


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

Женева, 25–26 октября 2016 года

**Доклад Рабочей группы по автомобильному  
транспорту о работе ее 111-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. Национальные делегации .....	5	3
B. Международные организации .....	8	3
C. Деятельность органов ЕЭК ООН и других организаций системы Организации Объединенных Наций.....	9–10	4
IV. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (пункт 3 повестки дня) .....	11–18	4
A. Статус Соглашения .....	11	4
B. Группа экспертов по ЕСТР .....	12–18	5
V. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) (пункт 4 повестки дня) .....	19–23	6
A. Статус Соглашения .....	19	6
B. Поправки к Соглашению .....	20–21	6
C. Сводный текст Соглашения .....	22–23	6

GE.16-20674 (R) 091216 121216



\* 1 6 2 0 6 7 4 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



VI.	Проект Трансевропейской магистрали Север–Юг (ТЕА) (пункт 5 повестки дня) .....	24	6
VII.	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (пункт 6 повестки дня) .....	25–30	7
A.	Статус Конвенции .....	25	7
B.	Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) .....	26	7
C.	Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной .....	27–30	7
VIII.	Облегчение международных автомобильных перевозок (пункт 7 повестки дня) .....	31–39	7
A.	Международная система страхования автотранспортных средств («Зеленая карта») .....	31	7
B.	Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами («ОмниБУС») .....	32–34	8
C.	Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов .....	35–38	8
D.	Связь между происхождением товаров и транспортными операциями .....	39	9
IX.	Группа экспертов по безопасности на железнодорожных переездах (пункт 8 повестки дня) .....	40	9
X.	Пересмотр круга ведения и правил процедуры SC.1 (пункт 9 повестки дня) .....	41	10
XI.	Программа работы и двухгодичная оценка (пункт 10 повестки дня) .....	42	10
XII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня) .....	43	10
XIII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 12 повестки дня) .....	44	10
XIV.	Выборы должностных лиц (пункт 13 повестки дня) .....	45	11
XV.	Утверждение доклада (пункт 14 повестки дня) .....	46	11

#### Приложения

I.	Предложение о поправке к приложению I к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) .....	12
II.	Предложение о поправке к приложению I к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) .....	13
III.	Резолюция SC.1 для представления сессии КВТ 2017 года .....	14

## **I. Участники**

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) провела свою 111-ю сессию 25–26 октября 2016 года под председательством г-на Р. Симоненко (Украина). На сессии были представлены следующие государства – члены Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН): Австрия, Азербайджан, Венгрия, Германия, Италия, Латвия, Нидерланды, Норвегия, Польша, Словакия, Турция, Украина, Швейцария и Швеция.
2. На сессии были представлены следующие государства, не являющиеся членами ЕЭК ООН: Алжир, Иордания и Тунис.
3. На сессии были также представлены Европейский союз (ЕС), ЕвроМед и следующие неправительственные организации: Совет страховых бюро (ССБ) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ). В качестве наблюдателя в ее работе принимала участие компания «Континентал отомоутив ГмбХ».

## **II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

4. SC.1 утвердила повестку дня сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/SC.1/405. Секретариат сообщил SC.1, что неофициальный документ № 1, упомянутый в пункте 4 с) повестки дня, был издан в качестве неофициального документа № 9. Секретариат выразил также сожаление по поводу того, что в аннотациях к пункту 13 повестки дня было пропущено имя заместителя Председателя г-на Кшиштофа Левчака из Польши. Наконец, секретариат проинформировал SC.1 о двух неофициальных документах (неофициальные документы № 7 и 8), представленных непосредственно перед сессией правительством Словакии от имени стран – членов ЕС, являющихся Договаривающимися сторонами ЕСТР.

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

### **A. Национальные делегации**

5. Турция проинформировала SC.1 о двух турецких компаниях, которые завершили прохождение необходимых процедур сертификации для производства цифровых тахографов. Турция проинформировала также SC.1 о том, что все транспортные средства, зарегистрированные в Турции с 1996 года, должны быть оборудованы цифровым тахографом.

### **B. Международные организации**

6. Европейская комиссия сообщила о текущем обзоре законодательства Европейского союза в области автомобильного транспорта (561/2006), направленного на оценку его эффективности. После заключительного анализа будут проведены общественные консультации и оценка воздействия. Новые законодательные предложения должны поступить не ранее середины 2017 года.

