визуальный осмотр частей при включенной тормозной системе. Примечание: Транспортные средства, оборудованные тормозной системой с усилителем, должны проходить технический осмотр при выключенном двигателе.	a) Шарнир работает слишком жестко. b) Износ подшипника. c) Чрезмерный износ или люфт. d) Неправильный ремонт или неправильная модификация.



1. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

Приложение II Директива 96/96 ЕС

Позиции обязательного контроля

Контролю подлежат все приведенные ниже позиции в случае, если транспортное средство должно быть оборудовано соответствующим устройствам по законодательству соответствующего государства-участника Соглашения.

Транспортные средства групп 1,2,3,4,5, и 6	
1. тормозные устройства. Технический надзор за тормозным устройством транспортного средства включает ниже проведенные позиции. Регламентируемые здесь отдельные показатели, насколько это возможно, должны соответствовать требованиям Директивы 71/320/ЕЭС ⁽¹⁾	
<i>Позиции контроля</i>	<i>Несоответствия</i>
1.1 Механическое и функциональная пригодность	
1.1.1. Рычаг педали, педаль тормоза	- затруднен ход - выбиты опоры - повышенный износ/люфт
1.1.2. Состояние педали и ход органов управления тормозами	- повышенный или недостаточный ход - затруднен свободный ход - отсутствие, ослабление или сильный износ устройства для противоскольжения (накладки) на педали тормоза



1. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

Эксперты проекта предлагают странам ЦА 2 проекта стандартов по контролю безопасности АТС в эксплуатации, гармонизированные с СР.1, Соглашением 1997г, Директивой 96/96 ЕС.

- ПГОСТ 1 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию»
- ПГОСТ 2 «Автотранспортные средства. Периодический осмотр. Методы контроля»



Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

Автотранспортные средства ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ К ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ

Motor vehicles and their trailers SAFETY REQUIREMENTS FOR TECHNICAL CONDITION

Дата введения _____

1 Область применения

Настоящий стандарт распространяется на легковые и грузовые автомобили, автобусы и автопоезда (далее автотранспортные средства или АТС), находящиеся в эксплуатации, предназначенные для движения на автомобильных дорогах общего пользования.

Стандарт устанавливает:

- требования безопасности к техническому состоянию АТС;
- предельно допустимые значения параметров АТС и их составных элементов, в части относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения и охране окружающей среды.



Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

Автотранспортные средства ПЕРИОДИЧЕСКИЙ ОСМОТР. МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ

Motor vehicles and their trailers
PERIODIC INSPECTION. METHODS OF CONTROL

Дата введения _____

1 Область применения

Настоящий стандарт распространяется на легковые и грузовые автомобили, автобусы и автопоезда (далее автотранспортные средства (АТС)), находящиеся в эксплуатации, предназначенные для движения на автомобильных дорогах общего пользования.

Стандарт устанавливает методы контроля технического состояния элементов, узлов и систем АТС, обеспечивающих безопасность движения, охрану окружающей среды и критерии по которым АТС не допускается к эксплуатации.

1. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

ГОСТ №2 Автотранспортные средства. ПЕРИОДИЧЕСКИЙ ОСМОТР. МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ

4 Методы контроля элементов, узлов, систем (объектов) и свойств автотранспортных средств при технических осмотрах. *

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
4.1. Тормозное управление			
4.1.1 Общая оценка технического состояния узлов Т.С.			
4.1.1.1 Узел управления рабочей тормозной системы	Внешний осмотр деталей и опробование в рабочем режиме. Примечание: АТС оснащенные тормозной системой с усилителем проходят контроль с выключенным двигателем.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Шарнир педали тугой или заедает; 2) Износ подшипника шарнира педали тормоза; 3) Увеличенный, либо недостаточный свободный ход педали тормоза; 4) Педаль не возвращается в исходное положение; 5) Противоскользящее покрытие педали отсутствует, закреплено ненадежно или полностью изношено. 	+
4.1.1.2 Вакуумный усилитель или насос и гидроаккумулятор (для гидравлического привода)	При выключенном двигателе несколько раз нажать на педаль тормоза, включить двигатель (педаль должна ощутимо податься вперед), выключить двигатель и нажать несколько раз на педаль	<ol style="list-style-type: none"> 1) При нажатии на педаль тормоза слышен забор воздуха; 2) При включении двигателя педаль не перемещается вперед; 3) При выключенном двигателе запаса воздуха (давления) хватает менее чем на 2 нажатия на педаль до ощущения жесткой педали. 	

* Содержание и форма представления данного раздела учитывают требования [1]

+ Инструкции завода изготовителя АТС

1. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

ПГОСТ №2 Автотранспортные средства. ПЕРИОДИЧЕСКИЙ ОСМОТР. МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ

		структуры поверхности накладки под влиянием высокой температуры.	
4.1.1.18 Тормозные барабаны, тормозные диски.	Визуальный контроль	1) Предельный износ, наличие глубоких рисок, трещин, сколов; 2) Загрязненность барабана или диска смазочными и др. материалами.	
4.1.1.19 Тормозные тросики, тяги, рычажные механизмы	Проверка в рабочем режиме	1) Тросики повреждены или перекручены. 2) Затрудненное движение тросика в оболочке в результате коррозии или повреждения оболочки тросика; 3) Износ деталей механизмов; 4) Неадекватность соединения деталей.	
4.1.1.20 Приводы тормозных механизмов (включая энергоаккумуляторы или гидравлические цилиндры)	Визуальный контроль в рабочем режиме.	1) Трещины или повреждения деталей привода; 2) Не герметичность привода; 3) Ослабленное крепление или неправильная установка привода; 4) Коррозия деталей; 5) Увеличенный ход штоков тормозных камер, цилиндров или рабочего поршня; 6) Повреждение пыльника.	
4.1.1.21 Система замедления (если таковая установлена или требуется)	Визуальный осмотр.	1) Ослабление креплений соединительных патрубков или элементов устройства; 2) Очевидная неисправность системы.	
4.1.2 Контроль тормозных свойств АТС			
4.1.2.1 Тормозные	Контроль осуществляется преимущественно	1) Эффективность торможения, не	

1. Обеспечение международного уровня контроля безопасности автотранспортных средств.

ПГОСТ №2 Автотранспортные средства. ПЕРИОДИЧЕСКИЙ ОСМОТР. МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ

<p>свойства АТС при торможении рабочей тормозной системой</p> <p>а) Дорожные испытания</p>	<p>взвешено методом стандовых испытаний, в случае отсутствия необходимого оборудования, методом дорожных испытаний. При этом оцениваются временные характеристики тормозной системы (только для АТС с пневмоприводом тормозов), эффективность торможения с помощью показывающего или записывающего датчика давления и устойчивость АТС при торможении в пределах нормативного коридора движения. Применение доказательств эффективности и устойчивости приведено в приложении В. АТС разгоняется до скорости 13,88 м/с (50 км/час), после чего выполняется экстренное торможение рабочей тормозной системой до полной остановки АТС, (условия проведения испытаний приведены в приложении А)</p>	<p>соответствует предписаниям;</p> <p>2) Время срабатывания пневматического тормозного привода или тормозной системы превышает допустимое;</p> <p>3) Колебания тормозного усилия вследствие деформации тормозных дисков или эллипсности тормозных барабанов;</p> <p>4) Выход АТС за пределы нормативного коридора движения;</p> <p>5) Превышение усилия на органе управления.</p>	<p>++</p> <p>++</p> <p>-</p> <p>++</p> <p>++</p>
<p>б) Стендовые испытания</p>	<p>Для проверки тормозных сил на колесах АТС последовательно устанавливается всеми осями на стенд. При установке на стенд оси производится плавное торможение до блокировки колес, либо до достижения нормативного усилия на органе управления. В ходе испытания измеряются тормозные силы всех колес, усилия прокручивания и колебаний тормозной силы. Если стенды не</p>	<p>1) Недостаточная удельная тормозная сила на одном и более колесах(а);</p> <p>2) Удельная тормозная сила АТС менее нормы;</p> <p>3) Разница тормозных сил колес одной оси превышает допустимую;</p> <p>4) Отсутствие возможности плавного изменения тормозного усилия;</p> <p>5) Усилия прокручивания колес или колебания тормозной силы превышают</p>	<p>++</p> <p>++</p> <p>++</p>

1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

**ПГОСТ №2 кардинально отличается от межгосударственного
ГОСТ 25478-91 в части «методы контроля»**

› **Во –первых**, согласно ПГОСТ №2, сначала проверяются отдельные элементы, узлы и системы АТС и только затем свойства, которые они обеспечивают. Такой подход позволяет более достоверно оценивать свойства АТС в снаряженном состоянии.

› **Во-вторых**, он построен в точном соответствии с приложением №2к СР.1 в виде таблицы, где указываются объект, методы контроля, неисправное его состояние и – дополнено нормативным значение параметра. Что весьма удобно с практической точки зрения. По каждой системе или узлу, влияющему на безопасность движения АТС, расписывается технология контроля, начиная с отдельных элементов, деталей, узлов и систем, кончая контролем свойств, которые они обеспечивают. Тут же делается заключение о техническом состоянии контролируемых элемента, узла или системы АТС.

1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

ПГОСТ №2 кардинально отличается от межгосударственного ГОСТ 25478-91 в части «методы контроля»

- **В-третьих**, в нем по каждой системе, узлу, начиная с тормозного управления АТС, подробно рассматривается состояние контролируемого ее элемента, место контроля и используемый способ, а также по каким признакам, причинам они могут считаться неисправными.
- **Наконец**, условия, при которых должен выполняться контроль тормозных свойств АТС на стенде и дороге. Приведены отдельно в приложении. В нем же указаны допустимые погрешности измерения параметров, характеризующих эффективность и устойчивость АТС при торможении. Заданную точность измерения тормозных свойств АТС обеспечивают диагностические стенды и приборы, выпускаемые промышленностью Европы и России.
- **И последнее**, изучив данный стандарт, каждый собственник АТС получает возможность знать конкретно. За что его АТС могут не допустить к эксплуатации в своей стране и зарубежом.



1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

II Внедрение современного инструментального контроля безопасности АТС.

Европейский опыт организации проведения обязательных государственных технических осмотров (ГТК) АТС.

Главное - проведение ГТО только с помощью инструментального контроля безопасности АТС.

- Соглашение ЕЭК ООН «О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров» 1997.
- Директива 96/96 «О сближении законодательств стран-членов ЕЭС, касающихся проверок на пригодность к эксплуатации грузовых автомобилей и их прицепов»



1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

II Внедрение современного инструментального контроля безопасности АТС.

Состояние организации проведения обязательных технических осмотров в странах Центральной Азии.

- Казахстан
- Кыргызстан
- Таджикистан
- Узбекистан



1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

II Внедрение современного инструментального контроля безопасности АТС.

- Открытие СТК с помощью инвестиционных проектов

- Допуск частных компаний производить ГТО на современных станциях технического контроля (СТК)

- Государственные СТК.



1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

II Внедрение современного инструментального контроля безопасности АТС.

Практика допуска частных акционерных и др. компаний к проведению ГТО на конкурсной основе:

- a) *Положение о допуске и порядке участия организаций (юридических лиц) и индивидуальных предпринимателей в контроле безопасности технического состояния АТС, при проведении обязательного технического осмотра*
- b) *Требования к материально-технической базе и качеству проведения обязательного технического осмотра АТС*



1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

II Внедрение современного инструментального контроля безопасности АТС.

*Открытие СТК на основе инвестиционных
проектов*

Для передачи госавтоинспекции

Для передачи частным структурам



1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

II Внедрение современного инструментального контроля безопасности АТС.

Инвестиционный проект

Бизнес-предложение

компании SGS / Швейцария для организации регулярной проверки технического состояния транспортных средств для стран ЦА

1. Подразделение «Автоуслуги» компании SGS обладает большим опытом в области разработки и внедрения передовых программ и сопутствующих услуг по проверке технического состояния как грузовых, так и легковых транспортных средств: в целом ряде стран на четырех



1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

II Внедрение современного инструментального контроля безопасности АТС.

Инвестиционный проект

Стратегия компании SGS

- Компания SGS всегда взаимодействует с местным партнером (и в этом смысле этот проект не будет исключением) через свое подразделение “Business Support Unit”, которое находится в Ирландии. Оно обеспечит всестороннюю информационную поддержку, а также передачу опыта в области технических знаний, обучения персонала и контроля качества.
- Проект также будет осуществляться и контролироваться с помощью специалистов этого подразделения, которые будут внедрять новейшие достижения информационных технологий как в оборудование, так и в программные продукты. Также следует подчеркнуть, что обучение специалистов и контроль качества будут осуществляться на самом высоком уровне, для чего ориентиром будет сеть СІТА и, безусловно, на постоянной основе будут учитываться вновь возникающие



1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

II Внедрение современного инструментального контроля безопасности АТС.

Инвестиционный проект

Представителем Швейцарской компании SGS и
Французской

VERITAS в странах СНГ является Внешнеторговая
фирма

«Колумб» адрес: 119991, Москва, ГСП-1, 5-й Донской
пр.,

д.21Б. Тел.: (495) 955-5194, факс: 955-5195.

E-mail: columb@co.ru . Веб. Сайт:

www.columbcom.ru

1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

III Признание международного сертификата технического осмотра (МСТО)

- Соглашение ЕЭК ООН «О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров» 1997.
- Европейское Соглашение дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1971г Поправки №2 – в силе с 27.01.2000.
- Конвенция о согласовании 1982 Приложение №8 – в силе с 20.05.2008г.



**Рекомендовано получение МСТО при выполнении
определенных гармонизированных требований.**



1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

III Признание международного сертификата технического осмотра (МСТО)

Цель:

- Обеспечить более высокий уровень безопасности АТС и охраны окружающей среды
- Установить единообразные условия периодических технических осмотров колесных транспортных средств.
- Согласовать периодичность проведения ТО и системы и механизмы АТС, подлежащие обязательному техническому контролю.



1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

III Признание международного сертификата технического осмотра (МСТО)

Гармонизированные условия для выдачи МСТО

- a) категории соответствующих колесных транспортных средств и периодичность их осмотра;
- b) предметы оборудования и/или части, подлежащие осмотру;
- c) методы испытаний, с помощью которых должны подтверждаться требования, предъявляемые к эксплуатационным характеристикам;
- d) условия выдачи сертификата осмотра и его взаимного признания;

1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

III Признание международного сертификата технического осмотра (МСТО)

СОДЕРЖАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО СЕРТИФИКАТА ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА

<p>Место для отличительного знака государства или ООН</p>
<p>..... (Административный орган, отвечающий за проведение технического осмотра)</p>
<p>.....¹</p>
<p>CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTROLE TECHNIQUE²</p>

1. Название «Международный сертификат технического осмотра» на национальном языке.
2. Название на французском языке.



1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

III Признание международного сертификата технического осмотра (МСТО)

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА	
1.	Номерной (регистрационный) знак №.....
2.	Идентификационный номер автотранспортного средства.....
3.	Первая регистрация после изготовления (государство, компетентный орган) ¹
4.	Дата первой регистрации после изготовления.....
5.	Дата технического осмотра.....
СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ	
6.	Настоящий сертификат выдается на автотранспортное средство, которое указано в пунктах 1 и 2 и которое соответствует на дату, указанную в позиции № 5, Предписанию (Предписаниям), прилагаемому (прилагаемым) к Соглашению 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров.
7.	Следующий технический осмотр автотранспортного средства проводится в соответствии с Предписанием (Предписаниями), указанным (указанными) в пункте 6, не позднее: Дата:(месяц/год).....
8.	Выдан.....
9.	В (место).....
10.	Дата.....
11.	Подпись ²

¹ – Компетентный орган и государство, где автотранспортное средство было впервые зарегистрировано после изготовления, если такая информация имеется.

² – Печать или штамп компетентного органа, выдавшего сертификат.



1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО УРОВНЯ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

III Признание международного сертификата технического осмотра (МСТО)

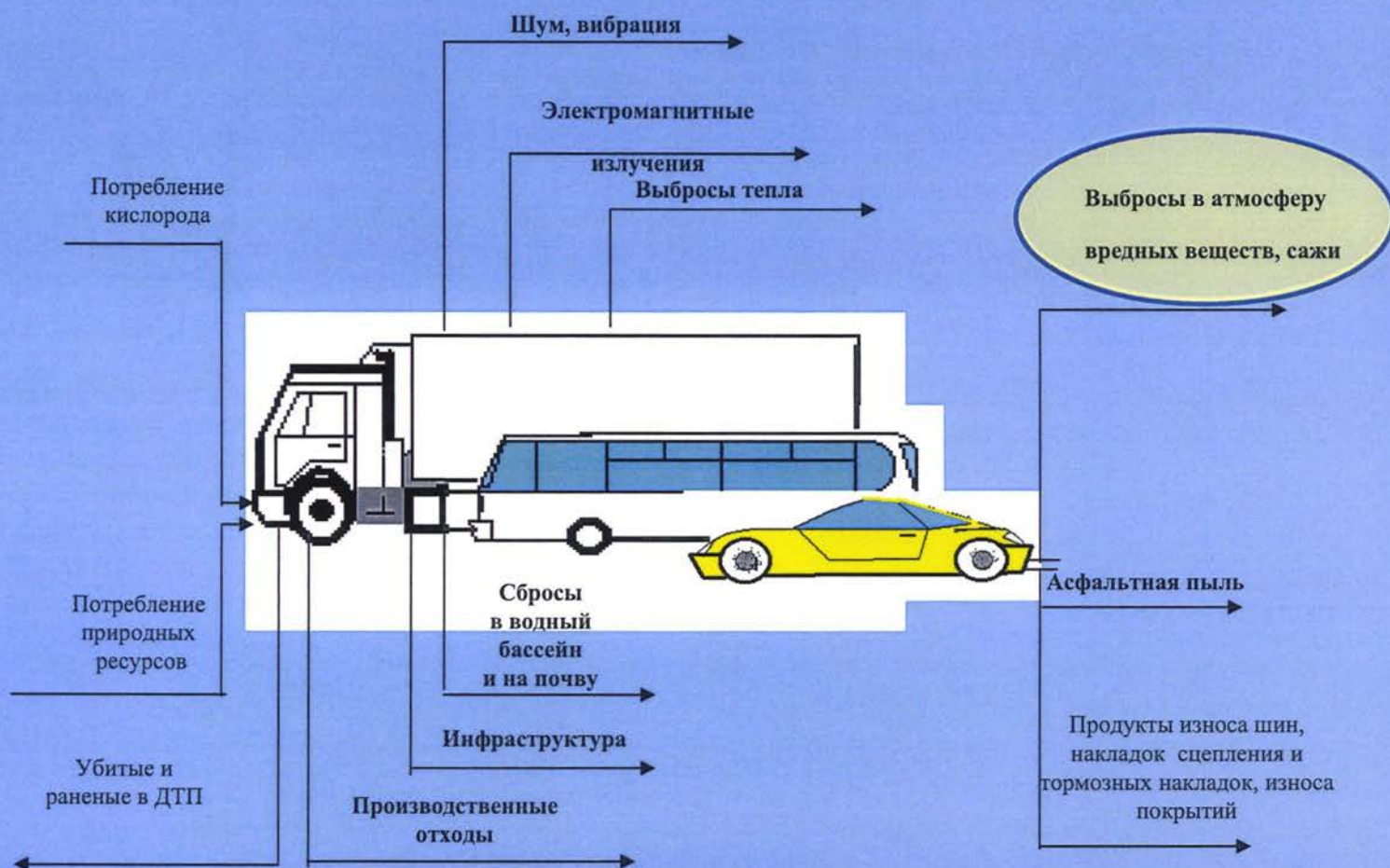
12. Последующий периодический технический осмотр (Последующие периодические технические осмотры) ¹
12.1 Проведен (центр технического осмотра) ²
12.2 (печать)
12.3 Дата.....
12.4 Подпись.....
12.5 Следующий осмотр не позднее)месяц/год).....

¹ – Пункты 12.1 – 12.5 воспроизводятся неоднократно, если Сертификат предполагается использовать для последующих ежегодных периодических технических осмотров.

² – Название, адрес, государство центра технического контроля, уполномоченного компетентным органом.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Виды воздействия АТС на окружающую среду



II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

- Исследования химического состава отработавших газов двигателей внутреннего сгорания показали, что в них содержится около 200 различных химических соединений, которые оказывают различное воздействие на окружающую среду и живые организмы. Только один легковой автомобиль 1985-1990г. выпуска за год эксплуатации выделяет в среднем 800 кг окиси углерода, около 40 кг окислов азота, без малого 200 кг ядовитых углеводородов, потребляя при этом более 4т кислорода.
- Наличие токсичных веществ окиси углерода (CO), углеводородов (CH), окислов азота (NO_x), твердых частиц (ТЧ), свинца (Pb), серы (SO₂), альдегидов и др. в отработавших газах автомобильных двигателей, выбрасываемых в атмосферу, создает опасность для здоровья людей.
- Особенно опасным веществом отработавших газов, вызывающим **раковые заболевания**, является продукт полициклического ароматического ряда СН - бенз(а)пирен, содержащийся в отработавших газах бензиновых двигателей до 0,01 мг/м³ и дизельных до 0,02 мг/м³.
- Наиболее токсичным компонентом в отработавших газах автомобиля являются окислы азота. Если вредность окиси углерода принять за единицу, то вредность окислов азота равна – 10, а углеводородов – 0,65.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Нормирование и методы контроля токсичности выхлопных газов АТС в эксплуатации

- Для осуществления экологического контроля АТС в эксплуатации необходимо четко определить те нормативы, которым они должны соответствовать при проверках. Эти нормативы должны быть **жестко увязаны с конструктивным уровнем АТС**, так как очевидно, что допустимые выбросы современного автомобиля, оборудованного специальными системами снижения токсичности выхлопа, должны быть существенно ниже, чем у выпускающихся (и выпускаемых) автомобилей устаревших моделей, которые изначально не соответствуют современным международным экологическим требованиям.
- Конструктивный уровень автомобиля определяется при одобрении его типа (модели) в процессе сертификации. Экологическая сертификация моделей АТС осуществляется специально уполномоченными Госстандартом стран органами и техническими центрами, в соответствии с требованиями действующих в рамках Женевского Соглашения 1958 г. редакций Правил ЕЭК ООН №24 и 83 (уровни требований этих Правил разных лет называют Евро-0, Евро-1, Евро-2 и т.д.). Очевидно, с требованиями этих Правил и должны быть увязаны нормы эксплуатационного контроля. Подобный подход широко используется в международной практике.



II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Соглашение 1958г – это основной документ, регулирующее гармонизацию конструирования АТС в отношении обеспечения активной, пассивной и экологической безопасности. Оно содержит на 1.09.08 127 Правил ЕЭК ООН (читай стандартов) в отношении безопасности АТС. Полное название Соглашения 1958 г. – «Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний».

Все новые автомобили проходят сертификацию, согласно этих Правил. В настоящий момент 22 (из 127) Правила ЕЭК ООН устанавливают требования по экологической безопасности к конструкции колесных транспортных средств. Прошедшим сертификацию АТС выдают нормативный документ «Одобрение типа транспортного средства».



II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Принятию требований «Евро-3» и «Евро-4» в Европе предшествовало проведение широкого круга исследований в рамках Н.Т. программ Auto-Oil I (1992-1996 г.г.) и Auto-Oil II (1997-2000 гг.). В процессе реализации этих программ были проведены комплексные исследования, в том числе моделирование и прогнозирование развития ситуации в отношении выбросов вредных веществ и качества атмосферного воздуха по мере введения экологических требований различного уровня. Исследовалась эффективность различных мероприятий с точки зрения параметра «эффективность-стоимость» для достижения принятых на соответствующий период времени гигиенических нормативов содержания вредных веществ в атмосферном воздухе. При всем при этом даже в странах ЕС к 2010 г., т.е. через 5 лет после введения требований «Евро-4», еще не все гигиенические нормативы для атмосферного воздуха будут достигнуты.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

В настоящий момент в странах ЦА до самостоятельной разработки и реализации программ подобного уровня пока видимо рановато. Но использовать мировой опыт в этой жизненно важной сфере просто необходимо.

Технико-правовой основой комплекса мероприятий по снижению вредных веществ в составе отработавших газов двигателей автотранспорта стали стандарты, которые определяют показатели токсичности, устанавливают нормы допустимых выбросов, регламентируют применяемую аппаратуру и методы испытаний.

В ЕС законодательно установлены предельно допустимые нормы выделения токсичных компонентов автомобильными двигателями и запланировано ужесточение их на предстоящие годы.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Нормативы ЕС по токсичности ОГ дизельных автомобилей

Директивы ЕС, Правила ЕЭК ООН	Выбросы загрязняющих веществ, г/кВт ч			
	CO	CH	NO _x	Твердые частицы
Правило 49 ЕЭК ООН	14,0	3,5	18,0	–
Директива 88/77 ЕС – Правило 49-01 ЕЭК ООН («Euro-0»).	11,2	2,4	14,4	–
«Euro-1» (с 1993г.)	4,5	1,1	8,0	0,36
«Euro-2» (с 1996г.)	4,0	1,1	7,0	0,15
«Euro-3» (с 1.10.2001 г.)	2,0	0,6	5,0	0,1
«Euro-4» (с 2005г.)	1,5	0,5	3,5	0,08
«Euro-5» (с 2009 – планируется)	1,0	0,5	2	0,05

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Европейские нормы токсичности, г/км, легковых автомобилей по методике НЕЦД

Тип двигателя / норма	NO _x	C _x H _y	CO	Твердые частицы
Бензиновый				
ЕВРО-1	0,57	0,77	3,9	-
ЕВРО-2	0,20	0,34	2,7	-
ЕВРО-3	0,15	0,20	2,3	-
ЕВРО-4	0,08	0,10	1,0	-
Дизельный				
ЕВРО-1	1,02	0,123	3,22	0,18
ЕВРО-2	0,63	0,08	1,06	0,08
ЕВРО-2 прямым впрыском	0,81	0,10	1,06	0,10
ЕВРО-3	0,50	0,06	0,64	0,05
ЕВРО-4	0,25	0,05	0,50	0,025

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Допустимые параметры загрязняющих веществ, установленные Директивами ЕС от Евро-1 до Евро-5 согласуются со следующими нормативами Правил ЕЭК ООН:

1. Правила ЕЭК ООН N 24 (24-03 <*>) "Единообразные предписания, касающиеся:

- I. официального утверждения двигателей с воспламенением от сжатия в отношении выброса видимых загрязняющих веществ;
- II. официального утверждения автотранспортных средств в отношении установки на них двигателей с воспламенением от сжатия, официально утвержденных по типу конструкции;
- III. официального утверждения автотранспортных средств с двигателем с воспламенением от сжатия в отношении выброса видимых загрязняющих веществ;
- IV. измерения полезной мощности двигателей с воспламенением от сжатия".

<*>Номера поправок, которыми вносятся изменения в Правила ЕЭК ООН.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

2. Правила ЕЭК ООН N 49 (49-02, 49-03, 49-04 <*>).

"Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения двигателей с воспламенением от сжатия и двигателей, работающих на природном газе, а также двигателей с принудительным зажиганием, работающих на сжиженном нефтяном газе, и транспортных средств, оснащенных двигателями с воспламенением от сжатия, двигателями, работающими на природном газе, и двигателями с принудительным зажиганием, работающими на сжиженном нефтяном газе, в отношении выделяемых ими загрязняющих веществ".

3. Правила ЕЭК ООН N 83 (83-02, 83-03, 83-04, 83-05 <*>).

"Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении выброса загрязняющих веществ в зависимости от топлива, необходимого для двигателей".

4. Правила ЕЭК ООН N 96 (96-01 <*>).

"Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения двигателей с воспламенением от сжатия для установки на сельскохозяйственных тракторах и внедорожной технике в отношении выброса загрязняющих веществ этими двигателями".

<*>Номера поправок, которыми вносятся изменения в Правила ЕЭК ООН.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Сертификация автомобилей на соответствие экологическим нормам Евро-2,3,4 осуществляется в специализированных лабораториях, оснащенных современным дорогостоящим высокоточным оборудованием. Как отмечалось в п. 22 такое оборудование в странах ЦА и всего СНГ имеется только в НИЦИАМТ (центральный автополигон) г. Дмитров – 7, Московская обл, где для новых АТС производятся испытания в полном объеме на соответствие нормам Евро-1,2,3,4,5.

При поступлении новых автомобилей в страны ЦА экологическая сертификация проводится соответственными уполномоченными органами по наличию указаний в пункте экологический класс в документе «Одобрения типа транспортного средства».

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Достижение норм Евро-2 для бензиновых двигателей связано:

- Внедрением инжекторных систем с электронным управлением;
- С соответствием топлива ГОСТ 51105-97, где норма для серы ≤ 500 мг/кг.
- Простейших каталитических нейтрализаторов.
- Эти нормы аналогичны европейским требованиям, когда там действовали нормы Евро-2. В связи с этим в странах ЦА вполне реально введение с 1.01.2009 г. требований по выпуску или ввозу новых АТС, а также ввозу поддержанных автомобилей не ниже класса Евро-2.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Достижение норм Евро-2 и Евро-3 для дизельных автомобилей связано с:

- повышением давления впрыска топлива;
- применением контролируемого ступенчатого (электронного) впрыска топлива;
- использованием промежуточного охлаждения наддува воздуха в цилиндры;
- использованием при рециркуляции охлаждения отработавших газов;
- другими методами и средствами, направленными на дозированное и максимальное сгорание топлива.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Для достижения норм Евро-3 на бензиновых автомобилях внедряются дорогостоящие с использованием драгметаллов 3-х компонентные каталитические нейтрализаторы для снижения окиси углерода (CO), углеводородов (CH), окислов азота (NO_x). Кроме того, внедрена система рециркуляции отработавших газов.

