


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

Женева, 17–18 октября 2017 года

**Доклад Рабочей группы по автомобильному  
транспорту о работе ее 112-й сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участие .....	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	5	3
III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня) .....	6–13	3
A. Национальные делегации .....	6	3
B. Международные организации .....	7–8	3
C. Деятельность органов ЕЭК ООН и других организаций системы Организации Объединенных Наций.....	9–13	3
IV. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (пункт 3 повестки дня) .....	14–24	4
A. Статус Соглашения .....	14–19	4
B. Группа экспертов по ЕСТР .....	20–24	5
V. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) (пункт 4 повестки дня) .....	25–26	6
A. Статус Соглашения .....	25	6
B. Поправки к Соглашению .....	26	6
VI. Проект Трансевропейской магистрали Север–Юг (ТЕА) (пункт 5 повестки дня) .....	27	6
VII. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (пункт 6 повестки дня).....	28–33	7
A. Статус Конвенции .....	28	7



В.	Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) .....	29	7
С.	Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной .....	30–33	7
VIII.	Облегчение международных автомобильных перевозок (пункт 7 повестки дня) .....	34–42	8
А.	Международная система страхования автотранспортных средств (система «Зеленой карты») .....	34	8
В.	Предложение по заключению глобального многостороннего соглашения о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами («ОмниБУС»).....	35–36	8
С.	Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов .....	37–38	8
Д.	Связь между происхождением товаров и транспортными операциями .....	39–42	8
IX.	Группа экспертов по безопасности на железнодорожных переездах (пункт 8 повестки дня) .....	43–44	9
Х.	Пересмотр круга ведения и правил процедуры SC.1 (пункт 9 повестки дня) .....	45–47	9
XI.	Программа работы и двухгодичная оценка (пункт 10 повестки дня) .....	48–49	10
XII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня) .....	50	10
XIII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 12 повестки дня) .....	51	10
XIV.	Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня) .....	52	10

## **I. Участие**

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) провела свою 112-ю сессию 17–18 октября 2017 года под председательством г-на Р. Симоненко (Украина). На сессии были представлены следующие государства – члены Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН): Австрия, Венгрия, Германия, Латвия, Нидерланды, Норвегия, Польша, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Турция, Украина, Финляндия, Швейцария и Швеция.
2. На сессии были представлены следующие государства, не являющиеся членами ЕЭК ООН: Исламская Республика Иран и Ливан.
3. На сессии были представлены Европейский союз, ЕвроМед и следующие неправительственные организации: Совет страховых бюро (ССБ) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).
4. И наконец, присутствовали представители следующих частных транспортных операторов: «Аселсан» (Турция), «ПАРС АРГЕ» (Турция) и «Сетир» (Испания).

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

5. SC.1 утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/SC.1/407).

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

### **A. Национальные делегации**

6. На нынешней сессии национальными делегациями не было представлено никакой новой информации.

### **B. Международные организации**

7. МСАТ проинформировал SC.1 о том, что за последние 12 месяцев к Конвенции МДП присоединились Индия и Китай. Представитель МСАТ сообщил также о ходе работы Группы по автомобильному транспорту ЕКМТ в подготовке хартии качества и последующих шагах. Это было подтверждено представителями Нидерландов и Турции.
8. Европейская комиссия сообщила о завершении двух раундов переговоров с договаривающимися сторонами по соглашению «Интербус». Третий раунд переговоров, как ожидается, пройдет в ноябре 2017 года. Цель заключается в том, чтобы распространить действие соглашения с нерегулярных на регулярные транспортные услуги. Европейская комиссия также ведет переговоры с Марокко на предмет присоединения этой страны к соглашению «Интербус».

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

9. Секретариат проинформировал SC.1 об итогах соответствующих последних сессий Комитета по внутреннему транспорту, его вспомогательных органов и других подразделений Организации Объединенных Наций по вопросам, представляющим интерес для Рабочей группы. В частности, секретариат сообщил SC.1 о ключевых решениях, принятых на семьдесят девятой годовой сессии

Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/270, ECE/TRANS/270/Add.1, неофициальный документ № 11 КВТ (2017 год)).

10. Секретариат обратил внимание на пункты 6, 10, 32, 34 и 35 неофициального документа № 11 КВТ (2017 год). В частности, SC.1 была проинформирована о том, что рабочим группам следует рассмотреть вопрос о подготовке материалов для включения в проект стратегии КВТ, который будет рассмотрен Комитетом на его сессии в 2018 году. SC.1 по достоинству оценила возможность представления замечаний, и ее обсуждение по этой теме отражено в разделе доклада, посвященном рассмотрению пункта 10 повестки дня ниже.