7. МСАТ проинформировал SC.1 об исследовании в области автономных транспортных средств, предпринятом совместно с Международным транспортным форумом (МТФ), Международной федерацией транспортников (МФТ) и изготовителями транспортных средств для оценки воздействия автоматизации на работников автомобильного транспорта. Результаты этого исследования будут представлены в 2017 году на Форуме МТФ в Лейпциге. Учитывая важность новых технологий, МСАТ предложил организовать на следующей сессии SC.1 семинар по вопросу о будущем автомобильного транспорта продолжительностью в полдня. Секретариат сообщил о деятельности Рабочей группой по безопасности дорожного движения в области автоматизированного и автономного вождения.

8. Турция сообщила SC.1 о работе Группы по автомобильному транспорту МТФ/ЕКМТ над «Хартией качества» и о текущем обсуждении вопроса о снижении критериев для квот ЕКМТ исходя из соображений эффективности и реальной необходимости. Турция сообщила также, что Всемирная торговая организация начала переговоры по соглашению о торговле услугами, которое будет охватывать транспортные услуги и другие аспекты, такие как устранение барьеров и введение многоразовых въездных виз для водителей.

### **С. Деятельность органов ЕЭК ООН и других организаций системы Организации Объединенных Наций**

9. Секретариат проинформировал SC.1 об итогах сессий Комитета по внутреннему транспорту, его вспомогательных органов и других подразделений Организации Объединенных Наций относительно вопросов, представляющих интерес для Рабочей группы. В частности, секретариат сообщил SC.1 о ключевых решениях, принятых на семьдесят восьмой годовой сессии Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/254).

10. Секретариат напомнил SC.1, что меморандум о взаимопонимании с Объединенным исследовательским центром (ОИЦ), признающий ОИЦ в качестве главного сертифицирующего органа ЕСТР и центра сертификации эксплуатационной совместимости для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, истекает в конце июня 2017 года и что необходимо принять соответствующие меры для его продления еще на два года.

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

### **A. Статус Соглашения**

11. Секретариат проинформировал SC.1 о состоянии Соглашения ЕСТР и предложения по поправке, допускающей присоединение к Соглашению ЕСТР четырех стран, не являющихся членами ЕЭК ООН (Алжир, Иордания, Марокко и Тунис). Предложение о поправке было принято и вступит в силу 5 июля 2016 года.

## **В. Группа экспертов по ЕСТР**

12. Председатель Группы экспертов по ЕСТР представил обновленную информацию о работе Группы экспертов по ЕСТР со времени проведения последней сессии SC.1.

13. Председатель Группы экспертов по ЕСТР сообщил SC.1, что правительство Словакии представило предложение о поправке (неофициальный документ № 7), предусматривающее включение новой статьи 10-бис. Группа экспертов рассмотрела этот документ и просила, чтобы предложение о поправке было представлено правительством Словакии с соблюдением надлежащих сроков в качестве официального документа на трех рабочих языках ЕЭК ООН на следующей сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту.

14. Председатель Группы экспертов по ЕСТР сообщил также, что правительство Словакии представило неофициальный документ № 8, в котором предлагается внести поправки в статьи 14 и 22 и исключить статью 22-бис Соглашения ЕСТР. В соответствии с этим предложением все будущие поправки к добавлениям 1, 1В (недавно предложенному), 1С и 2 следует вносить с использованием (измененных) процедур, перечисленных в статье 22. Предложением предусматривается также уточнение всех соответствующих частей Соглашения ЕСТР для указания ссылок на регламенты ЕС 165/2014 и 2016/799. Европейский союз пояснил важность того, чтобы «интеллектуальные» тахографы признавались странами Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющимися членами ЕС, начиная с июня 2019 года.

15. Турция отметила, что в целом она не поддерживает возможность получения региональными организациями экономической интеграции права присоединиться к Соглашению. Что касается внедрения «интеллектуальных» тахографов в Договаривающихся сторонах ЕСТР, не являющихся членами ЕС (согласно предложению о включении ссылки на регламент 2016/799 в новое приложение 1С), то, по мнению Турции, необходимо также предусмотреть переходный период со ссылкой на статью 13.

