



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Сто шестая сессия

Женева, 17–19 октября 2011 года

Пункт 11 с) предварительной повестки дня

Планирование будущей работы:

Программа работы и оценка

Двухгодичная оценка

Записка секретариата

I. Мандат

1. В соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту о рассмотрении своей программы работы каждые два года и о проведении следующего обзора в 2012 году (ECE/TRANS/200, пункт 120) Рабочей группе по автомобильному транспорту, именуемой далее SC.1 или Рабочая группа, предлагается рассмотреть и утвердить свою программу работы на 2012–2013 годы, а также соответствующие параметры, позволяющие провести ее двухгодичную оценку.

II. Программа работы на 2012–2013 годы

A. Введение

2. В настоящем документе содержится проект подпрограммы "Автомобильный транспорт" на двухгодичный период 2012–2013 годов, которая предусмотрена в программе работы Комитета по внутреннему транспорту. Рабочей группе по автомобильному транспорту предлагается рассмотреть эту программу для утверждения на ее нынешней сессии. Затем она будет передана Комитету по внутреннему транспорту (КВТ) и Исполнительному комитету Европейской экономической комиссии (ЕЭК) для официального одобрения. Рабочая группа и Комитет по внутреннему транспорту будут иметь возможность скорректировать

эту программу работы в течение двухгодичного периода, что будет отражено в отдельном документе.

3. В проекте программы работы применяется подход, ориентированный на достижение конкретных результатов. По каждому направлению деятельности (кластеру) проект содержит описание ожидаемого достижения и перечень итогов/видов деятельности для реализации в 2012–2013 годах. Ожидается, что эти итоги/виды деятельности будут способствовать достижению планируемых результатов работы.

4. Группирование видов деятельности по направлениям точно соответствует классификации, которая использовалась Комитетом по внутреннему транспорту для проведения двухгодичной оценки показателей результативности его подпрограмм.

5. В подпрограмму ЕЭК ООН по транспорту включены следующие направления деятельности:

*Направление Подпрограмма: 02 – Транспорт
деятельности
№*

- | | |
|-----|---|
| 1. | Общая координация (Комитет по внутреннему транспорту и Бюро) |
| 2. | Тенденции и экономика транспорта; страны, не имеющие выхода к морю; и облегчение транзита |
| 3. | Автомобильный транспорт (Проект трансъевропейской автомагистрали (ТЕА)) |
| 4. | Безопасность дорожного движения |
| 5. | Согласование правил в области транспортных средств, изменение климата и интеллектуальные транспортные системы (ИТС) |
| 6. | Железнодорожный транспорт (Проект трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)) |
| 7. | Внутренний водный транспорт |
| 8. | Интермодальные перевозки и логистика |
| 9. | Таможенные вопросы, связанные с транспортом |
| 10. | Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) |
| 11. | Перевозка опасных грузов (ЕЭК ООН) |
| 12. | Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС) |
| 13. | Глобальная согласованная система классификации и маркировки химических веществ (ГСС) (ЭКОСОС) |
| 14. | Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов |
| 15. | Статистика транспорта |
-

6. Результаты/виды деятельности, перечисленные в данном документе, соответствуют предлагаемому бюджету по программам ЕЭК ООН на 2012–2013 годы. При необходимости они дополняются некоторыми статьями, отражающими последние изменения и потребности государств – членов ЕЭК ООН. Для удобства ссылки такие новые результаты/виды деятельности четко обозначены в качестве "дополнительных".

7. Результаты/виды деятельности перечислены по направлению деятельности (кластеру), к которому они относятся, в разбивке по следующим основным категориям: а) совещания и соответствующая дискуссионная документация, б) публикации и другие информационные материалы; и с) техническое сотрудничество, включая семинары, рабочие совещания, учебные мероприятия и консультационные услуги.

8. В разделе II настоящего документа перечислены соответствующие показатели достижения вместе с базовыми и целевыми данными, на основе которых будет оцениваться эффективность работы.

9. Настоящий документ по существу основывается на программе работы на 2010–2014 годы, утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/2010/8).

В. Цель и стратегия

10. Целью подпрограммы ЕЭК ООН по транспорту является облегчение международных пассажирских и грузовых перевозок различными видами внутреннего транспорта, повышение безопасности, улучшение охраны окружающей среды, повышение энергоэффективности и общей безопасности в транспортном секторе до уровней, которые реально способствуют обеспечению устойчивого развития транспорта.

11. Ответственность за выполнение этой подпрограммы возложена на Отдел транспорта.

