



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом****Сто шестьдесят вторая сессия**

Женева, 7, 8 и 10 февраля 2023 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

Деятельность органов Европейской экономической комиссии**Организации Объединенных Наций и других организаций****системы Организации Объединенных Наций,****представляющая интерес для Рабочей группы****Согласование работы Рабочей группы со Стратегией
Комитета по внутреннему транспорту — Стратегия
и план действий WP.30****Записка секретариата****I. Справочная информация и мандат**

1. На своей сто шестьдесят первой сессии Рабочая группа напомнила о новом круге ведения (КВ) Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (RES/2002/2–E/2022/L.4 (см. ECE/TRANS/316)), и в частности о том, что КВТ в настоящее время принимает так называемый гибридный подход к членству, означающий, что государства, не являющиеся членами Европейской экономической комиссии (ЕЭК), могут участвовать в качестве полноправных членов в тех сегментах сессий КВТ, которые касаются правовых документов, договариваемых сторонами которых они являются, и сохранять консультативный статус применительно к другим сегментам (см. ECE/TRANS/WP.30/320, п. 10). Рабочая группа поручила секретариату подготовить для рассмотрения на следующей сессии документ, содержащий сравнительный анализ нового круга ведения КВТ и существующего круга ведения Рабочей группы, с тем чтобы оценить целесообразность каких бы то ни было корректировок (ECE/TRANS/WP.30/322, п. 6).

2. При подготовке документа ECE/TRANS/WP.30/2023/1, содержащего предложения по согласованию текста КВ WP.30 с текстом КВ КВТ, секретариат счел крайне важным подготовить также и настоящий документ, связанный с положением о КВ и содержащий возможную стратегию и план действий, по которым должна принять решение WP.30 и которые должны обеспечить большее соответствие Стратегии КВТ и его целям.



II. Концепция, миссия и компоненты Стратегии КВТ и пересмотренного круга ведения, утвержденных ЭКОСОС

3. На своей восьмьдесят первой сессии (Женева, 19–22 февраля 2019 года) КВТ рассмотрел и принял путем аккламации Стратегию КВТ на период до 2030 года, содержащуюся в документе ECE/TRANS/2019/R.1, включая концепцию, миссию, стратегические цели, план действий, перечень приоритетов и сегмент, посвященный мобилизации ресурсов и партнерству (ECE/TRANS/288, п. 15 а)). Кроме того, КВТ просил свои вспомогательные органы принять последующие меры для согласования своей работы с этой стратегией.

4. Концепция деятельности КВТ на период до 2030 года: КВТ является платформой Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, призванной содействовать эффективному удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках.

5. Миссия КВТ состоит в том, чтобы содействовать развитию устойчивого внутреннего транспорта и мобильности в интересах достижения ЦУР в регионе ЕЭК и государствах — членах Организации Объединенных Наций посредством политического диалога, согласования при необходимости нормативно-правовой базы, поддержки новых технологий, оказания помощи в укреплении транспортных связей и содействия осуществлению правовых документов.

6. Выполняя свою миссию, КВТ будет укреплять свою роль в качестве:

a) **платформы Организации Объединенных Наций для региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту.** Комитет будет укреплять свою роль в качестве платформы конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту для всех государств — членов Организации Объединенных Наций и сохранять ведущую роль в глобальных усилиях по преодолению кризиса в сфере безопасности дорожного движения благодаря комплексному подходу к этим вопросам, по снижению уровня выбросов путем введения и продвижения стандартов для транспортных средств, а также по устранению трансграничных препятствий с помощью целого ряда конвенций по упрощению процедур пересечения границ;