16. По просьбе Группы экспертов предложение правительства Словакии будет представлено в качестве официального документа на следующей сессии Группы экспертов, с тем чтобы она могла изучить, в частности, предлагаемые изменения процедуры внесения поправок, касающиеся предоставления организациям региональной интеграции права присоединиться к Соглашению и включения «интеллектуальных» тахографов в Соглашение.

17. Председатель сообщил также SC.1 о том, что Турция представила Группе экспертов свой проект по созданию национального центра мониторинга данных о продолжительности периодов управления транспортным средством и отдыха.

18. SC.1 приняла к сведению представленную информацию и предложила Турции периодически информировать ее по этому вопросу.

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

### **A. Статус Соглашения**

19. Секретариат проинформировал SC.1 о статусе Соглашения СМА. Со времени проведения последней сессии SC.1 число Договаривающихся сторон осталось неизменным.

### **B. Поправки к Соглашению**

20. SC.1 просили рассмотреть предложения по поправкам к приложению I к Соглашению, представленные Норвегией (ECE/TRANS/SC.1/2016/1), а также Финляндией и Норвегией (ECE/TRANS/SC.1/2016/2), в целях (соответственно) продления E134 от Драммена до Вассума (Норвегия) и E45 от Каресуандо (Швеция) до Алты (Норвегия).

21. SC.1 приняла эти два предложения о поправках от Норвегии и от Финляндии и Норвегии. Эти предложения содержатся в приложениях I и II.

### **C. Сводный текст Соглашения**

22. На последней сессии Германия просила секретариат подготовить сводный вариант Соглашения СМА, включающий все поправки, принятые на тот момент со времени публикации последнего сводного текста. Секретариат предоставил документ ECE/TRANS/SC.1/2016/3 (и соответствующий неофициальный документ № 9), содержащий сводный вариант Соглашения СМА.

23. Германия указала на пропуск на странице 21 и на неоднозначный текст пояснения на первой странице. SC.1 просил секретариат восполнить пробел и уточнить текст пояснения.

## **VI. Проект Трансъевропейской магистрали Север–Юг (ТЕА) (пункт 5 повестки дня)**

24. SC.1 приняла к сведению представленную информацию о проекте ТЕА. Региональный советник от имени Центрального управления проекта ТЕА проинформировал о недавнем рабочем совещании по вопросам осуществления информационного моделирования (Варшава) и о рабочем совещании по вопросам обслуживания дорог (Прага). Кроме того, были представлены материалы исследования в области аудита безопасности дорог и инспекции безопасности дорожного движения в рамках сети ТЕА, а также рабочие материалы, которые легли в основу стратегии ТЕА на 2017–2021 годы. Эта стратегия разрабатывается для содействия осуществлению Целей устойчивого развития (ЦУР), имеющих отношение к развитию дорожной инфраструктуры. Основное внимание в ней уделяется шести областям: i) окружающая среда и ее защита; ii) система дорог и автомагистралей – организация и финансирование; iii) управление сетью автомагистралей; iv) информационные системы в области управления дорожной инфраструктурой; v) инновации; и vi) безопасность дорожного движения.

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

### **A. Статус Конвенции**

25. Секретариат проинформировал SC.1 о том, что со времени проведения последней сессии SC.1 число Договаривающихся сторон Конвенции осталось неизменным.

### **B. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)**

26. Секретариат сообщил, что со времени проведения последней сессии SC.1 только одно государство (Российская Федерация) присоединилось к этому Протоколу, в результате чего общее число Договаривающихся сторон достигло 43.

### **C. Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной**

27. Секретариат проинформировал SC.1 о статусе Дополнительного протокола к Конвенции. Со времени последнего совещания к Дополнительному протоколу присоединилась Франция, в результате чего число Договаривающихся сторон достигло 10.

28. Секретариат обратил особое внимание на то, что Договаривающимся сторонам следует начать работу (в соответствии со статьей 5) по введению этого Дополнительного протокола в действие, с тем чтобы электронная накладная стала стандартным инструментом.

29. МСАТ сообщил SC.1 о двух экспериментальных проектах (для Бельгии, Франции, Нидерландов и Испании и для Болгарии, Греции и Румынии), направленных на содействие использованию электронной накладной.

30. Секретариат выразил признательность МСАТ за продвижение правовых документов Организации Объединенных Наций и за организацию в Женеве информационно-разъяснительных мероприятий и мероприятий по наращиванию потенциала, связанных с этими документами, для Лиги арабских государств, Китая и Пакистана.