С. Результаты/виды деятельности для реализации в двухгодичный период 2012–2013 годов

Подпрограмма: 02 Транспорт

Направление деятельности 3

Автомобильный транспорт (Проект Трансъевропейской сети автомобильных дорог (ТЕА))

Описание направления деятельности (факультативно)

Ожидаемые достижения по этому направлению деятельности

Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) стимулирует развитие и облегчение международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров посредством согласования и упрощения правил и требований, которым такие перевозки должны соответствовать. Для достижения этой цели SC.1 составляет, обновляет международные правовые до-

Предполагается, что Рабочая группа будет:

– принимать необходимые меры для осуществления Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) и внесения необходимых поправок в его положения с учетом изменения потоков движения, а также аспектов безопасности и

<i>Описание направления деятельности (факультативно)</i>	<i>Ожидаемые достижения по этому направлению деятельности</i>
<p>кументы и контролирует их выполнение. Периодически SC.1 становится вышестоящим органом технических групп экспертов, в частности групп, занимающихся правилами, регулирующими использование цифровых тахографов, или перевозками пассажиров городскими и международными автобусами. Она также разрабатывает необязательные для выполнения рекомендации и примеры оптимальной практики в области международных автомобильных перевозок, такие как Сводная резолюция об облегчении международных автомобильных перевозок (CP.4). И наконец, SC.1 стимулирует разработку законодательства о страховании гражданской ответственности на транспорте (система "Зеленой карты"). Участие в SC.1 открыто для всех стран мира.</p>	<p>охраны сети;</p> <ul style="list-style-type: none"> – наблюдать за нынешним и ожидаемым прогрессом в рамках Проекта Транс-европейской автомагистрали Север-Юг (TEA) в целях содействия ее будущему развитию как части интегрированной международной инфраструктуры автомобильного транспорта; – упрощать и согласовывать требования, касающиеся международных автомобильных перевозок, такие как административные процедуры и связанная с этим документация, с тем чтобы облегчать международные автомобильные транспортные операции, при необходимости посредством разработки и обновления соответствующих правовых документов и/или рекомендаций, что предполагает также проведение необходимых консультаций для обеспечения практического применения статьи 5 e-CMR, которая недавно вступила в силу; – оказывать помощь в осуществлении Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), и в частности положений о цифровом тахографе; – содействовать гармонизации фискальных и других мер для недопущения дискриминационной практики в области международных автомобильных перевозок; – рассматривать вопросы, касающиеся международной системы страхования автомобилей ("Зеленая карта"), а также стимулировать и облегчать присоединение новых членов к этой системе; – участвовать в работе Группы экспертов по безопасности на железнодорожных переездах, учрежденной в рамках Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1).
<p>Основные действия со стороны Отдела транспорта:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> – выполнять роль секретариата для Рабочей группы по автомобильному транспорту и оказывать ей помощь в администрировании и обновлении соответствующих правовых документов; – собирать и распространять информацию для облегчения обмена данными между странами-членами в связи с политикой в области автомобильного транспорта и другими изменениями; – облегчать взаимодействие между правительствами и другими участниками в области автомобильного транспорта (межправительственными и неправительственными организациями, региональными организациями экономической интеграции, частным сектором и академическими кругами), а также координировать сотрудничество для обеспечения эффективного выполнения обязательств, содержащихся в соответствующих правовых документах. 	

Описание направления деятельности (факультативно)

Ожидаемые достижения по этому направлению деятельности

Основные правовые документы, находящиеся в ведении Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1)

Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года определяет сеть дорог категории "Е", имеющих стратегическое значение для международных транспортных потоков, и устанавливает стандарты, которым они должны соответствовать.

Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года направлено на повышение безопасности дорожного движения и регулирование правил в отношении продолжительности работы и отдыха водителей. Оно применяется к международным автомобильным перевозкам, выполняемым транспортными средствами, массой свыше 3,5 тонны, используемыми для перевозки грузов, и транспортными средствами, используемыми для перевозки пассажиров, которые могут перевозить более 9 человек, включая водителя.

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года и протоколы к этой Конвенции унифицируют договоры перевозки грузов автомобильным транспортом посредством регулирования ответственности и обязательств задействованных сторон.

Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 1 марта 1973 года унифицирует условия, регулирующие договор международной перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

Конвенция о налоговом обложении частных дорожных перевозочных средств, используемых в международном движении, от 18 мая 1956 года освобождает участвующие в международном движении автотранспортные средства от налогов и сборов.

Результаты/виды деятельности*a) Совещания и соответствующая дискуссионная документация*

2.1 Рабочая группа по автомобильному транспорту (сто седьмая сессия, октябрь 2012 года)

Документация:

Доклад о работе годовой сессии Рабочей группы. Другая дискуссионная документация включает доклад Председателя Бюро, а также предлагаемые поправки к правовым документам в области автомобильного транспорта (в частности, СМА, ЕСТР). Прочая дискуссионная документация определяется в ходе каждой сессии.

2.2 Рабочая группа по автомобильному транспорту (сто восьмая сессия, октябрь 2013 года)

Документация:

Доклад о работе годовой сессии Рабочей группы. Другая дискуссионная документация включает доклад Председателя Бюро, а также предлагаемые поправки к правовым документам в области автомобильного транспорта (в частности, СМА, ЕСТР). Прочая дискуссионная документация определяется в ходе каждой сессии.

