



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Пятьдесят четвертая сессия

Женева, 2–3 ноября 2011 года

Пункт 11 предварительной повестки дня

**Вес и размеры грузовых единиц, используемых
в интермодальных перевозках: Модульная концепция**

Новые изменения в связи с использованием "мегагрузовиков" на европейских дорогах

Записка секретариата

I. Мандат

1. На своих предыдущих сессиях Рабочая группа рассмотрела вопрос о воздействии "мегагрузовиков" максимальной длиной 25,5 м и весом до 60 тонн на европейскую дорожную сеть и интермодальные перевозки (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 36–38, ECE/TRANS/WP.24/117, пункты 38–46; ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 22–24, ECE/TRANS/WP.24/121, пункты 41–43, и ECE/TRANS/WP.24/127, пункты 61–63).
2. В 2008 и 2010 годах секретариат подготовил документы, содержащие обзор дискуссий по вопросам политики и испытаний таких длинномерных и тяжелых транспортных средств в нескольких странах – членах ЕЭК ООН (ECE/TRANS/WP.24/2008/8 и ECE/TRANS/WP.24/2010/5).
3. В соответствии с поручением Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.24/127, пункт 64) секретариат представляет ниже новый доклад о последних изменениях в этой области, произошедших главным образом в странах Европейского союза (ЕС) и связанных также с так называемой модульной концепцией, предусмотренной в европейской директиве 96/53/ЕС.

II. Новые изменения

4. В дополнение к информации, представленной секретариатом в 2010 году (ECE/TRANS/WP.24/2010/5) в связи с использованием мегагрузовиков на европейских дорогах произошли следующие новые изменения. Стоит отметить, что информация, изложенная ниже, базируется главным образом на пресс-релизах и необязательно отражает официальную позицию соответствующих правительств. Делегации, возможно, пожелают представить дополнительную информацию о мегагрузовиках до или в ходе сессии Рабочей группы.

A. Австрия

5. Австрия не только озабочена возможным весом мегагрузовиков, который может достигать 60 тонн, но и крайне критически относится к максимальной длине таких грузовиков, составляющей 25,5 м. Помимо повышения риска дорожно-транспортных происшествий, дополнительных инвестиций в надлежащую дорожную инфраструктуру, включая усиленные барьеры безопасности, пункты аварийной остановки и туннели, австрийское правительство опасается, что повсеместное использование таких дорожных транспортных средств может также привести к резкому обратному перераспределению перевозок с интермодального автомобильно-железнодорожного транспорта на автомобильный транспорт, что может повлечь за собой значительные негативные экологические последствия.

B. Дания

6. В качестве одного из приоритетов транспортной политики в ходе будущего председательства в ЕС с 1 января 2012 года Дания планирует добиться изменения европейской директивы 96/53/ЕС, предусматривающей так называемую модульную концепцию. Согласно заявлениям, сделанным Министром транспорта Дании, мегагрузовики следует разрешить использовать в международных перевозках между государствами – членами ЕС и регионами, которые уже сегодня допускают такие длинномерные большегрузные автотранспортные средства к национальному движению. Подобные разрешения будут подлежать определенным ограничениям, таким как исключение из системы перевозок по региональным дорогам, а также в деревнях и городах.

C. Германия

7. Германия планирует начать в 2012 году общенациональные эксперименты с использованием мегагрузовиков. Однако в настоящее время только 7 из 16 германских земель намерены участвовать в таких экспериментах, что практически исключает возможность перевозок Восток–Запад по территории Германии. В ходе этих экспериментов мегагрузовики будет разрешено эксплуатировать на сети автомобильных дорог Германии и на отдельных второстепенных дорогах. Вместе с тем конкретные технические условия для таких транспортных средств и обстоятельства для их использования еще окончательно не определены.

8. По словам должностных лиц из Министерства транспорта Германии, эти эксперименты продлятся пять лет, что позволит списать такие транспортные средства к концу данного периода. Эксперименты будут сочтены успешными,

если эксплуатация мегагрузовиков не приведет к негативным последствиям для безопасности дорожного движения, автодорожной инфраструктуры и интермодальных перевозок. Кроме того, использование таких транспортных средств не должно привести к перераспределению перевозок с железнодорожного на автомобильный транспорт.

D. Нидерланды

9. После семи лет экспериментов сейчас мегагрузовики длиной 25,5 м и общим весом до 60 тонн разрешено использовать для перевозок в пределах Нидерландов. Такие транспортные средства будут главным образом задействоваться для перевозок контейнеров между портами и внутренними регионами и для междугородных перевозок, тогда как меньшие по размерам грузовые автомобили используются для доставки мелких партий грузов в пределах городских центров. В настоящее время в Нидерландах используется около 600 мегагрузовиков, и к 2012 году отрасли предусматривается введение в эксплуатацию еще 400 таких транспортных средств.

E. Швейцария

10. 15 декабря 2010 года швейцарский парламент решил ограничить максимальную длину грузовых автотранспортных средств Швейцарии до 18,75 м. Федеральный совет Швейцарии принял этот законопроект еще в сентябре 2010 года. В будущем допущение мегагрузовиков на автотранспортную сеть потребует проведения референдума с участием всех граждан Швейцарии.