b) **платформы Организации Объединенных Наций по поддержке новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте.** Комитет будет обеспечивать, чтобы i) при выполнении регулирующих функций он не отставал от передовых технологий, лежащих в основе транспортных инноваций, особенно в области интеллектуальных транспортных систем (ИТС), автономных транспортных средств и цифровизации, что позволит повысить безопасность дорожного движения, экологические показатели, энергоэффективность, безопасность внутреннего транспорта и эффективность предоставления услуг в транспортном секторе; ii) разнообразные процессы внесения поправок в различные конвенции не приводили к раздробленности; и iii) слишком раннее регулирование не сдерживало прогресс;

c) **платформы Организации Объединенных Наций для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта.** В ходе своей ежегодной сессии Комитет будет служить платформой для диалога по вопросам политики в целях рассмотрения возникающих проблем в сфере внутреннего транспорта, а также предложений по совершенствованию инфраструктуры и функционирования;

d) **платформы Организации Объединенных Наций по поддержке устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте.** Комитет будет обеспечивать соответствующим образом всеобъемлющую и согласованную нормативно-правовую основу и по мере необходимости служить институциональным ориентиром для поддержки международной транспортной связанности и разработки новых или развития существующих инициатив, соглашений и коридоров.

7. 16 февраля 2022 года Экономический и Социальный Совет (ЭКОСОС) принял резолюцию об утверждении пересмотренного круга ведения КВТ (E/RES/2022/2), которому поручено стать центром Организации Объединенных Наций, обеспечивающим всеобъемлющую платформу для рассмотрения всех аспектов развития внутреннего транспорта и сотрудничества в этой области с уделением особого внимания межрегиональному и внутрирегиональному регулированию на основе конвенций Организации Объединенных Наций по транспорту и других средств. Согласно резолюции, КВТ предоставляются следующие дополнительные полномочия:

a) Комитет служит форумом, на котором члены и договаривающиеся стороны i) сотрудничают и проводят консультации на основе обмена информацией и опытом, ii) анализируют тенденции в области транспорта, экономики и транспортной политики и iii) координируют действия, направленные на создание эффективной, согласованной, сбалансированной и гибкой транспортной системы, которая основана на принципах рыночной экономики, преследует цели обеспечения безопасности, охраны окружающей среды и энергоэффективности на транспорте и учитывает изменения и политику членов Комитета в области транспорта;

b) Комитет содействует гармонизации и совершенствованию технических и оперативных правил, стандартов и рекомендаций в различных областях внутреннего транспорта на территории его членов и договаривающихся сторон, особенно в области безопасности дорожного движения, автомобильного транспорта, перевозки опасных грузов, упрощения процедур пересечения границ, инфраструктуры и комбинированных перевозок;

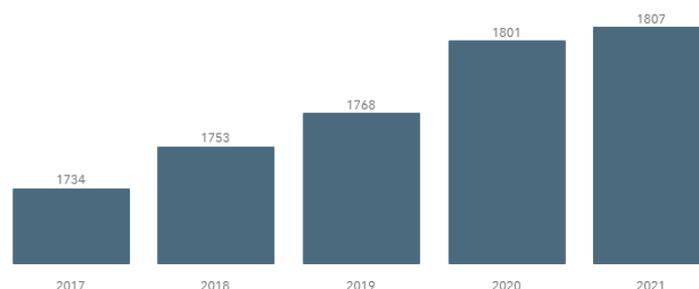
c) он содействует развитию международных автомобильных, железнодорожных и внутренних водных перевозок, в частности посредством упрощения и гармонизации административных процедур пересечения границ и физической и электронной документации.

III. Данные о работе WP.30

8. На рис. I ниже показан рост общего числа договаривающихся сторон правовых документов, принятых под эгидой КВТ. По состоянию на 6 декабря 2021 года насчитывалось в общей сложности 1807 договаривающихся сторон 59 правовых документов Организации Объединенных Наций в области транспорта, относящихся к ведению ЕЭК, при этом договаривающимися сторонами 6 правовых документов стали 6 новых стран. Из этих 59 правовых документов 10 еще не вступили в силу.