2.3 Первая и вторая сессии Группы экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (2012 год)

Документация:

Программа работы Группы экспертов, которую надлежит обсудить и одобрить на первой сессии. Другая дискуссионная документация для второй сессии будет включать доклад о работе первой сессии. Прочие документы будут определены экспертами.

b) Публикации и другие информационные материалы (планируемые на 2012–2013 годы)

2.4 Публикация по вопросам либерализации сектора автомобильного транспорта

c) Техническое сотрудничество, включая рабочие совещания, конференции и другие мероприятия (2012–2013 годы)

На настоящий момент никаких мероприятий не запланировано.

III. Двухгодичная оценка

12. На основе решений, принятых на сто четвертой сессии в октябре 2009 года (ECE/TRANS/SC.1/2009/8), результативность деятельности Рабочей группы определяется в рамках двухгодичной оценки с точки зрения одного ожидаемого достижения, трех показателей достижения и соответствующих критериев эффективности. В феврале 2010 года этот подход был одобрен Комитетом по внутреннему транспорту в контексте планирования результатов работы для оценки за двухгодичный период 2010–2011 годы (ECE/TRANS/2010/7).

13. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть эти параметры, а также фактические показатели результативности за 2010–2011 год, как указано ниже,

в целях либо их сохранения, либо включения новых параметров и показателей на двухгодичный период 2012–2013 годов.

Двухгодичная оценка

Обзор показателей результативности за 2010–2011 годы и определение целей на 2012–2013 годы

<i>Направление деятельности</i>	<i>Ожидаемое достижение</i>	<i>Показатели достижения</i>	<i>Фактические показатели результативности</i>
3. Автомобильный транспорт	Более эффективное осуществление Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), в целом и внедрение цифрового тахографа в частности	1. Число выявленных проблемных областей и предложений по их решению	<p>1. Вопрос о правовом документе, имеющем преимущественную силу, с учетом параллельной/совпадающей законодательной основы в рамках ЕС.</p> <p>2. Вопрос о применимом законодательстве о комбинированных маршрутах как проходящих по территории стран, не являющихся Договаривающимися сторонами, так и Договаривающихся сторон ЕСТР, входящих или не входящих в ЕС, с учетом оговорок, сделанных государствами ЕС при ратификации Соглашения, если принимать во внимание, что ЕС не является Договаривающейся стороной ЕСТР.</p> <p>3. Вопрос о статье 22-бис и центре, принимающем решение по поправкам к техническим параметрам, содержащимся в приложении 1b.</p> <p>4. Трудности, с которыми сталкиваются некоторые Договаривающиеся стороны ЕСТР при внедрении цифрового тахографа, в частности при выдаче карточек цифрового тахографа.</p>

Предложения для решения этих проблем:

1. Вопрос о правовом документе, имеющем преимущественную силу, непрерывно обсуждается.
2. Вопрос о законодательстве, применимом к комбинированным маршрутам, по-прежнему находится на обсуждении.
3. Вопрос о статье 22-бис обсуждался на специальных совещаниях Договаривающихся сторон ЕСТР. Для его разрешения было предложено учредить группу экспертов для разработки предложений по ее изменению и рассмотреть вопрос о центре и процедуре принятия решений, касающихся технических параметров и внедрения цифрового тахографа.
4. В результате обсуждений с участием Договаривающихся сторон было принято предложение о том, что некоторые государства, сталкивающиеся с такими труд-

ностями, могут получить помощь от других стран, в которых уже с успехом применяется система цифрового тахографа.

2. Число семинаров и рабочих совещаний в 2010–2011 годах:

1. Февраль 2010 года

Специальное совещание ЕСТР по внедрению цифрового тахографа Договаривающимися сторонами, не являющимися членами ЕС.

2. Март 2011 года

Специальное совещание Договаривающихся сторон ЕСТР

3. Июль 2011 года

Второе специальное совещание Договаривающихся сторон ЕСТР

3. Число участников семинаров и рабочих совещаний

1. Февраль 2010 года: **48**

2. Март 2011 года: **29**

3. Июль 2011 года: **18**

IV. Статус и характеристики Рабочей группы

14. В соответствии с Руководящими принципами создания и функционирования рабочих групп в рамках ЕЭК ООН мандат и вопрос о продлении мандата этих рабочих групп должны рассматриваться каждые пять лет (ЕСЕ/ЕХ/1, пункт 1 с)).

15. Поскольку первый пятилетний цикл закончится в 2012 году, на основе всеобъемлющего обзора своей деятельности Рабочая группа, возможно, пожелает предложить Комитету по внутреннему транспорту продлить мандат и статус Рабочей группы на следующий пятилетний цикл, который начнется в 2013 году (ЕСЕ/ЕХ/1, пункт 3 d)).
