



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по автомобильному транспорту****112-я сессия**

Женева, 17–18 октября 2017 года

Пункт 10 предварительной повестки дня

**Программа работы и двухгодичная оценка****Программа работы и двухгодичная оценка****Записка секретариата****I. Мандат**

1. В соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту о рассмотрении его программы работы один раз в два года следующий обзор запланирован на 2018 год (ECE/TRANS/200, пункт 120), Рабочей группе по автомобильному транспорту (SC.1) Предлагается рассмотреть и утвердить свою программу работы на 2018–2019 годы, а также соответствующие параметры для проведения ее двухгодичной оценки.

**II. Программа работы на 2018–2019 годы****A. Введение**

2. В настоящем документе содержится проект программы работы Комитета по внутреннему транспорту применительно к подпрограмме «Автомобильный транспорт и проект Трансьвропейской автомагистрали Север–Юг (TEA)» на двухгодичный период 2018–2019 годов. 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 ООН) 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 проект содержит описание ожидаемых достижений и перечень результатов/мероприятий, предлагаемых для реализации в 2018–2019 годах. Предполагает-



ся, что реализация этих результатов/видов деятельности будет способствовать достижению ожидаемых результатов.

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

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

*Направление*

*деятельности Подпрограмма: 02 Транспорт*

- |     |   |
|-----|---|
| 1.  | Общая координация (Комитет по внутреннему транспорту и Бюро)  |
| 2.  | Тенденции и экономика транспорта (включая евро-азиатские транспортные связи)  |
| 3.  | Согласование правил в области транспортных средств, изменение климата и интеллектуальные транспортные системы (ИТС) |
| 4.  | Железнодорожный транспорт и проект Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)                                |
| 5.  | Внутренний водный транспорт   |
| 6.  | Интермодальные перевозки и логистика  |
| 7.  | Таможенные вопросы, связанные с транспортом   |
| 8.  | Общевропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)                                |
| 9.  | Перевозка опасных грузов (ЕЭК ООН)  |
| 10. | Перевозка опасных грузов (ЭКОСОС)   |
| 11. | Согласованная на глобальном уровне система классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС) (ЭКОСОС) |
| 12. | Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов   |
| 13. | Статистика транспорта   |
| 14. | Автомобильный транспорт и проект Трансевропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА)                                     |
| 15. | Безопасность дорожного движения   |

6. Кроме того, результаты/мероприятия, перечисленные в данном документе, соответствуют предлагаемому бюджету по программам ЕЭК ООН на 2018–2019 годы. При необходимости они дополняются некоторыми статьями, отражающими последние изменения и потребности государств – членов ЕЭК ООН. Для удобства ссылки такие новые итоги/виды деятельности обозначены в качестве «дополнительных».

7. Мероприятия/виды деятельности перечислены по направлениям деятельности, к которым они относятся, в разбивке по следующим основным категориям: а) совещания и соответствующая документация для заседающих органов; 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 достижений вместе с исходными и целевыми данными, на основе которых будет оцениваться эффективность работы.

9. По существу настоящий документ базируется на программе работы на 2016–2017 годы, которая была принята Комитетом по внутреннему транспорту в 2016 году (ECE/TRANS/2016/28/Add.1).

## **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 устойчивости транспорта.

11. Ответственность за осуществление данной подпрограммы несет Отдел устойчивого транспорта.

## **С. Результаты/мероприятия для реализации в течение двухгодичного периода 2018–2019 годов**

### **Подпрограмма 02 – Транспорт**

#### **Направление деятельности 14**

#### **Автомобильный транспорт и проект Трансьевропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА)<sup>1</sup>**

<i>Описание направления деятельности (факультативно)</i>	<i>Ожидаемые достижения в этом направлении деятельности</i>
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 документы и контролирует их выполнение. Периодически SC.1 выступает в качестве вышестоящего органа технических групп экспертов, в частности групп, занимающихся правилами, регулирующими использование цифровых тахографов, или перевозками пассажиров городскими и международными автобусами. Она разрабатывает также такие необязательные для выполнения рекомендации и примеры оптимальной практики в области международных автомобильных перевозок, как Сводная резолюция об облегчении	<p>Более активное осуществление Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).</p> <p>Более активное осуществление Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года и Дополнительно-го протокола к КДПГ, касающегося электронной накладной, от 27 мая 2008 года (e-CMR)</p> <p>Наращивание потенциала стран ЕЭК, участвующих в проекте ТЕА.</p>

<sup>1</sup> Программа работы по проекту ТЕА на 2018-2019 годы представлена в приложении I к настоящему документу для информации.