Рис. I

Годовой рост числа договаривающихся сторон правовых документов в области внутреннего транспорта, относящихся к ведению КВТ



Источник: ЕЭК.

9. Из этих 59 правовых документов 17 относятся к ведению WP.30. Из этих 17 правовых документов 2 еще не вступили в силу¹, один находится в ведении Всемирной таможенной организации (ВТамО)² и 6 документов за последние два года деятельности Рабочей группы были признаны устаревшими, поскольку сам смысл их существования был утрачен³.

10. Вместе с тем в ведении Рабочей группы находятся некоторые из основных правовых документов системы Организации Объединенных Наций, такие как Конвенция МДП (1975 год), Конвенция о согласовании (1982 год), а также Конвенции о временном ввозе частных (1954 год) и коммерческих (1956 год) дорожных перевозочных средств, в отношении которых ведется серьезная работа по оцифровке.

11. Кроме того, при Рабочей группе действуют три Административных комитета и их специализированные органы:

- АС.2: для Конвенции МДП 1975 года;
 - Исполнительный совет МДП (ИСМДП);
 - Технический орган по осуществлению (ТОО) в рамках системы eTIR;
- АС.3: для Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года;
- АС.4: для Конвенции о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул, 1994 года.

12. В ведении WP.30 находятся пять из 10 конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту с наибольшим числом участников, которое в общей сложности составляет 368 договаривающихся сторон.

¹ Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладных СМГС от 9 февраля 2006 года/Конвенция об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа от 22 февраля 2019 года.

² Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров от 2 декабря 1972 года.

³ Конвенция о таможенных льготах для туристов, 1954 год; Дополнительный протокол к Конвенции о таможенных льготах для туристов, 1954 год; Конвенция МДП, 1959 год; Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы, 1952 год; Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы, 1952 год; Таможенная конвенция о запасных частях, используемых для ремонта вагонов EUROP, 1958 год.

Рис. II
10 конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту с наибольшим числом договаривающихся сторон

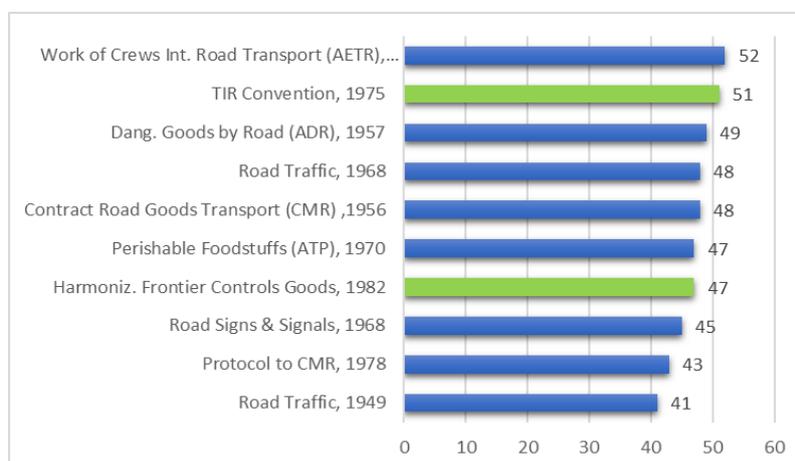


Источник: ЕЭК.

13. Конвенциями с наибольшим числом отдельных договаривающихся сторон в регионе ЕЭК являются: Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), в котором участвуют 52 договаривающиеся стороны ЕЭК, и Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года), в которой участвует 51 договаривающаяся сторона ЕЭК. Далее следует Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), число Договаривающихся сторон — членов ЕЭК которого составляет 49.

14. В регионе ЕЭК широко применяются соглашения об облегчении пересечения границ (377 присоединений). Что касается безопасности дорожного движения — одного из основных компонентов конвенций по внутреннему транспорту (касающихся правил в области транспортных средств, дорожного движения, дорожных знаков, опасных грузов), — то к основным конвенциям в общей сложности присоединились 216 государств — членов ЕЭК, причем наибольшее число присоединившихся сторон относится к Конвенции ДОПОГ, а наименьшее — к Соглашению 1997 года о периодических технических осмотрах.