Европейские стандарты, вводящие нормы «Евро-3» и выше для бензиновых двигателей регламентируют обязательное наличие в составе транспортного средства системы бортовой (встроенной) диагностики (BCK) по экологическим показателям. Обязательное внедрение BCK по контролю экологических показателей Евро-3 автомобиля, существенно облегчает диагностические работы в эксплуатации.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Для выполнения норм Евро-4 и Евро-5 тяжелыми грузовиками с дизельными двигателями Европейские автомобилестроительные компании выработали два принципиально различных технических подхода:

1. Применение в различных комбинациях окислительных нейтрализаторов, накопительно-восстановительных нейтрализаторов, систем рециркуляции отработавших газов и сажевых фильтров (MAN).
2. Применение систем выборочной каталитической нейтрализации (Selective Catalytic Reduction, SCR), которые предусматривают впрыск водного раствора мочевины в поток отработавших газов (Renault Trucks, Daimler-Chrysler, Scania). Этот подход более распространен, и можно ожидать, что порядка 80% дизельных грузовых автомобилей уровней Евро-4 и Евро-5, производимых в Европе, будут укомплектованы системами SCR.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Необходимо особо подчеркнуть, что оба описанных выше технологических подхода обеспечивают соответствие автомобиля нормам Евро-4 (а впоследствии и Евро-5) только при использовании высоко-качественных дизельных топлив.

При этом ключевым параметром качества топлива является содержание в нем серы, поскольку именно сера снижает эффективность работы систем очистки отработавших газов, вступая в нежелательные химические реакции. Содержание серы, наряду с другими параметрами топлива, в Европе в настоящее время регламентируется нормалью EN 590 .

Содержание серы

Наименование требований	Нормативный документ	Максимальное содержание серы, ррт	Дата введения в ЕС
Евро-3	EN 590:1999	350	Янв. 2000 г.
Евро-4	EN 590:2004	50	Янв. 2005 г.
Евро-5	EN 590:2004	10	Янв. 2009 г.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Негативное воздействие содержащейся в топливе серы на системы очистки отработавших газов

Технология очистки отработавших газов	Механизм воздействия серы и её соединений
Окислительные нейтрализаторы Накопительно-восстановительные нейтрализаторы	SO ₂ доокисляется до SO ₃ и блокирует рабочую поверхность катализатора
Сажевые фильтры	Сульфаты в виде частиц засоряют фильтр и препятствуют его регенерации
Системы рециркуляции отработавших газов	В системе образуется серная кислота, которая затем попадает в другие узлы двигателя и вызывает ускоренную коррозию
Системы выборочной каталитической нейтрализации (SCR)	Соединения серы оседают в окислительном каталитическом нейтрализаторе, который входит в состав системы, и блокируют его рабочую поверхность

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Нормирование и методы контроля токсичности выхлопных газов АТС в эксплуатации

Действующие в настоящее время ГОСТ 17.2.2.03, ГОСТ 17.2.02.06 и ГОСТ 21393 позволяют осуществлять экологический контроль автомобилей находящихся в эксплуатации только классов Евро – 0 и Евро – 1.

- ГОСТ 17.2.2.03 Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерения содержания окиси углерода и углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями. Требования безопасности.
- ГОСТ 17.2.02.06 Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерения содержания окиси углерода и углеводородов в отработавших газах газобаллонных автомобилей.
- ГОСТ 21393 Автомобили с дизелями. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерений. Требования безопасности.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Нормирование и методы контроля токсичности выхлопных газов АТС в эксплуатации

Для контроля АТС 2-го и более высоких экологических классов необходима разработка нового стандарта. В качестве юридической основы возможно применение международного документа – Правила №1 ЕЭК ООН к Венскому соглашению 1997 г. «Единообразные предписания касающиеся периодических технических осмотров колесных транспортных средств в отношении охраны окружающей среды».

В приложении II к настоящему отчету приводится полный текст Правила №1 к Соглашению 1997 г. в последней редакции, с добавлениями вступившими в силу 15 февраля 2007 г.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

При разработке национальных норм и методов контроля вредных выбросов в отработавших газах АТС в условиях эксплуатации согласно выше упомянутого Правилам №1 Соглашения 1997г необходимо учитывать следующее:

а) Для автомобилей с бензиновыми двигателями

- нормативные значения загрязняющих веществ должны устанавливаются исходя из оснащённостями автомобилей той или иной системой нейтрализации газов.
- устанавливаются требования к техническому состоянию систем автомобиля и двигателя, непосредственно отвечающих за нейтрализацию отработавших газов.
- существенно расширена методика измерений.

б) Для дизельных автомобилей система замера осталось прежней.

Основным нормируемым параметром дымности является коэффициент поглощения света k , вспомогательным - коэффициент ослабления света N . При контроле дымности в эксплуатации могут использоваться дымомеры с линейной шкалой, отградуированной от 0 до 100 % ослабления света.

Существенно уточнены методы контроля в сравнении с ГОСТ 21393.



II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

В настоящий момент страны ЦА должны, исходя из своих экологически-экономических предпосылок, разработать перспективный план ввода в ближайшие годы на территории Республик нормативных требований (или в виде технического регламента):

- по допустимым выбросам вредных веществ в отработавших газах АТС.
- по характеристикам выпускаемых или закупаемых видов моторных топлив.
- по выпуску заводами изготовителями (если такие имеются) или закупке АТС, отвечающие определенному экологическому классу Евро-2 ÷ 5.

Обращаем внимание, что в этом вопросе нельзя делать поспешных решений, но мирится с сегодняшним положением в странах ЦА с загрязнениями от автомобилей также нельзя.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Важным моментом во всех Государственных программах и мероприятиях по внедрению эффективных методов снижения вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду является изменение системы налогообложения для покупателей новых или поддержанных АТС, соответствующим стандартам Евро-2, Евро-3, 4, 5.

Особенно это важно при покупке автопоездов для международных перевозок.

Страна	Количество АТС						
	Евро-0	Евро-1	Евро-2	Евро-3	Евро-4	Евро-5	Всего
Казахстан, КазАТО	967	385	2284	918	190	2	4744
Кыргызстан, КыргызАСМАП	734	166	217	360	2	-	1479
Таджикистан, АВВАТ	-	15	24	-	-	-	39
Узбекистан, AIRCUZ	36	393	276	68	2	-	775

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Как видно из таблицы из всех автопоездов в ЦА, работающих на международных перевозках только **28%** отвечают Евро-2, **21%** - Евро-3 и выше. Как известно в Европе с 2005г действует стандарт Евро-4.

Производителям автомобильной техники рекомендуется ввести в инструкции по эксплуатации специальный раздел с указанием сроков обязательной замены каталитических нейтрализаторов, сажевых фильтров и других элементов, обеспечивающих заданный экологический уровень.

II. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АТС

Рекомендуется Правительствам стран ЦА подготовить также предложения касающиеся:

- возможности дифференцированного подхода к использованию в регионах автомобильной техники повышенных экологических классов (с учетом насыщенности регионов автотехникой, неравномерности ее поставок, местных условий эксплуатации);
- возможности маркирования АТС цветовыми знаками, соответствующими экологическим классам; изменения акцизов на автомобильные бензины (исходя из экологических характеристик, а не от октановых чисел);
- повышения требований к качеству бензинов и дизельных топлив (разработать систему контроля качества нефтепродуктов в розничной сети и юридическую основу для прекращения деятельности компаний, реализующих не соответствующие Регламенту топлива);
- нанесения «экологической» маркировки на топливораздаточные колонки и оснащения АЗС оборудованием для заправки автомобилей раствором мочевины (из расчета 1,5-2 % от объема реализации дизельного топлива, для АТС классов Евро-4, 5).

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

- Объемы международных автомобильных перевозок из и через страны Центральной Азии в страны и порты Западной Европы, Прибалтики, России и Украины, Китая, Ирана и Турции возрастают с каждым годом.
- По мнению специалистов, в ближайшие 10–15 лет данные объемы увеличатся как минимум вдвое.
- Расширению МАП способствуют строительство новых и расширение старых международных автомагистралей в странах ЦА и СНГ, а также их стыковка с Европейскими автобанами.

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

- Давление колес автомобилей на дорожную одежду служит основной нагрузкой, из которой исходят при расчете дорожных одежд. При движении автотранспортного средства (АТС) давление колеса на покрытие повышается в результате влияния ряда факторов.
- Самое большое негативное влияние на разрушение дорог оказывает увеличение предельно-допустимых осевых нагрузок на АТС. К сожалению до сих пор в странах ЦА и других странах СНГ не существует стандарта по допустимым весовым параметрам и габаритам АТС.



III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В СССР за расчетную нагрузку для дорожных одежд всех типов принимали статическое давление колес АТС, нормированных ГОСТ 9314-59 «Автомобили и автопоезда. Весовые параметры и габариты»

Наименование весовых параметров	Группа А	Группа Б
1. Осовая масса (нагрузка на дорогу, передаваемая колесами одиночной) наиболее нагруженной оси) в т:		
а) при расстоянии между смежными осями и более	10,0	6,0
б) при расстоянии между смежными осями менее	9,0	5,5
2. Полная масса в т:		
а) двухосного автомобиля или прицепа	17,5	10,5
б) трехосного автомобиля или прицепа	25,0	15,0
в) автопоезда в составе тягача с полуприцепом (при общем количестве осей -3)	25,0	16,0
г) автопоезда в составе автомобиля и прицепа или тягача и полуприцепа (при общем количестве осей-4)	33,0	20,0
д) автопоезда в составе автомобиля и прицепа или тягача и полуприцепа (при общем количестве осей - 5 и более)	40,0	30,0

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

- В настоящее время в странах СНГ и естественно ЦА действует только один нормативный документ «Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств - участников Содружества Независимых Государств» Минск 04.06.99., относящихся к АТС осуществляющих международные перевозки.
- Узбекистан до сих пор не ратифицировал это соглашение. Но при подписании РУз установила согласно данного «Соглашения» свои нормативы по массах седельных автопоездов. Казахстан с 24.12.03 ввел свои изменения в сторону увеличения относительно допустимых нагрузок сдвоенных и строенных осей прицепов и полуприцепов.
- В ЕС действует Директива 96/53 от 25 июля 1996г, устанавливающая максимально разрешенные размеры и массы для определенных автомобилей, выполняющих рейсы по территории ЕС.
- Согласно нормативному документу GB 1589-2004 Китайская Народная Республика гармонизировала практически все свои нормативы по предельным осевым нагрузкам и полной массе автотранспортных средств с упомянутой директивой 96/53 ЕС.



III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Нормативные параметры масс, осевых нагрузок и габаритов АТС на 01.07.2008г.

Параметры АТС	ЕС	СНГ	Каз.	Узб.	США	Канада	Китай
I. Максимальные размеры транспортных средств							
Максимальные размеры транспортных средств не должны превышать приведенные ниже значения, м:							
1.1. Максимальная длина:							
грузового автомобиля	12,0	12,0	12,0	12,0	12,5	12,5	12,0
автобуса	12,0	12,0	12,0	12,0	14	14	12,0
прицепа (полуприцепа)	12,0	12,0	12,0	12,0	8,53(14,63)	н.о.(16,2)	13,0
сочлененного автобуса	18,0	18,0	18,0	18,0	-	-	18
автопоездов:							
- седельного (сочлененного)	16,5	20	20	20	н.о.	23	16,5
- прицепного	18,75	20	20	20	н.о.	23	20
- седельно-прицепного	-	-	-	-	н.о.	25	
1.2. Максимальная ширина:							
всех транспортных средств	2,55	2,55	2,55	2,55	2,6	2,6	2,5
изотермических кузовов транспортных средств	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,55
1.3. Максимальная высота.							
	4,0	4,0	4,0	4,0	н.о.	4,15	4,0

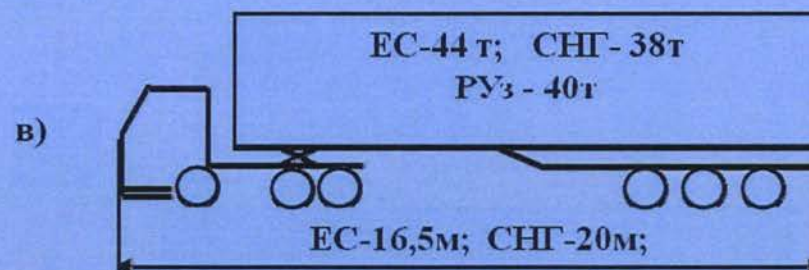
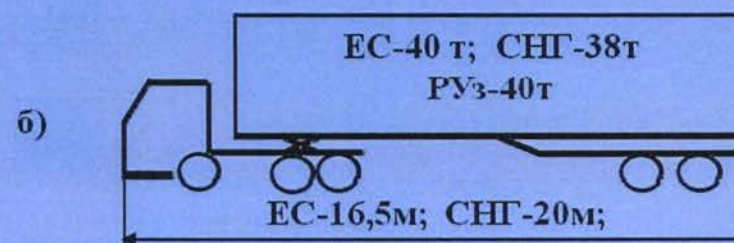
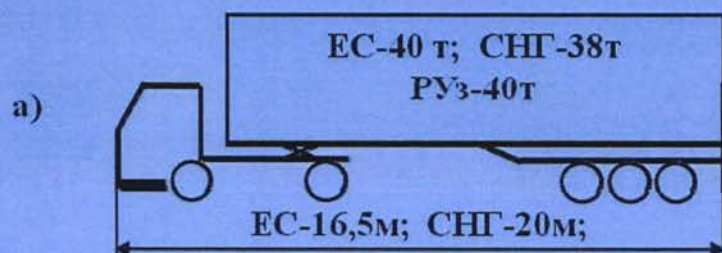
III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Нормативные параметры масс, осевых нагрузок и габаритов АТС на 01.07.2008г.

Параметры АТС	ЕС	СНГ	Каз.	Узб.	США	Канада	Китай
II. Максимальные массы транспортных средств							
Максимальная масса транспортных средств не должна превышать приведенные ниже значения, т:							
2.1. Грузовые автомобили:							
двухосный автомобиль	18	18	18	18	16,35	17,1	18,0
трехосный автомобиль	25	24	24	24	24	26,0	25,0
трехосный автомобиль, имеющий ведущую ось, состоящую из двух пар колес, оборудованных воздушной или эквивалентной ей подвеской	26	25	25	25	-	-	-
четырёхосный автомобиль, имеющий ведущую ось, состоящую из двух пар колес, оборудованных воздушной или эквивалентной ей подвеской	32	32	32	32	31	34	32
2.2. Транспортные средства, образующие часть комбинированного транспортного средства:							
двухосный прицеп	18,0	18,0	18,0	18,0	18,14	18,2	18,0
трехосный прицеп	24,0	24,0	24,0	24,0	25,0	26,1	25,0

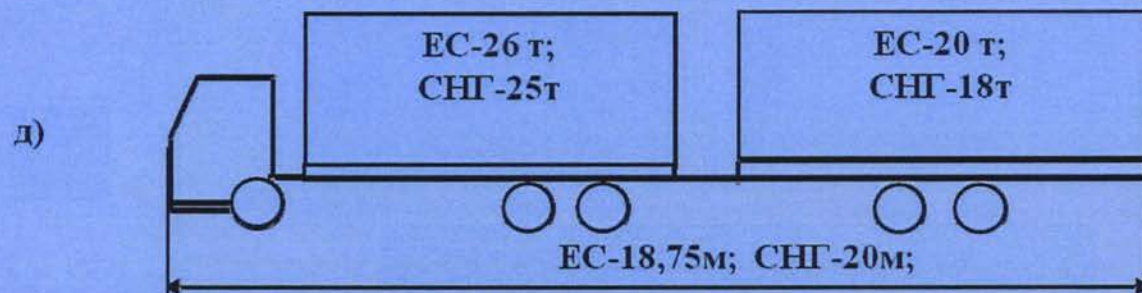
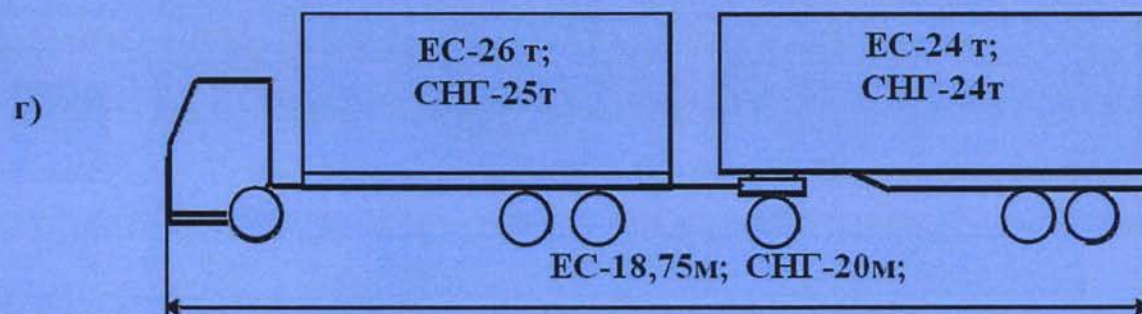
III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Анализ параметров полной массы и осевых нагрузок



III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Анализ параметров полной массы и осевых нагрузок



III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Гармонизация нормативов по массам и габаритам АТС стран ЦА, ЕС и СНГ

Несомненно, перегружать АТС предназначенные для перевозки различных «делимых» грузов нельзя. Это записано в Правилах дорожного движения любой страны Европы, ЦА и СНГ. На это есть три главные причины:

- Происходит интенсивное разрушение автодорог.
- Резко снижается надежность автотранспорта.
- За рулем сидит «потенциальный убийца», т.к. никто не знает, как поведёт себя перегруженное АТС, особенно автопоезда, в критических ситуациях движения (резкое торможение, прохождение крутых поворотов и т.п.).

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Гармонизация нормативов по массам и габаритам АТС стран ЦА, ЕС и СНГ

- Но и занижать нормы по предельно допустимым массам автопоездов, если осевые нагрузки, расстояния между осями и тележками осей не превышают нормативных значений, также не следует. Грузоотправители и перевозчики несут колоссальные потери от таких ограничений.
- *Только через и из Казахстана автопоездами перевозиться до 1 миллиарда тонн грузов в год. Учитывая, что все автопоезда имели полную массу в 38т (по нормам РК), а не 40т, то за счет не догрузки дополнительно выполняются 4546 рейсов. Нетрудно подсчитать какие потери несут предприниматели, сколько лишних тонн топлива расходуется, и наконец насколько увеличивается загрязнение атмосферы за счет выхлопных газов.*



III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Гармонизация нормативов по массам и габаритам АТС стран ЦА, ЕС и СНГ

Представляется, что настала пора пересмотреть «Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам стран-участников СНГ» Минск 04.06.99 и разработать научно-обоснованный развернутый соответствующий нормативный документ с учетом все возможных комбинаций используемых в автотранспортных средствах (АТС) осевых тележек и расстояний между ними.

Учитывая, что в Евроазиатском пространстве геометрические и весовые параметры автотранспортных средств совершающих международные перевозки должны быть гармонизированы, рекомендуется за основу нормирования в ЦА и СНГ взять требования установленные в Директиве 96/53 ЕС.

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Перспективные автопоезда для перевозок Европа – Азия.

Кардинально повысить эффективность перевозок на маршрутах Европа – Азия, где расстояния достигают 5-8т.км, в настоящее время могут только модульные длинномерные большегрузные автопоезда (МДБАП).

- С 1998г. скандинавские страны Швеция и Финляндия изменили требования к длине и полной массе автопоездов до 25,25м и 60 т, сохранив при этом требования Директивы ЕС №96/53 к осевым нагрузкам. Разрешена эксплуатация 2 компоновок автопоездов. Первый автопоезд сформирован из трехосного тягача + 5-осного прицепа, выполненного на базе серийного 3-осного полуприцепа с 2-осной подкатной тележкой. Второй-седельно-прицепной автопоезд (СПА), где к серийному полуприцепу прицепляется 2-осный прицеп, обычно с центральной осью.

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Перспективные автопоезда для перевозок Европа – Азия.

Уже пятый год по специальным разрешениям такие автопоезда совершают международные перевозки из Швеции и Финляндии в Россию до г. Санкт-Петербурга и до г. Москвы. Можно сказать, проходят опытные испытания. Появление таких автопоездов на международных перевозках ожидалось, но к сожалению дорожное и транспортное законодательства к этому до сих пор не готовы ни в ЕС, кроме соответственно Швеции и Финляндии, ни в странах СНГ. Эти автопоезда как их образно называли «паровозы», имеют полезный объем до 160 м³.



III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Перспективные автопоезда для перевозок Европа – Азия.

Новое это хорошо забытое старое. Идея повышение грузоподъемности автопоездов за счет использования дополнительных прицепов уже была апробирована автомобилистами ЦА и других стран СНГ, которые в 1960–1980 гг. т.е. будучи еще в составе СССР весьма активно внедряли в эксплуатации самые различные типы большегрузных многозвенных автопоездов общей длиной до 24м, которая тогда была установлена нормативными документами. Такие автопоезда, формировались по модульному принципу из серийно выпускаемого подвижного состава – грузовых автомобилей, седельных тягачей, полуприцепов и прицепов.

В бывших республиках СССР в 70-80 годы были сформированы и эксплуатировались более 30 различных типов бортовых и самосвальных седельно-прицепных и 2-х прицепных автопоездов, которые использовались на дальних перевозках в строительстве и сельском хозяйстве.

Новое – хорошо забытое старое.

Передовые «алиментщики»

- Идея повышения производительности автоперевозок за счет использования дополнительных прицепов возникла у передовых водителей.
- Шутя их называли «алиментщиками», мол доходы за эксплуатацию дополнительного прицепа идут на алименты.
- В бывших республиках СССР в 70-80 годы были сформированы и эксплуатировались более 30 различных типов бортовых и самосвальных седельно-прицепных и 2-х прицепных автопоездов, которые использовали как на дальние перевозки, так и в строительстве.



Новое – хорошо забытое старое.

- В 1986-1988 ВНИИБД совместно с МАДИ, ТАДИ, ГКБ по прицепам Минавтопрома СССР, ЦНИП НАМИ по заказу ГУ ГАИ СССР проводило НИР:

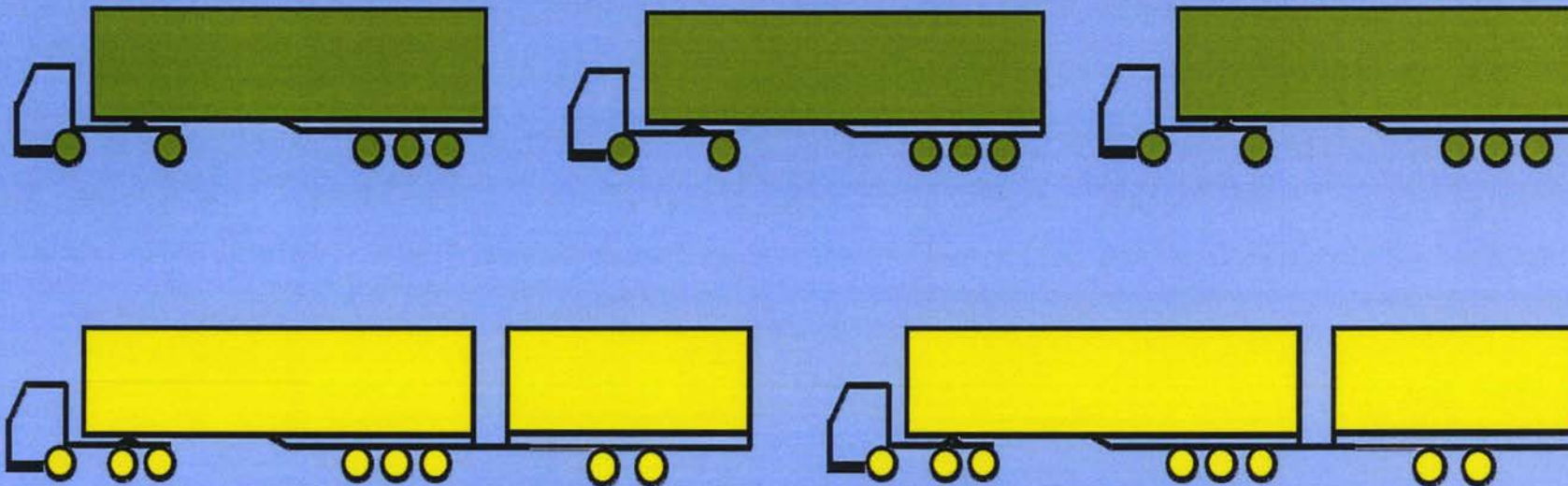
«Изучение возможностей использования прицепов и полуприцепов различных конструкций в составе многозвенных автопоездов».

- К 1 января 1989 г. была подготовлена первая редакция нормативного документа «Правила допуска к эксплуатации многозвенных автопоездов».
- Прошло около 20 лет, а проблема осталась...

Перспективные автопоезда для перевозок

Европа – Азия.

Европейская конвенция модульных систем (EMS).



Два МДБАП вместо трех седельных автопоездов.

Модульные длинномерные большегрузные автопоезда для перевозок Европа – Азия

Полная масса автопоезда:

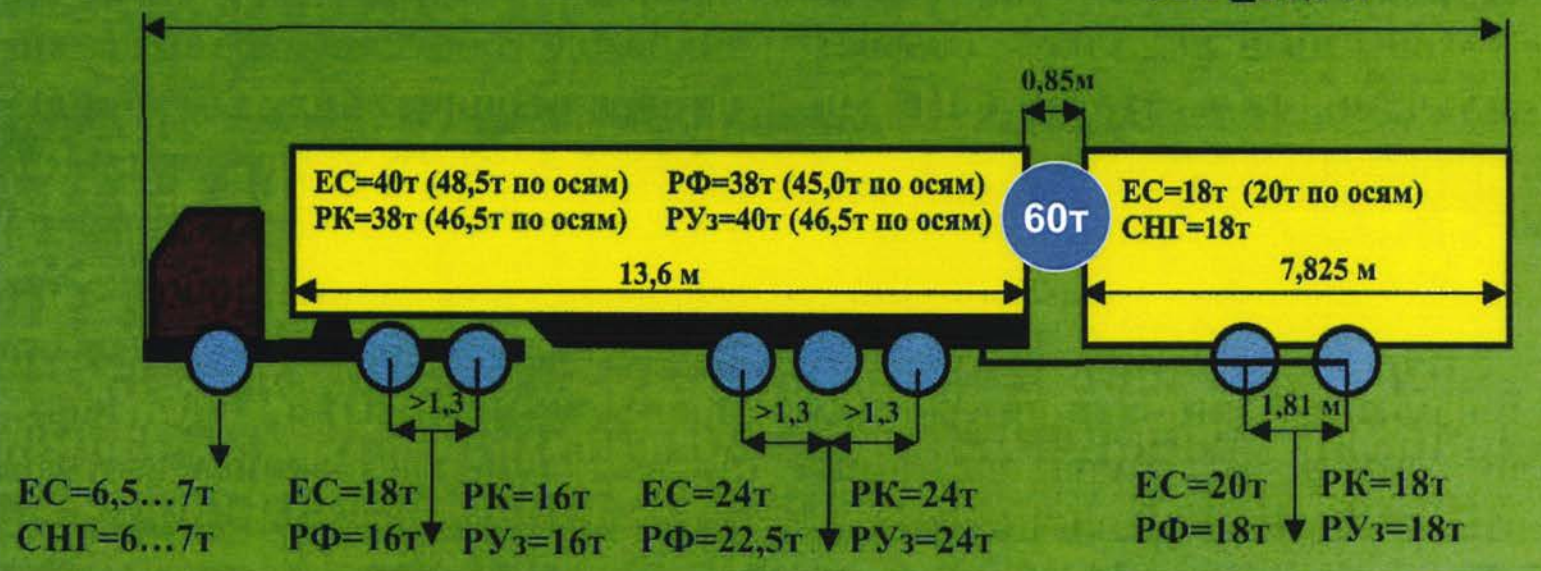
FIN=60т (68,5т по осям)

РФ=56т (63,0т по осям)

РК=56т (64,5т по осям)

РУз=58т (64,5т по осям)

$L_{a.п} \begin{cases} < FIN \leq 25,25 \text{ м} \\ < СНГ \leq 24,0 \text{ м} \end{cases}$



Производители автомобилей занимающиеся перспективными МДБАП: Скания, Вольво, Мерседес, МАН, ДАФ, РЕНО.

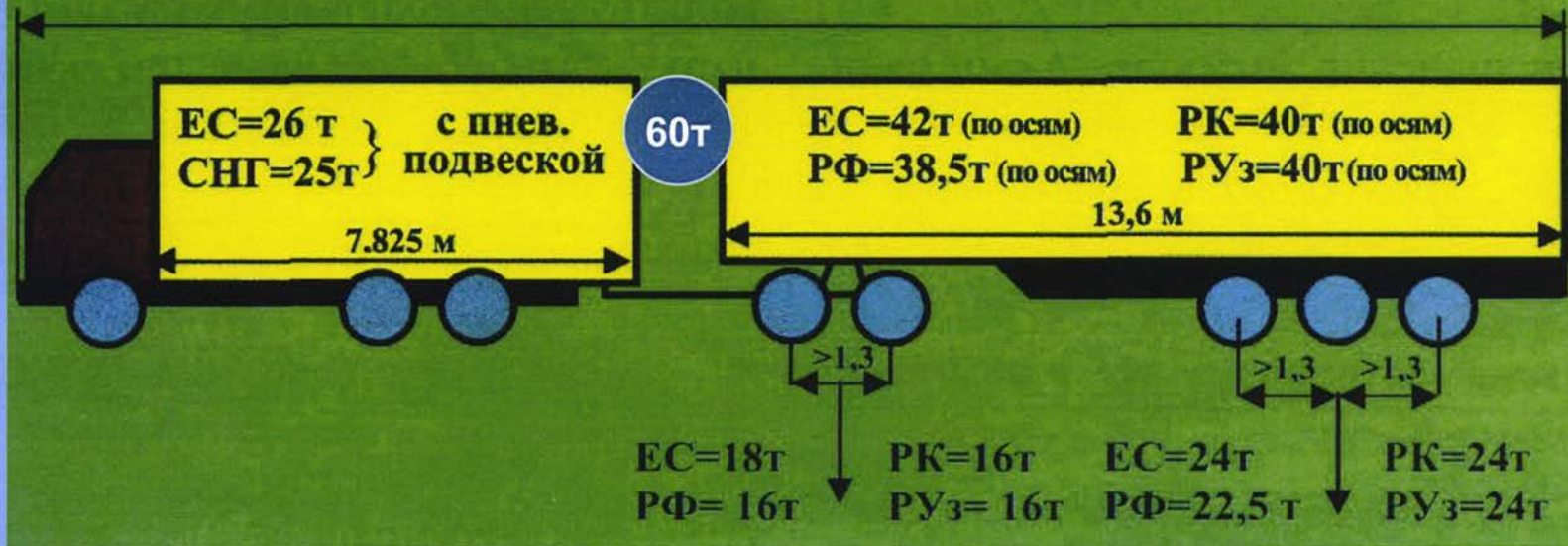
МДБАП для перевозок Европа – Азия

Полная масса автопоезда:

FIN=60 т (68,5 т по осям)
РК=44 т (65 т по осям)

РФ=44 т (63,5 т по осям)
РУЗ=44 т (65 т по осям)

$L_{a.n}$ $\left\{ \begin{array}{l} \text{FIN}=25,25 \text{ м} \\ \text{СНГ}=20,0 \text{ м} \end{array} \right.$



Производители прицепной техники занимающиеся перспективными МДБАП: Кроне, Флиегль, Шмитц, Кёгель, Дик Денби.

