



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по статистике транспорта

Шестьдесят четвертая сессия

Женева, 19–21 июня 2013 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

Обследования движения в регионе

Европейской экономической комиссии

Организации Объединенных Наций

Обследование движения на железнодорожных линиях категории E 2015 года

Записка секретариата

I. Мандат

1. Настоящий документ представляется в соответствии с поручением шестьдесят третьей сессии Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) (14–16 мая 2012 года). Рабочая группа решила обсудить методологию обследования движения на железнодорожных линиях категории E 2015 года на своей следующей сессии. Государствам-членам предлагается включить компетентных экспертов в свои делегации для этой цели (ECE/TRANS/WP.6/163, пункт 46).

II. Предложение

2. Ниже секретариат воспроизводит проект рекомендаций для правительств относительно обследования движения на железнодорожных линиях категории E 2015 года.

III. Охват обследования

3. С точки зрения охвата обследования движения на железнодорожных линиях категории Е 2015 года рассматриваемая железнодорожная сеть включает:

а) линии, указанные в приложении 1 к Европейскому соглашению о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) 1985 года с поправками, вступающими в силу до 2015 года (<http://www.unecce.org/trans/main/sc2/sc2.html>);

б) линии, указанные в Европейском соглашении о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) 1991 года с поправками, вступающими в силу до 2010 года (<http://www.unecce.org/trans/wp24/welcome.html>); и

в) в странах Европейского союза – линии трансъевропейской железнодорожной сети (ТЕС) (решение 1692/96/ЕС Европейского парламента и Совета и последующие поправки).

Секретариат ЕЭК ООН предоставит перечни линий СМЖЛ и СЛКП по состоянию на начало базисного года.

4. В том случае, если какая-либо железнодорожная линия категории Е не открыта для движения (например, поскольку она закрыта ввиду проведения на ней ремонтных работ, еще не построена либо по иным причинам), обследование, по возможности, проводится на железнодорожной(ых) линии(ях), используемой(ых) для движения транспортных средств, которые в противном случае использовали бы железнодорожную линию категории Е.

IV. Цель обследования

5. С учетом постоянно увеличивающегося объема международных и транзитных перевозок сопоставимые на международном уровне данные о международных магистральных железнодорожных линиях в Европе имеют первостепенное и все возрастающее значение.

6. В рамках обследования движения на железнодорожных линиях категории Е 2015 года следует прилагать все возможные усилия для получения максимально сопоставимых на международном уровне данных, соответствующих новым требованиям в отношении данных и изменениям характера движения. В этой связи необходимо предпринимать постоянные усилия для обеспечения того, чтобы охват и качество данных обследования движения на железнодорожных линиях категории Е 2015 года соответствовали требованиям пользователя.

7. В частности, сбор данных о движении по сети железнодорожных линий категории Е должен осуществляться с намерением облегчить процесс организации и планирования на международном уровне пассажирских и грузовых перевозок между странами – членами ЕЭК ООН.

8. Информация о степени использования различными типами поездов разных участков железнодорожных путей позволяет улучшить систему управления землепользованием и обеспечить более эффективную интеграцию железнодорожного транспорта в процессы планирования на уровне самой страны и на международном уровне, способствуя надлежащей реализации программ технического обслуживания, восстановления и усовершенствования соответ-

вующих объектов. Кроме того, эта информация помогает решению проблем, связанных с заторами движения, и облегчает исследование экологических проблем, а также вопросов безопасности на железнодорожном транспорте и энергопотребления.

9. Одна из дополнительных целей обследования движения на железнодорожных линиях категории E 2015 года – оценка эффективности железнодорожной сети, выражающейся главным образом в показателе поезд-километры, с точки зрения ее использования различными категориями поездов, подлежащих учету.

V. Область применения обследования

10. Поскольку железнодорожные линии категории E представляют собой относительно ограниченную часть национальной железнодорожной сети страны, особенно интересно выяснить, какова интенсивность движения на международных магистральных железнодорожных линиях в странах-членах.