Рис. III
10 конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту с наибольшим числом договаривающихся сторон из региона ЕЭК

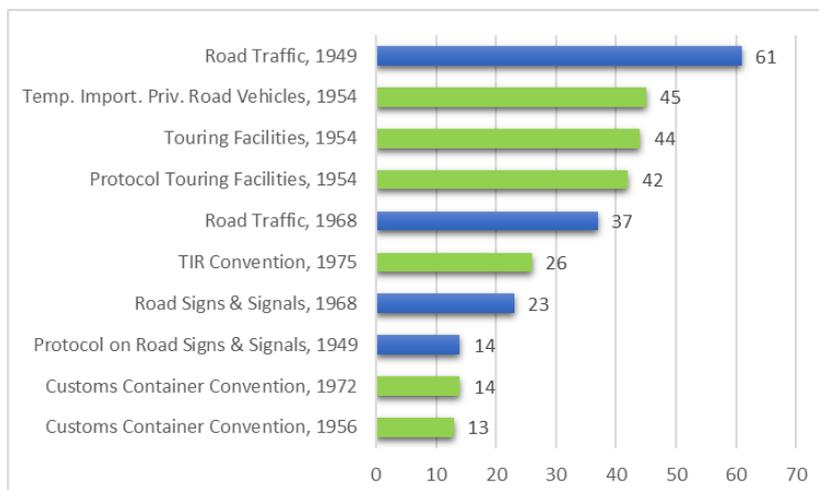


Источник: ЕЭК.

15. За пределами региона ЕЭК 6 из 10 конвенций по внутреннему транспорту с наибольшим числом договаривающихся сторон относятся к ведению WP.30.

Рис. IV

10 конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту с наибольшим числом договаривающихся сторон за пределами региона ЕЭК

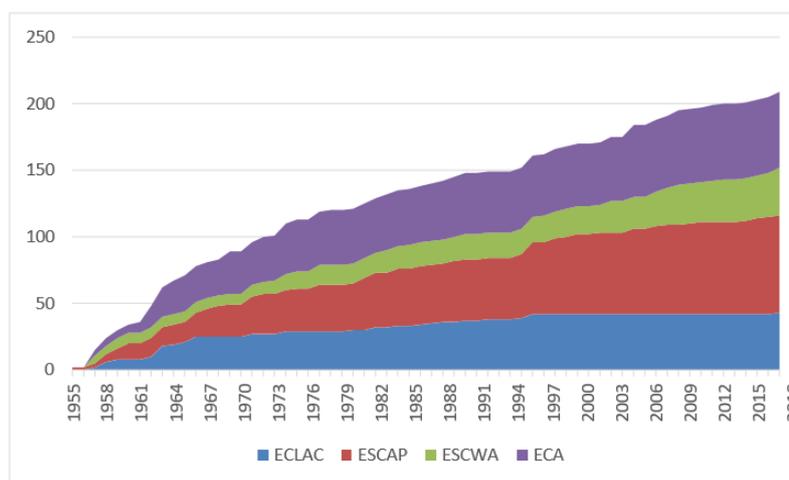


Источник: ЕЭК.

16. На рис. V показано суммарное число присоединений членом региональных комиссий (кроме ЕЭК) к конвенциям по облегчению пересечения границ в динамике по времени.

Рис. V

Суммарное число присоединений членом региональных комиссий (кроме ЕЭК) к конвенциям по облегчению пересечения границ, временная динамика



Источник: ЕЭК.