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Перспективные автопоезда для перевозок Европа – Азия.

Массовое внедрение в странах ЕС, ЦА и СНГ длинномерных автопоездов связано с тремя основными группами ограничений:

а) Ограничение по геометрическим и весовым параметрам автотранспортных средств.

б) Вторая группа ограничений связана с требованиями безопасности к конструкции рассматриваемых автопоездов.

в) Третья группа ограничений по массовому внедрению в МДБАП будет связана с трудностями приема их на существующих терминалах, логистических центрах.

Ограничения по массовому внедрению автомобильных «паровозов»

I. По весовым и геометрическим параметрам АТС.

- Казахстан – ввел новый СНиП – 13т на ось.
- Узбекистан – пересматривает СНиП – 11,5т на ось.
- Китай полностью гармонизовал СНиП с Директивой 96/53 ЕС, на ведущую ось тягача допускается 11,5т.

Требуется:

- пересмотр Минского «Соглашения о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам стран участников СНГ»;
- разработка развернутого научно-обоснованного стандарта СНГ «АТС. Массы и габаритные параметры» с учетом перспективных МДБАП.

Ограничения по массовому внедрению автомобильных «паровозов»

II. Требования безопасности к конструкции МДБАП.

1. Доработка Приложения 10 Правил 13 ЕЭК ООН по совместимости звеньев СПА.
2. Обеспечение нормативного быстродействия тормозов – использование электронно-пневматического тормозного привода - EBS.
3. Обязательное использование в МДБАП систем динамической стабилизации устойчивости и опрокидывания ESC, RSC (Wabco), ESP, RSP (Knorr-Bremse).
4. Изменение режимов и регламента ТО тягача, п/п, с учетом использования дополнительного прицепа.

Ограничения по массовому внедрению автомобильных «паровозов»

II. Требования безопасности к конструкции МДБАП.

5. В эксплуатации формирование большегрузных длинномерных поездов должно производиться только из подвижного состава (тягачи, прицепы и полуприцепы) приспособленных и имеющих сертификат **«Одобрения типа транспортного средства»** с учетом работы в составе МДБАП.

Ограничения по массовому внедрению автомобильных «паровозов»

III. Трудности приема МДБАП на существующих терминалах.

Массовое внедрение МДБАП потребует:

- расширение или реконструкцию терминалов, логистических центров;
- организации проездных постов для погрузки, выгрузки, мест ожидания МДБАП;
- расширение карманов на автодорогах для отдыха экипажей и осмотра МДБАП.

Актуальность внедрения МДБАП для перевозок Европа – Азия

1. МДБАП полной массой в 60-72т относительно существующих в 40-44т на единицу перевозимого груза на расстояниях от 5 до 9 т.км.
 - повышает производительность перевозок до 20 ÷ 30%.
 - экономить топливо до 20%.
 - уменьшают вредные выбросы до 30%.
2. Два МДБАП заменяют три седельных автопоезда. Современные дизеля 570-680 л.с., обеспечивают МДБАП удельную мощность 9-11 л.с./т.
3. В течении 10-15 лет в ЕС, России, Китае и странах ЦА объем международных перевозок увеличиться ≥ 2 раза.

Актуальность внедрения МДБАП для перевозок Европа – Азия

4. Ведется активное строительство новых, расширение и стыкование существующих Азиатских магистралей с Европейскими E30; E40; E60; E80; E125; E38; E123.
5. Самое ближайшее время образуется не менее 6 современных автомагистралей (коридоров) из Китая, ЦА в Европу.
6. МСАТ активно ведёт лоббирование в ЕС и ЕЭК ООН гармонизации директив ЕС с нормативами Швеции и Финляндии относительно габаритов и предельных масс большегрузных длинномерных автопоездов.

Перспективы большегрузных длинномерных автопоездов

- МДБАП – это автопоезда самого ближайшего будущего, особенно для перевозок Европа – Азия - Европа;



- Технические проблемы для массового внедрения МДБАП практически решены. Нужны дополнения в нормативных документах;
- Требуется скорейшее расширение, реконструкция и строительство Азиатских автомагистралей, стыковка их с Европейскими автобанами.

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Перспективные автопоезда для перевозок Европа – Азия.

- Массовую эксплуатацию представляется целесообразным разрешать только на автомагистралях, имеющих как минимум четыре полосы движения. Обгон длинномерных автопоездов на двухполосной дороге обычного типа другими АТС с выездом на полосу встречного движения очень опасен, а при плотных транспортных потоках – просто невозможен.
- С целью продвижения к широкому внедрению и раскрытию потенциала высокоэффективных МДБАП рекомендуем в ближайшее время МСАТ (IRU) организовать пробные рейсы восьмиосных автопоездов полной массой 60т, длиной 25,25м из Швеции, Финляндии в страны Центральной Азии.



III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Странам ЦА предлагается новый проект стандарта:

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

**Средства автотранспортные
МАССЫ И ГАБАРИТНЫЕ ПАРАМЕТРЫ**

Motor vehicles and their trailers

WEIGHTS AND DIMENSIONS

Гармонизированный с Директивой 96/53 ЕС и
учитывающий внедрение модульных перспективных
большегрузных автопоездов.

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

ПГОСТ «Средства автотранспортные. Массы и габаритные параметры АТС»

Габаритные параметры	Значения, м
Допустимая длина:	
Грузового автомобиля	12
Автобуса	12
Прицепа	12
Седельного автопоезда	20
Автопоезда с 2÷3 осным прицепом	20
Длинномерного автопоезда с 4÷5 осным прицепом, изготовленного на базе полуприцепа	25,25*
Седельно-прицепного автопоезда (тягач+полуприцеп+прицеп)	25,25*
Двух прицепного автопоезда	25,25*
Сочлененного автобуса	18
* Разрешается эксплуатация только по автомагистралям	
Допустимая ширина:	
Всех автотранспортных средств	2,55
Изотермических кузовов автотранспортных средств	2,6
Допустимая высота	4



III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

ПГОСТ «Средства автотранспортные. Массы и габаритные параметры АТС»

Примечания:

1. Седельно-прицепные (СПА), двух прицепные (2ПА) автопоезда, а также длинномерные автопоезда с 4÷5 осным прицепом (ДПА) формируются в эксплуатации из подвижного состава, имеющих документ «Одобрение типа транспортного средства», с указанием в нем разрешения работать в составе СПА, 2ПА или ДПА.
2. Допустимые размеры автотранспортных средств, указанные в таблице 4.1 включают в себя размеры съемных кузовов и тары для грузов, включая контейнеры.
3. Седельный и одноприцепной автопоезда при движении должны обеспечивать возможность поворота в пределах пространства, ограниченного внешним радиусом 12,5 метров и внутренним радиусом – 5,3 метра.
4. Седельно-прицепной автопоезд, длинномерный автопоезда с 4÷5 осным прицепом и автопоезд с двумя прицепами при движении должны обеспечивать возможность поворота в пределах пространства, ограниченного внешним радиусом 15 метров и внутренним – 6 метров.

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

ПГОСТ «Средства автотранспортные. Массы и габаритные параметры АТС»

№	Виды автотранспортных средств	Полная масса АТС, т
3.	<p>Комбинированные транспортные средства:</p> <p>Седельные (сочлененные) автопоезда:</p> <p>двухосный тягач с одноосным полуприцепом</p> <p>двухосный тягач с двухосным полуприцепом, при расстоянии между осями полуприцепа от 1,3 метра до 1,8 метров</p> <p>двухосный тягач с двухосным полуприцепом при расстоянии между осями полуприцепа, превышающем 1,8 метров (в случае если данный автопоезд состоит из спаренных колес и оборудована воздушной или эквивалентной ей подвеской допустимая масса может быть увеличена на 2 тонны)</p> <p>двухосный тягач с трехосным полуприцепом</p> <p>трехосный тягач с двухосным полуприцепом</p> <p>трехосный тягач с трехосным полуприцепом</p>	<p>28</p> <p>36</p> <p>38</p> <p>38 (40)*</p> <p>38 (40)*</p> <p>38 (44)*</p>

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

ПГОСТ «Средства автотранспортные. Массы и габаритные параметры АТС»

№	Виды автотранспортных средств	Полная масса АТС, т
3.	Комбинированные транспортные средства (СПА):	
	Седельно-прицепные автопоезда	
	трехосный тягач с двухосным полуприцепом и двухосным прицепом	56
	трехосный тягач с трехосным полуприцепом и двухосным прицепом	60
	Прицепные автопоезда:	
	двухосный грузовой автомобиль с двухосным прицепом	36
	двухосный грузовой автомобиль с трехосным прицепом	42
	трехосный грузовой автомобиль с двухосным прицепом	42
	трехосный грузовой автомобиль с трехосным прицепом	48
трехосный грузовой автомобиль с четырехосным прицепом	54(56)*	
трехосный грузовой автомобиль с пятиосным прицепом	60	
трехосный грузовой автомобиль с двумя прицепами	60	

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

ПГОСТ «Средства автотранспортные. Массы и габаритные параметры АТС»

4.3 Допустимые осевые массы автотранспортных средств

Допустимые осевые массы автотранспортных средств не должны превышать значений приведенные в таблице 4.3

Таблица 4.3

	Количества осей транспортных средств	Масса, тонн
1	Для одиночной оси:	
	- ведомой с односкатными колесами	7,5
	- ведомой с двухскатными колесами	10
	- ведущей с двухскатными колесами	10 (11,5)*1
	- ведущей с двухскатными колесами городских и пригородных автобусов и троллейбусов	11,5

* - при креплении осей на воздушной или эквивалентной ей подвеске

1 Только при выполнении международных перевозок

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

ПГОСТ «Средства автотранспортные. Массы и габаритные параметры АТС

Примечания:

1. Вес, передающийся на ведущую или ведущие оси автомобиля или комбинированного транспортного средства, не должен быть менее 25% суммарного веса автомобиля или комбинированного автотранспортного средства.
2. При определении масс и габаритных параметров автотранспортных средств учитывают установленные погрешности измерительного оборудования.

При этом погрешность толкуется в пользу перевозчика.

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Международный весовой сертификат транспортного средства.

Одним из пунктов Нового Приложения 8 к «Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 1982г» которое вступило в силу 20 мая 2008г является требование использование международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС).


В связи с важностью данного документа странам ЦА следует уделить должное внимание и тщательно провести подготовку к его реализации.

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Вместе с тем все страны ЦА, кроме Таджикистана присоединились к Международной Конвенции о Согласовании условий проведения контроля грузов на границах и должны будут предпринимать усилия к реализации Приложения 8 к данной Конвенции.

Особенностью реализации «Конвенции о Согласовании» является то, что в течении года страны должны будут приобретать весовые механизмы осуществляющие по основе взвешивание или взвешивание одной группы осей (сдвоенные или строенные оси) АТС. Кроме того, очень важным является правильность установки весов на измерительной площадке, т.е. таким образом, что бы колеса могли без скачков устанавливаться или проезжать весовой механизм. Что бы не было динамической составляющей при измерении осевого(ых) веса(ов) АТС.

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

 ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (ЕЭК ООН)		МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЕСОВОЙ СЕРТИФИКАТ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (МВСТС)		
В соответствии с положениями приложения 8 (Облегчение процедур пересечения границы в ходе международных автомобильных перевозок) к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1987 года Действителен для международной дорожной перевозки грузов		В соответствии с положениями приложения 8 (Облегчение процедур пересечения границы в ходе международных автомобильных перевозок) к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1987 года Действителен для международной дорожной перевозки грузов		
Является транспортным оператором (транспортными операторами)/водителем (водителами) грузового автотранспортного средства /ДО взвешивания транспортного средства:				
1. Транспортный оператор/компания (наименование и адрес, включая страну)		Тел. № Факс № Электронная почта:		
2. Договор перевозки № ¹		Книжка МДП № (если это применимо) ²		
3. Сведения о грузовом автотранспортном средстве				
3.1 Регистрационный номер	Автотрассового тягача/грузового автомобиля	Полуприцеп/прицеп		
3.2 Система подвески	Автотрассового тягача/грузового автомобиля воздушная механическая иная	Полуприцеп/прицеп воздушная механическая иная		
4. Уполномоченная станция взвешивания (наименование и адрес, включая страну)				
4.1 Класс точности оборудования для взвешивания ⁴		5. Взвешивание транспортного средства № ⁵		
Класс II Класс III и/или <0,5 1 2		6. Дата выдачи (день, месяц, год)		
4.2 Дата последней калибровки				
7. Взвешивание грузовых автотранспортных средств (к настоящему сертификату должна быть приложена оригинальная официальная запись станции взвешивания)				
7.1 Тип грузового автотранспортного средства ⁶				
7.2 Измерение веса на ось, в кг				
	Ведущая	Неведущая	Одиночная	Сдвоенная
Первая ось				
Вторая ось				
Третья ось				
Четвертая ось				
Пятая ось				
Шестая ось ⁴				
7.3 Измерение полного веса транспортного средства, в кг	Автотрассовый тягач/грузовой автомобиль	Полуприцеп/прицеп	Полный вес транспортного средства	
8. Особые характеристики веса			8.3. Кол-во запасных шин	
8.1 Наполнение топливного бака, подсоединенного (топливных баков, подсоединенных) к двигателю, до:			8.4. Число человек на транспортном средстве во время взвешивания	
			¼ ½ ¾ 1/1	
8.2 Наполнение дополнительного топливного бака (дополнительных топливных баков) (включая топливо в баках для устройств охлаждения) до:			8.5. Подъемная ось Да Нет	
			¼ ½ ¾ 1/1	
Заявляю, что вышеуказанные взвешивания были надлежащим образом проведены нижеподписавшимся на уполномоченной станции взвешивания				Печать
Фамилия оператора станции взвешивания			Подпись	

¹ Например: накладная КДПГ №.
² В соответствии с Конвенцией МДП 1975 года.
³ См. примечания на стр. 2.
⁴ В соответствии с рекомендацией МОЗМ R 76 и/или рекомендацией R 134.
⁵ Код типа транспортного средства по прилагаемому схематическому рисунку, например А₂ или А₂Б.
⁶ Если число осей больше шести, указать это в графе "Примечания" на стр. 2.

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Заполняется транспортным оператором (транспортными операторами)/водителем (водителями) грузового автотранспортного средства после взвешивания транспортного средства		
Заявляю, что:		
а) вышеуказанные взвешивания были произведены вышеупомянутой станцией взвешивания,		
б) пункты 1-8 заполнены надлежащим образом и		
с) после взвешивания, произведенного на вышеупомянутой станции взвешивания на грузовое автотранспортное средство не было помещено никакого дополнительного груза.		
Дата	Наименование транспортного оператора (транспортных операторов)/фамилия водителя/водителей грузового автотранспортного средства	Подпись (подписи)
Замечания (если имеются)		
Примечания		
Кодовый номер взвешивания транспортного средства состоит из трех элементов данных, соединенных дефисами:		
1) Код страны (в соответствии с Конвенцией ООН о дорожном движении 1968 года).		
2) Двухзначный код, позволяющий идентифицировать национальную станцию взвешивания.		
3) Пятизначный код (как минимум), позволяющий идентифицировать индивидуальное взвешивание.		
Примеры: GR-01-23456 или RO-14-000510.		
Этот серийный номер должен соответствовать номеру, указанному в журналах станции взвешивания.		

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Международный весовой сертификат транспортного средства.

Не дожидаясь вступления в силу нового Приложения 8 к «Конвенции о Согласовании» страны СНГ заключили соглашение «Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств-участников Содружества Независимых Государств» (16 апреля 2004 года, г. Чолпан-Ата).

подписали: Республика Армения, Республика Беларусь, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Украина

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Процедура выдачи и использования МСВТС

- а) Сертификат, надлежащим образом заполненный 1) сотрудником уполномоченной станции взвешивания и 2) транспортными операторами/водителями грузовых автомобилей, принимается и признается в качестве документа, содержащего достоверные сведения о взвешиваниях, произведенных уполномоченными органами Сторон.
- б) Применение сертификата на территориях Сторон не зависит от государства его выдачи, а также регистрации транспортного средства, осуществляющего международную грузовую перевозку TIR или по иной процедуре, исключающей несанкционированный доступ в грузовой отсек транспортного средства.
- с) Компетентные органы признают информацию, содержащуюся в сертификате, в качестве достоверной и не осуществляют дополнительных взвешиваний.

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

С целью реализации Чолпонатинского Соглашения 2004 в странах ЦА в первую очередь началась закупка весового оборудования, которое должно соответствовать 0,5;1,0; 2,0 классам точности.

В настоящий момент реализация Чолпонатинского Соглашения 2004 в странах ЦА находится на следующей стадии:

- Казахстан;
- Кыргызстан;
- Таджикистан;
- Узбекистан.



III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

	KZ	026012	A
	Код страны	Номер сертификата	

	МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ВЗВЕШИВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (МСВТС)		
Заполняется транспортным оператором / водителем транспортного средства до взвешивания транспортного средства			
1. Транспортный оператор (наименование и адрес организации, включая страну)	УЗБЕКИСТАН ТАШКЕНТ, ИБ-И СУТТИНС-4 ДОМ № 289	Тел. №	8-99894-58-80-41
2. Договор перевозки №		Факс №	
3. Сведения о грузовом транспортном средстве		Электронная почта	
3.1. Регистрационный номер	Тягач / грузового автомобиля МАН HY4037	CARNET TIR № (если применимо)	KZ 15373741
3.2. Система подвески	Полуприцепа / прицепа HE 945		
Тягач / грузового автомобиля <input checked="" type="checkbox"/> воздушная <input type="checkbox"/> механическая <input type="checkbox"/> иная		Полуприцепа / прицепа <input checked="" type="checkbox"/> воздушная <input type="checkbox"/> механическая <input type="checkbox"/> иная	
Заполняется сотрудником уполномоченной станции взвешивания			
4. Уполномоченная станция взвешивания (код, наименование и адрес, включая страну)	KZ-0A-12 ПЕК-ЗАРЧУНЬО КАРААНДА ИРРАКМ 2/3 ЕКАТЕРИНБУРГ-АНАВЫ	5. Взвешивание транспортного средства № ¹	
4.1. Класс точности оборудования для взвешивания ⁴	<input type="checkbox"/> Класс III или выше или <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	6. Дата выдачи (день, месяц, год)	23.06.07г.
7. Взвешивание грузовых транспортных средств (к настоящему сертификату должна быть приложена оригинальная официальная запись станции взвешивания)			
7.1. Тип грузового транспортного средства ^{**}			
7.2. Измерение нагрузки на ось, в кг			
	Ведущая	Не ведущая	Одичная
Первая ось		+	3040
Вторая ось	+		4680
Третья ось			19120
Четвертая ось			
Пятая ось			
Шестая ось ⁷			
7.3. Измерение полного веса транспортного средства (в кг)	Тягач / грузовой автомобиль (кг)	Прицеп / полуприцеп (кг)	Полный вес транспортного средства (кг)
	16720	19120	35840
8. Особые весовые характеристики			
8.1. Наполнение топливных баков, подсоединенных к двигателю, до:		8.3. Количество запасных шин (штук)	
<input type="checkbox"/> 1/4 <input type="checkbox"/> 1/2 <input checked="" type="checkbox"/> 3/4 <input type="checkbox"/> 1		2	
8.2. Наполнение дополнительных топливных баков, до: <input type="checkbox"/> 1/4 <input checked="" type="checkbox"/> 1/2 <input type="checkbox"/> 3/4 <input type="checkbox"/> 1		8.4. Число человек на транспортном средстве во время взвешивания	
(включая топливо для устройства охлаждения)		1	
Настоящим заявляю, что вышеуказанные взвешивания были произведены нижеподписавшимся на уполномоченной станции взвешивания и являются точными		8.5. Наличие подъемной оси <input type="checkbox"/> да <input checked="" type="checkbox"/> нет	
Фамилия и личный код сотрудника станции взвешивания		Подпись	
Черников ВВ-гл. спец. ОКТИ АЭИ			
Печать			

¹ например: Накладная CMR №

² в соответствии с Конвенцией TIR 1975 года

³ см. Примечание на стр. 2

⁴ в соответствии с Рекомендацией МОЗМ

⁵ в соответствии с Международными соглашениями, указывающими на разрешенные габариты установленные для национальных и международных перевозок, а также максимально разрешенные значения веса для международных перевозок

⁶ код типа транспортного средства по схематическим рисункам, например А₁ или А₂

⁷ если число осей больше шести, указать это в параграфе "Примечания" на стр. 2



III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

9. Заполняется транспортным оператором / водителем транспортного средства после взвешивания транспортного средства

Я заявляю, что:

(а) Измерения веса транспортного средства были проведены вышеуказанной станцией взвешивания
 (в) Информация в графах 1 - 8 внесена без ошибок
 (с) После взвешивания на упомянутой станции взвешивания на грузовое транспортное средство не было помещено никакого дополнительного груза

Дата <i>23.06.07</i>	Фамилия водителя / водителей грузового транспортного средства <i>БАБАЕВ В.С.</i>	Подпись <i>[подпись]</i>
Замечания (если имеются)		

10. Заполняется сотрудником станции взвешивания при **исключительном (контрольном) случае взвешивания (3,7,8)**^{*}

Станция взвешивания _____
(код, наименование и адрес, включая страну)

Дата	Фамилия сотрудника станции взвешивания	Подпись печать
Причина и результат исключительного (контрольного взвешивания)		

Кодовый номер взвешивания транспортного средства состоит из трех элементов данных, соединенных дефисами

(1) Код страны (в соответствии с Конвенцией ООН о дорожном движении 1968 года)

Армения	ARM	Молдова	MD
Азербайджан	AZ	Россия	RUS
Беларусь	BY	Таджикистан	TJ
Грузия	GE	Туркменистан	TM
Казахстан	KZ	Узбекистан	UZ
Киргизия	KS	Украина	UA

(2) Двузначный код, позволяющий идентифицировать национальную станцию взвешивания
 (3) Пятизначный код (как минимум), позволяющий идентифицировать индивидуальное взвешивание
 Например: MD - 01 - 23456 или RUS - 14 - 000510

Этот серийный номер должен соответствовать номеру, указанному в журналах на станции взвешивания

При предъявлении настоящего сертификата, повторное взвешивание транспортного средства на погранпереходах стран СНГ **не проводится**

^{*} Данная графа используется компетентными органами сторон для оценки деятельности станций взвешивания, а также действий транспортного оператора совершившего нарушение



III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ВЗВЕШИВАНИЯ
ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (МСТС)**

RUS No 0000000
Код страны Номер сертификата

Заполняется водителем до взвешивания транспортного средства

1. Сведения о перевозчике (транспортном операторе)
(наименование транспортного оператора, полный адрес, включая страну)

2. Номер договора перевозки "СМК" _____

3. Сведения о грузовой транспортной единице:
 3.1. Регистрационный номер _____ Типа/автомобиль: _____
 3.2. Система подвески*
 Тягач/автомобиль Полуприцеп Прицеп
 пневматическая механическая иная пневматическая механическая иная пневматическая механическая иная

Заполняется сотрудником уполномоченной станции взвешивания

4. Сведения об уполномоченной станции взвешивания
(наименование и адрес, включая страну)

4.1. Сведения о классе точности оборудования для взвешивания*
 класс III или выше и выше 0,5 1 2

5. Данные о регистрации взвешивания

Код страны	Порядковый номер
RUS	№ взвешивания по журналу

6. Дата выдачи сертификата (день, месяц, год) _____ 200... г.

7. Результаты взвешивания ***

7.1. Тип грузовой транспортной единицы **** _____

7.2. Измеренные веса на ось

Номер оси	1	2	3	4	5	6
Тип колес (двухосевные – О, двухосевные – Д)						
Осевая нагрузка, кг						
Межосевое расстояние, м						
Номер ведущей оси						

7.3. Измеренный полный вес
 Тягач/грузовой автомобиль _____ Полуприцеп/прицеп _____ Полный вес транспортного средства _____

8. Особые весовые характеристики

8.1. Степень заполнения топливными баками, присоединенными к двигателю до*:
 1/4 1/2 3/4 1/1

8.2. Степень заполнения топливными баками, выходящими за устройство охладителя до*:
 1/4 1/2 3/4 1/1

8.3. Число запасных шин _____

8.4. Число людей в транспортном средстве во время взвешивания _____

8.5. Наличие лидерной оси* да нет

Настоящим удостоверяю, что вышеуказанные взвешивания были проведены нижеподписавшимся на уполномоченной станции взвешивания и являются точными

(подпись и печать под контролем уполномоченной станции взвешивания)

М.П.

Заполняется водителем после взвешивания транспортного средства

9. Подтверждение правильности заполнения граф 1-8
Я заявляю, что:
 ✓ измерения веса транспортного средства были проведены вышеуказанной станцией взвешивания;
 ✓ информация в графах 1-8 была внесена без ошибок;
 ✓ после взвешивания на вышеупомянутой станции взвешивания на грузовой транспортное средство не было помещено никакого дополнительного груза.
 Замерзшая (если имеются) _____

(подпись)

Заполняется сотрудником уполномоченной станции взвешивания при исключительном (контрольном) случае

10. Реквизиты станции, дата, Ф. И. О. и подпись сотрудника, проводившего контрольное взвешивание, и результат контрольного взвешивания
 Станция взвешивания _____
(наименование, адрес, включая страну)

(подпись) М.П.

Примечание к результату исключительного (контрольного) взвешивания _____

* Класс точности класса III. ** Указываются международные коды уполномоченной станции взвешивания. *** Подписывает организатор/оператор/водитель транспортного средства. **** Буквенно-цифровой код транспортного средства в Службе таможенного контроля таможенного поста.

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Сравнивая Приложение 8 к «Конвенции о Согласовании» и Чолпонатинское Соглашение 2004г обнаруживаются некоторые разногласия:

1. Чолпонатинском Соглашении 2004г введена процедура контрольного взвешивания, которая применяется в случаях описанных выше в п.3.5.3.

— Несоответствие весовых характеристик, указанных в сертификате и путевой документации (CMR, CARNET TIR).

Это ошибочная предпосылка, так как в МСВТС указывается вес по осям и полной вес всего автотранспортного средства, а в CMR и CARNET TIR вес брутто только перевозимого груза, т.е. определяется несоответствие несравнимых параметров весов, в первом случае это вес брутто АТС, во втором случае это вес брутто груза.

2. В остальных трех приведенных случаях, если имеется определенное несоответствие, АТС перевзвешивается и необходимо выписать новый МСВТС. Проблемы в этом нет. И это будет правильно. Так как это происходит уже в другой стране.

III. НОРМАТИВЫ ПО ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫМ МАССАМ, ОСЕВЫМ НАГРУЗКАМ И ГАБАРИТАМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Международный весовой сертификат транспортного средства.

Предлагается Бланк Международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС) ввести вместо бланка МСВТС предусмотренного Чолпонатинским Соглашением 2004г, а также опустить пункт 5 в самом соглашении, а в Приложении откорректировать текст раздела «Процедура выдачи и использования сертификата».



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

Индустрия грузового экспедирования



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

Индустрия грузового экспедирования

1 Роль грузовых экспедиторов

Грузовые экспедиторы потенциально играют важную роль в стимулировании и расширении сферы международной/транзитной/межрегиональной торговли, способствуя интеграции Среднеазиатского региона в мировую экономику путем:

- содействия балансу между спросом и предложением на транспортные услуги, действуя от имени грузоотправителей и операторов;
- содействия эффекту от масштаба предпринимаемой деятельности в пользу грузоотправителей, тем самым, получая менее затратные ставки по перевозке грузов и увеличение грузовых объемов;
- разрешения проблем порожних контейнеров (вследствие дисбалансированных грузовых потоков) посредством локализации необходимых грузовых объемов;
- выступая в качестве основного агента грузоотправителя, используя единый модуль транспортировки; но более важно, при множестве модулей транспорта, в рамках единого грузового документа;
- взаимодействия с таможенными органами для осуществления всех процедур таможенной очистки, действуя от имени грузоотправителей;
- содействия консолидации (группирования) грузов малых партий (загрузка на менее чем один контейнер/вагон (LCL)).

Расширенная роль

Экспедиторы грузов могут также расширить рамки своего функционального ряда посредством предоставления услуг транспортировки грузов самостоятельно: путем выполнения функций логистических компаний (например, предоставление добавочных и гарантийных видов услуг: складирование грузов, контроль над хранящимися грузами), управления логистическими центрами и т.д.; и/или посредством выполнения функций мультимодального транспортного оператора (МТО).

