

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят шестая сессия**

Женева, 25–27 февраля 2014 года

Пункт 4 d) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы отраслевого характера:**Автомобильный транспорт****Обзор деятельности в области автомобильного
транспорта, которой в последнее время занималась
ЕЭК ООН****Записка секретариата***Резюме*

В 2013 году Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) и Группа экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (Группа экспертов по ЕСТР), продолжали успешно осуществлять деятельность, связанную с их мандатами. В настоящем документе отмечены достижения 2013 года и определены приоритетные области, в которых необходимо добиться прогресса в 2014 году. В частности, мандат Группы экспертов по ЕСТР был продлен Исполнительным комитетом ЕЭК ООН до конца 2014 года в целях сближения позиций Договаривающихся сторон ЕСТР, являющихся членами Европейского союза и не входящими в ЕС, в отношении статьи 22-бис, в которой определена процедура внесения поправок в добавление 1В к ЕСТР.

Комитету предлагается:

- рассмотреть прогресс, достигнутый SC.1 и Группой экспертов по ЕСТР в 2013 году;
- призвать своих партнеров на национальном уровне, входящих в состав Группы экспертов по ЕСТР, к достижению консенсуса по статье 22-бис.



I. История вопроса

1. Настоящий документ содержит обзор деятельности ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта в 2013 году.

II. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1)

2. SC.1, обслуживаемая ЕЭК ООН, как правило, проводит свою сессию один раз в год в Женеве. Ниже кратко изложены основные вопросы, которые обсуждались и рассматривались SC.1 на ее единственной (108-й) очередной сессии в 2013 году. SC.1 также провела в 2013 году одну специальную сессию, с тем чтобы обсудить предложение правительства Швейцарии по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами ("ОмниБУС"). Более подробная информация приводится ниже.

III. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)

3. Группа экспертов по ЕСТР – вспомогательный орган SC.1 – в 2013 году провела три заседания – 25 февраля, 24 июня и 31 октября 2013 года (ECE/TRANS/SC.1/GE.21/11, ECE/TRANS/SC.1/GE.21/14 и ECE/TRANS/SC.1/GE.21/16).

4. На них рассматривались следующие основные вопросы: а) продление срока действия Меморандума между ЕЭК ООН и службами Европейской комиссии, в котором Совместный исследовательский центр признается в качестве органа, ответственного за главную сертификацию и сертификацию эксплуатационной совместимости для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, до 30 июня 2015 года; б) продление мандата Группы экспертов по ЕСТР до конца 2014 года в соответствии с решением Исполнительного комитета от 11 июля 2013 года; в) продолжение работы в направлении сближения позиций Договаривающихся сторон ЕСТР, являющихся членами Европейского союза и не входящими в ЕС (главным образом стран Содружества Независимых Государств), в отношении статьи 22-бис (т.е. процедуры внесения поправок в добавление 1В к ЕСТР); д) сохранение исключения, предусмотренного в пункте 6 б) статьи 12, до тех пор пока соответствующий вопрос не будет поднят одной из Договаривающихся сторон.

5. В 2014 году Группа экспертов по ЕСТР будет по-прежнему уделять основное внимание вопросу достижения консенсуса по предложенной поправке к статье 22-бис. В числе других вопросов Группа также рассмотрит действующую редакцию статьи 14 о праве на присоединение, которая в своем нынешнем виде предусматривает возможность присоединения к ЕСТР только для государств – членов ЕЭК ООН.

IV. Внедрение цифрового тахографа

6. В Европейском союзе обязательное применение цифрового тахографа основано на постановлении Совета (ЕК) № 2135/98 (согласно которому были внесены поправки в постановление Совета (ЕЭС) № 3821/85 и директиву Совета № 88/599/ЕЕС). Постановлением Комиссии (ЕК) № 1360/2002 были определены технические требования для цифрового тахографа и его карточек. Поскольку существующие (зарегистрированные) транспортные средства цифровыми тахографами не оснащаются, указанное постановление применяется только к транспортным средствам, в отношении которых заявка на регистрацию подается в первый раз.

7. В июне 2006 года внедрение цифрового тахографа, который контролирует продолжительность периодов вождения и отдыха профессиональных водителей, осуществляющих международные перевозки в рамках Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), и соответствующих постановлений ЕС, стало обязательным для государств – членов ЕС. Для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, его внедрение должно было стать обязательным 16 июня 2010 года (т.е. после четырехлетнего переходного периода). Несмотря на усилия, предпринятые в направлении внедрения цифрового тахографа, оказалось, что некоторые Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, были не в полной мере готовы к тому, чтобы сделать это в установленный срок, истекший к июню 2010 года.

8. Такая неготовность стала предметом обсуждения на состоявшейся 22 и 23 апреля 2010 года в Женеве внеочередной сессии Рабочей группы ЕЭК ООН по автомобильному транспорту (SC.1), на которой Договаривающиеся стороны ЕСТР заключили соглашение о шестимесячном периоде отсрочки для внедрения цифрового тахографа на общеевропейском уровне. В пакете предложений по периоду отсрочки, принятом в апреле 2010 года, определены условия, которые должны соблюдаться водителями транспортных средств, зарегистрированных в странах, которые не могут уложиться в установленные сроки, с тем чтобы иметь возможность въезда на территорию соответствующих государств без угрозы штрафов или отказа во въезде. Срок действия пакета предложений по периоду отсрочки истек 31 декабря 2010 года.