## **VIII. Облегчение международных автомобильных перевозок (пункт 7 повестки дня)**

### **A. Международная система страхования автотранспортных средств («Зеленая карта»)**

31. Рабочая группа была проинформирована Генеральным секретарем Совета страховых бюро о последних изменениях в системе «Зеленой карты» (подробная информация содержится в неофициальном документе № 5). Турция отметила интерес к системе «Зеленой карты» в Китае и Пакистане и предложила Гене-

ральному секретарю ССБ изучить возможности для обмена опытом ССБ с этими странами.

## **В. Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами («ОмниБУС»)**

32. Секретариат напомнил о том, что Комитет по внутреннему транспорту предложил SC.1 занять соответствующую позицию в отношении завершения подготовки глобального многостороннего соглашения о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами («ОмниБус») (ECE/TRANS/254, пункты 88–90). Швейцария приветствовала бы завершение подготовки соглашения «ОмниБус». Европейский союз проинформировал SC.1 о включении в охват соглашения ИнтерБус международных регулярных автобусных перевозок. Члены ЕС завершают работу над проектом этого нового соглашения, и ожидается, что переговоры с Договаривающимися сторонами действующего соглашения ИнтерБус начнутся в начале 2017 года. Затем новое соглашение ИнтерБус будет открыто для присоединения всех членов ЕКМТ.

33. SC.1 приняла к сведению информацию, представленную Европейским союзом. Она далее отметила, что процедура, использованная Европейским союзом при разработке нового соглашения ИнтерБус, не позволит всем членам ЕКМТ участвовать в переговорах, если они не являются Договаривающимися сторонами соглашения ИнтерБус. SC.1 предложила Европейскому союзу пересмотреть эту процедуру, с тем чтобы переговоры были открыты для всех членов ЕКМТ, включая те страны, которые сыграли важную роль в разработке проекта соглашения «ОмниБус».

34. Что касается заявлений Европейского союза, то Швейцария предлагает дождаться более подробной информации о содержании нового соглашения ИнтерБус до принятия дальнейших мер.

## **С. Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов**

35. SC.1 продолжила обсуждение исследования, касающегося экономического анализа соглашения между Европейским союзом и Турцией, которое было проведено Европейской комиссией и в котором делается вывод о том, что Европейский союз и Турция понесли большие финансовые потери из-за транспортных квот и ограничений. Она предложила всем заинтересованным сторонам продолжать работу по оценке воздействия квот на автомобильные перевозки и представить SC.1 информацию о результатах этой оценки.

36. Турция кратко изложила результаты этого исследования, которое выявило значительные экономические убытки, оцениваемые в 3,5 млрд. евро, как со стороны Европейского союза, так и Турции. Турция считает, что соглашение о свободе транзита между Турцией и ЕС может способствовать снижению или ликвидации этих убытков. В этой связи Турция предложила Европейскому союзу проинформировать SC.1 о любых возможных мер для решения этого вопроса.



37. Европейский союз высоко оценил результаты исследования, отмечая при этом, что оно не дает полную оценку, в частности, социальных и экологических последствий. Европейский союз сообщил SC.1, что в настоящее время намерения заключить соглашение о транзите с Турцией нет. В то же время ведется подготовка к включению услуг в сферу охвата Таможенного соглашения. Однако решение о том, будут ли включены транспортные услуги, принято не было.

38. SC.1 предложила Европейской комиссии представить информацию о новых изменениях, касающихся расширения мандата Таможенного соглашения и связанных с этим мероприятиях, на следующем совещании.

#### **D. Связь между происхождением товаров и транспортными операциями**

39. На последней сессии SC.1 решила учредить неофициальную группу экспертов, с тем чтобы рассмотреть возможные поправки к Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок (CP.4). С этой целью Латвия и Польша представили предложение (неофициальный документ № 6) о внесении поправки в CP.4 для включения определения понятия «двусторонние перевозки». Страны, представившие это предложение, исходят из необходимости облегчения автомобильных перевозок и считают, что включение такого определения позволит контролирующим органам разных стран правильно классифицировать транспортные операции. SC.1 не возражала против этого предложения и просила обе страны представить на следующей сессии официальный документ (на базе неофициального документа № 6), который служил бы основой для рассмотрения и возможного принятия SC.1.