Принципал и его агент

С точки зрения правовой ответственности, разделение обычно проводится между грузовым экспедитором, действующим в качестве агента грузоотправителя (или таможенного агента), и предоставлением услуг им же в качестве принципала. В предыдущем случае грузовой экспедитор несет ответственность только за работу своего штатного персонала, где – как принципал – он еще ответственен и за деятельность субподрядчиков или агентов, с кем он заключил контракты на оказание транспортных услуг.

Коллективная ответственность

Грузоотправитель изначально заинтересован в конечном результате – своевременной, надежной и безопасной доставке в пункт назначения по приемлемым ценам – при этом, исключая использование промежуточных транспортных модулей. Грузовые экспедиторы могут улучшить качество выполняемой работы, повысить ее производительность путем наиболее эффективного использования различных способов транспортировки в соответствии с общими требованиями своих клиентов.

Таким образом, текущая тенденция в мире такова, что грузовой транспорт должен установить однородность сервисного обслуживания, где в каждой смене модулей будет наблюдаться минимум технического, административного и коммерческого влияния на общий ход выполнения задачи. Все это расширяется до введения в логистику 3-ей стороны (3PL), которая предоставит заказчику доп.услуги: контроль над хранящимися грузами, складирование грузов и др.

Взаимное сотрудничество

По причине своего географического положения и внутриконтинентального статуса каждая из республик Центральной Азии зависима от масштабов расширения торговых отношений и производительности транспортной сферы в соседствующих странах. Поэтому региональное сотрудничество - это неотъемлемый элемент как в работе грузовых экспедиторов, как и других участников торговой и транспортной индустрии.

2 Текущая ситуация в странах Центральной Азии

К настоящему моменту времени работа систем грузового транспорта, означающая по существу контейнеризацию, однородность и мультимодальные транспортные услуги, замедлена в ЦА. Помимо вышеперечисленного, это сопровождается:

- незрелостью индустрии грузового экспедирования;
- значительным количеством проблем трансграничных переходов;
- неразвитой мультимодальной транспортной инфраструктурой, недостаточным уровнем тех.оснащения и организации – особенно нехваткой соответствующего оборудования для обработки ИСО-контейнеров на территории вне ограниченного количества крупных грузообработывающих терминалов;
- высоким тарифным ценообразованием на услуги железнодорожной контейнерной перевозки;
- неразвитым уровнем услуг LCL-транспорта;
- отсутствием логистических центров;
- несбалансированными дорожными потоками – особенно, вследствие ограниченного спроса на регулярную двухходовую перевозку полностью груженых контейнеров;
- отсутствием адекватной системы страхования ответственности для грузового экспедитора и страхования грузов для грузоотправителя;
- относительно высокой долей составляющей транспортных услуг, вследствие восприятия их стоимостной нагрузки как низкой, обладающих большей степенью надежности/гибкости, по сравнению с услугами профессиональных перевозчиков – что считается типичной ситуацией в странах с низким уровнем модернизации рынков транспорта и логистики.

В определенной степени данные вопросы и проблемы взаимосвязаны между собой. Добавочная стоимость грузового экспедирования увеличивается особенно тогда, когда имеют место случаи LCL-услуг, мультимодальной транспортировки и дисбаланса грузовых потоков.

Неблагоприятная среда

Международные провайдеры услуг грузового экспедирования и логистики к настоящему моменту времени имеют тенденцию обходить стороной упоминание Центрально-азиатского региона. В дополнение к вышеупомянутым факторам, в регионе наблюдается ограниченный рынок, неблагоприятная нормативно-правовая среда и коррупционные практики. В инфраструктуру логистики вложено мало инвестиционных средств, а передача ноу-хау касательно логистических услуг недостаточна, хотя эти факторы играют особую роль для стран, не имеющих выхода к морю. Отечественные логистические компании в большинстве своем небольшие, нуждаются в техническом оснащении, оборудовании и экспертной базе, необходимые для того, чтобы оказывать качественные услуги в данной сфере. Ненадежность услуг логистики в регионе была отмечена и со стороны международных торговых компаний, мнение которых приведено в обзоре АБР в 2004-2005гг.

Консолидация/Группирование

Предложение мультимодальных транспортных операций ограничено, стоимость международных транспортных услуг для малых партий грузов относительно высока по причине, главным образом, недостаточного уровня развития рынка услуг в сферах грузового экспедирования и логистики, а также сопутствующей инфраструктуры. Международные услуги железнодорожного транспорта для малых партий грузов либо недоступны, либо их стоимость слишком завышена и сопровождается необходимостью долгосрочных оформлений и транзитных промежуток. Плановые услуги консолидации грузов имеют непредсказуемый характер и дорогостоящи. Это является основополагающим препятствием для развития предприятий малого и среднего бизнеса, которые считаются фактором движущей силы в процессе создания дополнительных рабочих мест, расширения экспорта и экономического роста во многих странах. До настоящего момента времени в регионе стран Центральной Азии не существует ни одного логистического центра, который бы мог консолидировать грузы для международного рынка в достаточных объемах и распределять их соответственно наиболее эффективным для этого способам перевозки.

Медленный уровень контейнеризации

В контейнерах обычно осуществляются трансграничная или транзитная перевозка грузов на дальние расстояния относительно высокой ценности. Они подлежат более высокой тарификации, отождествленные с попыткой осуществления локального перекрестного субсидирования. Более того, платеж должен охватить затраты по транспортировке порожнего контейнера. Коммерческие практики и факт того, что львиную долю экспортно-ориентированной продукции в регионе составляют товары народного потребления, также являются препятствием к получению преимуществ от контейнеризации, как для автодорожного, так и для железнодорожного транспорта. Интермодальные контейнерные операции (например, трейлеры по железной дороге) не существуют.

Перевозка порожних контейнеров

Одной из самых больших трудностей, с которой столкнулись операторы грузовых автодорожных и железнодорожных транспортных средств Центральной Азии – это проблема локализации обратной загрузки. Операторы грузовых автомобильных средств

могут доставить груз в Турцию, Иран или в Европу. Затем они либо долго простаивают в ожидании обратной загрузки, либо возвращаются порожними в домашние базы. Ставки простоя в других странах не оправдывают ожидание загрузки. Иногда операторы возвращаются порожними, так как в таких случаях трансграничный переход представляется более облегченным. Данные факторы увеличивают стоимость операций по транспортировке грузов в значительной степени. То же самое применяется в равном отношении к иностранным перевозчикам, приезжающих в регион. Таким образом, испытывая вышеописанные трудности с высокой стоимостью и недостаточной степенью надежности услуг международной перевозки, в целях смягчения данных диспропорций грузовых потоков, для грузовых экспедиторов сформировался обширный фронт работы.

Логистические центры

Консенсус состоит в том, что республики Центральной Азии нуждаются в ускорении развития современной транспортной логистики; и в том, что расположение логистических центров должно планироваться вдоль международных коридоров – они все еще нецелесообразны с охватом только лишь внутренних потребностей. Развитие коммуникативной сети логистических центров (или сухих портов) в виде элемента сбора, погрузки и распределения грузов, включающих в свой рабочий спектр услуги таможенной очистки, воспринимается как содействие движущей силы для мультимодального транспорта. Мультимодальные терминалы усиливают возможности грузовой консолидации и распределения – особенно для малых партий грузов (рынок на сегодняшний день обслуживается неадекватно, как отмечено выше). Хотя существуют различные институциональные модели, зачастую получается так, что свою уместность доказывают некоторые формы инициатив ЧГП. Нет причины, в принципе, считать такие центры неприемлемыми с точки зрения инициативы частного сектора, так как в Алматы существует прецедент существования нескольких частных грузовых терминалов⁽¹⁾, наделенных функциями таможенной очистки, складированием грузов, контейнерных дворов и интермодальных мощностей.

Ответственность за экспедирование грузов и страхование

Будущий успех сектора грузового экспедирования – как «мотора», управляющего развитием мультимодальных перевозок в регионе – будет решающим образом зависеть от эффективности страхования ответственности грузовых экспедиторов и страхования груза заказчиков с реальным возмещением в случае его потери, повреждения и задержки. Все то, что происходило в регионе в отношении возмещения ущерба, в целом, не выглядит воодушевляющим. Страхование дорогостояще, поскольку различные риски, общепринятые в странах СНГ, установили высокие ставки премиальных вознаграждений; а страхование ответственности грузовых экспедиторов не являлось обязательным. Страхование и перестрахование возможны через иностранные рынки во всех странах, но рынок страхования сам по себе еще не вызывает энтузиазма по причине проблем в правовом поле относительно возмещения ущерба за счет грузовых экспедиторов и операторов транспортных средств – несмотря на тот факт, что во многих странах

¹ Примечание: однако, некоторые терминалы в Казахстане принадлежали прежде государственному сектору; тогда как другие с самого начала поддерживались государством в виде предоставления льготных кредитов, земельных участков и/или коммуникационных услуг и др.

ответственность по теории не ограничена. На практике возмещения случаются редко. Очевидно, что данные вопросы, такие как надежность судебных процедур и др., являются первостепенными. В Западной Европе готовность или способность некоторых экспедиторов предложить обширный спектр услуг, выступая в качестве принципала, является фактом.

Использование накладной ФИАТА «FIATA FBL» (мультимодальная транспортная накладная) случается редко.

3 Новейшие разработки

Сектор грузового экспедирования

Сегодня в регионе функционируют большое количество грузовых экспедиторов – особенно в Казахстане и Узбекистане. Многие из них первоначально сконцентрированы на железнодорожном транспорте, т.к. 80% международной торговли в Казахстане осуществляется по железной дороге (и некоторые грузовые экспедиторы пришли в профессию, изначально будучи экспертами-железнодорожниками). Грузовые экспедиторы работают и в других модулях, но относительно немногие в сфере автодорожных перевозок на дальние расстояния, хотя они реально способствуют облегчению проблемы перевозок порожних контейнеров.

Некоторые экспедиторы доросли до крупных компаний, обладают или арендуют транспортные операционные активы, и предоставляют логистические услуги (включая электронный учет грузов). Почти все международные соединения с другими экспедиторскими компаниями проходят через дочерние компании ФИАТА или международные экспедиторские организации. На текущий момент времени существуют национальная ассоциация грузовых экспедиторов, представляющая интересы экспедиторов всех стран.

Проблема по доступу к данным

Экспедиторы оказывают динамически развивающееся влияние на железнодорожных операторов и таможенные органы, но все же переживают серьезные финансовые затруднения и проблемы логистического характера с данными агентствами. Доступ к данным также является большой проблемой – существует небольшой обмен, или гармонизация баз данных, между управлениями железных дорог, таможенным комитетом и экспедиторами, все это ведет к эксплуатационной неэффективности.

Вхождение на рынок/количественное лицензирование

Ограничения по вхождению на рынок грузового экспедирования (количественное лицензирование) не очень сильны – свободный доступ и конкуренция на рынке являются неотъемлемыми условиями для энергично развивающейся индустрии. Обычные коммерческие меры безопасности и обязательства, в целом, считаются достаточными. Некоторые экспедиторские компании обладают сертификатом ИСО 9012, хотя процедура получения его очень дорогостоящая. Несмотря на то, что получение данного сертификата следует, вероятно, оставить необязательным условием, наличие его необходимо поощрять как индикатор для перспективных заказчиков, свидетельствующий о том, что экспедитор твердо придерживается определенных стандартов в бизнесе.

Наилучшие международные практики и тренинг

В рамках проекта «Учебные курсы для грузовых экспедиторов» (EUROPEAID/120540/C/SV/MULTI) были организованы расширенные тренинговые программы для грузовых экспедиторов, и их следует по мере возможности продолжать. В дополнение, проект выпустил Руководство по наилучшим практикам для пользования в ассоциациях грузовых экспедиторов. Оно было представлено в финальном отчете о ходе осуществления проекта в конце 2007г.

Определение услуг грузового экспедирования и ответственность

В начале был представлен проект модели национального закона по деятельности грузового экспедитора, далее Рабочая группа должна оказать содействие его окончательному принятию. Он содержит дефиниции по аспектам сферы обслуживания в сфере грузового экспедирования, включая подготовку документов по перевозке и таможенной очистке. Страхование не обязательно на этом этапе. Ответственность экспедитора, и вследствие ее ограничение, по отношению к утере, повреждению или задержкам доставки грузов определены с соотнесением к его роли в качестве агента или принципала. Многие экспедиторы действуют в бывшей ипостаси только тогда, когда они не несут ответственность перед заказчиком по некоторым видам деятельности третьей стороны: операторов складских помещений, перевозчиков, портов, др. – а лишь в ситуациях, где задействованы их сотрудники. В сравнение, грузовые экспедиторы, действуя в качестве принципала, также решительно принимают ответственность перед заказчиком за деятельность всех своих агентов или субподрядчиков, с которыми они заключили контракты, а также любую ответственность, явившуюся результатом использования своих собственных производственных мощностей, единиц транспорта и т.д.

Мультимодальный транспорт

Консенсус заключается в том, что незамедлительное принятие положений Правил - FIATA FBL/UNCTAD ICC и сопутствующих форм (как в Западной Европе), как базиса для мультимодального транспорта в регионе, все еще преждевременно - ответственность мультимодального транспорта, по общему признанию, является комплексным аспектом, и многие операторы еще не готовы принять ответственность (необходимы гарантии банков и др. документы). Фактически, данная система была только недавно принята в России. Как промежуточный этап, по этой причине, был подготовлен проект **Соглашения МПК ТРАСЕКА по развитию мультимодального транспорта** в целях дальнейшей проработки согласованных законодательных рамок. Он определяет роль мультимодального транспортного оператора (МТО), который, как предполагается, несет ответственность за осуществление мультимодальных операций в рамках единого контракта, а также за вопросы в формате единого мультимодальной транспортной накладной соответственно. Данная накладная должна быть признаваема правительственными органами по всему региону. Опять же, страхование – это дополнительная альтернатива в соглашении на данном этапе. Ответственность МТО со ссылкой на возмещение потери, повреждения и задержки доставки грузов будет схожа с той, которую несет экспедитор, действующий в качестве принципала (см. выше). Как сказано ранее, МТО может выступать как в качестве грузового экспедитора, так и перевозчика.

Рабочей группе следует оказать содействие процессу согласования и необходимой гармонизации законодательства в отношении данного документа на региональном уровне - это мера видится наиболее важным этапом по направлению к принятию стандарта мультимодальных форм ФИАТА в регионе.

Страхование

Гармонизация вопросов обеспечения и надежности услуг страхования рассматривается как жизненно важное условие для развития торговли и экономики в целом в регионе – т.е. страхование ответственности экспедиторов и страхование грузов заказчиков. Сейчас существует качественно разработанные системы страхования и банковских услуг в Казахстане – имеются механизмы для работы и с индивидуальными случаями (поездками), и со страхованием на год, но страхование не является обязательным. Услуги страхования в других странах ЦА менее развиты и опять таки необязательны. Премияльные вознаграждения многих экспедиторских компаний считаются слишком дорогостоящими.

Более детальное исследование по услугам страхования в регионе запланировано в контексте данного проекта (на основе вкладов в работу со стороны международных и региональных экспертов); всестороннее тех.содействие, финансируемое из бюджета ЕК, будет оказано в ближайшем будущем в целях осуществления исследования данного аспекта и представления его в качестве рекомендации дальнейшего практического плана действий. Учреждение регионального фонда страхования с элементом перестрахования и в некоторой степени системой «грин кард» в целях взаимного признания страхования ответственности 3-тней стороны представляет собой возможность, которую стоит изучать. Данная инициатива предоставит возможность экономии от масштаба и позволит установить более низкие ставки премий страхования.

Центральным фокусом внимания в регионе касательно подобной фондовой схеме могла бы стать региональная ассоциация грузовых экспедиторов, тесно связанная с национальными ассоциациями грузовых экспедиторов – см.ниже.

Логистические центры

Эксперт по аспектам логистики данного проекта осуществил анализ, целью которого являлась предварительная оценка существующих центров грузообработки в регионе и их потребностей – см. отдельный отчет. За ним последует проект, финансируемый ЕК, который помимо всего остального предоставит детальное ТЭО с аналитическим обзором по жизнеспособности идеи создания региональной сети логистических хабов.

Как отмечено выше, уже существуют несколько впечатляющих грузовых терминалов/логистических центров, действующих в Казахстане. Некоторые находятся на этапе большей степени развития, некоторые – на этапе строительства или согласования различных планируемых мест расположения объектов. Эти центры включают в себя некоторые или все виды деятельности, перечисленные ниже:

- интермодальный трансферт (железная дорога/автомобильная дорога);
- хранение и складирование грузов;
- эксплуатация грузового транспорта (собственного или арендованного);
- экспедирование грузов;

- консолидация грузов (в ограниченной степени, так как некоторые терминалы обслуживают только крупные компании);
- таможенная очистка;
- обработка сыпучих и/или замороженных грузов, легкового транспорта.

Некоторые терминалы, главным образом, работают с автодорожным грузовым транспортом, к примеру, по перевозке товаров из Китая, тогда как другие сконцентрированы на железнодорожном транспорте. В большинстве случаев импорт осуществляется в преобладающем противовесе к экспорту в дополнение с возвратом порожних контейнеров по железной дороге – частный случай (дорого для отправителя). По первому впечатлению консультанта, по крайней мере, судя по Алматы, существующие центры не функционируют на полную мощность – фактически, некоторые операторы заявляют в своих отчетах о финансовых проблемах в текущем экономическом климате – а относительно некоторых дополнительных запланированных мощностей, существует опасность сверхпредложения (хотя всегда следует помнить о преимуществах конкуренции).

На самом деле, есть наглядные доказательства тому, что инвестиции, вложенные в создание терминалов, были осуществлены без должной оценки рынка. Однако, ситуация, похоже, отличается в зависимости от центра к центру, как, несомненно, покажет детальное ТЭО.

Неотъемлемо то, что в детальном ТЭО будут разработаны надежные базы данных (включая данные по пунктам отправления/назначения), собрана необходимая информация о масштабах перевозок и предложения о расширенном движении по типу «от двери к двери» в противопоставление способу LCL, представив теоретические модели рационального планирования бюджета (по наименьшим затратам) и моделирования маршрутов, а также формулирования реалистичных прогнозов. Определение охвата потенциальных снижений затрат, явившегося следствием роста конкуренции, потребует соответствующего исследования и оценки. Также важным будет являться оценка эффективности политических/регулятивных аспектов по отношению к спросу на услуги грузовых терминалов, так как они могут меняться со временем, например, запрет въезда большегрузных грузовиков в центр городов, требования по перегрузке с грузовика из одной страны на грузовик другой близ границ, изменение требований касательно методов таможенной очистки, требование по таможенному сопровождению и т.д.

Региональное сотрудничество/гармонизация в сфере грузового экспедирования

Как уже было согласовано со всеми сторонами, учреждение региональной ассоциации грузовых экспедиторов будет являться целесообразной инициативой для укрепления дальнейшего сотрудничества и координации между национальными ассоциациями грузовых экспедиторов в регионе. Данная мера создала бы хороший форум по обмену мнениями, опытом в целях разрешения общих проблем и обеспечения учебными материалами для тренингов. Региональная ассоциация, в частности, могла бы способствовать формированию соответствующего подхода по разрешению проблемы перевозки порожних контейнеров. Тесная связь данной ассоциации (и национальными ассоциациями) и ФИАТА четко бы продемонстрировала преимущества по

вспомогательному содействию документов и тренинговых программ ФИАТА. Рабочей группе следует предпринять некоторые действия в целях продвижения данных инициатив.

Использование книжек МДП

Вдохновляющим достижением можно считать рост использования книжек МДП во всех странах Центральной Азии, как показано в таблице ниже. Грузовые экспедиторы могут взять в учет данные достижения.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Казахстан	9,100	6,400	17,400	17,000	19,600	32,650	39,050
Кыргызстан	550	1,250	2,700	4,900	6,250	11,450	18,100
Таджикистан	-	-	-	0	50	300	500
Туркменистан	150	0	150	200	400	1000	1000
Узбекистан	600	500	900	2400	1800	4500	7000

Источник: Международный союз автомобильного транспорта- 2008

Однако, итоговые показатели использования книжек МДП в формате пяти центрально-азиатских государств по состоянию на 2007г. все еще составляют всего лишь 2% от всех операций МДП в мире.

4 Рекомендации

Рекомендуется в рамках встреч рабочих групп сконцентрировать внимание на продвижении нижеследующих аспектов, имеющих отношение к сфере грузового экспедирования, в порядке оказания поддержки и усиления сектора на региональной основе:

- представлен проект модели национального закона о грузовой экспедиторской деятельности, Рабочей группе следует оказать содействие по его окончательному принятию.
- Рабочей группе следует оказать содействие принятию Соглашения МПК ТРАСЕКА о развитии мультимодального транспорта на региональном уровне, а также гармонизации законодательства - это является важным этапом по направлению к принятию правил FIATA FBL/UNECE и единых грузовых документов для мультимодального транспорта.
- Планируется провести исследование аспектов регионального страхования в рамках деятельности данного проекта – на основе планируемого вклада в работу со стороны международных и региональных экспертов проекта. Более того, всестороннее тех.содействие, финансируемое ЕК, по аспектам услуг страхования грузов ожидается в ближайшем будущем. Оно ставит цель рассмотреть практические меры стимулирования надежности сферы регионального экспедирования грузов. Рабочей группе следует поддерживать тесное взаимодействие по данным инициативам.
- Рабочей группе рекомендуется тесно сотрудничать в рамках предстоящих ТЭО по аспектам логистических центров в свете вопросов, поднимаемых в формате данного рабочего документа.
- Рабочей группе следует предпринять шаги по продвижению формирования региональной ассоциации грузовых экспедиторов.

- Сертификация ИСО должна поддерживаться, хотя все же оставаться альтернативной.
- По мере возможности следует продолжать тренинговые программы для грузовых экспедиторов.



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

Законодательство касательно ограничения веса



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

Законодательство касательно ограничения веса транспортных средств

1 Оптимальные нормы нагрузки на ось транспортного средства

В целях получения ясной оценки оптимального и рационального законодательного максимума, весовых норм нагрузки на ось для магистральных дорог стран ЦА, а также при этом и отражения затрат и прибылей в случаях отхождения от существующих ограничений, необходимо осуществить всесторонний экономический анализ, ставящий перед собой задачу идентификации таких показателей по нагрузке на ось, которые бы минимизировали транспортную составляющую затрат, т.е. суммарно согласно нижеследующих аспектов:

- расчет стоимости эксплуатации транспортного средства и затрат времени в пути грузового транспортного средства (в общем, чем больше загрузка транспортного средства, тем ниже затраты водителя – до определенного уровня, до тех пор пока не произойдет повреждение транспортного средства);
- затраты, которые несет автодорожное агентство по тех.содержанию/восстановлению автодорог, вызванные необходимостью их осуществления вследствие воздействия миллиона стандартных осей, взяв данный параметр за единицу – см.дефиницию ниже. (Примечание: причиной разрушения автодорог также является низкий уровень проектирования дорог и их тех.содержания, а также природоохранные факторы – данный ущерб не следует соотносить к пользователям автодорог);
- работа в режиме «обратной связи», увеличивающая загрузку, и затраты по срокам доставки соотносены на счет всех пользователей дорог через коэффициент амортизации дорожного покрытия.

Применение модели HDM4

Подобный анализ, вероятно, будет включать в себя применение модели HDM4 или иной аналогичной модели, имеющей отношение к амортизации дорожного покрытия и экономической оценке – в целях моделирования эффективности узконаправленных (емких) альтернативных сценариев по ограничению веса.¹

¹ Данное моделирование могло бы быть применено для альтернативных весовых параметров на ось, и помимо этого предлагалось:

- расчетный ресурс рассматриваемого дорожного покрытия;
- расчетный показатель прогнозируемых грузовых потоков за данный период;
- альтернативы совокупных стандартных осей по рассматриваемому периоду, требуемых для перевозки упомянутых грузов в соответствии с альтернативными лимитами нагрузки на ось;

Последние исследования

Наиболее свежие исследования в данной сфере показывают, что подобные оптимальные нагрузки на ось (тотальная минимизация затрат) могли бы быть существенно полезнее, чем существующий правовой максимум; и что дополнительная несущая способность, добавленная к покрытию посредством увеличения толщины верхнего экстраслоя, возрастает даже еще в большей степени, чем амортизация дорожного покрытия, вызванная предельным увеличением нагрузки на ось (условно, оптимизация по крайней мере, в четыре раза). Иными словами, затраты предельного укрепления дорожного покрытия в целях допущения больших нагрузок на ось могли бы считаться рациональными с точки зрения тотальной минимизации расходов.

Стандарты ЕС

Если подход «тотальной минимизации расходов» к правовому максимуму касательно определения весового стандарта грузового транспортного средства воспринят, все же неясно, будут ли вкладываемые средства и, следовательно, конечные результаты в странах Центральной Азии считаться аналогичными тем, что наблюдаются в странах ЕС.

Нагрузки на ось

Как было подчеркнуто выше, решающим фактором при разрушении дорожного покрытия являются нагрузки на ось, а не общий вес самого транспортного средства. Например, вполне возможно, что 44-тонный грузовик с пятью осями причинит меньший ущерб дорожному покрытию, чем 40-тонный с четырьмя. В целом, эквивалент стандартной оси (ЭСО=8,2 тн) для каждой из осей транспортного средства отражает его отношение к повреждению дорожного покрытия. Прохождение 13-тонной оси причиняет ущерб настолько, насколько бы причиняли его восемь 8,2-тонных осей.²

-
- соответствующие альтернативные затраты по эксплуатации грузового транспортного средства и времени в пути;
 - соответствующие альтернативные совокупные данные по амортизации дороги;
 - взаимобратный эффект относительно затрат по эксплуатации транспортного средства и времени в пути для всех пользователей автомобильных дорог, вызванный вследствие амортизации дороги.

² Эквивалент стандартной оси (ЭСО) – это обычная единица измерения. Ее не следует путать с лимитом весовой нагрузки на ось согласно правовому максимуму. Он отражает степень повреждения дорожного покрытия, причиненное 8,2-тонной осью. Если фактическая нагрузка на одну ось составляет 13 тн, это подразумевает повреждение дорожного покрытия, равное эквиваленту в 8 ЭСО, так как степень повреждения возрастает по крайней мере в четыре раза вследствие увеличенной нагрузки на ось.

Станции взвешивания

Станции взвешивания должны быть способны производить измерение каждой оси, и вследствие этого, определять показатель ЭСО для каждого транспортного средства. Правовой максимум касательно параметров взвешивания транспорта следует представлять с точки зрения общих ЭСО, или альтернативно правового максимума для одной оси (или двух tandemных осей). Подобное оборудование для взвешивания эксплуатируется в большинстве стран – также как и постоянные измерительные приборы и портативные устройства. На настоящий момент времени некоторое оборудование, способно осуществлять взвешивание каждой оси отдельно, тогда как другое может только осуществлять лишь общую масса грузовика – последнее требует обновления.

2 Текущие режимы ограничения нагрузок на ось

Однако вышесказанное является действиями средне- и долгосрочной перспективы, что предстоит упорядочить в целях приближения к экономической оптимальности в секторе автомобильных дорог. Может существовать потребность установить «оптимальную» нагрузку на ось ниже, чтобы соответствовать государственным бюджетным требованиям (агентства магистральных дорог), т.е. годовой бюджет по тех.содержанию магистральных дорог и бюджет на восстановление дорог на практике могут быть не в состоянии принять параметры оптимальных нагрузок на ось с экономической точки зрения.

Перегруженный транспорт

В краткосрочной перспективе существующий правовой максимум по весовым габаритам транспортных средств, основанный на принципе общего взвешивания, несомненно будет применяться в межгосударственных перевозках в регионе (хотя, в этом отношении консультант считает, что данная максимально допустимая нагрузка на ось с правовой точки зрения представляет собой аспект большей важности). Кажется приемлемым то, что в международных перевозках, где транспорт превышает данные правовые максимумы, следует применять тарифную ставку, которая заметно отражала бы прогнозируемый показатель повреждения покрытия (т.е. принимается во внимание суммарный показатель излишней нагрузки и километраж пробега). При отсутствии детального анализа, имеющего отношение к вышесказанному, подобная ставка по существу должна быть в какой-то мере произвольной.

Необходимо особо подчеркнуть, что в принципе данные ставки легитимны, так как они имеют отношение к сверхэксплуатации, приводящей в итоге к повреждению дорожного покрытия; они не являются «административными» или «ответными» (дозвол) по въезду/транзиту в другую страну. Они констатируют о соответствующем тарифном обложении за пользование дорогой и представляют источник доходов для фондов содержания/восстановления автомобильных дорог –

будь они специальными, отдельными или бюджетными линиями в общей государственной отчетности доходов. (Отечественные грузовики также следует облагать ставками за повреждение дор.покрытия – обычно это достигается посредством системы взимания платежей с пользователей дорог, т.е. регистрация транспортного средства, выплаты за получение лицензии, налоги, включенные в стоимость бензина, и т.д., которые должны соответствовать с потенциальным коэффициентом повреждения дорожного покрытия. ЕС позволяет индивидуальным государствам устанавливать свои собственные параметры ограничения по отношению к транспортным средствам внутреннего сообщения).

Имеет смысл допустить возможность для международных/транзитных грузовых перевозчиков выплачивать тарифы за сверхнормативные нагрузки по подобному принципу, что применяется к авиапассажирам при излишнем весе их багажа. Не имеет смысла облагать данных операторов слишком высокими ставками выплат за выгрузку лишнего груза – что является прямым путем к увеличению затрат, и вследствие, к расстройству развития торговли. Рекомендуется попытаться в рамках Рабочей группы разработать единую шкалу штрафных ставок по провозу излишнего груза во всех странах, которые в резонной мере были бы эффективно устрашающими, но не драконовскими. Их можно вывести, ссылаясь на различные тарифы, что уже применяются в некоторых государствах – хотя эти дифференционные ставки являются причиной некой межгосударственной враждебности. Данные унифицированные тарифы следует устанавливать по принципу соблюдения прозрачности и ясности во избежание конфликтных ситуаций. Страны совсем не нуждаются в таких тарифах или имеют право проигнорировать их, если существует потребность в особом усилении /стимулировании торговой сферы.

