



**Экономический  
и Социальный Совет**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/2007/4  
9 August 2007

RUSSIAN  
Original: ENGLISH and FRENCH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Сто первая сессия

Женева, 16-18 октября 2007 года

Пункт 7 а) i) предварительной повестки дня

**СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ**

Разработка положений, касающихся облегчения международных  
автомобильных перевозок (СР.4)

Записка секретариата<sup>1</sup>

Ниже для сведения делегатов SC.1 приводится меморандум о международных регулярных рейсах городских автобусов и автобусов дальнего следования, принятый Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) 26 ноября 2003 года. Этот пункт будет представлен МСАТ на сто первой сессии Рабочей группы в целях рассмотрения возможных конкретных последующих действий в контексте сводной резолюции СР.4.

---

<sup>1</sup> Настоящий документ был представлен с опозданием ввиду несвоевременного получения материалов из других источников.

## **МЕМОРАНДУМ МСАТ О МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСАХ ГОРОДСКИХ АВТОБУСОВ И АВТОБУСОВ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ**

### **I. ОБЛЕГЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ ГОРОДСКИХ АВТОБУСОВ И АВТОБУСОВ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ В ЕВРОПЕ**

1. В настоящее время поднимаются вопросы по поводу справедливости мер контроля за международными регулярными рейсами, в частности по поводу передачи функций контроля водителям и операторам городских автобусов и автобусов дальнего следования, по поводу ситуации с задержками на границах, по поводу продолжающейся несправедливой конкуренции с другими видами транспорта и по поводу нормативных барьеров, препятствующих повышению эффективности международных регулярных рейсов.
2. В этой связи МСАТ организовал в Брюсселе 23 апреля 2003 года семинар, который позволил собрать вместе заинтересованных участников транспортной отрасли для обсуждения этих вопросов и достижения договоренности по различным инициативам, которые должны привести к облегчению международных регулярных рейсов городских автобусов и автобусов дальнего следования в Европе.

### **II. ФАКТЫ**

3. Европа располагает разветвленной сетью, насчитывающей свыше 3 000 международных регулярных маршрутов, связывающих различные районы между собой. Они обеспечивают весьма гибкие, надежные и безопасные перевозки по приемлемой цене. Вместе с тем, несмотря на интенсивные усилия, обусловленные конкуренцией, международные регулярные рейсы городских автобусов и автобусов дальнего следования остаются предпочтительным средством передвижения для очень большого числа пассажиров.
4. Хотя процесс либерализации пассажирского транспорта/рынка пассажирских перевозок продолжается, все же сегодня все еще весьма трудно получить разрешение на осуществление международных регулярных рейсов, а бремя административных формальностей, связанных с прохождением заявки на получение разрешения, во многих странах чрезмерно тяжелое.
5. Хотя обеспечение соблюдения двусторонних и многосторонних соглашений, а также законодательства, регламентирующего автомобильные перевозки, должно производиться таким образом, чтобы помехи для пассажиров в ходе рейса были минимальными, все же

задержки во время международных регулярных рейсов, вызванных проверками, все еще носят частый характер.

6. Хотя международные регулярные рейсы должны, как ожидается, осуществляться в соответствии с установленным расписанием и обеспечивать приезд пассажиров в пункт назначения в соответствии с этим расписанием, все же пересечение международных границ сопряжено с весьма длительным ожиданием, что обусловлено отсутствием приоритетного режима обслуживания этих рейсов.

7. Хотя физические и правовые обстоятельства, в которых работают водители и операторы международных автобусов и автобусов дальнего следования, не дают возможности проверять проездные документы, все же многосторонние соглашения и контрольные органы продолжают передавать им функции контроля и возлагают на них обязательство по обеспечению обратного проезда пассажиров, не имеющих должным образом оформленных документов.

8. Хотя на некоторых рынках предусматривается возможность осуществления рейсов по внутренним маршрутам в рамках международного регулярного сообщения, все же применяемые административные процедуры практически не дают никакой возможности получить необходимые разрешения.

9. Хотя свобода предоставления транспортных услуг и равные условия конкуренции между различными видами транспорта улучшились, все же в выдаче разрешений на осуществление международных регулярных рейсов городскими автобусами и автобусами дальнего следования все еще может быть отказано, если это ставит в неблагоприятное положение железнодорожные перевозки.

### **III. ПОЗИЦИЯ МСАТ**

10. МСАТ стремится обеспечить устранение искусственных барьеров на пути торговли и туризма в целях облегчения трансграничных перевозок посредством сокращения излишней, повторяющейся и обременительной бумажной работы и налогообложения пассажиров, грузов и транспортных средств, а также посредством сведения до минимума дорогостоящих процедур получения виз профессиональными водителями.