11. Для целей такого сопоставления показатель поезд-километры является наиболее важной статистической величиной, указывающей на интенсивность движения и степень развития железнодорожной сети в стране. Показатель поезд-километры крайне необходим также для вычислений, связанных с транспортными авариями и энергопотреблением. Исходя из этого, рекомендуется представлять данные в показателях поезд-километры по всем железнодорожным линиям категории E. Эти данные следует также по возможности представлять и по всем другим линиям национальной железнодорожной сети в целом.

VI. Категории поездов, подлежащих учету

12. Учету подлежат все поезда, относящиеся к нижеперечисленным категориям.

Применяется следующая система классификации поездов:

Категория А – Пассажирский поезд: поезд, предназначенный главным образом для перевозки пассажиров и состоящий из одного или нескольких пассажирских железнодорожных транспортных средств и, возможно, из багажных вагонов, передвигающихся либо порожняком, либо загруженными;

Категория В – Грузовой поезд: поезд, предназначенный главным образом для перевозки грузов и состоящий из одного или нескольких товарных вагонов и, возможно, из багажных вагонов, передвигающихся либо порожняком, либо загруженными;

Категория С – Прочие поезда: перевозки другими составами (служебными и т.д.) в течение года.

VII. Рассчитываемые значения¹

13. Применительно к каждой национальной железнодорожной линии категории E рекомендуется регистрировать ежегодное число поездов в разбивке по участку сети, направлению движения и категории поезда.

14. Применительно ко всей железнодорожной сети каждой страны следует указывать число поездо-километров в разбивке по различным категориям поездов за год обследования.

15. Железнодорожную сеть необходимо разделить на железнодорожные участки. Протяженность участков различных линий следует определять с учетом существующих местных условий.

16. При определении источника информации в каждой стране необходимо принимать во внимание местные условия.

17. Необходимые данные могут быть получены путем использования следующих источников в любом сочетании:

- a) расписания движения поездов;
- b) обязательные обследования;
- c) административные данные, включая данные, сбор которых осуществляется регулятивными органами;
- d) процедуры статистической оценки;
- e) данные, представляемые профессиональными организациями в секторе железнодорожного транспорта;
- f) специальные исследования.

18. Данные необходимо разделить на три части:

- a) данные о количестве поездов;
- b) данные по показателю поездо-километры;
- c) данные об инфраструктуре.

VIII. Технические характеристики железнодорожных линий категории E

19. Информация об интенсивности и распределении движения на этих железнодорожных линиях будет иметь бóльшую ценность, если удастся также получить данные о характеристиках таких линий. Поэтому правительствам предлагается представлять также информацию о технических характеристиках железнодорожной сети.

20. Данные следует представлять по состоянию на конец 2015 года. Если какая-либо страна представляет данные, которые не соответствуют этому периоду, то об этом следует сообщить.

¹ Результаты, полученные при расчете значений и определении процедур учета, должны быть репрезентативными с точки зрения ежегодного объема движения.

IX. Сбор и опубликование данных обследования движения на железнодорожных линиях категории Е 2015 года

21. Правительствам рекомендуется передать в секретариат ЕЭК ООН доклад о проведенном в их странах обследовании движения на железнодорожных линиях категории Е 2015 года. Государствам – членам Европейского союза и странам, входящим в Европейскую ассоциацию свободной торговли (ЕАСТ), следует представить данные в Евростат, который затем препроводит их ЕЭК ООН. Остальным государствам-членам следует направить данные непосредственно в секретариат ЕЭК ООН. Поскольку ценность публикации обследования в значительной степени зависит от своевременности его опубликования, желательно, чтобы правительства приняли все необходимые меры для представления данных (в том числе, если это возможно, карту) в максимально короткие сроки, но не позднее 30 июня 2017 года. Доклад должен включать данные, указанные в таблицах 1–6 к настоящим рекомендациям.

22. Данные (и по возможности карты) следует передавать в электронном формате.

X. Таблицы по обследованию движения на железнодорожных линиях категории Е 2015 года

а) Каждой стране надлежит представить данные за год обследования (2015) в соответствии с нижеследующими таблицами.

б) Порядок передачи данных для стран Европейского союза аналогичен тому, который используется в случае других приложений к регламенту (ЕС) 91/2003.

Транспортные потоки по железнодорожной сети

Таблица 1
Перевозки грузовыми составами в течение года

Каждой стране следует представить данные в соответствии с таблицей, которая в качестве примера приведена ниже применительно к Чешской Республике.

