


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

Женева, 28–29 октября 2014 года

**Доклад Рабочей группы по автомобильному
транспорту о работе ее 109-й сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–3	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4	3
III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)	5–10	3
A. Деятельность органов ЕЭК ООН и других организаций системы Организации Объединенных Наций.....	5	3
B. Национальные делегации	6	3
C. Международные организации	7–10	3
IV. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (пункт 3 повестки дня)	11–19	4
A. Статус Соглашения	11	4
B. Группа экспертов по ЕСТР	12–17	4
C. Внедрение цифрового тахографа.....	18–19	5
V. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) (пункт 4 повестки дня)	20–22	6
A. Статус Соглашения	20	6

GE.14-22880 (R) 040215 050215



* 1 4 2 2 8 0 *

Просьба отправить на вторичную переработку



	V. Поправки к Соглашению	21–22	6
VI.	Проект трансъевропейской магистрали Север–Юг (ТЕА) (пункт 5 повестки дня)	23	6
VII.	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (пункт 6 повестки дня)	24–27	6
	A. Статус Конвенции	24–25	6
	B. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)	26	7
	C. Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной	27	7
VIII.	Облегчение международных автомобильных перевозок (пункт 7 повестки дня)	28–33	7
	A. Международная система страхования автотранспортных средств ("Зеленая карта")	28	7
	B. Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами ("ОмниБУС")	29	7
	C. Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов	30–32	7
	D. Связь между происхождением товаров и транспортными операциями ...	33	8
IX.	Группа экспертов по безопасности на железнодорожных переездах (пункт 8 повестки дня)	34	8
X.	Пересмотр круга ведения и правил процедуры SC.1 (пункт 9 повестки дня)	35	8
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)	36	8
XII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)	37	9
XIII.	Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня)	38	9
XIV.	Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня)	39	9

Приложение

	Поправки к приложению II к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА)		10
--	---	--	----

I. Участники

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) провела свою 109-ю сессию 28 и 29 октября 2014 года в Женеве под председательством г-на Р. Симоненко (Украина). На сессии были представлены следующие государства – члены Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН): Азербайджан, Бельгия, Венгрия, Германия, Испания, Латвия, Нидерланды, Польша, Российская Федерация, Турция, Украина, Швейцария и Швеция.
2. В сессии также приняли участие представители следующих государств, не являющихся членами ЕЭК: Алжира, Марокко и Туниса.
3. Кроме того, были представлены следующие неправительственные организации: Совет страховых бюро (ССБ) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

4. SC.1 утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/SC.1/401).

III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)

A. Деятельность органов ЕЭК ООН и других организаций системы Организации Объединенных Наций

5. Рабочая группа была проинформирована о ключевых решениях, принятых на семьдесят шестой сессии Комитета по внутреннему транспорту (неофициальный документ КВТ № 11 (2014 год)). В частности, как указывалось в пункте 15, SC.1 была проинформирована о "более ранних конвенциях, которые до сих пор не вступили в силу", а именно о "Протоколе к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 5 июля 1978 года" и об "Общем соглашении об экономической регламентации международного дорожного транспорта от 17 марта 1954 года".

B. Национальные делегации

6. Национальные делегации не представили никакой информации об изменениях, связанных с автомобильным транспортом, в своих странах.

C. Международные организации

7. МСАТ представил информацию о последствиях, связанных с МДП ограничений, введенных Российской Федерацией, ее торговых санкций и объявленного сокращения квот Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) на автомобильные перевозки. Во-первых, МСАТ отметил, что книжки МДП принимаются только на двух таможенных (а также в случае перевозок через Беларусь и Казахстан), в результате чего число прекращенных операций по

книжкам МДП сократилось вдвое. Во-вторых, торговые санкции Российской Федерации оказали наиболее значительное воздействие на соседние страны, а также на перевозки скоропортящихся пищевых продуктов. В-третьих, МСАТ уведомил SC.1 о решении Российской Федерации сократить в следующем году квоту ЕКМТ с 67% до 16%. Поскольку многие страны сохраняют собственные оговорки, последнее из указанных выше решений может иметь дополнительные негативные последствия для торговли. И наконец, МСАТ охарактеризовал проблемы, обусловленные двумя различными правовыми толкованиями перевозок между Беларусью и Российской Федерацией (т.е. перевозки из Беларуси в Российскую Федерацию могут рассматриваться в качестве операций внутри Таможенного союза либо как операции между двумя странами). МСАТ также объявил о начале реализации экспериментального проекта, направленного на введение Международного весового сертификата транспортных средств в регионе Черноморского экономического сотрудничества.