9. С тех пор в деле внедрения цифрового тахографа Договаривающимися сторонами ЕСТР, не являющимися членами ЕС, был достигнут дальнейший прогресс. К настоящему времени практически все страны полностью осуществили меры, необходимые для использования цифрового тахографа. Только одна страна по-прежнему находится в начале этого процесса, а еще одной стране все еще предстоит приступить к нему. В нижеприведенной таблице содержится информация о ходе внедрения цифрового тахографа.

10. Таким образом, практически все Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, достигли заметного и ощутимого прогресса в области внедрения цифрового тахографа. К этому процессу еще не приступил только Туркменистан. В 2014 году использование цифрового тахографа станет обязательным для внутренних перевозок в Турции.

V. Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной

11. В июне 2013 года Дания присоединилась к Дополнительному протоколу к КДПГ, касающемуся электронной накладной (e-CMR). С присоединением этой страны число Договаривающихся сторон достигло восьми. Следует отметить, что в соответствии со статьей 5 Протокола по e-CMR стороны, заинтересованные в выполнении договора перевозки с использованием электронной накладной, договариваются о процедурах и их применении. Секретариат рекомендовал приступить к работе в этой области.

VI. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)

12. Поправка к Соглашению СМА, предложенная правительством Венгрии и принятая на 107-й сессии SC.1, вступила в силу 6 декабря 2013 года (уведомление депозитария C.N.562.2013.TREATIES-XI.B.28).

13. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) поручил SC.1 "начать обсуждение инфраструктурных потребностей, связанных с внедрением интеллектуальных транспортных систем" (ECE/TRANS/236, пункт 60). В этом контексте 24 февраля 2014 года планируется провести неофициальную сессию SC.1 с участием экспертов, для того чтобы рассмотреть вопрос о включении отдельных аспектов, касающихся электрических транспортных средств, в Соглашение СМА, и, возможно, приступить к обсуждению инфраструктурных потребностей, связанных с внедрением интеллектуальных транспортных систем.

Ход внедрения¹

(по состоянию на 10 декабря 2013 года)

<i>Страна</i>	<i>Назначение компетентного органа</i>	<i>Проверка стратегии</i>	<i>Утверждение стратегии</i>	<i>Начало предос- тавления услуг Европейским главным сертифицирующим органом (ЕГСО)</i>	<i>Выдача карточек</i>
Албания	X	X	X	X	*
Андорра	X	X	X	X	*
Армения	X	X	X	X	X
Азербайджан	X	X	X	X	X
Беларусь	X	X	X	X	X
Босния и Герцеговина	X	X	X	X	X
Хорватия	X	X	X	X	X
Грузия+	X	X	X	X	X

¹ Пояснения: X – означает "выполнено";
* – услуги, предоставляемые Францией;
** – услуги, предоставляемые Словенией;
*** – услуги, предоставляемые Италией;
+ – страна присоединилась к Соглашению ЕСТР в 2011 году.

<i>Страна</i>	<i>Назначение компетентного органа</i>	<i>Проверка стратегии</i>	<i>Утверждение стратегии</i>	<i>Начало предос- тавления услуг Европейским главным серти- фицирующим органом (ЕГСО)</i>	<i>Выдача карточек</i>
Исландия	X	X	X	X	X
Казахстан	X	X	X	X	X
Лихтенштейн	X	X	X	X	X
Монако	X	X	X	X	*
Черногория	X	X	X	X	**
Норвегия	X	X	X	X	X
Республика Мол- дова	X	X	X	X	X
Российская Фе- дерация	X	X	X	X	X
Сан-Марино	X	X	X	X	***
Сербия	X	X	X	X	X
Швейцария	X	X	X	X	X
Таджикистан+	X	X			
Бывшая югослав- ская Республика Македония	X	X	X	X	X
Турция	X	X	X	X	X
Украина	X	X	X	X	X
Узбекистан	X	X	X	X	

Источник: Отдел транспорта ЕЭК ООН и Объединенный исследовательский центр, Европейский главный сертифицирующий орган, Европейская комиссия, на основе информации, представленной национальными органами.

Примечание: От Туркменистана информация не поступала.

VII. Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами ("ОмниБУС")

14. На специальной сессии в июле 2013 года и на очередной 108-й сессии SC.1 обсудила текст проекта многостороннего соглашения о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами, представленный правительством Швейцарии (ECE/TRANS/SC.1/S/2013/1). В ходе обеих сессий в текст проекта вносились изменения, и секретариат запланировал проведение специальной сессии SC.1 30 июня и 1 июля 2014 года для предметного обсуждения пересмотренного проекта соглашения "ОмниБУС" (ECE/TRANS/SC.1/S/2013/1/Rev.1). Поскольку Европейский союз продолжает обсуждение вопросов, касающихся международных перевозок пассажиров междугородными и городскими автобусами, а соответствующие решения еще не

приняты, представители государств – членов ЕС, которые присутствовали на 108-й сессии, воздержались от участия в обсуждении соглашения "ОмниБУС" и не присутствовали на специальной сессии SC.1 в июле.