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

40. SC.1 приняла к сведению информацию о результатах, достигнутых Группой экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах, и представленную предварительную информацию о проекте окончательного доклада группы. Проект доклада состоит из двух частей. В первой части приведено описание знаний и практики, имеющихся в государствах – членах ЕЭК ООН и других странах, а также пробелов и проблем, выявленных в следующих областях: данные об уровне безопасности на железнодорожных переездах, издержки, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, инфраструктура, просветительская деятельность, профессиональная подготовка, законодательство, правоприменение, институциональные рамки, человеческие факторы и управление рисками. В первой части содержится ряд рекомендаций по каждой из этих областей. Во второй части приводится информация о безопасном системном подходе к проблеме железнодорожных переездов и способах его эффективной реализации, включая планы действий. Кроме того, секретариат сообщил SC.1, что Группа экспертов рассматривает вопрос о том, можно ли повысить безопасность на железнодорожных переездах благодаря созданию рабочей группы по железнодорожным переездам в ЕЭК ООН.

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

41. На последней сессии SC.1 учредила неофициальную группу в составе Бельгии и Германии для выработки предложения по поправкам к кругу ведения и правилам процедуры SC.1. Эта неофициальная группа представила предложение о внесении изменений в действующий вариант круга ведения и правил процедуры (неофициальные документы № 3 и 4). SC.1 решила рассмотреть это предложение на следующей сессии.

## **XI. Программа работы и двухгодичная оценка (пункт 10 повестки дня)**

42. На последней сессии SC.1 рассмотрела и приняла с незначительными изменениями свою программу работы на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/SC.1/2015/4). SC.1 поручила секретариату представить пересмотренный документ ECE/TRANS/SC.1/2015/4 КВТ и передать пересмотренный документ (ECE/TRANS/SC.1/2015/4/Rev.1) для «официального» утверждения на следующей сессии. SC.1 «официально утвердила» ECE/TRANS/SC.1/2015/4/Rev.1 на нынешней сессии.

## **XII. Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)**

43. SC.1 обсудила проект резолюции, подготовленный МСАТ (неофициальный документ № 1), внесла изменения и приняла его (приложение III). Она поручила секретариату представить этот проект следующей сессии КВТ (ECE/TRANS/254, пункт 147). По просьбе МСАТ SC.1 решила не обсуждать проект резолюции, касающийся неконтролируемой миграции и международного кризиса, связанного с беженцами, и преодоления его последствий для автотранспортной отрасли (неофициальный документ № 2).

## **XIII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 12 повестки дня)**

44. Рабочая группа была проинформирована о том, что секретариат запланировал провести ее следующую сессию 16–18 октября 2017 года. SC.1 поручила секретариату изучить совместно с МСАТ возможность организации в рамках следующей сессии семинара продолжительностью полдня по вопросу о будущем автомобильного транспорта.

**XIV. Выборы должностных лиц (пункт 13 повестки дня)**

45. Рабочая группа избрала своих должностных лиц на период с ноября 2016 года по октябрь 2018 года. Г-н Р. Симоненко (Украина) был избран Председателем; г-жа Н. Туфекджиоглу (Турция) и г-н К. Левчак (Польша) были избраны заместителями Председателя.

**XV. Утверждение доклада (пункт 14 повестки дня)**

46. Рабочая группа утвердила доклад о работе нынешней сессии.

## Приложение I

### **Предложение о поправке к приложению I к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА)**

Правительство Норвегии предложило продлить маршрут E134 от Драммена до Вассума (Норвегия). В связи с этим оно предложило внести следующие поправки в приложение I к Соглашению СМА (добавленный текст выделен **жирным шрифтом**):

E 134        Хеугесунн – Хеукилигрэнн – Драммен – **Дрёбак – Вассум**

SC.1 приняла это предложение о поправке в соответствии со статьей 8 Соглашения СМА.

## Приложение II

### Предложение о поправке к приложению I к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА)

Правительства Финляндии и Норвегии предложили продлить маршрут E45 от Каресуандо (Швеция) через территорию Финляндии до Алты (Норвегия).