8. Турция отметила аналогичные отрицательные последствия для своего транспортного сектора, а Польша подчеркнула, что действующее на границах Российской Федерации эмбарго на перевозку некоторых грузов не должно распространяться на транзит.

9. Делегат от Российской Федерации разъяснил, что новое гарантийное объединение МДП должно быть выбрано к 30 ноября 2014 года, что торговые санкции не относятся к компетенции Министерства транспорта и что сокращение квоты ЕКМТ обусловлено аналогичными протекционистскими мерами со стороны торговых партнеров Российской Федерации. В случае недостатка многосторонних разрешений Российская Федерация проведет двусторонние переговоры с заинтересованными странами. Российская Федерация также откажется от сокращений, если будут сняты оговорки других стран. Что касается транспортных операций, в которых задействованы Беларусь и Российская Федерация, то соответствующие предложения по поправкам к Таможенному кодексу вступят в силу в 2016 году.

10. SC.1 настоятельно призвала правительство Российской Федерации представить более адекватный, своевременный и определенный ответ, с тем чтобы в большей степени прояснить ситуацию в связи с транспортными операциями МДП в Российской Федерации.

IV. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (пункт 3 повестки дня)

A. Статус Соглашения

11. Секретариат сообщил SC.1, что статус Соглашения ЕСТР не изменился. В нем по-прежнему участвует 51 Договаривающаяся сторона.

B. Группа экспертов по ЕСТР

12. Секретариат представил обновленную информацию о работе Группы экспертов по ЕСТР.

13. SC.1 обсудила неофициальный документ № 1/Rev.1 (первоначально подготовленный секретариатом к заключительной девятой сессии Группы экспертов по ЕСТР, которая состоялась 27 октября 2014 года). SC.1 утвердила этот доклад и поручила секретариату представить его на сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) в 2015 году, а также просить КВТ продлить мандат Группы экспертов по ЕСТР до июня 2017 года. В ожидании рассмотрения этой просьбы и ее одобрения КВТ и Исполнительным комитетом SC.1 просила секретариат запланировать специальную сессию SC.1 в начале 2015 года, с тем чтобы рассмотреть возможность продления Меморандума о взаимопонимании между ЕЭК ООН и службами Европейской комиссии, в котором Совместный исследовательский центр признается в качестве органа, ответственного за корневую сертификацию и сертификацию эксплуатационной совместимости для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС (и любые другие вопросы, связанные с кругом ведения Группы экспертов).

14. SC.1 приняла следующее предложение по поправке к статье 14 Соглашения ЕСТР, с тем чтобы к нему могли присоединиться Алжир, Иордания, Марокко и Тунис.

"Статья 14

15. 1. Настоящее Соглашение открыто для подписания до 31 марта 1971 года и после этой даты для присоединения государств – членов Европейской экономической комиссии и государств, допущенных к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 или 11 положения о круге ведения этой Комиссии. Присоединение в соответствии с пунктом 11 положения о круге ведения этой Комиссии ограничивается следующими государствами: Алжиром, Иорданией, Марокко и Тунисом".

16. SC.1 предложила одной из Договаривающихся сторон ЕСТР внести официальное предложение по этой поправке при первой же возможности и просила секретариат по получении подобного сообщения представить его Генеральному секретарю.

17. Секретариат проинформировал SC.1 на основе заявления ЕС от 2 июля 2014 года (пункт 13 документа ECE/TRANS/SC.1/GE.21/20), что Регламент № 165/2014 не предусматривает процедуру уведомления, указанную в статье 22-бис ЕСТР. Следовательно, секретариату не нужно уведомлять Договаривающиеся стороны ЕСТР, которые не являются членами ЕС.

С. Внедрение цифрового тахографа

18. Турция сообщила SC.1, что цифровой тахограф стал обязательным для внутренних перевозок с 1 июля 2014 года.