Существующие правовые ограничения веса

К сожалению, существующий правовой максимум касательно весовых параметров для международного движения в странах ЦА недостаточен. В идеале, данные весовые ограничения должны быть гармонизированы, хотя существует существенная оппозиционная линия в определенных странах. В частности, максимально допустимый вес транспортного средства в Казахстане (и в России) – 38 тн для различных транспортных средств, тогда как в остальных странах ЦА лимит составляет 40тн. Данный показатель является аналогичным тому, что предусмотрен Директивой ЕК 96/53 и Минским Соглашением СНГ от 1999г. По причинам, приведенным выше, аспектом более существенной важности, по мнению консультанта, является разница между ЕК 96/53 и Минским Соглашением-99 относительно ограничения нагрузки на одну ось в 11,5 тн прежде, и 10 тн ныне – данный лимит, однако, не представляет показатель, на

который необходимо уделять особое внимание со стороны контролирующих органов по сравнению с показателями общей массы транспортного средства.³

Страны ЦА, кроме Туркменистана, присоединились к Минскому Соглашению, хотя ограничения по максимально допустимой нагрузке в Казахстане (и в России) все еще остаются прежними.

Очень сложно рекомендовать переход с 10 на 11.5-ную нагрузку на ось без осуществления детального экономического анализа, описанного выше. Рост показателя повреждения дорожного покрытия, причиняемого данным переходом на 15%-ное увеличение нагрузки на ось, фактически составляет 90%.³

Станции взвешивания

Имеет смысл добиться взаимного признания сертификатов взвешивания транспортных средств, выдаваемых по факту взвешивания на базе тех.станции в одной из стран ЦА – в духе положений Чолпон-атинского соглашения (апрель 2004г.). В дополнение, сами станции взвешивания должны проходить региональную маркировку (спонтанные проверки на местах), аккредитацию и регистрацию со стороны уполномоченного органа власти. Таким образом, причастным управлениям (дорожной инспекция, таможня и т.д.) следует принять во внимание региональные сертификаты, что позволит избежать повторное (дублирующее) взвешивание транспортных средств⁴.

Региональные станции взвешивания, однако, должны быть оборудованы таким образом, чтобы осуществлять взвешивание отдельно каждой оси, так как это является основной определяющей повреждения дорожного покрытия.

3 Рекомендации

Рекомендуется, в рамках деятельности Рабочих групп сконцентрировать внимание на следующих аспектах, имеющих отношение к параметрам весового ограничения, а именно:

- экономическом анализе всех затрат транспортных операций в регионе, основываясь на альтернативных сценариях применения весовых ограничений наряду с анализом затрат/прибылей по продвижению существующего режима весового ограничения;
- фокусировании на осевых нагрузках вместо общего взвешивания транспортного средства, как более приемлемого индикатора при определении повреждения дорожного покрытия;

³ Существуют аналогичные отличия касательно лимитов на тандемные и тройные оси.

⁴ Описано в Дополнении 2 Приложения 8 к международной конвенции по гармонизации пограничного контроля грузов от 1982г.

- усовершенствовании станций взвешивания, способных обеспечить взвешивание каждой оси отдельно;
- допуске перегруженного транспортного средства международного сообщения к выплате специального тарифа, признанного на взаимной основе, четко сформулированного и гармонизированного на региональном уровне (основанного на пробеге на дальние расстояния и излишней загрузке);
- продвижение в процессе принятия правовой основы ЕС касательно весовых ограничений при условии, если оно поддерживается в контексте осуществленного экономического анализа ;
- взаимном признании сертификатов взвешивания, выданных аккредитованными в регионе станциями взвешивания.



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

Концептуальная записка Вопросы страхования



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

Концептуальная записка

Экспертная рабочая группа по аспектам грузового транспорта и автодорожных рынков

Охват деятельности:

- Вопросы страхования;

Основная задача:

- внести вклад в процесс гармонизации транспортных нормативных положений среди стран-получательниц проекта в целях содействия достижению паритетности возможностей перевозчиков и грузовых экспедиторов, а также содействия развитию качественного сервисного обслуживания.

Особая задача:

- в соответствии с региональной транспортной стратегией АБР/ЦАРЭС -способствовать процессу возобновления добрососедских отношений среди стран-участниц в контексте выбранных тематик (страхование).

Ожидаемые результаты:

На основе согласованного подхода и национальных модальных имплементационных методов:

- подготовка предварительного исследования, включая детальное предложение, по аспектам реформирования системы страхования транспортных средств, взаимного признания обязательств страхования, по-крайней мере, в формате двух стран, операционные механизмы в целях учреждения фонда перестрахования, инициированного на региональном уровне.

Введение

Система международного автострахования Зеленая карта (Green Card)

«Зеленая карта» - это международная система защиты пострадавших в ДТП, независимо от страны их проживания и страны регистрации транспортного средства.

История возникновения «Зеленой карты» уходит в послевоенные годы. Система эта начала свою жизнь на территории европейских стран и Скандинавии с 1 января 1953 года. В послевоенной Европе уже можно было сравнительно спокойно пересекать на автомобиле границы разных государств. Но водители, будучи застрахованы в своей стране, попав в аварию на территории другой, оказывались в сложном положении. Так же, как и фирмы, их застраховавшие: ведь у каждого государства свои законы и свои правила.

В 1946 году Комитет по вопросам транспорта Европейской экономической комиссии в Женеве создал рабочую группу дорожного транспорта. В ее задачу входили разработка и создание такой системы, которая обеспечила бы защиту пострадавших в дорожно-транспортном происшествии, если виновник ее иностранец, и наряду с этим освобождала автомобилистов, посещающих другие страны, от необходимости исполнять принятые там страховые предписания.

В настоящее время эта система объединяет национальные страховые бюро 44 стран-участниц: большинство европейских стран, ряд стран Северной Африки и Средиземноморья, а также Беларусь, Латвия, Молдова, Украина, Эстония.

Структуру системы образуют национальные бюро стран-участников и страховые компании, уполномоченные продавать полисы «Зеленой карты». В настоящее время данная европейская

система позволяет водителю, купившему сертификат «Зеленая карта», беспрепятственно ездить практически по всей территории Европы, и в случае необходимости получить страховую защиту непосредственно в стране, где произошло ДТП.

В состав Национальных бюро "Зеленая карта" входят профессиональные объединения страховщиков, которые занимаются обязательным страхованием автогражданской ответственности (далее ОСАГО). Национальные бюро "Зеленая карта" входят в единую организацию - Совет Бюро.

Главным органом управления является Международное бюро. Руководящим органом Международного бюро является Совет бюро, при котором функционирует Секретариат (находится в Лондоне), а также различные комиссии, члены которых представляют страны - члены системы.

Совет Бюро стоит во главе организации и осуществляет управление текущей деятельностью системы. Штаб-квартира находится в Брюсселе (Бельгия). Совет Бюро действует также под эгидой Рабочей группы по автомобильному транспорту Комитета по внутреннему транспорту Экономической комиссии ООН для Европы.

Важным органом управления Международным бюро выступает Генеральная ассамблея из представителей стран - членов системы. Она собирается ежегодно с 1994 года для принятия принципиальных решений по регулированию системы «Зеленая карта». Например, решение вопроса о приеме членов – новых стран, является компетенцией Генеральной ассамблеи Совета страховых бюро международной системы «Зеленая карта».

Основополагающим документом, определяющим основные принципы международной системы "Зеленая карта" является Приложение N1 Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок /RE4/ в редакции, принятой на 66 сессии Комитета по внутреннему транспорту Экономической комиссии ООН для Европы 17-19 февраля 2004 г.

В соответствии с приложением N 2 к "Объединенной резолюции по дорожному транспорту (Женевские рекомендации N 5)" каждое государство, входящее в данную систему, официально может признавать только одну организацию, созданную уполномоченными страховщиками в качестве национального страхового бюро. Членами такого бюро могут быть лишь страховые компании, которые имеют специальное разрешение на занятие обязательным автотранспортным страхованием. Все они обязаны участвовать в финансировании деятельности Национального страхового бюро.

Правовой основой системы является так называемый "Единый (типовой) договор между бюро", который подписывается Советом Бюро и соответствующим Национальным страховым бюро. В этом договоре предусматриваются условия распространения, форма и содержание "Зеленой карты", функции и обязательства бюро по урегулированию и оплате претензий третьих лиц, система взаиморасчетов по осуществленным выплатам, порядок разрешения споров между бюро, правила заключения и расторжения договора и санкции за его нарушение.

Система международного автострахования Белая карта (White Card)

Евразийское экономическое сообщество

Предпринимаются попытки сотрудничества среди государств-членов Евразийского экономического сообщества (далее ЕврАзЭС) в области страхования, в том числе, путем создания аналога Зеленой карты, действующей на территории государств-членов ЕврАзЭС. Членами ЕврАзЭС являются Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Россия, Таджикистан.

Так Межгосударственным советом ЕврАзЭС было принято решение № 100 (Москва, 28 февраля 2003 года) об одобрении проекта Соглашения о сотрудничестве в области страхования в рамках ЕврАзЭС. Затем это Соглашение было подписано 27 апреля 2003 года в городе Душанбе.

Среди инициатив можно отметить, что Интеграционный комитет ЕврАзЭС направил проект соглашения о создании на территории государств - членов ЕврАзЭС международной системы страхования автогражданской ответственности "Белая карта".

Организация экономического сотрудничества

Организация экономического сотрудничества (Economic Cooperation Organization) (далее ОЭС) - региональная межправительственная организация, учрежденная в 1985 году Ираном, Пакистаном и Турцией в целях продвижения экономического, технического и культурного сотрудничества между странами-членами организации.

ОЭС является преемницей Организации регионального сотрудничества для развития (RCD), действовавшей с 1964 по 1979 год.

В настоящее время членами ОЭС являются: Исламская Республика Афганистан, Республика Азербайджан, Исламская Республика Иран, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Исламская Республика Пакистан, Республика Таджикистан, Турецкая Республика, Туркменистан и Республика Узбекистан.

Среди основных целей деятельности ОЭС можно отметить стабильное экономическое развитие стран-участниц, преодоление барьеров в развитии торговли между странами-участницами и развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры, связывающей страны-участницы друг с другом и с внешним миром.

Деятельность ОЭС осуществляется через управления, подотчетные Генеральному секретарю и его заместителям, и направлена на реализацию взаимовыгодных проектов и программ в числе которых торговля и инвестиции, транспорт и телекоммуникации.

Актуальность проблемы

В настоящее время на территории стран Центральной Азии (далее ЦА) отсутствует единая международная система страхования автогражданской ответственности.

При наличии такой системы в случае ДТП, виновником которого становится владелец «Зеленой/Белой карты», находящийся за границей, он сможет предъявить ее представителям власти или полиции, подтверждая тем самым, что его гражданская ответственность как пользователя автотранспортным средством застрахована.

Пострадавший сможет направить свое требование о возмещении вреда в Национальное бюро по урегулированию претензий, которое после полного возмещения причиненного ущерба или вреда в соответствии с национальным законодательством страны потерпевшего обращается в Бюро по возмещению убытков той страны, в которой причинителю вреда была выдана «Зеленая/Белая карта» и зарегистрировано участвовавшее в ДТП автотранспортное средство, с требованием о компенсации понесенных расходов.

Имеются предпосылки интеграции страховщиков стран ЦА. Это схожие политические и экономические действия руководства стран и надзорных органов, которые формируют общие законы и правила страховых рынков. Обладание одинаковыми принципами организации бизнеса упростит в ряде случаев построение взаимоотношений с коллегами.

Вступление в международную систему страхования автогражданской ответственности «Зеленая/Белая карта» является важной стратегической задачей на пути интеграции в центральноазиатский страховой рынок, которая потребует решения комплекса финансовых, организационных и правовых вопросов формирования национальной инфраструктуры в соответствие со стандартами и правилами международной системы страхования.

Основные цели и задачи

На основе анализа Рекомендации ООН и Резолюции ООН № 43 1952 г. и практики международной системы «Зеленой/Белой карты» можно определить следующие основные цели и задачи для стран ЦА:

1. обеспечение защиты пострадавших в дорожно-транспортном происшествии (далее ДТП), если виновником является гражданин другой страны ЦА, путем возмещения причиненного вреда жизни и здоровью, ущерба имуществу, в том числе, третьим лицам;
2. освобождение автомобилистов и грузоперевозчиков, посещающих другие страны ЦА, от необходимости исполнять принятые в этих странах страховые предписания;
3. содействие беспрепятственному передвижению транспортных средств и грузов через государственные границы стран ЦА;
4. максимально быстрое урегулирование произошедших при использовании транспортных средств страховых случаев;
5. внедрение единообразных норм и принципов урегулирования последствий ДТП;
6. создание условий для вступления в существующие международные системы страхования или, может быть, на переходном этапе разработка и создание своей уникальной системы в рамках стран ЦА;
7. формирование общего рынка автострахования стран ЦА.

Основные принципы

Действие системы единого международного автострахования должно быть основано на следующих основных принципах:

- а) она распространяется только на те страны ЦА, в которых страхование гражданской ответственности автовладельцев является обязательным в порядке, установленном национальным законодательством;
- б) законность системы «Зеленая/Белая карта», несмотря на частный характер соглашения между Национальными бюро, должна быть официально признана в каждом отдельном государстве ЦА.

Законодательные меры

Необходимо национальное законодательство, которое:

- вводит в стране обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- регулирует практику применения этого законодательства;
- помогает интеграции страны в международную систему страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В частности, национальное законодательство должно устанавливать особенности осуществления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, зарегистрированных в стране и временно используемых на территории других государств ЦА, в которых применяются международные системы обязательного страхования, за вред жизни, здоровью и имуществу потерпевших, причиненный на территории таких государств.

Кроме условия принятия национального законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств может быть установлено сопутствующее условие – данное законодательство должно действовать в течении определенного срока и иметь практику применения.

Например, для вступления России в Международное бюро «Зеленая карта», кроме условия принятия Федерального Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», было установлено также сопутствующее условие – данный закон должен действовать не менее 3-х лет.

Кроме того, национальное законодательство должно устанавливать для страховщиков определенные гарантии и финансовые требования (подробнее ниже).

Участие и роль правительства

Принятие правительством решения о вступлении в «Зеленую/Белую карту» и гарантии государства-участника, в том числе и финансовые, являются одним из основных условий.

В числе правительственных гарантий следует отметить гарантию беспрепятственного движения валютных средств через границу и гарантию предоставления финансовых услуг.

Финансовых обязательств в связи с участием страховщиков в международной системе правительство не несет. Однако правительство страны может оказать политическую поддержку.

Например, российское правительство направило письмо министра финансов РФ в Европейскую экономическую комиссию ООН. В письме содержалась заявка Национального бюро "Зеленая карта" на вступление в международную организацию "Зеленая карта" с подтверждением финансовой и профессиональной состоятельности Бюро и признания международных сертификатов страхования автогражданской ответственности "Зеленая карта" на территории РФ.

В преддверии вступления России в данную систему, также были внесены изменения и поправки в Налоговый Кодекс. Согласно этим изменениям, отчисления страховщиков в фонды, формируемые в соответствии с требованиями международных систем обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, теперь могут включаться в состав расходов, уменьшающих налогооблагаемую прибыль. Тем самым устранены несоответствия в налоговом законодательстве и подготовлена почва для будущего присоединения России к международной системе «Зеленая карта».

Гарантийный депозит

Ключевым условием вступления в международную систему страхования является размещение в первоклассном банке гарантийного депозита или предоставление банковской гарантии на определенную сумму.

Величина депозита или гарантии зависит от количества всех видов транспортных средств, зарегистрированных в стране.

При этом необходимо учитывать, что фактически участниками дорожного движения являются меньше транспортных средств. Эти данные основаны на результатах прохождения ежегодных технических осмотров.

Еще меньше транспортных средств будут пересекать границу, потому что не всегда граждане могут себе позволить путешествовать на личном транспорте из-за материальных соображений или из-за сложности пересечения границ с сопредельными государствами.

Также стоит вопрос, необходимо ли учитывать зарегистрированные транспортные средства, как троллейбусы, сельскохозяйственные машины, которые в действительности фактически не будут задействованы в международной системе страхования.

Например, для России размер депозита складывается из 8 млн. евро за первые 20 млн. транспортных средств национального парка плюс 0,2 евро за каждое транспортное средство сверх 20 млн. Подсчет размера автомобильного парка России строится на основании учетных данных ГИБДД. В стране зарегистрировано около 38,4 млн. машин. Таким образом, для вступления в «Зеленую карту» автостраховщикам России потребуется сформировать депозит или равнозначные гарантии в размере более 11 млн. евро.

Желание иметь собственные «Зеленые карты» и нести полную ответственность в соответствии с требованиями международной системы изъявили только 12 российских страховых компаний, готовых собрать необходимую сумму депозита. Страховщики, которые не примут участие в формировании гарантийного фонда, не смогут заниматься таким бизнесом в течение 3-х лет с момента вступления России в систему «Зеленая карта». Это условие согласовано с Федеральной службой страхового надзора, которая не будет в течение 3-х лет выдавать этим страховым компаниям, соответствующие лицензии.

Лист ожидания страховщиков

Поскольку, обязательства по депозиту или гарантии должны нести страховщики, члены Национального бюро «Зеленая/Белая карта», то предварительно формируется Лист ожидания.

В Лист ожидания включаются страховые компании, отвечающие следующим требованиям:

1. наличие заявления о готовности проводить операции в рамках международной системы обязательного страхования ответственности и готовности предоставления финансовых гарантий на определенную сумму (например, для российских страховщиков до 1 млн. евро);
2. наличие опыта страхования ответственности владельцев транспортных средств не менее 5 лет, в том числе опыта обязательного страхования не менее 1 года;
3. обязательное внесение в фонд текущих обязательств, формируемый профессиональным объединением страховщиков, единовременного взноса в установленном размере (например, для российских страховщиков эквивалент 500 тыс. евро);
4. заключение договора с международными перестраховщиками с высоким кредитным рейтингом о перестраховании рисков;
5. обеспечение в порядке, определяемом профессиональным объединением страховщиков, выполнения условий участия профессионального объединения страховщиков в международных системах обязательного страхования;
6. соответствие иным требованиям, устанавливаемым правилами профессиональной деятельности.

Окончательный список участников определяется после того, как будет проверена их финансовая надежность.

Страховщики, выполнившие указанные требования, подлежат включению в перечень страховщиков, осуществляющих международное обязательное страхование.

Выбор банка

Рекомендуется выбрать надежный национальный банк, который будет организатором финансовых гарантий перед партнерским зарубежным банком, имеющим высокий рейтинг надежности. Логично, что выбор банка необходимо проводить на конкурсной основе, возможно, страховщиками, которые войдут в Лист ожидания.

Создание Национального бюро

Рекомендуется создать Национальное бюро «Зеленая/Белая карта», которое должно быть затем официально признано правительством страны.

Членами Национального бюро становятся все страховщики, занимающиеся обязательным страхованием гражданской ответственности автовладельцев.

Данные об организации, которая возьмет на себя обязательства и станет Национальным бюро, предоставляется Международному бюро "Зеленая/Белая карта" – Совету Бюро.

При решении этого вопроса могут быть рассмотрены два варианта:

- Национальным бюро может выступать действующее профессиональное объединение страховщиков;
- или может быть создана новая организация, куда войдут только участники «Зеленой/Белой карты».

Разница заключается в том, что если это делать под эгидой действующего профессионального объединения страховщиков, ответственность по операциям "Зеленой/Белой карты" автоматически вынуждены будут нести все члены объединения.

Если будет создана новая организация, обязательства по соблюдению стандартов и ответственность по полисам "Зеленая/Белая карта" будут нести только те страховщики, которые будут продавать такие полисы.

Таким образом от выбора варианта решения зависит порядок определения солидарной ответственности страховщиков в рамках международного ОСАГО.

Например, в Украине полис "Зеленой карты" нельзя купить в любой украинской страховой компании. Для того чтобы иметь право осуществлять международное страхование ответственности автовладельцев данной системы страхования, страховщик должен быть полным членом Моторного (транспортного) страхового бюро Украины (МТСБУ). По данным МТСБУ, в Украине всего 15 таких страховщиков. Тогда как в стране зарегистрировано более 400 страховых компаний.

Наконец, следует отметить, что функции Национального бюро может представлять отдельная организация, не имеющая отношения к организации ОСАГО в стране. Не обязательно такой организации брать за основу при реализации правил "Зеленой/Белой карты" модель национального ОСАГО. Альтернативой может оказаться добровольная модель страхования.

Функции Национального бюро

Национальное бюро выполняет следующие основные функции:

а) в качестве бюро по возмещению убытков оно выпускает удостоверения (свидетельства) «Зеленая/Белая карта» для выдачи через национальных страховщиков - своих членов – заинтересованным страхователям;

б) в качестве бюро по урегулированию претензий оно регулирует возникающие в данной стране претензии пострадавших и предъявляет иски к лицам, виновным в причинении ущерба пострадавшим при использовании принадлежащих им автотранспортных средств и имеющим удостоверения «Зеленая/Белая карта»;

в) оказание консультационных и юридических услуг.

Например, Бюро автостраховщиков Польши (эта страна в «Зеленой карте» с 1958 г.) рассматривает все претензии, касающиеся трансграничных страховых случаев - ДТП с участием иностранных водителей. У польского бюро также есть полномочия третейского судьи. А один из фундаментальных принципов - трактовка всех страховых случаев в соответствии с критериями, применяемыми при рассмотрении дел с участием автомобилей с польскими номерами, т. е. дискриминация по признаку страны происхождения виновника запрещена.

Финансирование Национального бюро

Условия финансирования деятельности Национального бюро, в том числе виды и размеры взносов страховщиков в бюро, определяются национальным законодательством или учредительными документами Национального бюро.

Что касается размера ежегодных членских взносов в Международное бюро, то этот размер может устанавливаться отдельно. Например, в настоящее время для Российской Федерации Международное бюро «Зеленая карта» установила ежегодный членский взнос в размере 70 тыс.евро.

Двусторонние соглашения

Непосредственной основой действия системы «Зеленая/Белая карта» является не многосторонний межгосударственный договор, а множество двусторонних соглашений между Национальными бюро - членами системы «Зеленая/Белая карта», действующими в различных странах.

Поэтому Национальные бюро должны заключить между собой двусторонние соглашения о взаимном признании и соответствующих гарантиях, а также определяющие конкретный порядок действия системы «Зеленая/Белая карта».

Комитет Национального бюро

Для практического осуществления необходимых мероприятий в составе профессионального объединения страховщиков может быть создана временная структура, на которую возлагается координация усилий заинтересованных страховщиков и осуществление необходимых действий для решения вопросов по вступлению страны в систему «Зеленая/Белая Карта».

Например, для практической реализации необходимых мер по вступлению России в систему "Зеленой карты" в рамках Российского Союза Автостраховщиков создан Комитет Национального страхового бюро "Зеленая карта", который должен координировать всю эту работу.

Предварительное (транзитное) членство

Национальное бюро, которое обращается с запросом о членстве, после завершения необходимых формальностей может получить статус «предварительного (транзитного) члена».

Период пребывания в таком статусе может составлять от 4 до 10 лет. В это время Совет Бюро внимательно следит за тем, как действует соответствующее Национальное бюро, при необходимости оказывает ему методическую помощь.

Так, например, в Азербайджане в 1999 году было создано Национальное бюро "Зеленая Карта", куда вошли 14 страховых компаний. Статус транзитного члена страна получила на Генеральной Ассамблее членов системы в июне 1999 года в Оксфорде. Полноправное членство следовало получить до конца 2001 года, но ряд обстоятельств не позволил этого сделать.

В транзитных членах международной системы автострахования "Зеленая Карта" Украина ходила с 1997 года. В мае 2004 года участники Генеральной Ассамблеи Совета Бюро международной системы автострахования "Зеленая Карта" проголосовали за перевод ее в полные члены.

Лимит ответственности

Разделение ущерба на вред здоровью и имуществу характерно для ряда стран при определении лимита ответственности страховщика. Например, лимиты страховой ответственности за вред здоровью составляют:

- в Швеции — более 36 млн. долларов;
- в Нидерландах — 1 млн. долларов;
- в Италии — 880 тыс. долларов;
- в Германии — 580 тыс. долларов;
- в Испании — более 110 тыс. долларов;
- в Латвии — приблизительно 3,5 тыс. долларов.

В то же время в таких странах, как Бельгия, Франция, Великобритания, Ирландия, Норвегия, Люксембург, Финляндия размеры возмещения убытков вследствие нанесения вреда здоровью граждан или их смерти не ограничены. А в Бельгии и Люксембурге не установлены даже лимиты страховой ответственности за вред имуществу.

Таким образом, для каждой страны, вошедшей в систему "Зеленая/Белая карта" может устанавливаться разный лимит ответственности.

По правилам Международного бюро «Зеленая карта» страховщики обязаны оплачивать гражданскую ответственность по законам той страны, где произошло ДТП.

Правилами многих европейских стран установлено возмещение реального ущерба от аварии, включающего ущерб жизни и здоровью, выплаты по которому составляют львиную долю общих выплат и часто становятся пожизненными.

Стоимость полисов

Существенная разница существует и в стоимости страховых полисов (данные до 2007):

- в Ирландии стоимость страхового полиса составляет 968,82 доллара;
- в Англии — 560,83;
- в Германии — 536,92;
- в Польше — 80,1;
- в России — 65,1;

Установленная в Украине стоимость «Зеленой карты» на 15 дней для легкового автомобиля определена в размере 347,68 евро; для автобуса - 1380,49 евро; для грузовика - 715,81 евро.

Следует отметить, что цена полиса может существенно зависеть:

- от типа транспортного средства;
- от территории преимущественного использования транспортного средства (в столице или в населенном пункте менее 100 тыс. жителей);
- от размера водительского стажа.

Страховые тарифы

Принципиальной проблемой является определение оптимального соотношения между страховой премией, уплачиваемой страхователем, и предоставляемым возмещением в случае причинения вреда.

Необходимо особо отметить, что в силу большой социальной значимости ОСАГО, тарифная политика должна осуществляться таким образом, чтобы максимально защитить права лиц, пострадавших в ДТП, и соблюсти баланс интересов всех участников ОСАГО.

Страховые тарифы должны быть экономически обоснованными.

В практике внедрения страхования ответственности может быть использован метод установления размеров тарифных ставок, с помощью которых рассчитывается величина страховых взносов. Однако при таком способе сложнее учесть влияние других факторов, от которых зависит степень риска по договору, например, возраст застрахованного лица, срок эксплуатации транспортного средства, характер использования транспортного средства и т.п.

Кроме того, может быть использованы коэффициенты системы бонус-малус, поощряющие безаварийную эксплуатацию транспортного средства. В результате водители, продлевая страховку, могут получать ценовые скидки или надбавки в зависимости от аварийности.

Коэффициент бонус-малус является одним из расчетных коэффициентов, применяемых при расчете стоимости страховки ОСАГО. Данный коэффициент отражает степень опытности водителя и основан на количестве (или отсутствии) ДТП с участием страхователя, в которых последний был признан виновным (в том числе и в случае обоюдной вины участников ДТП).

Предполагается, что в России размер, структура и порядок применения страховых тарифов должны будут устанавливаться Правительством РФ. При этом доля страховых премий предназначенных на осуществление выплат не должна быть менее 80 проц.

Переход в будущем к свободно устанавливаемым страховыми организациями тарифам по ОСАГО возможен только после того, как:

- все страховые организации докажут свою финансовую устойчивость и способность обеспечить исполнение обязательств даже в условиях нестабильности страхового рынка;
- будет накоплен достаточный и достоверный объем статистических данных;

- будут установлены актуарные стандарты для методов расчета тарифов и определены профессиональные требования, предъявляемые к актуариям страховых организаций;
- будет сформирована качественная информационная инфраструктура страховых организаций.

Регулирование тарифной политики необходимо осуществлять при тесном взаимодействии Министерства финансов, органа страхового надзора, профессиональных объединений страховщиков, автовладельцев и перевозчиков.

В рамках формирования стандартов возмещения вреда, причиненного имуществу, жизни или здоровью пострадавших требуется разработка единых методик оценки вреда.

Убыточность страхования

Следует принять во внимание, что объем рынка проданных сертификатов «Зеленой/Белой карты» будет зависеть от двух факторов: от числа выезжающих за рубеж из страны автомобилей и стоимости самих сертификатов.

Эксперты отмечают, что последние несколько лет рынок «Зеленых карт» фактически топчется на месте, демонстрируя лишь незначительный прирост. Страховщикам ничего не остается, как переманивать клиентов друг у друга. Или прибегать к излюбленному методу конкуренции - демпингу.

Скидки страховщиков или агентов могут достигать чуть ли не половины стоимости «Зеленой карты». Такие демпинговые приемы могут нанести существенный моральный и финансовый ущерб по имиджу страхового рынка.

«Зеленая карта» считается одним из наиболее убыточных видов страхования. Во-первых, суммы ответственности по нему могут быть не лимитированы, во-вторых, сроки урегулирования претензий по международному автострахованию очень растянуты.

На Западе «Зеленая Карта» неприбыльна – она выполняет социальную функцию и включает в себя, в частности высокое пожизненное возмещение по телесному ущербу, которое виновник нести не в состоянии.

Например, украинские эксперты отмечали, что в 2005 г. на урегулировании все еще находились претензии 1998 года. Средняя убыточность по этому виду составляла около 50%. Если же учесть расходы страховщиков на перестрахование (до 20% от полученных премий) и ведение дела, то показатель убыточности еще возрастает.

Украинские страховщики этот вид страхования и дальше продолжают считать для себя очень убыточным. Во всяком случае, такую позицию они декларируют. За границей украинские страховщики, по их словам, вынуждены выплачивать огромные суммы за своих соотечественников, совершивших там ДТП и тем самым нанесших ущерб имуществу и здоровью иностранцев.