В связи с этим они предложили внести следующую поправку в приложение I к Соглашению СМА (добавленный текст выделен **жирным шрифтом**):

**Алта – Кёутукейну – Хетта – Палойоэнсуу – Кааресуванто** – Каресуандо – Хетта – Палойоэнсуу – Елливаре – Стурумман – Эстесунд – Мура – Грумс – Трольхеттан – Гётеборг – Фредериксхавн – Ольборг – Орхус – Вайле – Коллинг – Фрёслев – Фленсбург – Гамбург – Ганновер – Гёттинген – Кассель – Фульда – Вюрцбург – Нюрнберг – Мюнхен – Розенгейм – Вергль – Инсбрук – пер. Бреннер – Фортецца – Больцано – Тренто – Верона – Модена – Болонья – Чезена – Перуджа – Фиано (Рим) – Сан-Чезарео (Рим) – Неаполь – Салерно – Сичиньяно – Козенца – Вилла-Сан-Джованни ... Мессина – Катания – Сиракузы – Джела

SC.1 приняла это предложение о поправке в соответствии со статьей 8 Соглашения СМА.

## Приложение III

### Резолюция SC.1 для представления сессии КВТ 2017 года

#### Резолюция SC.1 для представления сессии КВТ 2017 года

##### Рабочая группа по автомобильному транспорту ЕЭК ООН (SC.1):

**высоко оценивая** работу КВТ, национальных правительств и секретариата ЕЭК ООН, направленную на развитие устойчивых автомобильных перевозок, по случаю семидесятой юбилейной сессии КВТ;

**подтверждая** важность существующих международно-правовых документов Организации Объединенных Наций, касающихся автомобильных перевозок;

**признавая** роль автомобильного транспорта в качестве эффективного инструмента глобализированной экономики и одного из факторов, способствующих реализации Целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций;

**принимая во внимание** продолжающиеся усилия и мероприятия по облегчению международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов путем совершенствования нормативно-правовой базы международных автомобильных перевозок;

**учитывая** непрерывное обновление Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), которое представляет собой передовую и согласованную на международном уровне систему для повышения безопасности дорожного движения, обеспечения добросовестной конкуренции и улучшения социальных условий профессиональных водителей;

**приветствуя** открытие Соглашения ЕСТР для присоединения Алжира, Иордании, Марокко и Туниса как первого шага в деле продвижения Соглашения ЕСТР в качестве приемлемой и согласованной на международном уровне системы регулирования времени работы и отдыха водителей за пределами региона ЕЭК ООН;

**приветствуя** работу над Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА) и в рамках проекта Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА), благодаря которой создаются скоординированные планы строительства и развития дорог международного значения в регионе ЕЭК ООН;

**подчеркивая** важное значение Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и Дополнительного протокола к КДПГ, касающегося электронной накладной, для облегчения международных автомобильных перевозок путем обеспечения согласованных договорных условий, а также основы для разработки электронной накладной;

**приветствуя** повышение уровня профессионализма в автотранспортной отрасли благодаря программам подготовки, проводимым национальными учебными заведениями с учетом передовой практики Академии МСАТ;

**отмечая** существенную роль, которую играют обязательные международные принципы и согласованные рекомендации для обеспечения устойчивых автомобильных перевозок, SC.1:

1. **твердо намерена** добиваться эффективного осуществления и расширения географического охвата Соглашения ЕСТР и, в частности, использования отвечающего требованиям ЕСТР контрольного устройства для обеспечения соблюдения продолжительности работы и отдыха профессиональных водителей;
2. **подтверждает** свою роль в содействии применению стандартов СМА, цель которых состоит в усилении региональной интеграции, ускорении экономического развития, повышении социальной вовлеченности и снижении зависимости транспортного сектора от углеводородов;
3. **призывает** международное сообщество прилагать усилия в целях дальнейшего развития безбумажной трансграничной торговли и стимулирования устойчивых автомобильных перевозок;
4. **предлагает** правительствам присоединиться к Дополнительному протоколу к КДПГ, касающемуся электронной накладной, и содействовать его практической реализации;
5. **предлагает** правительствам присоединиться к хорошо зарекомендовавшим себя конвенциям Организации Объединенных Наций, которые способствуют развитию устойчивого транспорта и тем самым международной торговле, и в полной мере осуществлять их;
6. **намерена** в случае необходимости разрабатывать новые правовые документы Организации Объединенных Наций, направленные на облегчение устойчивых международных перевозок пассажиров и грузов.

---