17. Из 33 государств — членом Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) к конвенциям ЕЭК по транспорту присоединились лишь 22, т. е. 11 (33 %) не подписали ни одну из них. Что касается конвенций по облегчению пересечения границ, то 38 случаев присоединения к ним стран региона свидетельствуют о позитивной тенденции. Следует, однако, отметить, что большинство этих конвенций уходят корнями в 1950-е годы, тогда как Конвенцию МДП подписали всего два государства региона⁴.

⁴ Аргентина, Чили.

18. Государства — члены Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Африки (ЭКА) присоединились к 153 конвенциям по транспорту. По крайней мере к одной конвенции присоединились 35 стран, т. е. 19 (35 %) не присоединились ни к одной. На конвенции по облегчению пересечения границ приходится 57 присоединений, причем на Конвенцию МДП — лишь 5 из них⁵.

19. 20 государств — членов Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Западной Азии (ЭСКЗА) присоединились к 89 различным конвенциям по транспорту. Самой распространенной конвенцией, к которой присоединились 12 стран, является Конвенция МДП⁶.

20. Из 48 государств — членов Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), относящихся к соответствующему региону, среди 36 государств-членов в общей сложности насчитывается 266 присоединившихся договаривающихся сторон. Однако это означает, что 12 стран (т. е. 25 %) не являются участниками ни одной конвенции по транспорту. Среди конвенций с наибольшим числом стран-участниц из региона ЭСКАТО — Конвенция 1949 года о дорожном движении (25 присоединений) и Конвенция МДП (17 присоединений)⁷.

IV. Предлагаемые стратегия и план действий WP.30

A. Глобальные вызовы в области международных внутренних перевозок и пересечения границ

21. В мировом масштабе одним из самых сложных компонентов международных транспортных операций является перемещение товаров через границы и обеспечение их эффективного обращения в другой стране. Усилия, предпринимаемые для перемещения этих товаров из одной страны в другую различными видами транспорта, с пересечением границ, связаны с серьезными затратами времени и средств. Поэтому для достижения экономической эффективности международных перевозок товаров требуется согласование процедур заказа, оплаты, страхования, логистики, таможенного досмотра и оформления, а также пограничного контроля. Если этот сложный процесс не обеспечивается бесперебойным образом, то товары задерживаются или пропадают, либо отгружаются не те товары, а общие операционные издержки возрастают. По оценкам, неэффективность процедур на границах приводит к издержкам, которые в два раза превышают размер тарифов, тогда как устранение такой неэффективности может привести к увеличению объема мировой торговли на 1 трлн долл. США и созданию до 21 млн рабочих мест по всему миру.

22. Есть определенные области, в которых правовые документы Организации Объединенных Наций по облегчению перевозок и пересечения границ, равно как и деятельность WP.30, должны сыграть крайне важную роль. Ниже приведен примерный перечень проблем, препятствующих облегчению перевозок и пересечения границ:

- a) непоследовательные, сложные и неудобные формальности и процедуры пересечения границ;
- b) большое количество документов;
- c) неоднократные проверки со стороны различных органов;

⁵ Алжир, Египет, Либерия, Марокко, Тунис.

⁶ Алжир, Государство Палестина, Египет, Иордания, Катар, Кувейт, Ливан, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Тунис.

⁷ Азербайджан, Армения, Афганистан, Грузия, Индия, Индонезия, Иран (Исламская Республика), Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Пакистан, Республика Корея, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан.

- d) весьма непрозрачные правила и предписания;
- e) значительные суммы и немалое число пошлин на въезд или транзит;
- f) несоответствие конвенциям, участницами которых являются страны;
- g) отсутствие координации между контролирующими органами и различными заинтересованными сторонами;
- h) медленный ход внедрения новых технологий, включая информационно-коммуникационные технологии (ИКТ);
- i) ограничения на использование внутренних маршрутов и перевозок иностранными перевозчиками, включая короткий срок действия разрешений на перевозку;
- j) различия в технических стандартах, в том числе в отношении массы и размера транспортных средств;
- k) отсутствие упрощенного механизма страхования транспортных средств;
- l) нехватка квалифицированных специалистов, занимающихся международными автомобильными перевозками;
- m) различия в правилах дорожного движения, в том числе в сигналах;
- n) ограничительные визовые требования для водителя и экипажа;
- o) неудобное время работы пограничных пунктов;
- p) различное местоположение разных пунктов контроля;
- q) сопровождение товаров при транзите либо крупный денежный залог (таможенное обязательство) за такой транзит; и
- r) ограничительные требования к временному ввозу транспортных средств.