<i>Описание направления деятельности (факультативно)</i>	<i>Ожидаемые достижения в этом направлении деятельности</i>
<p>международных автомобильных перевозок (СР.4). И наконец, SC.1 стимулирует разработку законодательства о страховании гражданской ответственности на транспорте (система зеленой карты).</p> <p>Основные действия Отдела устойчивого транспорта:</p> <p>выполнять роль секретариата для Рабочей группы по автомобильному транспорту и оказывать ей помощь в администрировании и обновлении соответствующих правовых документов;</p> <p>сбирать и распространять информацию для облегчения обмена данными между странами-членами в связи с политикой в области автомобильного транспорта и другими изменениями;</p> <p>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.</p> <p>Основные правовые документы, находящиеся в ведении Рабочей группы по автомобильному транспорту:</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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 авто-</i></p>	

<i>Описание направления деятельности (факультативно)</i>	<i>Ожидаемые достижения в этом направлении деятельности</i>
<p>мобильным перевозкам, выполняемым транспортными средствами, массой свыше 3,5 т, используемыми для перевозки грузов, и транспортными средствами, используемыми для перевозки пассажиров, которые могут перевозить более 9 человек, включая водителя.</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>	

### **Результаты/виды деятельности**

#### *а) Совещания и соответствующая документация для заседающих органов*

14.1 Рабочая группа по автомобильному транспорту (113-я сессия в 2018 году, 114-я сессия в 2019 году)

##### *Документация:*

доклады о работе сессий (2); другие документы (8), включая поправки к Соглашению ЕСТР (2), предложения по глобальному соглашению «Омнибус» (2), деятельность в рамках проекта ТЕА (2 доп.) и доклады Председателя Совета страховых бюро (2 доп.). Другие документы для заседающих органов определяются в ходе сессий.

14.2 Группа экспертов по осуществлению Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (три сессии в 2018 году; не менее двух сессий в 2019 году (пять заседаний))

##### *Документация:*

Доклады о работе сессий (5); другие документы (6), включая документы по осуществлению ЕСТР (5), другие документы, включая программу работы Группы экспертов (1 доп.), и прочие документы, решение о которых будет принято экспертами

- b) *Публикации и другие информационные материалы*
- 14.3 Карта сети автомобильных дорог категории E (1 доп.)
- c) *Техническое сотрудничество*
- 14.4 Рабочие совещания и семинары по ТЕА (2)
- 14.5 Совещания Руководящего комитета ТЕА (2)

### III. Двухгодичная оценка

12. На своей семьдесят восьмой сессии в феврале 2016 года Комитет по внутреннему транспорту принял обновленную логическую структуру двухгодичной оценки показателей осуществления подпрограммы 2 ЕЭК ООН по транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 157, и ECE/TRANS/2016/29). Основываясь на подходе, ориентированном на конкретные результаты, она включает ожидаемые достижения и перечень результатов/видов деятельности, которые предлагается реализовать в 2016–2017 годах, по каждому направлению деятельности. Предполагается, что реализация этих результатов/видов деятельности будет способствовать достижению ожидаемых результатов.

13. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть эти параметры, а также фактические показатели результативности за 2016–2017 годы, как указано ниже, с тем чтобы либо их сохранить, либо определить новые параметры и показатели на двухгодичный период 2018–2019 годов.