Первый заместитель председателя правления ЗАО Страховое предприятие "Галинстрах" Игорь Мельничук согласен, что для украинских владельцев автотранспорта новые тарифы очень высоки. Вместе с тем, он находит эти же тарифы весьма низкими и экономически необоснованными для страховщиков. Вот его аргументация: "Размеры компенсаций в странах Восточной Европы возрастают с каждым годом. Средняя выплата по одному ДТП, совершенному легковым автотранспортом в Венгрии, Польше, Словакии или Чехии, в 2003 году увеличилась вдвое по сравнению с 1998 годом. А теперь, когда после вступления этих стран в объединенную Европу стоимость запчастей, медицинского обслуживания, зарплата в них неизбежно адаптируются к западноевропейским, поднимется и размер компенсаций по «Зеленой карте». В Польше мы уже имели удовольствие наблюдать скачок цен на бензин и продукты питания. Таким же образом гарантированно поднимутся на 50% и страховые выплаты у наших ближайших европейских соседей. Ведь в Восточной Европе покрытие ущерба для нас обходилось в два раза дешевле, чем в Западной. К тому же новый размер страховки для легкового автомобиля на 15 дней теперь уже на "всю Европу" у нас приблизительно составляет 29 долл., тогда как для западного европейца размер страховки вдвое больше. А ведь в Европе мы вынуждены компенсировать ущерб с учетом

местных законов, а не платежеспособности нашего населения. С грузовиками и автобусами ситуация еще тяжелее. У компаний, которые страхуют эти виды транспорта, убыточность достигает 75-80%, т. е. сотню гривен взял - 75-80 отдай! А приплюсуйте сюда перестраховочную программу, которую нужно оплатить. Добавьте налоги, зарплату персоналу, бензин для транспорта компании, канцтовары, содержание сети филиалов..."

Теперь об убытках, которые страховщики несут от всякого рода подделок «Зеленой карты» или недобросовестности некоторых агентов.

Имеются случаи, когда агенты выписывают «Зеленую Карту», которую они отдают клиенту, на автобус, а в отчете перед страховщиком пишут, что застраховали легковой автомобиль. Естественно, страховщик получает меньшую сумму. Обнаружить такой подлог можно только в случае ДТП за границей.

В Польше очень высокий процент выплат по мошенничеству - 15-20%. «Зеленая карта» - одна большая система, основанная на 44 национальных системах, и знать все правила и тонкости наизусть невозможно, говорят польские эксперты.

Таким образом, имеется риск, что во многом солидные страховщики будут работать с «Зеленой/Белой картой» из-за необходимости поддержать собственный имидж, ради предоставления полного спектра страховых услуг своим уважаемым корпоративным клиентам.

Единый агент

Страховщики с демпинговыми скидками рискуют впоследствии (если поток поступлений приостановится) столкнуться с дефицитом резервов и, как следствие, недосчитаться денег на выплаты.

Чтобы ликвидировать эту опасность, украинские эксперты считают, что необходимо ввести понятие «Единого агента», который будет продавать полисы по ценам, установленным законодательством. Тем самым будут решены многие проблемы, начиная с необоснованных скидок и заканчивая фальшивыми и фальсифицированными «Зелеными картами» и т. д.

В Украине МТСБУ намерено ввести на границе продажу «Зеленых карт» единым агентом, который будет предлагать водителям страховку всех работающих на данном рынке страховщиков.

Дирекция МТСБУ вместе со страховщиками достигли завершающего этапа в подготовке процесса, связанного с реализацией пилотного проекта по заключению внутренних и международных договоров страхования в пунктах пропуска через границу Украины. Дирекция Бюро утвердила полный пакет документов, регламентирующих деятельность единого агента, наладила сотрудничество с администрацией Государственной пограничной службы Украины и ее подразделениями на границе. Завершающим этапом станет выбор на конкурсной основе юридического лица - Единого агента, которому будет делегировано право на заключение договоров страхования на границе от имени всех страховщиков - членов МТСБУ.

Однако данный проект продвигается с большими сложностями, так как часть страховщиков опасаются, что единый агент в первую очередь будет обслуживать интересы крупнейших участников данного рынка.

Выплата возмещения

Система международного страхования представляет собой сложный механизм, действие которого направлено на гарантирование своевременной выплаты компенсации пострадавшим.

Основным принципом возмещения вреда в рамках международной системы страхования является принцип урегулирования всех претензий по страховым случаям вне зависимости от наличия на территории страны, где произошло ДТП, представительства страховщика, застраховавшего ответственность виновника ущерба.

Следует обратить внимание на то, что за границей непосредственную выплату пострадавшим обеспечит либо иностранный страховщик, либо иностранное Национальное бюро, которые затем выставят соответствующий счет местному страховщику.

Кроме того, у местного страховщика за границей могут быть свои компании-корреспонденты, которые с ведома иностранного Национального бюро займутся урегулированием убытков.

Страховщик также может назначить своего представителя за рубежом, который будет заниматься возмещением. Таким представителем может стать как страховщик, так и специализированная компания.

Выбрать компанию-партнера страховщик должен до вступления страны в Совет бюро. Каждый страховщик вправе выбирать свою компанию-урегулировщика, но стандарты и требования к ним утверждает иностранное Национальное бюро.

Если же местный страховщик не способен погасить свои обязательства по «Зеленой/Белой карте», то это будет вынуждено сделать местное Национальное бюро из своего гарантийного фонда. И тогда местный страховщик оказывается должником перед Национальным бюро.

Могут быть установлены сроки погашения обязательств. Например, в Украине для страховщика этот срок составляет 2 месяца. МТСБУ по гарантийному требованию должно выплатить деньги в течение 1 месяца. И для страховщика, и для МТСБУ за просрочку платежа предусмотрена пеня по ставке 12% годовых.

В соответствии с этими требованиями международной системы страхования необходимо определить порядок формирования фондов, создание которых связано с особенностями механизма возмещения вреда причиненного пострадавшим.

Процедура выплат

Основанием для выплаты является заявление Национального бюро той страны, где произошло ДТП. Заявление приходит либо на страховщика (проверяется, был ли зарегистрирован полис или нет), либо на Национальное бюро. После этого производятся выплаты.

Процедурные правила предусматривают, что страховщик не имеет права сомневаться в правдоподобности претензий. То есть отношения между странами должны строиться на взаимном доверии друг к другу.

Например, машина выехала за границу, и там произошло ДТП, в результате которого пострадало другое авто. Иностранное Национальное бюро просит подтвердить код местного страховщика, затем выставляет ему дебет-ноту. При этом Иностранное Национальное бюро не обязано прилагать к ней ни копии документов, ни милицейский протокол. Местный страховщик должен оплатить дебет-ноту. И только после оплаты местный страховщик может потребовать соответствующего разбирательства, соответствующие документы и т.д.

Документооборот по выплатам

Особое внимание необходимо уделить вопросам документооборота при урегулировании убытков, которому свойственны сложности и некоторого рода бюрократизм.

Согласно установившимся правилам, документооборот может носить немного длительный характер. Все необходимые документы должны предоставляться на бумажных носителях и в оригинальном виде. В связи с этим, уходит много времени на пересылку документов от агента, занимающегося сбором документов по страховому случаю, непосредственно страховщику.

Процесс урегулирования страховых случаев по ОСАГО по основным этапам сбора документов и фиксирования страхового случая, могут не отличаться от «Зеленой/Белой карты». Однако могут возникнуть технические моменты. Например, адаптация бланка - извещения о ДТП. В настоящее время во всех странах, входящих в систему «Зеленая карта», действует унифицированный протокол-извещение о ДТП.

Основными принципами сотрудничества в системе «Зеленая/Белая карта» должны быть оперативность и взаимодоверие. Обработка информации должна происходить максимально быстро. Для этого необходимо использовать новые компьютерные программы.

Все документы должны пересылаться через электронные системы, за исключением оригиналов фальшивых «Зеленых/Белых карт» и процессуальных документов. С введением электронного документооборота отпадет необходимость посылать оригиналы документов почтой.

В настоящее время международная система «Зеленая карта» стремится к следующему правилу: никаких подтверждающих документов. Это правило повсеместно становится одним из правил ведения бизнеса, даже в странах с валютным контролем.

Ожидаемые изменения с 2006 года в Международном бюро «Зеленая карта» такие:

- будет только компьютерное управление без бумажных документов;
- все документы будут сканироваться и посылаться как приложения к сообщениям электронной почты;
- будут отсутствовать бумажные архивы, кроме оригиналов фальшивых «Зеленых карт» и процессуальных документов.

Важным фактором является сроки возмещения ущерба. Между иностранными бюро «Зеленая Карта» и их членами перевод денежных средств осуществляется банками посредством телеграфных переводов, без подтверждающих документов. Этот факт говорит о действии принципа взаимодоверия.

Ограничения по выплатам

«Зеленая/Белая карта» действует исключительно в случае ДТП и служит для того, чтобы покрыть расходы лица, которому нанесен материальный, физический и моральный ущерб.

Ограничения по выплатам в различных странах практически одинаковые. Везде действует принцип невозмещения ущерба автомобилю, которым управлял виновник ДТП, а также имуществу, находящемуся в нем. Тем не менее пострадавшими и имеющими право на компенсацию считаются пассажиры, которых вез застрахованный. Они расцениваются как третьи лица, перед которыми водитель несет ответственность.

Страховое возмещение может не производиться в ряде случаев, например: за загрязнение или повреждение объектов окружающей среды; за последствия пожара, возникшего вследствие ДТП вне проезжей части и на близлежащей к ней территории; за повреждение или уничтожение антикварных вещей, изделий из драгоценных металлов, драгоценных и полудрагоценных камней, предметов религиозного культа, коллекций картин, рукописей, дензнаков и ценных бумаг.

Можно также получить отказ в выплате страховки, если ДТП произошло вследствие намеренных действий или грубой неосторожности, а также если его причиной послужили массовые беспорядки, военные конфликты, стихийное бедствие, взрыв -боеприпасов.

Если же ваш транспорт побило градом, вдруг посыпавшимся из тучи, то тут "Зеленая/Белая карта" не поможет. Также она окажется бессильной и в случае (если это будет доказано, конечно) преднамеренных или злоумышленных ваших поступков. Карта не спасет ни при стихийных бедствиях, ни при пожарах, ни при начале ведения военных действий. Потому что она - документ, который подтверждает факт страховки гражданской ответственности владельца конкретного транспортного средства.

Информационная инфраструктура

Значение в построении международной системы страхования играет создание многофункциональной информационной системы, как на уровне отдельных страховщиков, так и на уровне единого национального информационного ресурса.

Необходимо оснащение информационной системой, компьютерным программным обеспечением и техникой пограничную (таможенную), дорожно - патрульную службы.

Необходимо создание общей базы данных по страховым случаям путем договоренности со структурами МВД и судебными органами о предоставлении информации по ДТП и связанных с ними административными и уголовными делами.

Рекомендуется создать и регулярно поддерживать специальный информационный веб - портал, посвященный международной системе «Зеленой/Белой карты». Этот портал можно создать на уровне Национального бюро и Совета Бюро.

Рекомендуется также организовать Колл-центр, где водители или пострадавшие смогут получить оперативную поддержку и помощь юристов и других специалистов.

Важное значение имеет использование специализированных статистических программных продуктов для оценки страховых тарифов и резервов.

Перестраховочная программа

Одним из ключевых условий вступления в международную систему страхования является создание перестраховочной программы. Ответственность страховщика должна быть перестрахована в одной из солидных перестраховочных компаний.

Страховщики могут сами решать где и как им перестраховывать портфель «Зеленой/Белой карты».

Кроме того, страховщики могут договориться о заключении, на добровольных началах, Договора о сотрудничестве между страховщиками в сфере перестрахования по договорам международного страхования «Зеленая/Белая карта».

Договор заключается с целью следования принципам права свободного выбора и прозрачности, учитывая солидарную ответственность страховщиков по рискам, связанными с «Зелеными картами» и для обеспечения надежной перестраховочной защиты.

Рекомендации для обсуждения

- 1) Признать целесообразность и необходимость развития единой международной системы страхования автогражданской ответственности на территории стран Центральной Азии (далее ЦА).
- 2) Принять решение о вступлении в систему «Белая карта» (в качестве ближайшей перспективы) и «Зеленая карта» (в качестве долгосрочной перспективы).
- 3) Начать контакты с органами управления системы «Зеленая/Белая карта» (например, Советами Бюро) для обсуждения перспектив и возможностей начала подготовительных мер для вступления.
- 4) Утвердить следующие основные цели и задачи:
 - обеспечение защиты пострадавших в дорожно-транспортном происшествии (далее ДТП), если виновником является гражданин другой страны ЦА, путем возмещения причиненного вреда жизни и здоровью, ущерба имуществу, в том числе, третьим лицам;
 - освобождение автомобилистов и грузоперевозчиков, посещающих другие страны ЦА, от необходимости исполнять принятые в этих странах страховые предписания;
 - содействие беспрепятственному передвижению транспортных средств и грузов через государственные границы стран ЦА;
 - максимально быстрое урегулирование произошедших при использовании транспортных средств страховых случаев;
 - внедрение единообразных норм и принципов урегулирования последствий ДТП;
 - создание условий для вступления в существующие международные системы страхования или, может быть, на переходном этапе разработка и создание своей уникальной системы в рамках стран ЦА;
 - формирование общего рынка автострахования стран ЦА.
- 5) Утвердить следующие основные принципы:
 - система «Зеленая/Белая карта» должна распространяться только на те страны ЦА, в которых страхование гражданской ответственности автовладельцев является обязательным в порядке, установленном национальным законодательством;
 - законность системы «Зеленая/Белая карта» должна быть официально признана в каждом отдельном государстве ЦА.
- 6) Необходимо развивать национальное законодательство об обязательном страховании автогражданской ответственности владельцев транспортных средств, которое помогает интеграции страны в международные системы страхования «Зеленая/Белая карта».
- 7) Принятие правительством страны необходимых гарантий государства-участника, в том числе гарантию беспрепятственного движения валютных средств через границу и гарантию предоставления финансовых услуг.
- 8) Оказание правительством страны политической поддержки созданному Национальному Бюро. Подтверждение его финансовой и профессиональной состоятельности. Признание международных сертификатов страхования автогражданской ответственности "Зеленая/Белая карта" на территории страны.
- 9) Провести анализ национального налогового законодательства. При необходимости внести поправки, которые устранят несоответствия в налоговом законодательстве и подготовят условия к вступлению в систему «Зеленая/Белая карта».

- 10) Определить методику для исчисления размера гарантийного депозита. Определить валюту депозита, порядок формирования депозита. Или порядок предоставления банковской гарантии на сумму депозита.
- 11) Предварительно сформировать Лист ожидания страховщиков. В Лист ожидания включать страховые компании, отвечающие следующим требованиям:
 - наличие заявления о готовности проводить операции в рамках международной системы обязательного страхования ответственности и готовности предоставления финансовых гарантий на определенную сумму;
 - наличие опыта страхования ответственности владельцев транспортных средств не менее ___ лет, в том числе опыта обязательного страхования не менее ___ года;
 - обязательное внесение в фонд текущих обязательств, формируемый профессиональным объединением страховщиков, единовременного взноса в размере _____;
 - успешное прохождение проверки финансовой надежности;
 - заключение договора с международными перестраховщиками с высоким кредитным рейтингом о перестраховании рисков;
 - выполнение других условий участия в международных системах обязательного страхования, определяемых профессиональным объединением страховщиков;
 - соответствие иным требованиям, устанавливаемым правилами профессиональной деятельности.
- 12) Определить на конкурсной основе надежный национальный банк, который будет организатором финансовых гарантий перед партнерским зарубежным банком.
- 13) Создать Национальное бюро «Зеленая/Белая карта». При решении этого вопроса рассмотреть следующие варианты:
 - функции и полномочия Национального бюро возложить на действующее профессиональное объединение страховщиков;
 - или создать новую организацию.
- 14) Определить функции и задачи, полномочия Национального бюро.
- 15) Определить условия финансирования деятельности Национального бюро, в том числе виды и размеры членских взносов страховщиков в Национальное бюро и в Совет Бюро.
- 16) Определить критерии и условия членства страховщиков в Национальном бюро с учетом принципа солидарной ответственности страховщиков в рамках международной системы «Зеленая/Белая карта».
- 17) Добиться официального признания Национального бюро правительством страны.
- 18) Определить, что будет основой при реализации правил "Зеленой/Белой карты" обязательная модель ОСАГО или добровольная модель страхования.
- 19) Разработать двусторонние соглашения о взаимном признании и соответствующих гарантиях, а также определяющие конкретный порядок действия системы «Зеленая/Белая карта». Принять меры по их заключению.
- 20) Для практического осуществления необходимых мероприятий в составе профессионального объединения страховщиков рассмотреть возможность создания временной координирующей структуры, на которую возложить координацию усилий заинтересованных страховщиков и осуществление необходимых действий для решения вопросов по вступлению страны в систему «Зеленая/Белая Карта».
- 21) В случае получения статуса «предварительного (транзитного) члена», приложить максимум усилий для сокращения периода пребывания в таком статусе.
- 22) Определить лимиты страховой ответственности за вред здоровью и за вред имуществу.

- 23) Определить стоимость страховых полисов.
- 24) Разработать оптимальную тарифную политику. Установить размеры, структуру и порядок применения страховых тарифов. Принять во внимание, что «Зеленая Карта» неприбыльна – она выполняет социальную функцию.
- 25) Разработать меры по уменьшению выплат по мошенничеству и убытков, в результате мошеннических действий. С этой целью рассмотреть возможность введения института «Единого агента», который будет продавать полисы по ценам, установленным законодательством.
- 26) Принять эффективный механизм, действие которого будет направлено на гарантирование своевременной выплаты компенсации пострадавшим.
- 27) Определить порядок формирования гарантийных фондов, создание которых связано с особенностями механизма возмещения вреда причиненного пострадавшим.
- 28) Установить оптимальные процедуры по рассмотрению претензии и выплат возмещения на основе взаимного доверия друг к другу.
- 29) Отказаться в вопросах документооборота при урегулировании убытков от чрезмерных сложностей и бюрократизма. Обработка информации должна происходить максимально быстро. Все документы должны пересылаться через электронные системы, за исключением оригиналов фальшивых «Зеленых/Белых карт» и процессуальных документов.
- 30) Принять единый перечень ограничений по выплатам.
- 31) Создать многофункциональную информационную систему, как на уровне отдельных страховщиков, так и на уровне единого национального информационного ресурса.
- 32) Принять программу по оснащению информационной системой, компьютерными программными обеспечениями и техникой пограничную (таможенную), дорожно - патрульную службы.
- 33) Создать общую базу по страховым случаям. Договориться с соответствующими структурами МВД и судебными органами о предоставлении информации по ДТП и связанных с этими ДТП административными и уголовными делами.
- 34) Создать и регулярно поддерживать специальный информационный веб - портал, посвященный международной системе «Зеленой/Белой карты» на уровне Национального бюро и Совета Бюро.
- 35) Организовать Колл-центр, где водители или пострадавшие смогут получить оперативную поддержку и помощь юристов и других специалистов.
- 36) Внедрять использование специализированных статистических программных продуктов для оценки страховых тарифов и резервов.
- 37) Создать оптимальную перестраховочную программу и механизм перестрахования ответственности страховщика.

Оформление Зеленой карты (Green Card)

Ниже излагается информация российской страховой компании, которая предлагает оформление Green Card болгарской страховой компании "Bulstrad PLC".

Оформление полиса производится в присутствии автовладельца в течении 10-15 минут.

Для оформления Green Card требуются следующие документы и информация:

1. Ксерокопия свидетельства о регистрации транспортного средства.
2. Ксерокопия водительского удостоверения.
3. Если автомобиль управляется по доверенности, ксерокопия доверенности.
4. Сроки, маршрут поездки и необходимую территорию действия полиса.

Стоимость оформления Green Card зависит от типа транспортного средства и маршрута. Различаются следующие категории транспортных средств:

1. Легковой автомобиль (микроавтобус до 9 мест)
2. Прицеп к легковому автомобилю
3. Грузовой автомобиль
4. Прицеп к грузовому автомобилю
5. Автобус.

Стоимость оформления Green Card на легковой автомобиль

Территория действия	15 дней	1 мес.	2 мес.	4 мес.	6 мес.
Все страны "Green Card"	45	60	90	145	200
Страны Евросоюза	35	45	60	95	130
Беларусь, Молдова, Украина	35	45	60	95	130

Оплата производится в рублях по курсу Евро на ЦБ РФ на день оплаты плюс 2%. Стоимость оформления Green Card на категории транспортных средств 2 - 5 (см. выше) сообщается по запросу.

В случае замены номерных знаков на автомобиле, смене владельца, утере или хищении страхового сертификата выдается новый сертификат на тот же период. При этом оплачиваются только услуги по оформлению.

Ниже приведена сравнительная таблица, отражающая этапы вхождения в систему «Зеленая карта» России, Беларуси и Украины.

Россия	Беларусь	Украина
1997 год – зарегистрировано Российское бюро «Зеленая карта»	1999 год - зарегистрировано Белорусское бюро по транспортному страхованию	1996 - создано Моторное Транспортное Бюро Украины
2002 год – принят Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»	1999 год - подано заявление о вступлении в международное бюро «Зеленая карта».	1996 год – принято Постановление «О порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»
Ноябрь-декабрь 2002 года подана заявка на вступление (вступление планировалось на 2005 год)	1999 год – издан Декрет № 8 Президента Республики Беларусь «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Вступил в силу с 01.07.99	1998 год – Украина член «Зеленой карты» (начался транзитный период)
октябрь 2004 года – подана заявка (вступление планировалось к 01.01.2006 года)	2002 год - принятие в члены Совета Бюро международного бюро «Зеленая карта»	2002 год – транзитный период продлен на 2 года. В общей сложности этот период составил 6 лет.
В мае 2006 года –планируется вновь подать заявку на вступление с 01.01.07	2003 год – введение национального сертификата «Зеленая карта»	2004 год - принят Закон № 1961-IV «Об обязательном страховании гражданской-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств»



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

Концептуальная записка Вопросы страхования



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

Соглашение

о международной системе страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств на территории государств- членов ЕврАзЭС (международная система автострахования «Белая карта»)

Правительство Республики Беларусь, Правительство Республики Казахстан, Правительство Кыргызской Республики, Правительство Российской Федерации, Правительство Республики Таджикистан, именуемые в дальнейшем Сторонами,

исходя из необходимости увеличения объема гарантий получения компенсации лицами, пострадавшими в результате дорожно-транспортных происшествий с участием иностранных транспортных средств,

реализуя положения Соглашения о сотрудничестве в области страхования в рамках Евразийского экономического сообщества от 27 апреля 2003 года,

руководимые желанием упростить процедуру международного автомобильного сообщения,

основываясь на международном опыте в сфере межгосударственного сотрудничества по вопросам страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств,

согласились о нижеследующем:

Статья 1. Основные понятия, используемые в Соглашении

Для целей настоящего Соглашения используются следующие основные понятия:

агент - юридическое лицо, зарегистрированное в качестве страховщика или страхового брокера, назначенное иностранным страховщиком с согласия Национального бюро по страхованию автогражданской ответственности страны, где это юридическое лицо учреждается, с целью рассмотрения и урегулирования в этой стране претензий (убытков), возникших вследствие дорожно-транспортного происшествия, в которой участвует средство транспорта иностранного государства, владелец (водитель) которого имеет дорожную страховую карту, выданную названным страховщиком;

дорожная страховая карта – договор страхования гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средства, заключенный со страховщиком – членом Национального бюро по страхованию автогражданской ответственности одной Стороны и действующий на территории других Сторон, где введено обязательное страхование гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств;

национальное законодательство – законодательные и подзаконные акты каждой Стороны, включая нормативные правовые акты государственного уполномоченного органа страхового надзора;

Обслуживающее бюро - Национальное бюро по страхованию автогражданской ответственности, ответственное в своей стране за рассмотрение и урегулирование исков,

предъявленных к иностранным владельцам (водителям) транспортных средств, имеющим дорожную страховую карту;

пострадавшая сторона - лицо, имеющее согласно национальному законодательству, право на возмещение вреда, причиненного ему в результате страхового случая;

Платежное бюро - Национальное бюро по страхованию автогражданской ответственности страны, страховщик которой выдал страхователю дорожную страховую карту;

страхователь - лицо, гражданская ответственность которого покрывается дорожной страховой картой;

страховщик – страховая организация, имеющая право на осуществление страхования гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств и являющаяся членом Национального бюро по страхованию автогражданской ответственности;

средство транспорта - любое механическое транспортное средство, включая прицеп, полуприцеп к нему, на которое распространяется действие национального законодательства об обязательном страховании гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств каждой из Сторон;

страховой случай - событие, повлекшее ущерб, гибель или ранение, которое в соответствии с законодательством страны, где оно произошло, подпадает под действие закона об обязательном страховании гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств;

Совет Национальных бюро по страхованию автогражданской ответственности ЕврАзЭС - организация, в которую входят все Национальные бюро по страхованию автогражданской ответственности, и которая отвечает за управление и текущую деятельность международной системы автострахования «Белая карта»;

Национальное бюро по страхованию автогражданской ответственности - организация, созданная и действующая в порядке и на условиях, предусмотренных национальным законодательством для обеспечения функционирования международной системы автострахования «Белая карта». Каждое Национальное бюро по страхованию автогражданской ответственности одновременно выполняет две функции, а именно, выступает в качестве Платежного бюро и Обслуживающего бюро.

Статья 2. Цель Соглашения

Целью настоящего Соглашения является создание на территории государств - участников ЕврАзЭС международной системы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств для предоставления владельцам (водителям) транспортных средств страховой защиты, на период участия их в дорожном движении иностранного государства, в объеме, требуемой законодательством страны посещения, а также гарантирования компенсации вреда пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах, в соответствии с национальным законодательством.

Статья 3. Основные меры по реализации Соглашения

1. Каждая Сторона в соответствии с настоящим Соглашением обязана:

- создать Национальное бюро по страхованию автогражданской ответственности (далее - Бюро), официально признанное Правительством страны, членами которого могут являться страховщики, осуществляющие страхование гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств. Условия финансирования Бюро, в т.ч. виды и размеры взносов страховщиков в Бюро, определяются национальным законодательством Сторон;

- принять внутреннее законодательство, необходимое для выполнения настоящего Соглашения;

- не препятствовать деятельности Бюро выполнять свои финансовые обязанности перед Бюро других государств - участников настоящего Соглашения.

2. Каждая Сторона, где не введено обязательное страхование гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств, в соответствии с настоящим Соглашением обязана предпринять меры по введению на своей территории обязательного страхования гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств.

3. Отношения между Бюро Сторон, возникающие в процессе реализации положений настоящего Соглашения, а также вопросы, не урегулированные данным Соглашением, регламентируются двусторонними соглашениями между Бюро Сторон, на основе Типового соглашения. Форма Типового соглашения между Бюро разрабатывается и утверждается Советом Национальных бюро по страхованию автогражданской ответственности ЕврАзЭС (далее – Совет Бюро).

Статья 4. Выдача дорожных страховых карт и их действие

1. Каждое Платежное бюро обеспечивает своих членов дорожными страховыми картами для оформления и выдачи их страхователям.

2. Дорожная страховая карта является дополнительным договором и может быть выдана только владельцу (водителю) транспортного средства, заключившему на условиях, предписанных национальным законодательством, договор страхования гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев (основной договор страхования).

3. Размер страховой премии по дополнительному договору (стоимость дорожной страховой карты) устанавливается национальным законодательством Сторон.

4. Дорожная страховая карта выдается на срок временного пребывания страхователя на территории государства- участника настоящего Соглашения, но не менее срока, предусмотренного национальным законодательством страны назначения.

Срок действия дорожной страховой карты не может превышать срок действия основного договора страхования.

5. Дорожная страховая карта действует только на территории стран, указанных в дорожной страховой карте.

6. Не требуется наличие дорожной страховой карты при въезде на территорию Стороны, где не введено обязательное страхование гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств.

7. Содержание и форма дорожной страховой карты утверждаются Советом Бюро.

Статья 5. Рассмотрение исков пострадавших

1. В случае если страхователь является участником дорожно-транспортного происшествия на территории страны действия дорожной страховой карты, он обязан сообщить участникам данного происшествия сведения о дорожной страховой карте, а Обслуживающему бюро – о факте дорожно-транспортного происшествия. Информация о дорожно-транспортном происшествии может быть доведена и до агента (при его наличии), назначенного по просьбе страховщика, выдавшего дорожную страховую карту.

2. При поступлении в Обслуживающее бюро заявления страхователя или потерпевшего, о том, что на территории страны его компетенции произошло дорожно-транспортное происшествие (далее - авария) с участием транспортного средства другой страны, владелец (водитель) которого имеет дорожную страховую карту, данное бюро, не дожидаясь официального заявления (иска) потерпевшего о возмещении вреда, приступает к разбирательству обстоятельств аварии. Обслуживающее бюро также должно немедленно уведомить о любом иске соответствующее Платежное бюро или его члена, выдавшего дорожную страховую карту.

3. Если в ходе разбирательства Обслуживающее бюро определит страховщика транспортного средства, вовлечённого в аварию, и установит, что агент этого страховщика утверждён в соответствии с положениями настоящего Соглашения, оно должно передать всю информацию непосредственно агенту для дальнейшего урегулирования.

4. Все иски потерпевших рассматриваются и урегулируются Обслуживающим бюро или агентом в соответствии с положениями законодательства страны, где произошел страховой случай, в т.ч. устанавливающих порядок, условия и сроки определения размера причиненного вреда и страховых выплаты, перечень документов, необходимых для получения страховых выплат и пр.

5. Обслуживающее бюро должно рассматривать иски с учетом интересов соответствующего Платежного бюро или его члена, выдавшего дорожную страховую карту. Руководствуясь данной нормой Обслуживающее бюро перед принятием окончательного решения, информирует страховщика или соответствующее Платежное бюро.

6. Обслуживающее бюро обладает исключительной компетенцией по всем вопросам, касающимся толкования национального законодательства и урегулирования исков.