11. Секретариат сообщил SC.1 о подписании нового дополнения к меморандуму о взаимопонимании с Объединенным исследовательским центром (ОИЦ), в соответствии с которым ОИЦ признается компетентным органом ЕСТР для корневой сертификации и сертификации совместимости для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС (неофициальный документ № 1). Новое дополнение продлило срок действия MoV до 31 декабря 2018 года.

12. SC.1 была проинформирована о том, что Рабочая группа по вопросам шума (GRB) ЕЭК ООН на своей сессии в сентябре 2017 года рассмотрела инициативу Нидерландов по введению маркировки дорожных покрытий на основе следующих критериев: сопротивление заносу, снижение шума, сопротивление качеству и срок службы (неофициальные документы GRB-66-05 и Add.1) в целях содействия безопасности дорожного движения, улучшению здоровья, устойчивости и экономии. Секретариат GRB сообщил, что этот проект выходит за рамки правовых документов, относящихся к ведению GRB (транспортные средства, оборудование и их части) и что GRB предложила другим рабочим группам КВТ, в том числе SC.1, рассмотреть вопрос о том, заинтересованы ли они в реализации данного проекта. После краткого обмена мнениями SC.1 пришла к выводу, что включение этой инициативы в настоящее время не соответствует ее кругу ведения, но что она будет открыта для рассмотрения возможности выполнения такой работы в будущем в случае изменения обстоятельств.

13. И наконец, секретариат представил информацию о деятельности Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6), сделав акцент на обследовании движения по автомобильным дорогам категории E и Глоссарии по статистике транспорта. Была продемонстрирована интерактивная карта результатов обследования, и членам SC.1, обладающим соответствующим опытом, было предложено присоединиться к недавно созданной неофициальной группе экспертов WP.6 и принять участие в подготовке следующего издания Глоссария.

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

##### **A. Статус Соглашения**

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

15. SC.1 была проинформирована о том, что на шестнадцатой сессии Группы экспертов по ЕСТР правительство Ливана и представитель финансируемого по линии ЕС транспортного проекта ЕВРОМЕД заявили о заинтересованности правительств Ливана и Египта в присоединении к Соглашению ЕСТР и просили внести в статью 14 поправки, с тем чтобы их страны получили право присоединиться к Соглашению ЕСТР. Группа приняла эту информацию к сведению и решила направить запрос в SC.1.

16. Хотя SC.1 приветствовала заинтересованность, выраженную Египтом и Ливаном, некоторые страны зарезервировали свою позицию в отношении согласия на изменение Соглашения ЕСТР, направленное на предоставление возможности этим странам присоединиться к Соглашению, до проведения дополнительных консультаций со своими правительствами. Ввиду обеспокоенности, высказанной по поводу отсутствия официальных лиц из Египта на сессии SC.1, правительство Египта через представителя ЕВРОМЕД отозвало свое письмо с выражением заинтересованности и указало, что оно подаст официальную заявку позднее.

17. В принципе SC.1 приняла следующую поправку к статье 14 Соглашения ЕСТР, с тем чтобы Ливан мог к нему присоединиться.

«Статья 14

18. 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 пунктами 8 или 11 Положения о круге ведения Комиссии. Присоединение в соответствии с пунктом 11 Положения о круге ведения Комиссии ограничивается следующими государствами: Алжир, Иордания, **Ливан**, Марокко и Тунис».

19. Отмечая разъяснение секретариата о том, что Договаривающаяся сторона ЕСТР может направить возражение в связи с потенциальным уведомлением депозитария относительно предложения о внесении поправок в Соглашение ЕСТР, позволяющих Ливану присоединиться к нему, SC.1 просила одну из Договаривающихся сторон ЕСТР при первой же возможности внести официальное предложение по вышеупомянутой поправке и поручила секретариату по получении такого сообщения передать его Генеральному секретарю. Секретариат напомнил о том, что два года назад правительства Турции и Украины выступили с аналогичным предложением по поправке, направленной на то, чтобы Алжир, Иордания, Марокко и Тунис имели право присоединиться к Соглашению ЕСТР.

## **В. Группа экспертов по ЕСТР**

20. Председатель Группы экспертов по ЕСТР представил обновленную информацию о работе Группы экспертов по ЕСТР со времени проведения последней сессии SC.1 (подробная информация содержится в документах ECE/TRANS/SC.1/GE.21/35, ECE/TRANS/SC.1/GE.21/37 и ECE/TRANS/SC.1/GE.21/39).