#### *Двухгодичная оценка*

*Обзор показателей результативности за 2016–2017 годы и определение целевых показателей на 2018–2019 годы*

<i>Направление деятельности</i>	<i>Ожидаемое достижение</i>	<i>Показатели достижений</i>	<i>Фактические показатели результативности</i>
5. Автомобильный транспорт	Более активное осуществление Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)	1. Число выявленных проблемных областей и предложений по их решению	Целевой показатель на 2016–2017 годы: 3 Фактический показатель за 2014–2015 годы: 3  <u>Выявленные проблемные области:</u> 1. Вопрос о правовом документе, имеющем преимущественную силу, с учетом параллельной/совпадающей правовой основы в рамках ЕС.  2. Вопрос о применимом законодательстве по комбинированным маршрутам, проходящим по территории как стран, не являющихся Договаривающимися сторонами, так и стран, являющихся Договаривающимися сторонами, входящими или не входящими в ЕС, в связи с оговорками, сделанными государствами – членами

*Двухгодичная оценка**Обзор показателей результативности за 2016–2017 годы и определение целевых показателей на 2018–2019 годы*

<i>Направление деятельности</i>	<i>Ожидаемое достижение</i>	<i>Показатели достижений</i>	<i>Фактические показатели результативности</i>
			<p>ЕС при ратификации Соглашения, с учетом того, что ЕС не является Договаривающейся стороной ЕСТР.</p> <p>3. Вопрос, касающийся статьи 22-бис и центра, принимающего решения по поправкам к техническим характеристикам, содержащимся в приложении 1В.</p> <p><u>Предложения по решению этих проблем и результаты, достигнутые в 2016–2017 годах:</u></p> <p>Вопрос о правовом документе, имеющем преимущественную силу, по-прежнему находится на обсуждении, но работа продвигается. Секретариат служит платформой для организации регулярных совещаний Договаривающихся сторон ЕСТР, а также дает необходимые правовые и иные рекомендации в целях содействия обсуждению.</p> <p>Вопрос о законодательстве, применимом к комбинированным маршрутам, рассматривался, и Группа экспертов решила прекратить обсуждение, не достигнув договоренности, учитывая недостаточное число ответов на вопросник Международного союза автомобильного транспорта.</p> <p>Вопрос о внесении поправок в статью 22-бис обстоятельно обсуждался на совещаниях Группы экспертов по ЕСТР. На момент выхода настоящего документа Группе по-прежнему не удалось согласовать формулировку</p>

*Двухгодичная оценка**Обзор показателей результативности за 2016–2017 годы и определение целевых показателей на 2018–2019 годы*

<i>Направление деятельности</i>	<i>Ожидаемое достижение</i>	<i>Показатели достижений</i>	<i>Фактические показатели результативности</i>
			пересмотренного текста статьи 22-бис.
			<b>Целевой показатель на 2018–2019 годы: 3 (урегулирование нерешенных проблемных областей 1 и 3, упомянутых выше, и новой проблемной области, указанной ниже)</b>
			Вопрос о том, совместимы ли регламенты ЕС 165/2014 и 2016/799 с Соглашением ЕСТР, поднятый Российской Федерацией
		2. Число семинаров и рабочих совещаний	Целевой показатель на 2016–2017 годы: 3 Фактический показатель за 2016–2017 годы: 5
			Одиннадцатая–пятнадцатая сессии Группы экспертов по ЕСТР
			<b>Целевой показатель на 2018-2019 годы: 3</b>
		3. Число участников каждого семинара и рабочего совещания	Целевой показатель на 2016–2017 годы: 65 Фактический показатель за 2016–2017 годы: 111
			<b>Целевой показатель на 2018-2019 годы: 65</b>
	Более активное осуществление Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года и Дополнительного протокола к КДПГ, касающегося электронной накладной, от 27 мая 2008 года (e-CMR)	1. Число новых Договаривающихся сторон Конвенции КДПГ и Протокола по e-CMR	<b>Целевой показатель на 2018–2019 годы: 2</b>
		2. Число организованных семинаров, рабочих совещаний и мероприятий	<b>Целевой показатель на 2018–2019 годы: 2</b>
		3. Общее число участников каждого семинара, рабочего совещания и мероприятия, в том числе представителей	<b>Целевой показатель на 2018-2019 годы: 20</b>