15. Комитет, возможно, пожелает призвать правительства всех заинтересованных стран к участию в специальной сессии SC.1, которую планируется провести 30 июня и 1 июля 2014 года в Женеве, с целью дальнейшего обсуждения проекта соглашения "ОмниБУС".

VIII. Связь между происхождением товаров и транспортными операциями

16. В 2013 году SC.1 также обсудила аспекты транспорта и пересечения границ, связанные с происхождением товаров, пограничным контролем и разрешениями на автомобильные перевозки. Некоторые страны считают, что власти отдельных стран (за пределами ЕС) неверно классифицируют эти перевозки, относя их к перевозкам третьих стран. Хотя в некоторых странах, для того чтобы правильно определить тип перевозки в целях пограничного контроля, необходимо проанализировать все документы, в других странах использование коммерческих документов, в частности коммерческих счетов-фактур, в дополнение к таким транспортным документам, накладная КДПГ и книжка МДП, является нарушением положений международного права в этой области. Как ожидается, этот вопрос будет вновь обсуждаться на следующей сессии SC.1.

IX. Деятельность по проекту трансъевропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА)

17. В 2013 году Центральное управление проекта ТЕА (ЦУП) приняло участие в публичных консультациях ЕЭК ООН по вопросу о будущем внедрении интеллектуальных транспортных систем (ИТС), поскольку на протяжении многих лет проект ТЕА был связан с различными аспектами ИТС в секторе автомобильного транспорта. В этой связи ЦУП ТЕА выразило готовность содействовать достижению этой цели путем предоставления своего опыта и экспертов.

18. Управление проекта ТЕА также проявило интерес к проекту ЕЭК ООН по исследованию воздействия изменения климата на состояние международных транспортных сетей и их адаптации к его последствиям, реализация которого началась в 2011 году. Его участие в этом проекте было предусмотрено программой работы по проекту ТЕА на 2013 год в качестве мероприятия 4.4.5. Управление проекта ТЕА также приняло участие в сессии WP.5 ЕЭК ООН, которая состоялась в Женеве 9–11 сентября 2013 года и на которой рассматривались, в частности, вопросы финансирования инфраструктуры и изменения климата. Кроме того, в продолжение деятельности ЕЭК ООН по вопросам, касающимся связей между морскими портами и внутренними регионами, управляющий проектами принял участие в совещаниях по проекту Юго-Восточной транспортной оси (ЮВТО), направленному на облегчение транспортного сообщения Австрии, Венгрии и Словакии с северными портами Адриатического моря.

19. В декабре 2012 года в Вене Управляющий проектами провел встречу с представителями Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) в рамках взаимодействия с этой организацией. На этой встрече рассматривались возможности расширения сотрудничества между управлениями по проектам ТЕА и ТЕЖ и ОБСЕ, включая деятельность по укреплению дове-

рия, мероприятия, связанные с пересечением границ, и сотрудничество в Черноморском регионе, особенно в том, что касается Черноморской кольцевой дороги.

20. Состоявшиеся в июне 2013 года в Варшаве совещания по Программе обмена опытом в области дорожного строительства (ПООДС) и статистической базе данных ТЕА (ТЕАСТАТ) позволили провести обмен новейшими разработками в области дорожного строительства в Европе и в Северной Америке. ЦУП ТЕА наладило взаимодействие с экспертами Европейского союза (ЕС) для более тесного сотрудничества в области развития транспортных сетей в Балканском регионе и в рамках Дунайской стратегии до 2020 года.

21. В соответствии с решением пятьдесят шестой сессии Руководящего комитета ТЕА, которая проводилась в Зальцбурге, Австрия, в октябре 2011 года и на которой был утвержден механизм мониторинга пересмотренного Генерального плана ТЕА на основе четырех типовых форм, четвертое заседание Совместной группы экспертов по проектам ТЕА и ТЕЖ (Трансъевропейской железнодорожной магистрали), занимающейся последующей деятельностью в области железнодорожного и автомобильного транспорта в рамках этих проектов, получило и утвердило следующие документы:

- a) заключительный комплексный доклад о сравнении магистральных сетей, предусмотренных пересмотренным Генеральным планом ТЕА и ТЕЖ, с базовой транспортной сетью ЕС, автотранспортными и железнодорожными сетями ЕЭК ООН (СМА и СМЖЛ) и евро-азиатскими транспортными сетями;
- b) очередной доклад 2013 года о результатах мониторинга осуществления пересмотренного Генерального плана ТЕА и ТЕЖ в 2012 году;
- c) программу последующей деятельности по пересмотренному Генеральному плану ТЕА и ТЕЖ на 2014 год;
- d) информацию о картировании маршрутов ТЕА и ТЕЖ.