21. Секретариат обратил внимание SC.1 на возможную целесообразность рассмотрения вопроса об изменении названия Соглашения ЕСТР путем исключения слова «Европейское» из его названия (см. пункт 14, ECE/TRANS/SC.1/GE.21/37). Председатель предложил членам SC.1 проконсультироваться со своими соответствующими правительствами и изложить соображения на следующей сессии.

22. После обмена мнениями по предложению о поправке правительства Словацкой Республики (ECE/TRANS/SC.1/2017/1), предусматривающей новую статью 10-бис, главная цель которой состоит в обеспечении того, чтобы у водителей имелось не более одной карточки водителя, которую могут выдавать различные национальные органы, ответственные за выдачу карточек, SC.1 просила Группу экспертов по ЕСТР дополнительно обсудить этот вопрос на следующей сессии, а секретариат – подготовить документ ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2017/2/Rev.2, объединяющий существующие предложения правительства Словацкой Республики (т.е. предложения по статьям 22, 22-бис, 14, 10 и 10-бис) для облегчения обсуждения. Европейская комиссия выразила недоумение по поводу повторного представления Группе экспертов по ЕСТР предлагаемой статьи 10-бис

на основании технических замечаний, которые уже должны были быть рассмотрены на предыдущих сессиях Группы экспертов по ЕСТР.

23. Правительство Турции сообщило о новых изменениях в связи с проектом по созданию национального центра мониторинга данных о продолжительности периодов управления транспортным средством и отдыха (см. пункт 18, ECE/TRANS/SC.1/406). Оно проинформировало о том, что 9 февраля 2017 года был подписан протокол с Союзом торговых палат и сырьевых бирж Турции. Благодаря этому проекту будут собираться, храниться и анализироваться данные, собранные на турецких грузовых автомобилях. Эта база данных, как ожидается, будет создана к середине 2018 года. Турция представит обновленную информацию по этому вопросу на следующей сессии.

24. Два турецких изготовителя цифровых тахографов представили информацию о выпускаемых ими тахографах. Представитель компании «ПАРС АРГЕ» проинформировал об используемых ею технических новшествах, таких как «блутус», а представитель «Аселсан» рассказал о своей компании, сообщил о заявленных международных патентах на ее цифровые тахографы и призах, которые получила ее продукция.

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

### **A. Статус Соглашения**

25. Секретариат проинформировал SC.1 о статусе Соглашения СМА. Со времени проведения последней сессии SC.1 число Договаривающихся сторон осталось неизменным (37).

### **B. Поправки к Соглашению**

26. Секретариат проинформировал SC.1 о том, что поправки к приложению I к Соглашению СМА, предложенные правительствами Норвегии (ECE/TRANS/SC.1/2016/1), а также Финляндии и Норвегии (ECE/TRANS/SC.1/2016/2), принятые на последней сессии, вступят в силу одновременно, т.е. 5 декабря 2017 года (см. уведомления депозитария C.N.491.2017.TREATIES-XI.B.28 и C.N.492.2017.TREATIES-XI.B.28).

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

27. SC.1 приняла к сведению представленную информацию о проекте ТЕА. Управляющий проекта ТЕА сообщил, что новая стратегия и финансовые средства на этот проект утверждены в феврале 2017 года. В стратегии перечислены пять стратегических сфер интересов, определенных странами – членами ТЕА, и изложен план работы на период 2017–2021 годов. С планом работы можно ознакомиться в приложении к документу ECE/TRANS/SC.1/2017/3/Rev.1.

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

### **A. Статус Конвенции**

28. Секретариат проинформировал SC.1 о том, что со времени проведения последней сессии SC.1 число Договаривающихся сторон Конвенции осталось неизменным (55).

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

29. Секретариат сообщил, что со времени проведения последней сессии SC.1 к Протоколу присоединилось одно государство (Хорватия), в результате чего общее число его Договаривающихся сторон достигло 43.

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

30. Секретариат сообщил, что со времени проведения последней сессии SC.1 к Дополнительному протоколу присоединились два государства (Словения и Эстония), в результате чего общее число его Договаривающихся сторон достигло 12.

31. Правительство Турции сообщило, что эта страна завершила внутренние правовые процедуры для присоединения к Дополнительному протоколу к КДПГ. Правительство Российской Федерации проинформировало о своем намерении присоединиться к Дополнительному протоколу к КДПГ в ближайшем будущем, а также о том, что она начала внутренние процедуры с этой целью.