<i>Идентификатор участка сети*</i>	<i>№ линии СМЖЛ**</i>	<i>№ линии СЛКП***</i>	<i>Код ТЕС*</i>	<i>Число поездов*</i>
CZS10001			Да/Нет	
CZS20001			Да/Нет	
CZS10002			Да/Нет	
...				
CZS2nnnn			Да/Нет	

* См. таблицу 7.

** В соответствии с Соглашением СМЖЛ <http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html>.

*** В соответствии с Соглашением СЛКП <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

Таблица 2

Перевозки пассажирскими составами в течение года

Каждой стране следует представить данные в соответствии с таблицей, которая в качестве примера приведена ниже применительно к Чешской Республике.

<i>Идентификатор участка сети*</i>	<i>№ линии СМЖЛ**</i>	<i>№ линии СЛКП***</i>	<i>Код ТЕС*</i>	<i>Число поездов*</i>
CZS10001			Да/Нет	
CZS20001			Да/Нет	
CZS10002			Да/Нет	
...				
CZS2nnnn			Да/Нет	

Таблица 3

Перевозки другими составами (служебными и т.д.) в течение года – факультативно

Каждой стране следует представить данные в соответствии с таблицей, которая в качестве примера приведена ниже применительно к Чешской Республике.

<i>Идентификатор участка сети*</i>	<i>№ линии СМЖЛ**</i>	<i>№ линии СЛКП***</i>	<i>Код ТЕС*</i>	<i>Число поездов*</i>
CZS10001			Да/Нет	
CZS20001			Да/Нет	
CZS10002			Да/Нет	
...				
CZS2nnnn			Да/Нет	

Таблица 4

Показатель поездо-километры за год – факультативно

<i>Сеть</i>	<i>Поездо-километры</i>		
	<i>Пассажирские поезда</i>	<i>Грузовые поезда</i>	<i>Прочие поезда²</i>
Железнодорожные линии категории E (СМЖЛ/СЛКП)			
Другие национальные линии			
Всего			

* См. таблицу 7.

** В соответствии с Соглашением СМЖЛ <<http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html>>.*** В соответствии с Соглашением СЛКП <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>.² Факультативно.

Таблица 5
Технические характеристики участков железнодорожной сети в 2015 году

Указанные ниже технические характеристики следует приводить по каждому участку сети. Страны могут по своему усмотрению выбирать степень сегментированности участков, образующих сеть.

<i>Идентификатор участка сети*</i>	<i>От</i>	<i>До</i>	<i>№ линии СМЖЛ**</i>	<i>№ линии СЛКП***</i>	<i>Код ТЕС*</i>	<i>Ширина колеи</i>	<i>Протяженность в км</i>	<i>Число рельсовых путей</i>	<i>Электрифицирован ли данный участок (да/нет)?</i>	<i>Тип тока (постоянный/ переменный) и напряжение</i>
CZS00001					Да/Нет					
CZS00002					Да/Нет					
CZS00003					Да/Нет					
...										
CZS0nnnn					Да/Нет					

* См. таблицу 7.

** В соответствии с Соглашением СМЖЛ (<http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html>).

*** В соответствии с Соглашением СЛКП (<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>).

Таблица 6
Географические координаты участков железнодорожной сети

<i>Идентификатор участка сети</i>	<i>Пункты (географические координаты)</i>	
	X	Y
CZS00001	x1	y1
	x2	y2