7. Обслуживающее бюро отвечает за действия агента, назначенного им для урегулирования иска.

8. Если иск потерпевшего превышает объем, страхового покрытия, предусмотренного законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств страны, где произошла авария, Обслуживающее бюро обязано запросить страховщика, выдавшего дорожную страховую карту, в отношении урегулирования той части претензии, которая превышает объём страхового покрытия.

9. Обслуживающее бюро не вправе без письменного согласия страховщика или соответствующего Платежного бюро поручить урегулирование убытка какому-либо агенту, который имеет от этого определённый финансовый интерес в силу каких-либо договорных обязательств. Если Обслуживающее бюро сделает это без получения согласия, его право на получение возмещения снижается до половины суммы, получаемой в обычных условиях.

10. Если в соответствии с национальным законодательством основной договор страхования прекращает свое действие с момента осуществления страховой выплаты по первому страховому случаю, страхователь, совершивший дорожно-транспортное происшествие на территории иностранного государства, обязан сдать дорожную страховую карту Обслуживающему бюро или агенту и заключить:

- новый договор страхования гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств с отечественным страховщиком (через его агента, находящегося на территории страны, где произошло дорожно-транспортное происшествие), либо

- договор страхования обязательного страхования гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств со страховщиком страны, где произошло дорожно-транспортное происшествие, действующий на территории данной страны.

В обоих перечисленных случаях, при необходимости, должна быть приобретена дорожная страховая карта.

Статья 6. Порядок назначения агентов и условия их деятельности

1. Условия выдачи, отказа и отзыва разрешения для осуществления деятельности в качестве агента определяются Обслуживающим бюро с учетом положений договора с Платежным Бюро и национального законодательства.

2. Агент регулирует убытки от имени Обслуживающего бюро, которое одобрило его назначение и по поручению страховщика, который просил об этом назначении, исходя из обстоятельств происшедшей аварии с участием средства транспорта, владелец (водитель) которого является страхователем данного страховщика.

3. Если иск пострадавшего превышает объем, страхового покрытия, предусмотренного законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств страны, где произошла авария, агент должен руководствоваться положениями пункта 8 статьи 5 настоящего Соглашения.

4. Обслуживающее бюро, которое одобрило назначение агента, признаёт его в качестве единственно правомочного лица по рассмотрению и урегулированию исков Обслуживающее бюро должно уведомить пострадавших о полномочиях агента и направить последнему материалы, связанные с этими убытками. Однако Обслуживающее Бюро в любое время и без объяснения своего решения, вправе потребовать от агента передать ему полномочия по рассмотрению конкретного иска.

5. Если по каким – либо причинам, Обслуживающее бюро, которое одобрило назначение агента, возмещает вместо него убытки пострадавшим, оно получает оплаченное возмещение непосредственно от Платежного бюро, которое обращалось за назначением агента, в порядке и размере, предусмотренными статьей 7 настоящего Соглашения.

6. В соответствии с условиями пункта 2 настоящей статьи агент действует самостоятельно при наличии договорённости со страховщиком, который требовал его назначения, об условиях компенсации сумм выплаченных пострадавшим и метода подсчёта вознаграждения.

7. Если агент, осуществивший возмещение вреда в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, не может получить возврата выплат, произведенных от имени страховщика, который просил о его назначении, компенсация должна быть сделана Обслуживающим бюро, которое одобрило его назначение. При этом Обслуживающее бюро, оплатившее расходы, должно получить компенсацию от Платежного бюро, членом которого состоит страховщик, в порядке и размере, предусмотренными статьей 7 настоящего Соглашения.

8. Бюро должно информировать заинтересованное Бюро о прекращении деятельности агента.

Статья 7. Порядок и условия возмещения расходов

1. Если Обслуживающее бюро или назначенный агент урегулировали все иски, вытекающие из аварии, они в течение максимум одного года с даты последнего платежа в пользу пострадавшей стороны должны направить факсом или по электронной почте члену Платежного бюро, которое выдало дорожную страховую карту, финансовые требования для компенсации, а именно:

1) суммы, выплаченные в качестве компенсации пострадавшей стороне;

2) суммы, оплаченные сторонним организациям, в ходе рассмотрения и урегулирования каждого убытка и все расходы, затраченные непосредственно на решение судебных вопросов, которые в подобных случаях могли бы быть затречены страховщиком, действующим в стране, где произошёл убыток.

3) сумму вознаграждения для покрытия всех других расходов и издержек, размер которых определяется согласно правил, одобренных Советом Бюро.

2. В требовании о компенсации указывается, что денежные суммы к оплате должны перечисляться в полном объёме (издержки на перевод за свой счёт), быть выражены в валюте страны бенефициара и оплачены в течение двух месяцев с даты требования. По истечении этого периода, начиная от даты требования до даты получения платежа банком бенефициара, автоматически производится начисление процентов, исходя из ___ годовых от причитающейся суммы.

3. Ни при каких обстоятельствах требования о компенсации не должны содержать сумм штрафов, залоговых обязательств или других финансовых взысканий наложенных на страхователя, которые не покрываются обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств в стране, где произошла авария.

4. Каждое Платежное бюро гарантирует за своих членов оплату сумм возмещения, требуемых от них как со стороны Обслуживающего бюро, где произошла авария, так и от назначенного для урегулирования агента.

5. Если в течение 2-х месяцев с даты получения требования о компенсации страховщик, выдавший дорожную страховую карту, не произведет оплату, то Платежное бюро, в котором состоит этот страховщик, в течение месяца после получения сообщения об этом от Обслуживающего бюро страны, где произошла авария, или от агента назначенного для урегулирования, само осуществляет возмещение.

За просрочку срока выплаты возмещения Платежное бюро обязано уплатить пеню в размере ___ годовых от причитающейся к выплате суммы.

Статья 8. Гарантии платежеспособности Бюро

Каждая Сторона гарантирует платежеспособность Бюро по его обязательствам перед Бюро другой Стороны путем внесения в свой Национальный (Центральный) Банк денежного депозита в сумме не менее _____ долларов США.

Статья 9. Совет Бюро

1. В состав Совета Бюро входят по два представителя, назначаемых Бюро каждой Стороны, и один представитель от Интеграционного Комитета ЕврАзЭС.

2. Совет Бюро выбирает своего председателя и заместителя председателя из числа представителей, назначаемых Бюро каждой Стороны, на определенный срок и в соответствии с принципом ротации.

3. Заседания Совета Бюро проводятся не менее двух раз в год.

4. Бюро каждой Стороны имеет один голос. Решения Совета Бюро, требующие голосования, вступают в силу лишь в том случае, когда за них проголосовали три четверти всех членов Совета Бюро. Допускается голосование по доверенности, но одно Бюро может представлять интересы только одного другого Бюро.

5. Функции Совета Бюро:

1) координация работы Бюро;

2) разработка и утверждение Типового соглашения между Бюро и иных документов, необходимых для функционирования международной системы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

3) иные функции, вытекающие из целей и задач Совета Бюро.

6. Рабочим органом Совета Бюро является Секретариат Совета Бюро, который финансируется за счет членских взносов Бюро Сторон. Размер членских взносов Бюро утверждается Советом Бюро.

7. Секретариат Совета Бюро находится в г. Алматы.

Статья 10. Разрешение споров

1. Споры между Бюро, возникшие из толкования или действия настоящего Соглашения, рассматриваются арбитрами, назначенными согласно процедуре, установленной Советом Бюро, решения которых являются окончательными и обязательным для выполнения спорящимися сторонами.

2. Любое решение арбитров по тому или иному переданному на их рассмотрение вопросу доводится до сведения всех Бюро. Размер издержек арбитража и Бюро, которое должно возместить эти расходы, определяются арбитром.

Статья 11. Заключительные положения

1. Настоящее Соглашение заключено на неопределенный срок и вступает в силу со дня сдачи депозитарию, которым является Интеграционный Комитет Евразийского экономического сообщества, последнего уведомления о выполнении подписавшими его Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления Соглашения в силу.

2. В настоящее Соглашение с согласия Сторон могут быть внесены изменения и дополнения, которые оформляются соответствующими протоколами, которые вступают в силу в порядке, предусмотренном пунктом 1 настоящей статьи.

3. Каждая Сторона может выйти из Настоящего Соглашения, направив письменное уведомление об этом другим Сторонам, депозитарию и Совету Бюро не позднее чем за 12 месяцев до выхода.

4. По истечении одного календарного месяца со дня направления Стороной уведомления о выходе из Соглашения, члены Бюро данной Стороны прекращают выдачу дорожных страховых карт, прекращается выдача дорожных страховых карт, действующих в стране, желающей выйти из Соглашения, и членами Бюро других Сторон.

5. В случае невыполнения Бюро какой-либо Стороны обязательств, вытекающих из положений настоящего Соглашения, Советом Бюро может быть принято решение об исключении данного Бюро из состава Совета Бюро, что влечет выход Стороны из настоящего Соглашения.

6. Настоящее Соглашение открыто для присоединения к нему государств, разделяющих ее цели и принципы, с согласия всех Сторон путем передачи депозитарию документов о таком присоединении. Присоединение считается вступившим в силу со дня получения депозитарием последнего сообщения о согласии на такое присоединение.

Совершено в г. _____ «_»_____ 200_ г. в одном подлинном экземпляре на русском языке. Подлинный экземпляр настоящего Соглашения хранится в Интеграционном Комитете Евразийского экономического сообщества, который направит каждой Стороне его заверенную копию.

За Правительство Республики Беларусь

За Правительство Республики Казахстан

За Правительство Кыргызской Республики

За Правительство Российской Федерации

За Правительство Республики Таджикистан



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

Схема Белой карты ОЭС



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

Окончательный проект Схемы ОЭС по временному страхованию гражданской ответственности автотранспортных средств стран ОЭС перед третьими лицами

Схема Белой карты ОЭС

Предложена-

**Биме Маркази, Иран
(Центральная страховая организация Ирана)**

Январь 2008 г.

Преамбула

Государственные страховые органы договаривающихся сторон по Рамочному соглашению о транзитных транспортных перевозках (ТТФА);

Ссылаясь на статью 22 и Приложение 5 Рамочного соглашения о транзитных транспортных перевозках (ТТФА), в котором содержится призыв к созданию Схемы временного страхования гражданской ответственности автотранспортных средств стран ОЭС перед третьими лицами (Белой карты ОЭС);

Рассмотрев статью 3 Приложения 5 ТТФА в отношении учреждения Схемы временного страхования гражданской ответственности автотранспортных средств стран ОЭС перед третьими лицами,

Пришли к согласию о нижеследующем-

Раздел I

Дефиниции и определения

Статья 1 – Цель Схемы

Цель «Схемы временного страхования гражданской ответственности автотранспортных средств стран ОЭС перед третьими лицами» (далее «Схема») - содействие международному передвижению автотранспорта путем создания возможности страхования рисков ответственности перед третьими лицами в отношении использования такого транспорта, для удовлетворения критериев страны посещения и, в случае ДТП, гарантировать компенсацию потерпевшим сторонам в соответствии с национальными законами и регулируемыми положениями той страны.

Критерии и детали механизма финансовой гарантии, посредством которой Национальные бюро страховщиков автотранспорта полностью гарантируют урегулирование претензий и требований, проистекающих из возникновения ДТП, и связанных со Схемой Белой карты ОЭС, прилагаются в Приложении II.

Статья 2. Определения

В целях настоящей Схемы нижеприведенные слова и выражения имеют следующие значения и должны истолковываться не иначе как-

2.1 Страховой подкомитет Транзитно-транспортного координационного совета (ТТКС)- один из Подкомитетов, созданный в рамках «Рамочного соглашения по транзитно-транспортным перевозкам ОЭС» (ТТФА) и состоит из двух представителей от каждой договаривающейся стороны, представляющих органы страхового надзора и организации, назначенной в качестве Национального бюро.

Статья 2.2 Совет бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС)- – орган, состоящий из числа представителей каждого Национального бюро стран-участниц Схемы. Он функционирует в соответствии с положениями статьи 4 Раздела II.

2.3 Национальное бюро страховщиков автотранспорта (далее «Национальное бюро»)- профессиональная организация, определенная своей страной, являющаяся членом Совета

бюро стран ОЭС и несущая ответственность за выполнение задач, необходимых для функционирования Схемы.

2.4 Страховщик- страховая компания по осуществлению обязательного страхования ответственности перед третьими лицами в отношении использования транспортных средств, которая является членом Национального бюро.

2.5 Страхователь- любое лицо, чья ответственность в отношении использования транспортного средства охватывается страховым полисом.

2.6 Страховой полис - документ обязательного страхования, выдаваемый страховой компанией для покрытия гражданской ответственности страхователя в отношении использования транспортного средства.

2.7 Страховая карта гражданской ответственности автотранспортных средств стран ОЭС перед третьими лицами (далее Белая карта ОЭС) - международный сертификат, удостоверяющий наличие страхового полиса, выданного Национальными бюро в соответствии со статьями Раздела III;

2.8 Транспортное средство - любое наземное автотранспортное средство на механической тяге, но не рельсовое, а также любой прицеп, спаренный или не спаренный, подлежащие обязательному страхованию ответственности перед третьими лицами в стране использования.

2.9 Несчастный случай (ДТП) - любой случай причинения ущерба личному здоровью и/или имуществу, который согласно закону страны его возникновения, подпадает под действие обязательного страхования ответственности перед третьими лицами в отношении использования транспортного средства.

2.10 Потерпевшая сторона - любое лицо, имеющее право требовать компенсацию в связи с нанесением ему любого ущерба личному здоровью и/или имуществу, причиненным транспортным средством.

2.11 Претензия - одна или более претензий на возмещение компенсации, предъявляемая (-ые) потерпевшей стороной и вытекающая (-ие) из данного случая.

2.12 Корреспондент претензий - любой страховщик или иное лицо, назначенное одним или более страховщиками с одобрения Национального бюро страны страховщика с целью рассмотрения и урегулирования претензий, вытекающих из несчастных случаев/ДТП с участием транспортных средств, для которых рассматриваемый(-ые) страховщик или страховщики выдали страховой полис.

Раздел II

Структура, функции и обязательства функциональных органов Схемы

Статья 3 – Структурные основы

3.1 Схема имеет свои правовые, технические и финансовые основы, гарантии, предоставляемые автомобилистам, осуществляющим перевозки между странами договаривающихся сторон, путем получения страхового полиса, выданного страховщиком, уполномоченным для проведения такого рода деятельности в стране, которая является пунктом отправления маршрута.

3.2 Схема материально основывается на Белую карту ОЭС, определенную положениями Раздела III.

3.3 Функционирование Схемы координируется и регулируется Советом бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС).

3.4 Отчеты совещаний Совета бюро ОЭС (СБ-ОЭС) представляются на рассмотрение Страхового подкомитета ТТКС. Совет Бюро ОЭС также направляет Страховому подкомитету ТТКС такие вопросы, как нерешенные споры между Национальными бюро, предложенные поправки в Схему и любой другой вопрос, который требует принятия решения исполнительными органами «Рамочного соглашения по транзитно-транспортным перевозкам ОЭС» (ТТФА).

3.5 Каждое Национальное бюро от имени своих страховщиков урегулирует претензии, возникшие от несчастного случая на территории другой страны-члена Схемы, совершенного водителем-гражданином своей страны, который имеет действительную Белую карту ОЭС, а также урегулирует претензии, возникшие от несчастного случая по вине водителя другой страны-члена Схемы, который имеет действительную Белую карту ОЭС, выданную страховщиком соответствующего Национального бюро страны.

Статья 4 – Совет бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС)

4.1 Совет бюро стран ОЭС принимает все необходимые меры для обеспечения успешной реализации Схемы и имеет тесные связи со Страховым подкомитетом ТТКС по вопросам страховой деятельности в регионе ОЭС.

4.2 Совет бюро стран ОЭС является ответственным за координацию и регулирование финансовой, технической и юридической деятельности Национальных бюро в отношении выполнения Схемы.

4.3 Председатель Совета бюро стран ОЭС назначается в алфавитном порядке на ротационной основе из числа представителей Национальных бюро. Председатель назначается сроком на один год.

4.4 Ежегодное плановое совещание с участием представителей Национальных бюро созывается Председателем. Уведомление о созыве годового собрания вместе с повесткой дня и другими документами, направляется Председателем всем Национальным бюро по телефаксу, заказной почтой или курьером, не менее чем за 45 дней до даты такого собрания. В случае, если Председателя не может принять участие в собрании, представители Национальных бюро назначают председателя из числа присутствующих на собрании.

4.5 Внеочередные собрания проводятся по получении письменной просьбы на имя Председателя от любого представителя Национального бюро вместе с предложенной этим же бюро повесткой дня. В течение одной недели от получения письменной просьбы, Председатель направляет уведомление всем Национальным бюро договаривающихся сторон не менее чем за 21 день до даты такого собрания.

4.6 Кворум для проведения созываемого собрания Совета бюро стран ОЭС зависит от присутствия двух третей от общего числа представителей Национальных бюро.

4.7 Решения собраний Совета бюро стран ОЭС действительны и имеют обязательную силу, если приняты большинством голосов присутствующих делегаций. На всех собраниях Совета бюро стран ОЭС каждое Национальное бюро имеет только один голос независимо от числа своих представителей.

4.8 Совет бюро стран ОЭС определяет размер годового бюджета и финансовых взносов, уплачиваемых каждым Национальным бюро.

4.9 Совет бюро стран ОЭС пользуется возможностями Секретариата ОЭС и его офиса для выполнения своих функций до создания своего постоянного офиса.

4.10 Совет бюро стран ОЭС определяет должностные обязанности и функции Председателя.

Статья 5 – Национальное бюро страховщиков автотранспорта

5.1 Национальное бюро страховщиков автотранспорта, функционирующее с одобрения и согласия своего правительства, имеет свою независимую финансовую структуру, основанную на совместном обязательстве своих членов-страховщиков, уполномоченных на осуществление обязательного страхования гражданской ответственности в отношении использования автотранспортных средств на своих территориях, позволяющее ему выполнять обязательства, вытекающие из данной Схемы. В этой связи, каждое Национальное бюро официально предоставляет гарантию Национальному бюро страны посещения обязательство страховщика по страхованию ответственности перед третьими лицами в отношении использования транспортного средства, виновного в ДТП.

Национальные бюро должны заключать двусторонние соглашения между собой, посредством чего они обязуются в рамках своих взаимных прав и обязанностей. Условия и образец такого соглашения прилагаются в Приложении III.

5.2 Каждое Национальное бюро отвечает за печатание/выпуск своих Белых карт ОЭС или уполномочивает своих страховщиков на их печатание/выпуск.

5.3 Каждое Национальное бюро уполномочивает своих страховщиков на выдачу Белых карт ОЭС своим страхователям исключительно для транспортных средств, зарегистрированных в любой стране-члене в рамках своей компетенции.

Раздел III

Статус Белой карты ОЭС

Статья 6 – Выдача и срок действия Белой карты ОЭС

6.1 Белая карта ОЭС приобретается водителями для временной поездки в определенную страну или страны в пределах территории ОЭС, которая предъявляется при ДТП или при пересечении границ и, если необходимо, на территории стран-членов Схемы ОЭС.

6.2 Белая карта ОЭС эквивалентна национальным сертификатам обязательного страхования гражданской ответственности автотранспортных средств перед третьими лицами каждой из стран-членов Схемы ОЭС, которую посещает водитель транспортного средства.

6.3 Белая карта ОЭС удостоверяет, что посещающий страну водитель имеет, по меньшей мере, минимальное обязательное страхование гражданской ответственности автотранспортных средств перед третьими лицами, требуемое по закону и регулятивным положениям стран посещения.

6.4 Все Белые карты ОЭС считаются действительными, по меньшей мере, сроком на пятнадцать дней от даты наступления ответственности страховщика.

6.5 На любой запрос о подтверждении действительности определенной Белой карты ОЭС, направленный факсом или электронной почтой Национальному бюро от Национального бюро страны возникновения ДТП, направляется определенный ответ в течении трех месяцев

со дня получения такого запроса. В случае не получения ответа по истечению того срока, Белая карта ОЭС считается действительной.

6.6 Любая Белая карта ОЭС, предъявленная в стране, где она является действительной, и подразумевающая выдачу по разрешению Национального бюро, гарантируется тем же Национальным бюро. Однако, гарантия Национального бюро не применяется в тех случаях, когда Белая карта ОЭС относится к транспортному средству, которое официально не зарегистрировано в стране того Национального бюро.

Статья 7 – Содержание и форма Белой карты ОЭС

7.1 Содержание Белой карты ОЭС печатается как на государственном языке страны Национального бюро, так и на английском языке; содержание карты включает следующую информацию:

- a. Название и адрес соответствующего Национального бюро;
 - b. Название и адрес страховщика и его подпись и печать;
 - c. Название и адрес страхователя или обладателя страхового полиса;
 - d. Названия стран-членов Схемы;
 - e. Срок действия Белой карты ОЭС, т.е даты выдачи и истечения;
 - f. Номерной знак и категория соответствующего транспортного средства;
 - g. Серийный номер Белой карты ОЭС и средства защиты (например, голограмма);
 - h. Цвет Белой карты ОЭС должен быть белым с 5-ти миллиметровыми зелеными линиями по краям и ее размеры должны быть следующими: ширина – 190 мм, длина – 270 мм.
- 7.2 Образец Белой карты стран ОЭС прилагается в Приложении I.
- 7.3 Совет бюро ОЭС несет ответственность за любую поправку или исправление в формат, форму и размеры Белой карты ОЭС.

Раздел IV

Расчеты и возмещение

Статья 8 – Рассмотрение претензий

8.1 Если Национальному бюро поступает информация о ДТП, произошедшем на территории своей страны, в которое вовлечено транспортное средство другой страны-члена данной Схемы, оно, не дожидаясь формальной претензии, приступает к расследованию обстоятельств ДТП. Оно также, при первой возможности, уведомляет о любом таком ДТП Страхователя, выдавшего Белую карту ОЭС или страховой полис, или, если приемлемо, соответствующее Национальное бюро. Если в ходе расследования, Национальное бюро обнаруживает, что Страхователь транспортного средства, вовлеченного в ДТП, определен, и что Корреспондент претензий данного Страхователя одобрен в соответствии с положениями статьи 9, оно незамедлительно направляет такую информацию Корреспонденту претензий для осуществления дальнейших действий.

8.2 По получении претензии, возникшей из ДТП при вышеописанных обстоятельствах, если Корреспондент претензий Страхователя одобрен, Национальное бюро незамедлительно

направляет претензию Корреспонденту претензий с тем, чтобы претензия рассматривалась и урегулировалась согласно положениям статьи 9. Если нет одобренного Корреспондента претензий, оно незамедлительно уведомляет Страхователя, выдавшего Белую карту ОЭС или страховой полис, или, если приемлемо, соответствующее Национальное бюро о получении претензии и о том, что оно получило претензию и будет рассматривать ее.

8.3 Национальное бюро вправе урегулировать любую претензию мирным путем или получать повестку о явке в суд относительно уплаты компенсации.

8.4 Все претензии рассматриваются Национальным бюро самостоятельно в соответствии с юридическими и регулятивными положениями, применимыми в стране возникновения ДТП относительно ответственности, компенсации пострадавшим сторонам и обязательного страхования в пользу Страхователя, выдавшего Белую карту ОЭС или страховой полис или, если приемлемо, соответствующего Национального бюро. Национальное бюро правомочно по всем вопросам относительно толкования закона, примененного в стране возникновения ДТП и урегулирования претензии. Национальное бюро, по срочному запросу, информирует Страхователя или соответствующее Национальное бюро, до принятия окончательного решения.

8.5 Если предусматриваемое урегулирование претензии превышает условия или ограничения примененного законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности автотранспортных средств перед третьими лицами, действующего в стране возникновения ДТП, но охватывается в рамках страхового полиса, со Страхователем проводятся консультации в отношении той части претензии, которая превышает те условия или ограничения. Согласие такого Страхователя не требуется, если применяемая правовая норма возлагает на Национальное бюро обязательство учитывать договорные гарантии, превышающие такие ограничения и условия, предусмотренные в законе о страховании гражданской ответственности в отношении использования автомобильных транспортных средств в стране возникновения ДТП.

Статья 9 – Корреспондент претензий

9.1 Каждое Национальное бюро устанавливает условия, при которых оно предоставляет, отказывает или отзывает свое одобрение Корреспондентов претензий своей страны в рамках своей компетенции и в соответствии с положениями Схемы.

9.2 Только Национальное бюро правомочно, по просьбе одного из своих Страховщиков, направлять другому Национальному бюро запрос на одобрение Корреспондента претензий страны такого Национального бюро. Такой запрос направляется по факсу или электронной почте и подкрепляется подтверждением, что предложенный Корреспондент претензий принимает требуемое одобрение. Соответствующее Национальное бюро предоставляет или отказывает в одобрении в течение трех месяцев от даты получения запроса, и уведомляет сделавшее запрос Национальное бюро и соответствующего Корреспондента претензий о своем решении и дате вступления его в силу. В случае не получения ответа по истечении такого срока, одобрение считается предоставленным.

9.3 Корреспондент претензий рассматривает все претензии в соответствии с юридическими или регулятивными положениями, применяемыми в стране возникновения ДТП в отношении ответственности, компенсации потерпевшей стороне и обязательного страхования гражданской ответственности автомобильного транспортного средства перед третьими лицами от имени одобренного его Национального бюро и от имени Страховщика, запросившем его одобрение, вытекающих из ДТП, возникших в той стране с участием

транспортных средств, застрахованных Страховщиком, запросившим его одобрение. Если условия любого предусматриваемого урегулирования превышают условия или ограничения применимого законодательства страны возникновения ДТП в отношении обязательного страхования автотранспортных средств перед третьими лицами, но охватываются страховым полисом, то Корреспондент претензий должен соблюдать положения, изложенные в статье 8.5.

9.4 Национальное бюро, предоставившее свое одобрение Корреспонденту претензий, признает его как единственное компетентное лицо по рассмотрению и урегулированию претензии от имени Национального бюро и от имени Страховщика, запросившего его одобрение. Национальное Бюро информирует потерпевшие стороны о своем полномочии и направляет Корреспонденту претензий любые уведомления, связанные с такими претензиями. Однако, оно может, в любое время и без какого-либо обязательства обосновывать свое решение, перенять на себя от Корреспондента претензий рассмотрение и урегулирование претензии.

9.5 Если же, по какой-либо причине, Национальное бюро, предоставившее одобрение, будет обязано выплатить компенсацию какой-либо потерпевшей стороне вместо Корреспондента претензий, то компенсация будет возмещена непосредственно Национальным Бюро, через которое был направлен запрос об одобрении, в соответствии с условиями, изложенными в статье 10.

9.6 В соответствии с положениями статьи 9.3, Корреспондент претензий вправе согласовывать со Страховщиком, запросившем его одобрение, условия возмещения сумм, выплаченных потерпевшим сторонам, и метод калькуляции своих издержек по рассмотрению претензий, однако такое согласование не должно иметь принудительный характер по отношению к какому-либо Национальному бюро; Если Корреспондент претензий не может получить возмещение авансовых платежей, произведенных в соответствии с положениями, изложенными в статье 9.3 от имени Страховщика, запросившего его одобрение, оно будет возмещено Национальным Бюро, одобряющим его. Впоследствии, последнему Национальному бюро возмещает Национальное бюро, в котором рассматриваемый Страховщик является Страховщиком, отвечающим положениям, изложенным в статье 10.

9.7 Если Национальное бюро получает информацию, что один из его Страховщиков решает отказаться от услуг Корреспондента претензий, оно должно немедленно информировать об этом Национальное бюро, предоставившее одобрение. Последнее Национальное бюро вправе само определить дату прекращения действия своего одобрения. Если Национальное бюро, предоставившее одобрение Корреспонденту претензий, решает отозвать свое одобрение или получает информацию о намерении Корреспондента претензий отказаться от его одобрения, оно немедленно информирует об этом Национальное бюро, направившее запрос на одобрение Корреспондента претензий. Оно также информирует Национальное бюро о дате отзыва одобрения Корреспондента претензий или дате прекращения действия своего одобрения.

Статья 10 – Условия возмещения

10.1 Если Национальное бюро урегулировало все претензии, возникшие по причине ДТП, оно направляет факсом или электронной почтой, в течение максимум одного года от даты последней выплаты пострадавшей стороне, Страхователю Национального бюро, выдавшему Белую карту ОЭС или страховой полис или, если приемлемо, соответствующему Национальному бюро, требование на возмещение с указанием:

10.1.1 Сумм, выплаченных в качестве компенсации потерпевшим сторонам либо по мировому соглашению, либо по постановлению суда;

10.1.2 Сумм, выплаченных за внешние услуги по рассмотрению и урегулированию каждой претензии и всех специфических издержек судопроизводства, за которые была также произведена оплата при аналогичных обстоятельствах Страховщиком в стране возникновения ДТП;

10.1.3 Пошлины за обработку претензий для покрытия всех иных издержек, рассчитанных согласно нормам и правилам, одобренных Советом бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС). Если претензии, вытекающие из одного и того же ДТП, удовлетворены и улажены без какой-либо выплаты компенсации, могут быть затребованы суммы, предусмотренные параграфами 10.1.2 и минимальная пошлина, установленная Советом бюро ОЭС в соответствии с параграфом 10.1.3 выше.

10.2 Требование на выплату возмещения с указанием сумм, подлежащих выплате в стране и в национальной валюте бенефициара, за вычетом издержек, в течение двух месяцев от даты требования и, по истечении такого периода, пеня по ставке 12% годовых на подлежащую выплате страховую сумму со дня предъявления требования до даты получения перевода банком бенефициара, применяется автоматически. Требование на выплату возмещения может также содержать указание, что суммы, выраженные в национальной валюте, подлежат выплате в долларах США или Евро по текущему официальному обменному курсу валюты страны Национального бюро – заявителя на дату предъявления требования.

10.3 Ни в коем случае требования на выплату возмещения не включают в себя платежи по штрафам, залогах или другим финансовым штрафам, наложенным на Страхователя, которые не покрываются страхованием гражданской ответственности по использованию автотранспортных средств в стране возникновения ДТП.

