

## ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА

### **РЕЗОЛЮЦИЯ № 99/2 ПО УСТРАНЕНИЮ ПРЕПЯТСТВИЙ НА ПОГРАНИЧНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ**

[CEMT/CM(99)3/FINAL]

Совет министров транспорта ЕКМТ, заседавший в Варшаве 19 и 20 мая 1999 г.,

#### **ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ:**

- Резолюции № 50 1984 г. и № 94/5 1994 г. по устранению препятствий для международных перевозок грузов и последующие доклады по выполнению этих Резолюций [CEMT/CM(99)7 и 8/Final], и
- соответствующие параграфы Критской и Хельсинской деклараций, в частности параграф С.3 Критской декларации, в котором сказано:

"Пересечение границ должно постепенно облегчаться до тех пор, пока не будут устранены все не необходимые препятствия для транспорта".

#### **ПОДЧЁРКИВАЕТ:**

- что всё ещё требуется продолжать прилагать усилия для уменьшения времени простоя на границах всех видов транспорта и связанных с этим дополнительных издержек и неудобств;
- что постоянные длительные задержки транспорта на пограничных переездах могут способствовать тому, что водители и их автомобили и поезда станут объектами действий преступников и скрытия незаконных эмигрантов.

**ПОДТВЕРЖДАЕТ**, что мероприятия по облегчению пограничного контроля необходимо осуществлять как для автомобильного транспорта, так и для железнодорожного и внутреннего водного, однако в каждом из этих случаев проблемы и их решения разные.

#### **ИМЕЯ В ВИДУ:**

- продолжающееся быстрое увеличение объёмов перевозок грузов и пассажиров между странами западной Европы и новыми для ЕС странами центральной и восточной Европы, приводящее к увеличению нагрузки на существующие пункты пропуска через границу, особенно на внешней границе Европейского экономического района (ЕЕА);
- настоятельную необходимость обучения водителей, которые занимаются международными перевозками, что предъявляет к ним особые требования;
- что органы власти должны осуществлять надлежащий таможенный и иммиграционный контроль для предотвращения мошеннической деятельности при пересечении границ и нелегального въезда;

- необходимость тесного сотрудничества между органами власти и деловыми кругами (бизнесом), чтобы лучше понимать потребности и проблемы каждой стороны и эффективно их решать.

#### **ПРИНИМАЯ К СВЕДЕНИЮ:**

- что после принятия Резолюции ЕКМТ № 94/5, в результате завершения образования единого рынка ЕС и создания Европейского экономического района (ЕЕА) достигнут значительный прогресс в отмене пограничного контроля;
- что существенный прогресс достигнут в странах-членах ЕКМТ в центральной и восточной Европе (как в одностороннем порядке, так и в сотрудничестве с соседними странами) в выявлении и устранении трудностей, имеющих место при переезде через границы;
- что действующая в настоящее время международная система финансирования достаточна для устранения наиболее узких мест инфраструктуры;
- что существующие конвенции, регламентирующие международные перевозки, включая подготовленные ЭКЕ ООН, создают правовое поле, в рамках которого можно решить существующие проблемы;
- что темпы дальнейшего прогресса будут зависеть от политической воли отвечающих за него правительств (например, установление совместных процедур таможенной очистки);
- что, несмотря на усилия, приложенные после 1995 г., все ещё остаётся много пунктов пропуска через границы, задержки на которых – нормальное явление.

**РЕШАЕТ** подтвердить, что не прекращает свои обязательства, вытекающие из Резолюции ЕКМТ № 94/5 об устранении препятствий для международных перевозок грузов.

#### **РЕКОМЕНДУЕТ:**

##### **В отношении железных дорог:**

- чтобы железные дороги срочно приняли меры для уменьшения задержек на линиях международных грузовых перевозок, руководствуясь экономической целесообразностью и в соответствии с международно-принятыми целевыми величинами, указанными в Соглашении ЭКЕ ООН по международным комбинированным перевозкам (соглашение АГТС, в котором поставлена цель сократить время простоя на границе до 30 минут, не более) и в Резолюции ЭКЕ ООН 248 о времени простоя на границах челночных поездов (в которой установлено максимальное время простоя 60 минут);
- приложить усилия к тому, чтобы по возможности перенести выполнение не железнодорожных процедур (таких как таможенные формальности) с границ на станции отправления и назначения;
- чтобы там, где таможенный контроль останется на границах, он проводился совместно органами власти двух граничащих между собой стран;
- чтобы правительства повысили независимость железнодорожных компаний в управлении международными перевозками в самом широком смысле, чтобы решения по операциям, ускоряющие пересечение границ (например, рационализация операций по формированию