	X _n	Y _n
CZSOnnnn

Таблица 7
Описание параметров

<i>Название страны</i>	<i>Используется ISO3166-alpha2, за исключением Соединенного Королевства. В случае Соединенного Королевства используется СК.</i>
Идентификатор участка сети	<p>Используется ISO3166-alpha2, за исключением Соединенного Королевства. В случае Соединенного Королевства + "S" + указание направления (1 или 2) + четырехзначный номер.</p> <p>О движении в различных направлениях рекомендуется сообщать посредством указания отдельного "участка сети" для каждого направления. Например, "Прага-Пльзень"³ может указываться как "10001", а "Пльзень-Прага" – как "20001".</p> <p>В таблицах № 5 и 6 направление обозначается индексом 0, что означает отсутствие направления.</p>
Код ТЕС (Трансъевропейская железнодорожная сеть)	<p>0: Нет</p> <p>1: Да</p>
Число поездов	Числовое значение
Географические координаты	<p>Сферические координаты измеряются по широте и долготе. Если земной шар принимается за сферу, то углы по широте и долготе измеряются от его центра до соответствующей точки на его поверхности. Широта и долгота измеряются в градусах, минутах и секундах. Экватор находится на широте 0°, Северный полюс – на широте 90°, а Южный полюс – на широте -90°. Нулевой меридиан, указывающий на долготу 0°, берет начало на Северном полюсе, проходит через Гринвич, Англия, и заканчивается на Южном полюсе.</p> <p>Следует сообщать координаты по крайней мере начальных и конечных пунктов участка.</p>

³ Участок "Прага-Пльзень" используется лишь в качестве неофициального примера. При наличии между двумя городами крупных железнодорожных узлов, станций или запасных путей компетентные органы страны могут по своему усмотрению разделить данную линию на несколько участков.

XI. Определения

Приведенные ниже определения взяты главным образом из Глоссария по статистике транспорта (четвертое издание, 2009 год, ЕЭК ООН/Международный транспортный форум–Евростат) www.unecce.org/trans/main/wp6/publications/stats_glossary.html.

A.I-01 Железнодорожный путь

Пара рельсов, по которым могут передвигаться рельсовые транспортные средства.

Ширина колеи: расстояние между двумя рельсами, измеренное между внутренними краями головок рельсов.

В настоящее время используются железнодорожные колеи следующей ширины:

- Нормальная колея: 1,435 м
- Широкая колея: 1,520 м (например, Содружество Независимых Государств)
1,524 м (например, Финляндия)
1,600 м (например, Ирландия)
1,668 м (например, Испания, Португалия)
- Узкая колея: 0,60 м; 0,70 м; 0,75 м; 0,76 м; 0,785 м; 0,90 м; 1,00 м.

Иногда вместо термина "путь широкой колеи" используется термин "ширококолейная железная дорога".

A.I-06 Линия

Один или несколько расположенных рядом главных путей, образующих маршрут между двумя пунктами. Если участок сети состоит из двух или нескольких параллельных линий, то учитывается столько линий, сколько имеется маршрутов, для исключительного обслуживания которых предназначены пути.

A.I-11 Железнодорожная линия

Линия сообщения, представляющая собой рельсовый путь и предназначенная исключительно для железнодорожных транспортных средств.

Линия сообщения представляет собой зону, оборудованную для выполнения железнодорожных перевозок.

A.I-12 Магистральная железнодорожная линия

Магистральные железнодорожные линии включают высокоскоростные железнодорожные линии и наиболее важные обычные железнодорожные линии, определенные национальными или международными органами.

В рамках, например, Европейского сообщества соответствующими директивами определяется конкретная сеть магистральных железных дорог, относящихся к Трансъевропейской транспортной сети (ТЕС), которая, как считается, имеет важное значение для Сообщества.

A.I-14 Специализированная высокоскоростная железнодорожная линия

Линия, которая специально построена для обеспечения на ее основных участках движения со скоростью, как правило, не менее 250 км/ч.

Высокоскоростные линии могут включать примыкающие пути, в частности подъездные участки пути с расположенными на них центральными городскими станциями, где скорость движения может регулироваться с учетом местных условий.

A.I-15 Модернизированная высокоскоростная железнодорожная линия

Обычная железнодорожная линия, которая специально модернизирована для обеспечения на ее основных участках движения со скоростью порядка 200 км/ч.

Они включают специально модернизированные высокоскоростные линии, которые имеют особые характеристики в силу топографических, рельефных или градостроительных ограничений и на которых скорость должна регулироваться применительно к каждому случаю.

A.I-16 Протяженность эксплуатируемых линий

Общая протяженность линии, эксплуатируемой с целью осуществления пассажирских перевозок и/или грузовых перевозок.

Если линия эксплуатируется одновременно несколькими железнодорожными предприятиями, то она учитывается только один раз.