19. С учетом того, что цифровой тахограф внедрен практически во всех Договаривающихся сторонах ЕСТР, SC.1 просила секретариат не включать данный пункт в повестку дня следующей сессии. Отныне делегациям предлагается информировать SC.1 о любых вопросах, связанных с цифровым тахографом, в рамках таких других подходящих для этого пунктов повестки дня, как "Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы".

V. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) (пункт 4 повестки дня)

A. Статус Соглашения

20. Секретариат сообщил SC.1, что статус Соглашения СМА не изменился. В нем по-прежнему участвуют 37 Договаривающихся сторон.

B. Поправки к Соглашению

21. На своей 105-й сессии Рабочая группа рассмотрела и одобрила поправки к СМА по процедурам, связанным с оценками воздействия на безопасность дорог, аудитом безопасности дорог, управлением безопасностью дорожной сети, а также проверками безопасности (на основе директивы 2008/96/ЕС Европейской комиссии об управлении безопасностью дорожной инфраструктуры). Поскольку ни одна Договаривающаяся сторона не сообщила о своей готовности предложить поправку, секретариат не смог передать предложение по поправке в Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций. SC.1 просила не включать этот пункт в повестку дня следующей сессии.

22. Правительство Германии внесло на обсуждение предложения по поправкам (ECE/TRANS/SC.1/2014/1), касающиеся отражения отдельных вопросов, связанных с "электромобильностью", в Соглашении СМА. После внесения незначительных редакционных изменений SC.1 приняла предложение и просила секретариат представить его Генеральному секретарю. Пересмотренное и принятое предложение содержится в приложении к настоящему докладу.

VI. Проект трансъевропейской магистрали Север–Юг (ТЕА) (пункт 5 повестки дня)

23. Рабочая группа была проинформирована о ходе реализации проекта ТЕА.

VII. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (пункт 6 повестки дня)

A. Статус Конвенции

24. Секретариат сообщил SC.1, что статус Конвенции КДПГ не изменился. В ней по-прежнему участвуют 55 Договаривающихся сторон.

25. Неофициальный документ № 1, в котором должно было содержаться предложение изучить опыт применения КДПГ на основе использования вопросника, разработанного в сотрудничестве с МСАТ, представлен не был. SC.1 просила не сохранять этот пункт в повестке дня следующей сессии.

В. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)

26. Секретариат сообщил SC.1 о присоединении Словении в ноябре 2013 года. В настоящее время число Договаривающихся сторон составляет 42.

С. Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной

27. Секретариат сообщил SC.1 о присоединении Словакии в феврале 2014 года. В настоящее время число Договаривающихся сторон составляет 9. Секретариат напомнил SC.1 о необходимости принятия этого "Дополнительного протокола" посредством согласования процедур и их выполнения, как это предусмотрено в статье 5.

VIII. Облегчение международных автомобильных перевозок (пункт 7 повестки дня)**А. Международная система страхования автотранспортных средств ("Зеленая карта")**

28. Рабочая группа была проинформирована представителями Совета страховых бюро (ССБ) о последних изменениях в системе "Зеленой карты". В документе ECE/TRANS/SC.1/2014/2 содержится всеобъемлющий обзор деятельности ССБ, проведенной в 2014 году.

В. Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородскими и городскими автобусами ("ОмниБУС")

29. Секретариат представил обзор итогов специальной сессии SC.1, состоявшейся в июле 2014 года (ECE/TRANS/SC.1/S/394). SC.1 просила запланировать еще одну специальную сессию SC.1 в начале 2015 года для рассмотрения проекта соглашения "ОмниБУС". SC.1 предложила правительству Швейцарии по мере возможности оценить сформулированные секретариатом замечания, с тем чтобы подготовить еще один проект для рассмотрения на этой специальной сессии SC.1.

С. Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов

30. В соответствии с договоренностью, достигнутой на ее последней сессии, SC.1 продолжила обсуждение исследования по моделированию, проведенного одним из базирующихся в Стамбуле университетов, из которого следует, что, по оценкам, из-за квот Турция понесла большие финансовые потери. С представленными материалами можно ознакомиться на веб-сайте SC.1.