11. В этой связи МСАТ и его ассоциации-члены призывают принять меры в целях решения проблем в следующих областях.

## **A. Разрешения**

12. Разрешения остаются одним из ключевых аспектов организации международных регулярных рейсов.

13. Для того чтобы можно было эффективно и успешно осуществлять эти международные регулярные рейсы, необходимо согласовать процедуры прохождения заявок и выдачи разрешений. В настоящее время такое согласование произведено только в Европейском союзе.

14. МСАТ и его ассоциации-члены призывают Европейскую конференцию министров транспорта (ЕКМТ) и Европейскую комиссию провести работу по следующим направлениям:

- a) дальнейшее упрощение, обеспечение большей прозрачности и справедливости в процедурах выдачи разрешений, предусмотренных двусторонними соглашениями;
- b) согласование различных аспектов процедур прохождения заявок и выдачи разрешений между странами Европейского союза и третьими странами;
- c) сокращение периодов времени, необходимого для проведения консультаций со странами транзита. Для оператора, подавшего заявку, эта процедура должна быть прозрачной, и он должен иметь возможность опротестовать принятое решение;
- d) согласование продолжительности действия двусторонних и транзитных разрешений; срок их действия должен совпадать. Это позволит исключить возможность нарушения постоянного характера некоторых рейсов в том случае, если срок действия одного из разрешений истекает;
- e) изучение сферы действия, в пределах которой можно заключать то или иное многостороннее соглашение о международных регулярных рейсах городских автобусов и автобусов дальнего следования. Это обеспечило бы необходимые гарантии унификации правил в весьма обширной части Европы.

## **B. Время ожидания на границах и пограничный контроль**

15. Чрезмерное время ожидания на границах продолжает оставаться серьезным фактором, сдерживающим международные перевозки грузов и пассажиров в Центральной и Восточной Европе. Нередки случаи, когда грузовые автомобили, городские автобусы и

автобусы дальнего следования должны простаивать часами, прежде чем они могут продолжить рейс.

16. МСАТ и его ассоциации-члены призывают ЕКМТ:

а) включить вопрос о времени ожидания на границах в свою политическую повестку дня в качестве абсолютного приоритета и предложить решения и меры по снижению остроты этого вопроса;

б) предоставить автобусам дальнего следования, осуществляющим международные регулярные рейсы, приоритетный режим на границах. Для того чтобы эти перевозки осуществлялись с соблюдением графика, необходимо свести время ожидания и задержки до абсолютного минимума.

### **С. Обеспечение соблюдения и контроль**

17. Когда принималось Шенгенское соглашение, особые обстоятельства работы каждого вида перевозки пассажиров в расчет принимались мало или не принимались вообще, что привело к разработке трудноосуществимых правил для операторов городских автобусов и автобусов дальнего следования, соблюдения которых невозможно.

18. В соответствии с Шенгенским соглашением операторы городских автобусов и автобусов дальнего следования несут ответственность за проверку проездных документов и обратную доставку пассажиров, у которых нет должным образом оформленных проездных документов, в пункт их отправления.

19. Проверка должным образом оформленных проездных документов, необходимых для въезда в Шенгенскую зону или выезда из нее, должна осуществляться на границах Шенгенской зоны. Очень часто сотрудники правоприменительных органов останавливают автобусы внутри Шенгенской зоны для проверки проездных документов и наказывают операторов за тех пассажиров, у которых их нет. Аналогичные проверки на других видах транспорта не проводятся.

20. МСАТ и его ассоциации-члены призывают Комиссию ЕС и Совет министров произвести детальный анализ Шенгенского соглашения и предложить необходимые поправки с целью сделать его более применимым к различным видам транспорта. В ходе этого анализа следует учитывать, что:

а) физические и правовые обстоятельства, в которых работают водители и операторы городских автобусов и автобусов дальнего следования, не дают возможности проверять проездные документы пассажиров. У водителей городских автобусов и автобусов дальнего следования нет требуемых навыков проведения таких проверок;

б) проверка проездных документов остается обязанностью компетентных органов. Операторы городских автобусов и автобусов дальнего следования не должны подвергаться наказанию за пассажиров, у которых нет необходимых проездных документов при въезде в Шенгенскую зону. Контрольные органы должны взять на себя заботу о пассажирах, не имеющих должным образом оформленных проездных документов, и не должны налагать на операторов обычных автобусов и автобусов дальнего следования обязанность по доставке пассажиров в первоначальный пункт их отправления.

### Конкуренция

Свобода предоставления транспортных услуг должна соблюдаться, и дискриминации между видами транспорта необходимо положить конец.

-----