A.I-17 Железнодорожная сеть

Все железные дороги в данном районе.

В нее не входят участки дорог или водных путей, даже если железнодорожный подвижной состав перевозится по таким маршрутам, например на прицепах для перевозки вагонов или на железнодорожных паромов. Исключаются железнодорожные линии, используемые только для туризма, а также железные дороги, которые проложены исключительно для обслуживания шахт, лесоразработок либо других промышленных или сельскохозяйственных предприятий и которые закрыты для перевозок общего пользования.

A.I-18 Участок железнодорожной сети

Конкретная железнодорожная линия, соединяющая два или несколько исходных географических пунктов. Каждый участок имеет начало и конец в виде пересечения пути, государственной границы или железнодорожной станции.

A.II.A Транспортное оборудование (транспортное средство)

A.II.A-01 Железнодорожное транспортное средство

Подвижное оборудование, передвигающееся исключительно по рельсам, которое либо использует собственную тягу (тяговые транспортные средства), либо буксируется другим транспортным средством (пассажирские вагоны, прицепные вагоны моторвагонного поезда, багажные и товарные вагоны).

В статистические данные железнодорожного предприятия включаются следующие транспортные средства:

- все железнодорожные транспортные средства, принадлежащие железнодорожному предприятию, взятые им внаем и фактически находящиеся в его распоряжении, включая те транспортные средства, которые ремонтируются или ожидают ремонта либо содержатся в парке в рабочем или нерабочем состоянии, а также иностранные транспортные средства, находящиеся в распоряжении этого предприятия, и его транспортные средства, временно находящиеся в порядке обычной эксплуатации за границей;*
- товарные вагоны, принадлежащие частным владельцам, т.е. товарные вагоны, не принадлежащие железнодорожному предприятию, но допущенные к перевозкам за счет этого предприятия при соблюдении указанных условий, а также товарные вагоны, отданные этим предприятием внаем третьим сторонам и эксплуатируемые в качестве товарных вагонов, принадлежащих частным владельцам;*
- из статистических данных железнодорожного предприятия исключаются транспортные средства, которые не находятся в его распоряжении;*
- иностранные транспортные средства или транспортные средства, не принадлежащие железнодорожному предприятию, которые эксплуатируются в железнодорожной сети;*
- транспортные средства, которые отданы внаем или каким-либо иным образом переданы в распоряжение других железнодорожных предприятий;*
- транспортные средства, зарезервированные исключительно для технических перевозок, списанные или предназначенные для продажи или передачи на слом.*

A.II.A-02 Высокоскоростное железнодорожное транспортное средство

Железнодорожное транспортное средство, предназначенное для функционирования на скорости не менее 250 км/ч на специализированных высокоскоростных линиях.

А.П.А-03 Высокоскоростное железнодорожное транспортное средство с наклонным кузовом

Железнодорожное транспортное средство с системой наклона кузова, предназначенное для функционирования на скорости не менее 200 км/ч на модернизированных высокоскоростных линиях.

А.П.А-04 Обычное высокоскоростное железнодорожное транспортное средство

Любое железнодорожное транспортное средство, которое специально не предназначено для движения по специализированным или модернизированным высокоскоростным линиям, но все же способно развивать максимальную техническую скорость приблизительно 200 км/ч.

А.П.А-05 Поездная секция

Неделимый блок, состоящий из автотрисы (автотрис) и прицепного(ых) вагона(ов) либо из локомотива(ов) и пассажирского железнодорожного(ых) транспортного(ых) средства (средств).

В эту категорию включены поездные секции, которые технически являются разъемными, но обычно сохраняются в одной и той же конфигурации. Одна поездная секция может сцепляться с другой поездной секцией. Каждая поездная секция может иметь более одного тягового транспортного средства.

А.П.А-06 Тяговое транспортное средство

Транспортное средство, оборудованное первичным двигателем и двигателем или только двигателем и предназначенное либо для буксировки других транспортных средств ("локомотив"), либо для буксировки других транспортных средств и перевозки пассажиров и/или грузов ("автотриса").

А.П.А-07 Локомотив

Тяговое железнодорожное транспортное средство, у которого усилие на тяговом крюке составляет не менее 110 кВт, оборудованное первичным двигателем и двигателем или только двигателем и используемое лишь для буксировки железнодорожных транспортных средств.