*Двухгодичная оценка**Обзор показателей результативности за 2016–2017 годы и определение целевых показателей на 2018–2019 годы*

<i>Направление деятельности</i>	<i>Ожидаемое достижение</i>	<i>Показатели достижений</i>	<i>Фактические показатели результативности</i>
		Договаривающихся сторон.	
		4. Отзывы со стороны участников семинаров, рабочих совещаний и мероприятий	<b>Целевой показатель на 2018-2019 годы: получение положительных отзывов</b>

## Приложение

### Проект программы работы по проекту Трансъевропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА) на 2018/2019 годы

Первоочередная цель	Вид деятельности	Мероприятие	Описание	Осуществляется (кем)					
					2017	2018	2019	2020	2021
1. Оценка воздействия на окружающую среду и совершенствование механизмов управления	<b>Область А – охрана окружающей среды</b> А.1. – Оценка эффективности применяемых решений в сфере охраны окружающей среды-методология/стандарты измерения	рабочее совещание	Методологии и стандарты для измерения эффективности решений в области устойчивого развития. В частности, задача состоит в том, чтобы определить следующее:  – сфера охвата измерения воздействия дорожной инфраструктуры на окружающую среду (например, уровень шума, изменения грунтовых вод);  – количественные или качественные характеристики для измерения в контексте эффективности решений в сфере устойчивого развития;  – меры эффективности, используемые для оценки показателей устойчивости;	ЦУП ЕЭК ООН правительствами консультантами	*	*			

<i>Первоочередная цель</i>	<i>Вид деятельности</i>	<i>Мероприятие</i>	<i>Описание</i>	<i>Осуществляется (кем)</i>		
			<p>– частота измерений (когда, как часто, на каких этапах жизненного цикла дороги);</p> <p>– как толковать и использовать результаты измерения эффективности решений в сфере устойчивого развития.</p>			
		доклад	<p>«Методология и стандарты для измерения эффективности решений в сфере устойчивого развития»</p> <p>– доклад, который надлежит подготовить консультанту;</p> <p>– комментирование и принятие доклада Руководящим комитетом ТЕА;</p> <p>– опубликование доклада на странице ТЕА.</p>	ЦУП ЕЭК ООН правительствами консультантами	*	*
2. Анализ и сопоставление различных организационных подходов для автомобильных/транспортных органов	<b>Область В – Организация и финансирование автомобильных дорог и магистралей</b>					
	В.2. – Оценка эффективности системы взимания платы за проезд – методология оценки	рабочее совещание	<p>Оценка эффективности системы взимания платы за проезд</p> <p>Доклад «Методология измерения эффективности системы взимания платы за проезд»</p>	ЦУП ЕЭК ООН правительствами консультантами		
3. Анализ и оценка различных финансовых источников и методов						

<i>Первоочередная цель</i>	<i>Вид деятельности</i>	<i>Мероприятие</i>	<i>Описание</i>	<i>Осуществляется (кем)</i>			
			<p>Методология должна учитывать, в частности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– типы систем взимания платы, используемых в отдельных странах-членах.</li> <li>– метод измерения эффективности системы взимания платы в зависимости от модели и с учетом как финансовых аспектов, так и вопросов качества, таких как системы контроля рисков, трудности с реализацией, развитие технологий и т.д..</li> <li>– сравнение систем взимания платы с точки зрения эффективности.</li> </ul>			*	
		доклад	<p>«Методология измерения эффективности системы взимания платы за проезд»</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– доклад, который надлежит подготовить консультанту;</li> <li>– комментирование и принятие доклада Руководящим комитетом ТЕА;</li> <li>– опубликование доклада на странице ТЕА.</li> </ul>	ЦУП ЕЭК ООН правительствами консультантами		*	*