поездов, слияние сортировочных станций с обеих сторон границы, закупка электровозов с несколькими системами электроснабжения или двухколейного подвижного состава, строительство путевых или перегрузочных станций и т.д.), могли приниматься на коммерческой основе в условиях международного рынка;

- чтобы в тех случаях, когда правительства продолжают осуществлять контроль за управлением железнодорожными перевозками, они старались по возможности не производить сортировку вагонов и формирование поездов не только на границах, но и на всех промежуточных пунктах маршрута;
- чтобы все правительства рассмотрели свою возможную роль в улучшении координации работы железных дорог и оказали им поддержку в создании надлежащих интегрированных информационных систем для обмена информацией между железнодорожными сетями.

### **В отношении автомобильного транспорта:**

#### ***Компетентным органам:***

- чтобы в тех местах, где выявлены длительные задержки, страны-члены установили целевую величину сокращения существующего времени простоя транспорта и выполнения формальностей, начиная с сокращения в течение 1 - 2 лет среднего времени простоя на 50%, с конечной целью за 5 лет достичь того, чтобы время простоя не превышало 1 часа. Должны быть поставлены также конкретные цели по сокращению продолжительности простоя при пиковых нагрузках. Эти намеченные величины или задания должны быть широко опубликованы для сведения всех, кого они касаются.
- чтобы страны-члены усилили свою деятельность по дальнейшей гармонизации и упрощению процедур проверки автомобилей и грузов на пограничных пунктах путём заключения многосторонних или двусторонних соглашений;
- чтобы все страны-члены проводили работу по упрощению видов налогов, сборов и пошлин, взимаемых на пограничных переездах, и обеспечили прозрачность в их применении, чтобы, в конечном счете, создать интегрированную пограничную финансовую службу;
- чтобы страны-члены установили четкое разделение функций и координацию между службами, представляющими на пограничных переездах разные органы власти, для избежания дублирования проверок и процедур, и ограничили число органов власти, представленных на пограничных пунктах, только теми, которые занимаются таможенным и пограничным контролем. В связи с этим возможно назначение единого начальника пограничного пункта;
- чтобы страны-члены знали об опасностях и принимали надлежащие меры для недопущения незаконных действий на границах.

#### ***Таможенным органам:***

- чтобы таможенные процедуры были ещё больше ускорены, в частности путём упрощения пакета документов для транзитных грузов для большинства автомобилей, проходящих через пограничные пункты;
- чтобы страны-члены ЕКМТ, имеющие общие границы, сотрудничали на двустороннем уровне, с целью создания совместно используемых пунктов пропуска через границу,

совместной таможенной очистки и обоюдного проведения контроля;

- чтобы страны-члены, где это они ещё не сделали, внедрили электронную систему анализа риска и избирательности (RAS) для обеспечения аффективного выявления автомобилей, требующих более детальной проверки.

#### **В отношении комбинированного (смешанного) транспорта**

- чтобы в отношении комбинированных перевозок, и в соответствии с уже принятыми решениями, особенно в Копенгагене [СЕМТ/СМ(98)15/Final], принять меры по переносу, насколько это возможно, проведения операций по таможенному и пограничному контролю (включая ветеринарный и фитосанитарный контроль) в пункты погрузки и выгрузки. Это ускорит комбинированные транспортные операции, сократит время доставки грузов и создаст возможность надежной работы комбинированного транспорта по расписанию.

#### **Общее**

##### ***Органам, занимающимся финансированием:***

- чтобы инвестиции международных финансовых органов в инфраструктуру зависели от реализации реформ по процедурам, связанным с пересечением границ, и поставленных целей по сокращению времени простоя транспорта на границах.

##### ***Министрам транспорта:***

- чтобы министры транспорта стран-членов ЕКМТ в сотрудничестве с другими соответствующими министерствами своих стран оказывали возможно большее влияние для скорейшего выполнения этих рекомендаций с такой целью, чтобы до 2005 г. на главных транспортных коридорах устранить все не необходимые препятствия для перевозок.

#### **ДАЁТ УКАЗАНИЕ:**

- Комитету заместителей следить за выполнением этой резолюции и доложить об этом Совету министров до 2003 г.;
- Секретариату ЕКМТ широко распространить эту Резолюцию и, в частности, довести до всех органов власти, которых она непосредственно касается.