Мотовозы из этой категории исключаются.

Типы локомотивов

- Электровоз

Локомотив с одним или несколькими электродвигателями, питаемыми электрическим током, подводимым главным образом по контактному проводу или контактному рельсу либо поступающим от находящихся на локомотиве аккумуляторов.

К категории электровозов относятся оборудованные таким образом локомотивы, снабженные также энергетической установкой (дизельной или иной) для питания током электродвигателя, когда этот ток нельзя получить от контактного провода или контактного рельса.

- Тепловоз

Локомотив, у которого основным источником энергии является дизельный двигатель, независимо от типа установленной передачи.

Однако дизель-электрические локомотивы, оборудованные также для получения электроэнергии, подводимой по контактному проводу или по контактному рельсу, относятся к категории электровозов.

- Паровоз

Цилиндровый или турбинный локомотив, у которого источником энергии является пар, независимо от вида используемого топлива.

A.II.A-10 Пассажирское железнодорожное транспортное средство

Железнодорожное транспортное средство для перевозки пассажиров, даже если в нем имеется одно или несколько специальных отделений для багажа, грузовых мест, почты и т.д.

К этим транспортным средствам относятся такие специальные транспортные средства, как спальные вагоны, вагоны-салоны, вагоны-рестораны и санитарные вагоны. Каждое отдельное транспортное средство неразъемной секции для перевозки пассажиров учитывается в качестве пассажирского железнодорожного транспортного средства. В эту категорию включены автомотрисы, предназначенные для пассажирских перевозок.

A.IV-01 Железнодорожное движение

Любое движение железнодорожного транспортного средства по эксплуатационным линиям.

Если какое-либо железнодорожное транспортное средство перевозится на другом транспортном средстве, то учитывается движение только перевозящего транспортного средства (активный вид транспорта).

A.IV-05 Поезд

Одно или несколько железнодорожных транспортных средств, буксируемых одним или несколькими локомотивами либо автомотрисами, или одиночная автомотриса,двигающаяся под определенным номером либо под отдельным обозначением между конкретным исходным пунктом и конкретным конечным пунктом.

Одиночный локомотив, т.е. локомотив, осуществляющий самостоятельное движение, в качестве поезда не рассматривается.

A.IV-06 Типы поездов

К основным категориям относятся:

- грузовой поезд: поезд, предназначенный для перевозки грузов и состоящий из одного или нескольких товарных вагонов и, возможно, из багажных вагонов, передвигающихся либо порожняком, либо загруженными;
- пассажирский поезд: поезд, предназначенный для перевозки пассажиров и состоящий из одного или нескольких пассажирских железнодорожных транспортных средств и, возможно, из багажных вагонов, передвигающихся либо порожняком, либо загруженными;
- смешанный поезд: поезд, состоящий из пассажирских железнодорожных транспортных средств и товарных вагонов;
- прочие поезда: поезда, осуществляющие движение только исходя из потребностей железнодорожного предприятия и эксплуатируемые без осуществления каких-либо выплат третьим сторонам.

A.IV-07 Поездо-километр

Единица измерения, соответствующая передвижению поезда на расстояние в один километр.

Под расстоянием подразумевается фактически пройденное расстояние.

A.IV-08 Тяговое транспортное средство-километр

Единица измерения, соответствующая любому передвижению активного тягового транспортного средства на расстояние в один километр.

В эту категорию включены одиночные тяговые транспортные средства (без груза). Исключены транспортные средства, осуществляющие маневровые операции.

A.IV-10 Предлагаемый тонно-километр

Единица измерения, соответствующая перевозке одной тонны имеющегося груза в товарном вагоне на расстояние в один километр в процессе транспортировки, для которой этот вагон первоначально предназначался.

Следует учитывать расстояние фактического пробега. Исключаются маневровые и другие аналогичные операции.

СМЖЛ – Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях 1985 года с поправками.

СЛКП – Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах 1991 года с поправками.

ТЕС – Трансевропейская железнодорожная сеть (ТЕС) (решение 1692/96/ЕС Европейского парламента и Совета и последующие поправки).