10.4 Подкрепляющие документы, в т.ч. объективное доказательство того, что подлежащая выплате компенсация выплачена потерпевшим сторонам, направляются незамедлительно по требованию, но без задержки выплаты возмещения.

10.5 Возмещение всех сумм, упомянутых в статьях 10.1.1 и 10.1.2 выше, может быть затребовано в соответствии с условиями, изложенными в этой статье, несмотря на то, что Национальное бюро может не урегулировать все претензии, вытекающие из возникновения того же ДТП. Пошлина за обработку претензии, предусмотренная статьей 10.1.3 выше, может также быть затребована, если основная сумма, являющаяся предметом возмещения, превышает сумму, установленную Советом бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС).

10.6 В случае, если после удовлетворения требования о возмещении, повторно предъявляется претензия или дальнейшее требование, вытекающее из того же ДТП, то остаток суммы пошлины за обработку, в случае таковой, рассчитывается в соответствии с положениями, действующими в то время, когда предъявляется требование на возмещение в отношении повторно предъявленной или дальнейшей претензии.

10.7 Если никакой претензии на выплату компенсации не предъявляется после возникновения ДТП, требования на оплату пошлины за обработку претензии не предъявляются.

Статья 11 – Гарантийное обязательство

11.1 Каждое Национальное бюро гарантирует возмещение своими Страховщиками любой суммы, затребованной в соответствии с положениями статьи 10 Национальным бюро страны возникновения ДТП.

Если Страховщик не производит требуемую выплату, предусмотренную статьей 10, в течение двух месяцев, то Национальное бюро, к которому принадлежит этот Страховщик, само выплачивает возмещение в соответствии с положениями данного документа, по получению требования о гарантии от Национального бюро страны возникновения ДТП.

Национальное бюро, выступающее в качестве гаранта, производит выплату в течение одного месяца. По истечении этого периода, автоматически применяется пеня по ставке 12% годовых на подлежащую к выплате сумму, рассчитанную с даты требования о гарантии до даты получения квитанции о денежном переводе банком бенефициаром.

Требование о гарантии направляется факсом или электронной почтой в течение двенадцати месяцев после даты отправки требования на возмещение согласно статье 10. По истечении того периода и без ограничения подлежащей выплате пени, ответственность Национального бюро как гаранта, ограничивается суммой, требуемой от своего Страховщика плюс 12-ти месячный процент к страховой премии по ставке 12% годовых. Никакое требование о гарантии не принимается, если сделано по прошествии более двух лет после отправки требования на выплату возмещения.

11.2 Каждое Национальное бюро гарантирует, что его Страховщики поручают своим Корреспондентам претензий, чье одобрение они запрашивают, улаживать претензии в соответствии с положениями первого параграфа статьи 9.3 выше, и направляют тем Корреспондентам претензий или Национальному бюро страны возникновения ДТП все документы по всем претензиям, вверенным им.

Раздел V

Поправки

Статья 12 – Процедура внесения поправок в Схему

Любая поправка в Схему предлагается Страховым подкомитетом ТТКС и вступает в силу с одобрения Транзитно-транспортного координационного совета ОЭС (ТТКС).

Раздел VI

Урегулирование споров

Статья 13 – Процедура

Любой спор между Национальными бюро относительно интерпретации или действительности положений Схемы рассматривается и урегулируется Советом бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС). В случае невозможности урегулировать какой-либо спор, он выносится на рассмотрение ТТКС через Страховой подкомитет.

Раздел VII

Официальный язык

Статья 14 – Официальный язык Схемы

Официальным языком Схемы является английский язык.

Раздел VIII

Членство

Статья 15 – Вступление в Схему

Те страны-члены ОЭС, которые еще не подписали или не ратифицировали «Рамочное соглашение по транзитно-транспортным перевозкам ОЭС» (ТТФА), могут вступить в Схему на временной основе. Другие страны, не являющиеся странами-членами ОЭС, могут стать сторонами-участниками Схемы при единогласном согласии стран-членов ОЭС на совещаниях Транзитно-транспортного координационного совета стран ОЭС (ТТКС).

Раздел IX

Вступление в силу и прекращение

Статья 16 – Одобрение и дата вступления в силу Схемы

Схема была принята первым совещанием Страхового подкомитета ТТКС, состоявшегося 29-30 мая 2007 г. в Тегеране, и вступает в силу после одобрения Транзитно-транспортным координационным советом стран ОЭС (ТТКС).

Статья 17 - Прекращение

С целью выполнения ТТФА и его приложений, договаривающиеся стороны используют Схему до тех пор, пока все договаривающиеся стороны не присоединятся к системе Международной зеленой карты.

Приложения- (См. следующие страницы)

Приложение I- Образец Белой карты ОЭС

Приложение II- Критерии финансовых гарантий

Приложение III- Условия и образец двустороннего соглашения между Национальными бюро страховщиков автотранспорта.

Заклучено в (место) на (дата) в одной единственном экземпляре на английском языке.

За Исламскую Республику Афганистан _____

За Азербайджанскую Республику _____

За Исламскую Республику Иран _____

За Республику Казахстан _____

За Кыргызскую Республику _____

За Исламскую Республику Пакистан _____

За Республику Таджикистан _____

За Турецкую Республику _____

За Туркменистан _____

За Республику Узбекистан _____

Приложение II- Критерии финансовых гарантий

Существенной основой для успешного выполнения Схемы белой карты ОЭС является формирование механизма финансовой гарантии, посредством которой Национальные бюро страховщиков автотранспорта предоставляют Совету бюро стран ОЭС адекватную финансовую гарантию по урегулированию претензий, проистекающих из возникновения ДТП, связанных со Схемой. В этой связи, необходимо установление международных действительных гарантийных мер для использования между Национальными бюро страховщиков автотранспорта по гарантированию компенсации подлежащих выплате непоплаченных долгов соответствующим Национальным бюро страховщиков автотранспорта или их Страховщикам, и подлежащих выплате непоплаченных взносов по членству в Совет бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС) согласно положениям Схемы, как предусмотрено ниже-

Советом бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС) должна быть заключена определенная банковская гарантия или внесен наличный депозит в Банк торговли и развития ОЭС.

Каждое Национальное бюро страховщиков автотранспорта должно уплатить финансовый взнос в размере 500.000 долл. США (пятьсот тысяч долларов США) или его эквивалент в Евро в вышеупомянутый банк 4 (четырьмя) равными траншами. 1-й транш уплачивается в течение восьми недель от даты получения письма-счета, направляемого Советом бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС) каждому из Национальных бюро страховщиков автотранспорта. Каждый из последующих траншей уплачивается в течение 90 дней от даты истечения последнего транша.

Каждое Национальное бюро депонирует в Совет бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС) копии всех документов финансовой гарантии.

Формулировка банковской гарантии или наличного депозита соответствует стандартным требованиям Совета бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС).

Совет бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС) вправе использовать Гарантию или Депозит по урегулированию непоплаченных долгов соответствующих Национальных бюро страховщиков автотранспорта. Неоплаченные долги включают в себя подлежащие выплате неоплаченные требования на возмещение другим Национальных бюро страховщиков автотранспорта или их Страховщикам, и подлежащие выплате неоплаченные членские взносы в Совет бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС) согласно положениям Схемы.

В случае наличного депозита, накопленный процент начисляется в кредит соответствующего Национального бюро страховщиков автотранспорта.

Если сумма накопленного процента превышает 50% от суммы первоначального депозита, он может быть переведен в соответствующее Национальное бюро страховщиков автотранспорта по письменному запросу.

Указанная гарантия или депозит не используются ни в каких целях, кроме тех, что упомянуты выше.

Любое использование Банковской гарантии или наличного Депозита пополняется соответствующим Национальным бюро страховщиков автотранспорта в течение шести недель. Процедура пополнения активизируется как только Национальное бюро страховщиков автотранспорта информируется об использовании Банковской гарантии или наличного Депозита.

Соответствующее Национальное бюро страховщиков автотранспорта обязано обосновывать активацию и выполнение процедуры пополнения без какой-либо задержки путем формального уведомления Совета бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС).

Приложение III- Условия двусторонних соглашений, заключаемых между Национальными бюро страховщиков автотранспорта.

1. Двусторонние соглашения подписываются в трех экземплярах договаривающимися Национальными бюро, каждое из которых сохраняет за собой свой экземпляр. Третий экземпляр направляется в Совет бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС), который, после консультации с заинтересованными сторонами, информирует о начале действия их соглашений;
2. Такие соглашения включать пункты, обеспечивающие -
 - 2.1 Идентификацию договаривающихся Национальных бюро, их статус в качестве членов Совета бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС) и территории, на которые распространяется их компетенция;
 - 2.2 Их обязательства соблюдать условия и положения данной Схемы;
 - 2.3 Их обязательства соблюдать выбранные и взаимосогласованные условия и положения;
 - 2.4 Взаимно обязывающие полномочия, предоставленные этими Национальными бюро от их собственного имени и от имени их членов, на урегулирование претензий мирным путем или в судебном порядке через любой внесудебный или судебный процесс, который вероятно приведет к оплате компенсации, вытекающей из любого ДТП в рамках сферы охвата и целей этих единообразных регулятивных положений;
 - 2.5 Неограниченная продолжительность соглашения, при условии, что каждое из договаривающихся Национальных бюро вправе прекратить его действие посредством направления уведомления за двенадцать месяцев вперед с одновременным уведомлением другой стороны и Совета бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС);
 - 2.6 Автоматическое прекращение или приостановка соглашения, если какое-либо договаривающееся Бюро прекращает быть членом Совета бюро ОЭС (СБ-ОЭС) или приостанавливается его членство;
3. 3. Образец этого соглашения прилагается на следующей странице -

Образец двустороннего соглашения между Национальными бюро страховщиков автотранспорта

Двустороннее соглашение

Соглашение между Бюро-членами Совета бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС)

Национальное бюро страховщиков автотранспорта и Национальное бюро страховщиков автотранспорта

Член Совета бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС) и Член Совета бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС)

Настоящим обязуются соблюдать условия и положения Схемы временного страхования гражданской ответственности автотранспорта стран ОЭС перед третьими лицами (Схемы Белой карты ОЭС). Это обязательство также относится к любой последующей поправке упомянутой Временной схемы.

Настоящим предоставляет взаимно обязывающие полномочия по принятию любого судебного или внесудебного процесса, который вероятно приведет к оплате убытков/ущерба или мирному урегулированию любой претензии, проистекающих из возникновения ДТП в рамках контекста данной Временной схемы.

Данное соглашение заключено на неограниченный период времени. Тем не менее, любой подписант может прекратить его посредством направления уведомления за двенадцать месяцев до того. Уведомление о прекращении направляется одновременно другой стороне соглашения и Генеральному секретарю Совета бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС).

Далее согласовано, чтобы это соглашение прекращается или приостанавливается автоматически, если подписант прекращает быть членом Совета бюро стран ОЭС (СБ-ОЭС) или его членство приостанавливается.

Дата вступления в силу этого соглашения будет сообщена подписантам Председателем Совета бюро стран ОЭС после получения копии, подписанной обеими сторонами.

Бюро -

Подпись -

Должность -

Дата подписи -



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Сравнительная таблица
белая карта / зеленая карта**



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

Сравнительная таблица

	ЗЕЛЕНАЯ КАРТА	ЕврАзЭС БЕЛАЯ КАРТА	ОЭС БЕЛАЯ КАРТА
ОПРЕДЕЛЕНИЕ	<p>Страховой документ</p> <p>Если говорить на официальном языке, то "Зелёная карта" означает международный сертификат страхования гражданской ответственности владельцев средств автотранспорта в любой из форм, одобренной Советом Бюро.</p> <p>Если говорить на обычном языке, то это страховой полис, бланк которого выполнен на бумаге зелёного цвета (отсюда название), который после надлежащего заполнения и оформления подтверждает наличие обязательного страхования автогражданской ответственности на территории всех стран, входящих в систему "Зелёной карты".</p>	<p>Дорожная страховая карта</p> <p>Договор страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средства, заключенный со страховщиком – членом Национального бюро по страхованию автогражданской ответственности одной Стороны и действующий на территории других Сторон, где введено обязательное страхование гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств.</p>	<p>Страховая карта ЭКО автомобильных средств по ответственности перед третьими лицами (далее «Белая карта ЭКО») – международный сертификат по существующей страховой политике установленной под руководством Национального Бюро.</p>
ЗОНА ДЕЙСТВИЯ	<p>Национальные бюро «Зеленой карты» входят в единую организацию - Совет бюро со штаб-квартирой в Брюсселе. Совет действует под эгидой рабочей группы по автомобильному транспорту комитета по внутреннему транспорту Экономической комиссии ООН для Европы.</p> <p>Организация, в которую входят все Национальные страховые Бюро стран участников, всего 44 страны: Молдавия, Украина, Беларусь, большинство европейских, ряд стран Северной Африки и Средиземноморья.</p> <p>Во главе организации стоит Совет Бюро, который отвечает за управление и текущую деятельность международной страховой системы, известной под названием "Зелёная карта".</p>	<p>ЕврАзЭС (ЕВРАЗИЙСКОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СООБЩЕСТВО) – Российская Федерация, Белоруссия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Узбекистан и Республика Таджикистан.</p>	<p>Афганистан, Азербайджан, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Пакистан, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Узбекистан.</p>

<p>ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ</p>	<p>Основная цель - урегулирование претензий пострадавших в ДТП, совершенных при участии иностранных автомобилистов, в соответствии с национальным законодательством страны происхождения.</p> <p>Система «Зелёной карты» введена в действие 1 января 1953 года и за 50 лет существования прошла серьёзную эволюцию. При этом её главной задачей было и остаётся:</p> <p>Содействие для беспрепятственного передвижения средств автотранспорта через государственные границы стран участников системы.</p> <p>При наступлении ДТП, совершённых въехавшими в страну иностранными автомобилистами, максимально быстрое урегулирование претензий пострадавших и получение ими причинённого ущерба в соответствии с требованиями национального законодательства.</p>	<p>Целью является создание на территории государств - участников ЕврАзЭС международной системы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств</p>	<p>Содействие международного круговорота автомобильных средств, посредством предоставления возможности по страхованию риска ответственности перед третьими лицами, выполнения требований страны пребывания в случае ДТП, гарантировать компенсацию пострадавшей стороне в соответствии с национальным законодательством и положениями той страны.</p>
<p>УСЛОВИЯ (ДЛЯ СТРАХОВЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ И УЧАСТНИКОВ СИСТЕМЫ)</p>	<p>Требования для вступления в систему "Зеленой карты" одинаковы для всех соискателей: наличие в стране официально зарегистрированного бюро, правительственные гарантии беспрепятственного движения валютных средств через границу, обязательное страхование автогражданской ответственности для водителей всех видов транспортных средств и гарантии предоставления финансовых услуг. Кроме того, страна-соискатель должна быть членом ООН.</p> <p>Государству даётся сначала статус "транзитного", или предварительного, члена системы. В отношении "транзитных" членов существует определённый перечень ограничений, суть которых сводится к тому, что допускается продажа "Зелёных карт"</p>	<p>Каждая Сторона в соответствии с Соглашением о страховании автогражданской ответственности обязана:</p> <ul style="list-style-type: none"> - создать Национальное бюро по страхованию автогражданской ответственности (далее - Бюро), официально признанное Правительством страны, членами которого могут являться страховщики, осуществляющие страхование гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств. <p>Условия финансирования Бюро, в т.ч. виды и размеры взносов страховщиков в Бюро, определяются национальным законодательством Сторон;</p> <ul style="list-style-type: none"> - принять внутреннее законодательство, необходимое для выполнения настоящего 	<p>Каждое Национально Бюро должно платить финансовые взносы 500 000 долларов.</p> <p>Национальные бюро должны заключить между собой двусторонние соглашения о признании и гарантиях.</p> <p>Они же должны печатать страховые карточки.</p>

	<p>только в отношении граждан этого государства и устанавливаются определённые финансовые требования: должен формироваться определённый гарантийный депозит, обеспечивающий финансовую гарантию на случай неплатежеспособности национального бюро или страховщиков, а также если бюро не вносит членские взносы.</p> <p>Смысл расчёта этого депозита таков: установлен определённый лимит депозита в зависимости от количества транспортных средств, зарегистрированных на территории государства.</p>	<p>Соглашения;</p> <p>- не препятствовать деятельности Бюро выполнять свои финансовые обязанности перед Бюро других государств - участников настоящего Соглашения.</p> <p>Каждая Сторона, где не введено обязательное страхование гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств, в соответствии с Соглашением обязана предпринять меры по введению на своей территории обязательного страхования гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств.</p> <p>Каждая Сторона гарантирует платежеспособность Бюро по его обязательствам перед Бюро другой Стороны путем внесения в свой Национальный (Центральный) Банк денежного депозита в сумме не менее _____ долларов США.</p>	
СРОКИ СТРАХОВАНИЯ	<p>Минимально на 15 дней и максимально 1 год.</p>	<p>Дорожная страховая карта выдается на срок временного пребывания страхователя на территории государства- участника настоящего Соглашения, но не менее срока, предусмотренного национальным законодательством страны назначения.</p> <p>Срок действия дорожной страховой карты не может превышать срок действия основного договора страхования.</p> <p>Дорожная страховая карта действует только на территории стран, указанных в дорожной страховой карте.</p>	<p>Минимально на 15 дней.</p>
СТОИМОСТЬ И ВОЗМЕЩЕНИЕ УБЫТКОВ	<p>Стоимость полиса зависит от страховой компании, срока страхования и категории транспортного средства.</p> <p>Страховая выплата при наступлении страхового случая производится из Бюро по урегулированию убытков той страны, в которой произошло страховое событие.</p>	<p>Каждое Платежное бюро обеспечивает своих членов дорожными страховыми картами для оформления и выдачи их страхователям.</p> <p>Дорожная страховая карта является дополнительным договором и может быть выдана только владельцу (водителю) транспортного средства, заключившему на</p>	<p>После того, как Национальное Бюро урегулировало все претензии, которые были выявлены из ДТП, оно высылает по факсу или электронной почте в течении максимум 1 года с даты последней выплаты сделанной пострадавшей стороне, страховщику Национального бюро, которое предоставило</p>

	<p>"Зеленая карта" выдается за 1 день до поездки, или не более чем за 5 дней до даты начала срока страхования. (Срок предварительной выдачи может быть увеличен до 30 дней при страховании крупных автотранспортных средств).</p> <p>Страховым случаем признается факт причинения ущерба жизни, здоровью или имуществу третьих лиц в результате дорожно-транспортного происшествия, случившегося по вине или по неосторожности водителя, заключившего договор страхования.</p>	<p>условиях, предписанных национальным законодательством, договор страхования гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев (основной договор страхования).</p> <p>Размер страховой премии по дополнительному договору (стоимость дорожной страховой карты) устанавливается национальным законодательством Сторон.</p> <p>Не требуется наличие дорожной страховой карты при въезде на территорию Стороны, где не введено обязательное страхование гражданско-правовой (гражданской) ответственности владельцев транспортных средств.</p> <p>Если по каким – либо причинам, Обслуживающее бюро, которое одобрило назначение агента, возмещает вместо него убытки пострадавшим, оно получает оплаченное возмещение непосредственно от Платежного бюро, которое обращалось за назначением агента, в порядке и размере, предусмотренными Соглашением.</p> <p>Если Обслуживающее бюро или назначенный агент урегулировали все иски, вытекающие из аварии, они в течение максимум одного года с даты последнего платежа в пользу пострадавшей стороны должны направить факсом или по электронной почте члену Платежного бюро, которое выдало дорожную страховую карту, финансовые требования для компенсации, а именно:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) суммы, выплаченные в качестве компенсации пострадавшей стороне; 2) суммы, оплаченные сторонним организациям, в ходе рассмотрения и урегулирования каждого убытка и все расходы, затраченные непосредственно на решение судебных вопросов, которые в подобных случаях могли бы быть затрачены 	<p>Белую карту или страховой организации требование о выплате, которая включает: суммы выплаченные в качестве компенсации пострадавшей стороне; дополнительные суммы, которые были потрачены для урегулирования требования; другие расходы.</p> <p>Все документы, подтверждающие данные расходы, должны быть также высланы.</p>
--	--	---	---

		<p>страховщиком, действующим в стране, где произошёл убыток.</p> <p>3) сумму вознаграждения для покрытия всех других расходов и издержек, размер которых определяется согласно правил, одобренных Советом Бюро.</p> <p>В требовании о компенсации указывается, что денежные суммы к оплате должны перечисляться в полном объёме (издержки на перевод за свой счёт), быть выражены в валюте страны бенефициара и оплачены в течение двух месяцев с даты требования. По истечении этого периода, начиная от даты требования до даты получения платежа банком бенефициара, автоматически производится начисление процентов, исходя из ___ годовых от причитающейся суммы.</p>	
<p>ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ</p>	<p>Главный орган управления Международное бюро.</p> <p>Руководящим органом Международного бюро является Совет бюро, при котором функционирует Секретариат (находится в Лондоне), а также различные комиссии, члены которых представляют страны - члены Системы.</p> <p>Важным органом управления Международным бюро выступает Генеральная ассамблея из представителей стран-членов, которая собирается ежегодно с 1994 г. для принятия принципиальных решений по регулированию системы «Зеленая карта».</p> <p>Также в каждом Национальном бюро возможно создание Информационных центров.</p>	<p>Совет Национальных бюро по страхованию автогражданской ответственности ЕврАзЭС - организация, в которую входят все Национальные бюро по страхованию автогражданской ответственности, и которая отвечает за управление и текущую деятельность международной системы автострахования «Белая карта».</p> <p>Национальное бюро по страхованию автогражданской ответственности - организация, созданная и действующая в порядке и на условиях, предусмотренных национальным законодательством для обеспечения функционирования международной системы автострахования «Белая карта». Каждое Национальное бюро по страхованию автогражданской ответственности одновременно выполняет две функции, а именно, выступает в качестве Платежного бюро и Обслуживающего бюро.</p> <p>Платежное бюро - Национальное бюро по страхованию автогражданской ответственности страны, страховщик которой выдал страхователю дорожную страховую</p>	<p>Суб-комитет по страхованию Транзитного Бюро по координации транспорта (ТБКТ).</p> <p>Совет Бюро ОЭС.</p> <p>Национальные бюро.</p>

		<p>карту.</p> <p>Обслуживающее бюро - Национальное бюро по страхованию автогражданской ответственности, ответственное в своей стране за рассмотрение и урегулирование исков, предъявленных к иностранным владельцам (водителям) транспортных средств, имеющим дорожную страховую карту;</p> <p>Агент - юридическое лицо, зарегистрированное в качестве страховщика или страхового брокера, назначенное иностранным страховщиком с согласия Национального бюро по страхованию автогражданской ответственности страны, где это юридическое лицо учреждается, с целью рассмотрения и урегулирования в этой стране претензий (убытков), возникших вследствие дорожно-транспортного происшествия, в которой участвует средство транспорта иностранного государства, владелец (водитель) которого имеет дорожную страховую карту, выданную названным страховщиком.</p> <p>В состав Совета Бюро входят по два представителя, назначаемых Бюро каждой Стороны, и один представитель от Интеграционного Комитета ЕврАзЭС.</p> <p>Совет Бюро выбирает своего председателя и заместителя председателя из числа представителей, назначаемых Бюро каждой Стороны, на определенный срок и в соответствии с принципом ротации.</p> <p>Секретариат Совета Бюро находится в г. Алматы.</p> <p>Права и обязанности Обслуживающего бюро:</p> <p>Обслуживающее бюро обладает исключительной компетенцией по всем вопросам, касающимся толкования национального законодательства и</p>	
--	--	---	--

		<p>урегулирования исков.</p> <p>Обслуживающее бюро отвечает за действия агента, назначенного им для урегулирования иска.</p> <p>Обслуживающее бюро не вправе без письменного согласия страховщика или соответствующего Платежного бюро поручить урегулирование убытка какому-либо агенту, который имеет от этого определённый финансовый интерес в силу каких-либо договорных обязательств. Если Обслуживающее бюро сделает это без получения согласия, его право на получение возмещения снижается до половины суммы, получаемой в обычных условиях.</p> <p>Права и обязанности Платежного бюро:</p> <p>Каждое Платежное бюро гарантирует за своих членов оплату сумм возмещения, требуемых от них как со стороны Обслуживающего бюро, где произошла авария, так и от назначенного для урегулирования агента.</p> <p>Если в течение 2-х месяцев с даты получения требования о компенсации страховщик, выдавший дорожную страховую карту, не произведет оплату, то Платежное бюро, в котором состоит этот страховщик, в течение месяца после получения сообщения об этом от Обслуживающего бюро страны, где произошла авария, или от агента назначенного для урегулирования, само осуществляет возмещение.</p> <p>За просрочку срока выплаты возмещения Платежное бюро обязано уплатить пеню в размере ___ годовых от причитающейся к выплате суммы.</p>	
ФОРМА КАРТЫ	Все Зеленые карты одинакового формата, которые в соответствии с унифицированным форматом, утверждаются компетентным комитетом ООН.	Содержание и форма дорожной страховой карты утверждаются Советом Бюро.	Карта должна быть заполнена на двух языках – страны Национального бюро и английском. Утверждается Советом Бюро ОЭС.

<p>ПРОЦЕДУРА</p>	<p>Имея на руках полис "Зеленая карта", Вы являетесь клиентом Национального бюро Зеленой карты той страны, на территории которой Вы находитесь.</p> <p>Урегулированием страхового случая всегда занимается Национальное бюро.</p> <p>Последовательность действий должна быть примерно такой. Сначала - позвонить по телефону бюро "Зеленой карты", который указан на полисе (green card). Обязательным условием для обращения в бюро "Зеленой карты" является наличие полицейского протокола, так что разбирательств с местной полицией вам не избежать.</p> <p>После этого начинается процедура урегулирования убытков. Построена она на выставлении счетов страховым компаниям и последующих взаимозачетах между ними. Система работает весьма четко: если иностранец приезжает в другую страну и разбивает там машину, то корреспондирующая страховая компания выплачивает страховую сумму пострадавшему, а потом направляет требование страховщику, выдавшему green card. Если вдруг последняя по какой-то причине отказывается удовлетворить требование, то на ближайшей Лондонской ассамблее данную страну просто могут вывести из членов системы.</p> <p>При ДТП по Вашей вине необходимо:</p> <p>1 шаг:</p> <p>Оставить транспортное средство на месте происшествия, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки.</p> <p>2 шаг:</p> <p>Вызвать дорожную полицию на место ДТП.</p>	<p>1. В случае если страхователь является участником ДТП на территории страны действия дорожной страховой карты, он обязан сообщить участникам данного происшествия сведения о дорожной страховой карте, а Обслуживающему бюро – о факте ДТП.</p> <p>Информация о ДТП может быть доведена и до агента (при его наличии), назначенного по просьбе страховщика, выдавшего дорожную страховую карту.</p> <p>2. При поступлении в Обслуживающее бюро заявления страхователя или потерпевшего, о том, что на территории страны его компетенции произошло ДТП с участием транспортного средства другой страны, владелец (водитель) которого имеет дорожную страховую карту, данное бюро, не дожидаясь официального заявления (иска) потерпевшего о возмещении вреда, приступает к разбирательству обстоятельств аварии. Обслуживающее бюро также должно немедленно уведомить о любом иске соответствующее Платежное бюро или его члена, выдавшего дорожную страховую карту.</p> <p>3. Если в ходе разбирательства Обслуживающее бюро определит страховщика транспортного средства, вовлеченного в аварию, и установит, что агент этого страховщика утверждён в соответствии с положениями настоящего Соглашения, оно должно передать всю информацию непосредственно агенту для дальнейшего урегулирования.</p> <p>4. Все иски потерпевших рассматриваются и урегулируются Обслуживающим бюро или агентом в соответствии с положениями законодательства страны, где произошел страховой случай, в т.ч. устанавливающих порядок, условия и сроки определения</p>	<p>Когда Национальное Бюро информируется о том, что произошло ДТП с участием автотранспортного средства с другой страны, оно должно не ожидая формального заявления (обращения) начать обследование обстоятельств случившегося. Это же Бюро должно уведомить страховщика, который выдал Белую карту, или страховую организацию, или Национальное Бюро (той страны, чей представитель попал в ДТП).</p> <p>Далее Национальное Бюро, где произошло ДТП связывается с теми, кто отвечает за рассмотрение заявлений в Национальное Бюро другой страны.</p> <p>Если информация совпадает (карта, личность и т. д.), они высылают Национальному Бюро от куда приехала машина всю информацию о ДТП, с этого момента уполномоченные по рассмотрению заявления должны взять на себя этого дело и урегулировать все возникшие вопросы (оно действует от имени Национального бюро и в интересах страховщика, который просил его одобрения).</p>
-------------------------	---	--	--

	<p>3 шаг: Предъявить представителям дорожной полиции полис "Зеленая карта".</p> <p>4 шаг: Сообщить в Национальное бюро "Зеленая карта" о ДТП.</p> <p>Адреса и телефоны Национального Бюро "Зеленая карта" указаны на первой странице полиса. В первых скобках указан код страны, во вторых скобках - код города и цифры без скобок - непосредственно номер телефона.</p>	<p>размера причиненного вреда и страховых выплаты, перечень документов, необходимых для получения страховых выплат и пр.</p> <p>5. Обслуживающее бюро должно рассматривать иски с учетом интересов соответствующего Платежного бюро или его члена, выдавшего дорожную страховую карту. Руководствуясь данной нормой Обслуживающее бюро перед принятием окончательного решения, информирует страховщика или соответствующее Платежное бюро.</p>	
--	--	--	--

Прим. "Синяя карта" - фактический аналог "Зеленой карты", разработанный в советское время специально для стран, входивших в СЭВ. Между странами социалистического лагеря были заключены договоры о взаимном урегулировании претензий. К настоящему времени в системе "Синей карты" остались лишь Россия и Венгрия, которая принимает полисы "Ингосстраха".