31. Турция сообщила SC.1 об исследовании, проведенном Всемирным банком, и об исследовании, посвященном квотам на автомобильные перевозки и приводящемся Европейской комиссией.

32. SC.1 предложила всем заинтересованным сторонам продолжать работу по оценке воздействия квот на автомобильные перевозки. SC.1 также настоятельно призвала все заинтересованные стороны и впредь сообщать о негативных последствиях квот для международной торговли. SC.1 предложила Европейской комиссии сообщить о результатах ее исследования на следующей сессии SC.1.

D. Связь между происхождением товаров и транспортными операциями

33. Делегация Польши представила SC.1 обновленную информацию об изменениях, связанных с неофициальным документом № 4 о связи между происхождением товаров и транспортными операциями. Польша считает, что с точки зрения чисто автотранспортных операций, осуществляемых автотранспортными перевозчиками, место принятия товара и место выгрузки товара, указанное в накладной КДПГ, имеет решающее значение и определяет вид транспортной операции. Поскольку обсуждение, состоявшееся на 109-й сессии SC.1, показало, что эксперты придерживаются различных мнений по данному вопросу, правительство Польши представит на следующей сессии SC.1 документ, в котором эта проблема анализируется в правовых рамках международного законодательства, касающегося автомобильных перевозок.

IX. Группа экспертов по безопасности на железнодорожных переездах (пункт 8 повестки дня)

34. Секретариат представил информацию о работе Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах, которая в этом году провела три совещания (20 января, 12 и 13 мая, 23 и 24 октября). SC.1 был показан фильм о повышении безопасности на железнодорожных переездах, снятый при поддержке правительства Швейцарии, ЕЭК ООН и МСЖД.

X. Пересмотр круга ведения и правил процедуры SC.1 (пункт 9 повестки дня)

35. SC.1 приняла к сведению неофициальный документ № 2, в котором содержится первый проект пересмотренного варианта ее круга ведения и правил процедуры, и просила секретариат представить его на следующей сессии в качестве официального документа для дальнейшего обсуждения.

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

36. Рабочая группа запросила информацию, касающуюся цен на цифровые тахографы и сопутствующие услуги. Секретариат приложит все усилия, с тем чтобы представить SC.1 эти сведения при первой же возможности.

XII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)

37. Рабочая группа была проинформирована о том, что секретариат запланировал проведение 110-й сессии на 26 и 27 октября 2015 года.

XIII. Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня)

38. Рабочая группа избрала своих должностных лиц на период с октября 2015 года по сентябрь 2016 года. Г-н Р. Симоненко (Украина) был избран Председателем; г-жа Н. Туфекджиоглу (Турция) и г-н К. Левчак (Польша) были избраны заместителями Председателя.

XIV. Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня)

39. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей 109-й сессии.

Приложение

Поправки к приложению II к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА)

Правительство Германии предложило нижеследующие поправки к разделу "Содержание" и положениям IV.4.2, IV.4.4 и IV.7.2 приложения II. Поправки обозначены ниже зачеркиванием (исключенный текст) и жирным шрифтом (добавленный текст).

Приложение II

УСЛОВИЯ, КОТОРЫМ ДОЛЖНЫ ОТВЕЧАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМАГИСТРАЛИ

Содержание

IV. ЭКСПЛУАТАЦИОННОЕ ОСНАЩЕНИЕ ДОРОГ

4. Управление движением

4.1 Светофоры

4.2 **Знаки с изменяющимся сообщением**

4.3 Системы экстренной связи

4.4 Информация для участников дорожного движения

IV.4.2 Знаки с изменяющимся сообщением

Знаки с изменяющимся сообщением используются в соответствии с действующими международными конвенциями и соглашениями.

Дорожные знаки с изменяющейся информацией Знаки с изменяющимся сообщением должны быть столь же понятны для водителей, как и стационарные знаки, и быть заметными как в дневное, так и в ночное время на всех полосах движения. В частности, знаки с изменяющимся сообщением могут использоваться в случае особых требований в отношении безопасности дорожного движения и/или проблем с пропускной способностью дорог.