В. Полномочия, предусмотренные стратегией КВТ

23. Основу новой стратегии WP.30 заложил пересмотренный круг ведения КВТ (E/RES/2022/2), утвержденный ЭКОСОС 16 февраля 2022 года.

- Находящиеся за пределами региона ЕЭК договаривающиеся стороны конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к ведению КВТ, впервые получили возможность в качестве полноправных членов участвовать в сессиях Комитета, на которых обсуждаются конвенции, договаривающимися сторонами которых они являются. Благодаря этой мере число государств — членов Организации Объединенных Наций, которые могут участвовать в сессиях КВТ в качестве полноправных членов, сразу увеличивается с 56 (регион ЕЭК) до 151 (число договаривающихся сторон правовых документов Организации Объединенных Наций).
- Кроме того, согласно кругу ведения, Комитет наделяется дополнительными полномочиями, непосредственно связанными с облегчением пересечения границ:
 - «...Комитет служит форумом, на котором члены и договаривающиеся стороны i) сотрудничают и проводят консультации на основе обмена информацией и опытом, ii) ... iii) координируют действия, направленные на создание эффективной, согласованной, сбалансированной и гибкой транспортной системы...
 - ...Комитет содействует гармонизации и совершенствованию технических и оперативных правил, стандартов и рекомендаций в различных областях внутреннего транспорта на территории его членов и договаривающихся сторон, особенно в области... упрощения процедур пересечения границ...

- ...он содействует развитию международных автомобильных, железнодорожных и внутренних водных перевозок, в частности посредством упрощения и гармонизации административных процедур пересечения границ и физической и электронной документации...»⁸.

С. Предлагаемые стратегия и план действий WP.30

24. WP.30 может содействовать и способствовать реализации всех четырех компонентов Стратегии КВТ на период до 2030 года (см. п. 6), в частности в качестве:

а) платформы Организации Объединенных Наций для региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту. Как следует из вышеприведенного анализа, на пути повышения привлекательности и актуальности для всех регионов конвенций, относящихся к ведению КВТ и касающихся облегчения пересечения границ и внутренних перевозок, предстоит сделать еще многое. Несмотря на сохраняющуюся неопределенность в отношении динамики изменений во время пандемии и в период после ее завершения, эмпирические данные свидетельствуют о том, что страны, характеризующиеся высокими показателями в плане присоединения к конвенциям по облегчению пересечения границ, гораздо успешнее справились с восстановлением трансграничных товарных потоков и сопутствующими трудностями в период чрезвычайной ситуации, обусловленной пандемией, несмотря на весьма тяжелую эпидемиологическую обстановку, которая сложилась во многих из них. Активность в плане присоединения различается в разных регионах. Если страны региона ЭКЛАК, как представляется, отстают в деле присоединения к конвенциям по облегчению пересечения границ, то число присоединений со стороны государств — членов ЭСКАТО, по всей видимости, увеличивается более динамичными темпами. По общему числу присоединений страны, не являющиеся членами ЕЭК, явно уступают странам региона ЕЭК. В соответствии с новым КВ и Стратегией КВТ на период до 2030 года WP.30 должна играть глобальную роль в плане содействия заключению соглашений об облегчении пересечения границ в других регионах. Для того чтобы этого достичь, необходимо выполнять конкретные действия, а именно:

- i) укреплять сотрудничество с другими региональными комиссиями, совместно проводить мероприятия/рабочие совещания (по возможности и при наличии средств) в своих регионах. Распространять информацию о преимуществах осуществления конвенций об облегчении пересечения границ путем разработки соответствующих веб-страниц/веб-сайтов/брошюр по каждой конвенции на одном из шести официальных языков Организации Объединенных Наций;
- ii) проанализировать вопрос о том, могут ли конвенции, которые определены их нынешними договаривающимися сторонами как устаревшие, при пересмотре/обновлении и применении в других регионах создать какие-либо преимущества, аналогичные тем, которые они создали в европейском регионе в момент первоначальной разработки. Возможно, целесообразно будет подготовить исследование для выявления какого бы то ни было потенциала;
- iii) в рамках WP.30 — возможно, в сочетании с вышеизложенными действиями и работой по распространению информации о конвенциях — можно подготовить глобальный протокол по облегчению пересечения границ/внутренних перевозок, который после согласования договаривающимися сторонами будет применяться в таких случаях, как пандемия COVID-19. Возможно, этот протокол станет новым приложением к Конвенции о согласовании;

б) платформы Организации Объединенных Наций по поддержке новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте. Новые технологии и инновации в значительной степени способствуют облегчению пересечения границ/внутренних перевозок. При условии что новые инструменты/технологические подходы

⁸ См. E/2022/L.4

скоординированы и согласованы договаривающимися сторонами, технологические решения могут сыграть огромную роль в облегчении пересечения границ. За последние несколько лет WP.30 вела очень интенсивную работу с целью достичь соглашения о внедрении электронной книжки МДП (e-TIR), и эта работа оказалась весьма успешной. Однако процесс цифровизации следует продолжить и даже активизировать. В частности, по следующим аспектам:

- i) международная система eTIR: большим достижением являются разработка международной системы eTIR и обеспечение ее хостинга в ЕЭК. Для дальнейшей капитализации этого результата и повышения его ценности для пользователей следует предпринять ряд шагов, а именно:
 - в течение четырех лет обеспечить подключение всех нынешних пользователей бумажных книжек МДП к международной системе eTIR и ее использование ими;
 - подготовить версию международной системы eTIR, облегчающую подключение таможенных органов путем сокращения затрат времени/ресурсов. Это расширит возможности использования системы в ближайшем будущем новыми договаривающимися сторонами в новых географических регионах, таких как Африка и Латинская Америка;
 - задействовать возможности платформы и подключения таможенных органов путем добавления дополнительных услуг/сотрудничества с другими межправительственными платформами, предоставляющими электронные документы (например, eATA и т. д.), в целях повышения ценности и устойчивости платформы eTIR, а также усиления взаимной выгоды, которую получают таможенные органы и бенефициары облегченного пересечения границ в целом от перевода правовых документов Организации Объединенных Наций в цифровой формат;
- ii) ускорение работы по переводу в цифровой формат конвенций о временном ввозе с использованием таможенных талонных книжек (Carnets de Passage en Douane (CPD)). ЕЭК и Международная автомобильная федерация (ФИА) в 2021 году подписали Меморандум о взаимопонимании в отношении этой работы. Перевод книжек CPD в цифровой формат принесет немалую пользу существующим пользователям системы и будет способствовать дальнейшему распространению информации о конвенциях, что приведет к присоединению к ним большего числа стран;
- iii) перевод Конвенции о согласовании в цифровой формат. Конвенция о согласовании — очень полезная рамочная конвенция, которая касается облегчения пересечения границ/перевозок и осуществление которой, к сожалению, невозможно контролировать или «навязывать» договаривающимся сторонам. В прошлом предпринималось несколько попыток проконтролировать ее осуществление, в основном в сотрудничестве с Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2), но это не привело к реальным результатам. Следует оценить технологические решения для подготовки инструмента, позволяющего контролировать осуществление Конвенции, в том числе путем сбора данных в режиме онлайн или режиме реального времени. Возможно, сначала следует подготовить исследование по вопросам о том, как такой инструмент мог бы функционировать, финансироваться и т. д., для обсуждения в АС.3;
- iv) WP.30 следует рассмотреть возможность проведения оцифровки в отношении других конвенций или для других целей. Полезным примером является создание Обсерватории для мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19, в рамках которого в итоге была собрана информация из более чем 170 стран. Работу Обсерватории поддержали все региональные комиссии Организации Объединенных Наций и другие организации, она была высоко оценена правительствами и частным сектором;