<i>Первоочередная цель</i>	<i>Вид деятельности</i>	<i>Мероприятие</i>	<i>Описание</i>	<i>Осуществляется (кем)</i>		
	В.3. – Условия для создания эффективного ГЧП в области развития и технического обслуживания дорог	рабочее совещание	<p>Обзор организационных, финансовых и юридических вопросов, связанных с функционированием ГЧП в области развития и технического обслуживания дорог. В частности, задача состоит в подготовке доклада с изложением следующего:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– преимущества и недостатки ГЧП с точки зрения партнера из государственного сектора;</li> <li>– риски ГЧП с точки зрения партнера из государственного сектора и методы защиты общественных интересов в проектах ГЧП;</li> <li>-условия, необходимые для обеспечения эффективности проектов ГЧП с точки зрения партнера из государственного сектора;</li> <li>-примеры эффективных ГЧП в области развития и технического обслуживания дорог и автомагистралей.</li> </ul>	ЦУП ЕЭК ООН правительствами консультантами	*	*
		доклад	Функционирование и финансирование национальных систем управления дорожной инфраструктурой – модели, организационные и финансовые решения	ЦУП ЕЭК ООН правительствами консультантами	*	*

<i>Первоочередная цель</i>	<i>Вид деятельности</i>	<i>Мероприятие</i>	<i>Описание</i>	<i>Осуществляется (кем)</i>		
			<p>– доклад, который надлежит подготовить консультанту;</p> <p>– комментирование и принятие доклада Руководящим комитетом ТЕА;</p> <p>– опубликование доклада на странице ТЕА.</p>			
4. Совершенствование управления активами и иницирование управления данными и мобильностью	<b>Область С – Информационные системы для управления автодорожной инфраструктурой</b>					
	С.1. – Стандарты технического обслуживания дорог и автомагистралей	рабочее совещание	Задача должна состоять в разработке стандартов технического обслуживания дорог и автомагистралей, которые будут затем представлены Комитету по внутреннему транспорту и утверждены в качестве официальных руководящих принципов ЕЭК ООН по этому вопросу. При выполнении этой задачи надлежит дать ответ на следующие вопросы: Можно ли разработать стандарты на техническое обслуживание дорог и автомагистралей? Должны ли эти стандарты различаться в зависимости от типа дороги (например, если речь идет о скоростных дорогах и автомагистралях)?	ЦУП ЕЭК ООН правительствами консультантами	*	*

<i>Первоочередная цель</i>	<i>Вид деятельности</i>	<i>Мероприятие</i>	<i>Описание</i>	<i>Осуществляется (кем)</i>		
		доклад	«Стандарты на техническое обслуживание дорог и автомагистралей» – доклад, который надлежит подготовить консультанту – комментирование и принятие доклада Руководящим комитетом ТЕА – опубликование доклада на странице ТЕА	ЦУП ЕЭК ООН правительствами консультантами	*	*
	С.3. – Разработка стандартного каталога государственных услуг и модельной архитектуры информационных систем для управления автодорожной инфраструктурой	рабочее совещание	Анализ и разработка модельных архитектурных систем, используемых в управлении автодорожной инфраструктурой. В частности, задача должна охватывать следующее: – анализ каталога ИТ-услуг, предоставляемых государствами-членами; – анализ нынешней бизнес-архитектуры операционных систем в государствах-членах; – подготовка стандартного каталога услуг, предоставляемых ИТ-системами, используемыми в сфере управления дорожной инфраструктурой,	ЦУП ЕЭК ООН правительствами консультантами	*	*

<i>Первоочередная цель</i>	<i>Вид деятельности</i>	<i>Мероприятие</i>	<i>Описание</i>	<i>Осуществляется (кем)</i>		
		доклад	<p>– разработка стандартной бизнес-архитектуры для ИТ-систем, используемых в сфере управления дорожной инфраструктурой.</p> <p>«Каталог государственных услуг и модельная архитектура ИТ-систем в управлении дорожной инфраструктурой – обзор практики и рекомендаций»</p> <p>– доклад, который надлежит подготовить консультанту</p> <p>– комментирование и принятие доклада Руководящим комитетом ТЕА</p> <p>– опубликование доклада на странице ТЕА</p>	ЦУП ЕЭК ООН правительствами консультантами	*	*