IV.4.4 Информация для участников дорожного движения

Последняя информация о состоянии дороги и условиях дорожного движения должна передаваться участникам дорожного движения с помощью соответствующих средств (например, знаков с изменяющимся сообщением). Рекомендуется обеспечить возможность получения такой информации в туннелях. Договаривающиеся стороны должны стремиться обеспечивать как можно более полную согласованность между содержанием и способом представления информации о состоянии дорог и условиях дорожного движения.

IV.7.2 Пункты обслуживания

Пункты обслуживания, создаваемые с учетом характера местности и потребностей участников дорожного движения (например, туристов, работников транспорта и т.д.) и удаленные от развязок, должны иметь, по крайней мере, такие удобства, как места для стоянки грузовых автомобилей, автобусов и легковых автомобилей, телефоны, заправочную станцию, пункт питания и туалеты с легким доступом для лиц с физическими недостатками.

Ввиду роста числа участвующих в международных перевозках транспортных средств, использующих альтернативные источники энергии, рекомендуется также обеспечить наличие заправочных станций для компримированного природного газа (КПГ), сжиженного нефтяного газа (СНГ), водорода (H₂), сжиженного природного газа (СПГ) и электричества.

Пункты обслуживания должны располагаться на соответствующем расстоянии друг от друга с учетом, в частности, интенсивности дорожного движения; на дорожном знаке, извещающем о приближении к пункту обслуживания, должно также указываться расстояние до следующего пункта обслуживания и вид предоставляемых услуг.

Подобные места, например стоянки, должны отделяться от проезжей части дорог категории E.

SC.1 приняла эти предложения по поправкам в соответствии со статьей 9 Соглашения СМА. После утверждения этих поправок соответствующие части приложения II гласят следующее.

Приложение II

УСЛОВИЯ, КОТОРЫМ ДОЛЖНЫ ОТВЕЧАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМАГИСТРАЛИ

Содержание

IV. ЭКСПЛУАТАЦИОННОЕ ОСНАЩЕНИЕ ДОРОГ

4. Управление движением

- 4.1 Светофоры
- 4.2 Знаки с изменяющимся сообщением
- 4.3 Системы экстренной связи
- 4.4 Информация для участников дорожного движения

IV.4.2 Знаки с изменяющимся сообщением

Знаки с изменяющимся сообщением используются в соответствии с действующими международными конвенциями и соглашениями.

Знаки с изменяющимся сообщением должны быть столь же понятны для водителей, как и стационарные знаки, и быть заметными как в дневное, так и в ночное время на всех полосах движения. В частности, знаки с изменяющимся сообщением могут использоваться в случае особых требований в отношении безопасности дорожного движения и/или проблем с пропускной способностью дорог.

IV.4.4 Информация для участников дорожного движения

Последняя информация о состоянии дороги и условиях дорожного движения должна передаваться участникам дорожного движения с помощью соответствующих средств (например, знаков с изменяющимся сообщением). Рекомендуется обеспечить возможность получения такой информации в туннелях. Договаривающиеся стороны должны стремиться обеспечивать как можно более полную согласованность между содержанием и способом представления информации о состоянии дорог и условиях дорожного движения.

IV.7.2 Пункты обслуживания

Пункты обслуживания, создаваемые с учетом характера местности и потребностей участников дорожного движения (например, туристов, работников

транспорта) и удаленные от развязок, должны иметь, по крайней мере, такие удобства, как места для стоянки грузовых автомобилей, автобусов и легковых автомобилей, заправочную станцию, пункт питания и туалеты с легким доступом для лиц с физическими недостатками.

Ввиду роста числа участвующих в международных перевозках транспортных средств, использующих альтернативные источники энергии, рекомендуется также обеспечить наличие заправочных станций для сжатого природного газа (КПГ), сжиженного нефтяного газа (СНГ), водорода (H₂), сжиженного природного газа (СПГ) и электричества.

Пункты обслуживания должны располагаться на соответствующем расстоянии друг от друга с учетом, в частности, интенсивности дорожного движения; на дорожном знаке, извещающем о приближении к пункту обслуживания, должно также указываться расстояние до следующего пункта обслуживания и вид предоставляемых услуг.

Подобные места, например стоянки, должны отделяться от проезжей части дорог категории E.