с) платформы Организации Объединенных Наций для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта. В результате преобразований WP.30 может стать глобальным форумом для проведения обсуждений, касающихся облегчения пересечения границ/внутренних перевозок. Такие диалоги с опорой на Конвенцию о согласовании и под руководством АС.3 могут проводиться в формате рабочих совещаний, работы целевых групп или даже групп экспертов. Они будут способствовать увеличению числа делегатов/экспертов и стран, участвующих в сессиях, поскольку приглашенные эксперты и рассматриваемые в рамках повестки дня темы будут относиться не только к сфере таможенных вопросов, связанных с транспортом, но и к любым другим сферам деятельности, задействованным в процессе облегчения пересечения границ/внутренних перевозок. В качестве примера можно привести следующие области:

- облегчение процедур выдачи виз профессиональным водителям;
- структура/инфраструктура пунктов пересечения границ (надлежащая практика, оптимальные проекты и т. д.);
- оперативная деятельность в пунктах пересечения границ (надлежащая практика, оптимальные процедуры и т. д.);
- Международная конвенция по карантину и защите растений и решение e-phyto;
- электронные решения, облегчающие оформление любых других документов, используемых таможенными и прочими органами;

d) платформы Организации Объединенных Наций по поддержке устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте. Транспортная связанность зависит от реализации мер по облегчению пересечения границ/внутренних перевозок. Если такие меры приняты, то достигается и связанность. В этом смысле WP.30 является уникальным органом, преимущества и потенциальная роль которого еще не полностью изучены. В Стратегии КВТ концепция КВТ определена в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, призванной содействовать эффективному удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках. Эта платформа служит рамочной основой для всеобъемлющего регулирования, в частности в сфере внутреннего транспорта, и играет роль, сопоставимую с ролью Международной морской организации (ИМО) и Международной организации гражданской авиации (ИКАО). В связи с этим WP.30 могла бы выполнять функцию глобальной структуры, занимающейся облегчением внутренних перевозок/пересечения границ. Для достижения этой цели и задействования всех нормативно-правовых актов и конвенций необходимо активизировать усилия в области коммуникации. По этим причинам Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) и ее Председатель в 2016 году отметили, что хотя WP.1 и является региональной платформой, она играет глобальную роль, поэтому ее название следует изменить. После поступления предложения от Группы на своей семьдесят девятой сессии (Женева, 21–24 февраля 2017 года, ECE/TRANS/270 (п. 59)) КВТ одобрил просьбу WP.1 о ее переименовании в «Глобальный форум по безопасности дорожного движения». По тем же причинам Рабочая группа по конструкции транспортных средств (WP.29) в 2000 году изменила свое название на «Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств» (WP.29).

25. Наступил самый подходящий момент для того, чтобы Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), изменила свое название на «Глобальный форум по облегчению перевозок и пересечения границ» (WP.30) и просила КВТ одобрить это решение. Это изменение поможет в значительной степени укрепить ее роль в реализации концепции КВТ, изложенной в его Стратегии, и привести деятельность WP.30 в соответствие с пересмотренным КВ КВТ.

V. Рассмотрение Рабочей группой

26. Рабочей группе предлагается рассмотреть и, возможно, утвердить предложенную стратегию/план действий, включая свое переименование.