32. Секретариат в сотрудничестве с Международным союзом автомобильного транспорта организовал специальное совещание по e-CMR для подведения итогов и определения будущих направлений деятельности в области разработки электронных накладных на основе этого Дополнительного протокола (неофициальный документ № 2). На совещании, которое открыл заместитель Исполнительного секретаря ЕЭК ООН, были сделаны следующие сообщения: «Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов и Дополнительный протокол, касающийся электронной накладной» (секретариат); «Доклад о разработке международно признанного стандарта сообщения по электронной накладной (проект СЕФАКТ ООН) (СЕФАКТ ООН); «Нынешнее положение дел в области применения электронной накладной (e-CMR) и расширение ее географического охвата» (МСАТ); и «Электронные накладные: операции и пилотные проекты» (правительство Нидерландов и испанский транспортный оператор «Сетир»).

33. SC.1 высоко оценила представленную информацию. Была выражена большая заинтересованность в обсуждении, но ввиду ограниченного времени для рассмотрения представленной информации SC.1 просила секретариат провести специальную сессию SC.1, посвященную e-CMR, в начале 2018 года с устным переводом для дальнейшего изучения этого вопроса и принятия решения относительно дальнейших действий. МСАТ сообщил о своей готовности оказать SC.1 поддержку в организации этого совещания.

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

### **A. Международная система страхования автотранспортных средств (система «Зеленой карты»)**

34. Рабочая группа была проинформирована Председателем Совета страховых бюро о последних изменениях в системе «Зеленой карты» (подробная информация содержится в документе ECE/TRANS/SC.1/2017/2).

### **B. Предложение по заключению глобального многостороннего соглашения о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами («ОмниБУС»)**

35. На своей прошлой сессии SC.1 отметила, что принятая Европейским союзом процедура разработки нового Соглашения «ИнтерБус» не позволит членам ЕКМТ принять участие в переговорах, если они не являются Договаривающимися сторонами Соглашения «ИнтерБус». Исходя из этого, SC.1 просила Европейский союз пересмотреть процедуру, с тем чтобы переговоры были открыты для всех членов ЕКМТ, включая те страны, которые сыграли важную роль в разработке проекта соглашения «ОмниБус» (пункт 33, ECE/TRANS/SC.1/406). Европейский союз подтвердил свою позицию по этому вопросу. SC.1 вновь обратился к Европейскому союзу с просьбой разъяснить взаимосвязь между Соглашением «ИнтерБус» и проектом соглашения «ОмниБус».

36. SC.1 решила продолжить работу по завершению проекта Соглашения «ОмниБус» и поручила секретариату найти подходящие даты в 2018 году для организации совещаний, посвященных решению этой задачи.

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

37. На последней сессии SC.1 обсудила исследование Европейской комиссии по экономическому анализу соглашения между Европейским союзом и Турцией, в котором делается вывод о том, что Европейский союз и Турция понесли большие финансовые потери из-за транспортных квот и ограничений.

38. SC.1 приняла к сведению информацию Европейской комиссии о новых изменениях, касающихся продления действия Таможенного соглашения. Европейская комиссия сообщила также о том, что данный вопрос в настоящее время находится на рассмотрении Совета и что службой, отвечающей в ЕК за это направление, является ГД по торговле. Правительство Турции обратилось к ГД по мобильности и транспорту с просьбой продолжить обсуждение этого вопроса в рамках ЕК.

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

39. На последней сессии Латвия и Польша представили предложение (неофициальный документ № 6, который лег в основу ECE/TRANS/SC.1/2017/4) о внесении поправок в пересмотренную Сводную резолюцию об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4) для включения в нее определения «двусторонних перевозок» в качестве следующего нового подпункта 4.1.9.



40. «Под "двусторонней перевозкой" подразумевается транспортная операция, осуществляемая транспортным средством с грузом или без груза, зарегистрированным в одной стране, пункт назначения которого расположен на территории другой стороны или наоборот, независимо от страны происхождения груза и страны ~~конечного~~ получателя груза».

41. После обстоятельного обсуждения SC.1 решила продолжить обсуждение этого вопроса на своем следующем совещании и просила Латвию и Польшу подготовить документ ECE/TRANS/SC.1/2017/4/Rev.1 с учетом озабоченностей, выраженных на сессии SC.1.

42. В этой связи Турция согласилась с предложением Латвии и Польши, но высказала мнение о том, что пересмотренное определение термина «двусторонняя перевозка» вряд ли решит практические задачи по обеспечению безопасности и надежности накладных КДПГ. Российская Федерация полагала, что текст после слова «... наоборот» является излишним и может быть исключен и что можно было бы предложить альтернативный вариант.

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

43. Секретариат представил обзор заключительного доклада Группы экспертов, касающегося, в частности, наличия данных о безопасности на железнодорожных переездах и оценки связанных с ДТП издержек, а также изменений в ключевых областях для обеспечения безопасности на железнодорожных переездах (инфраструктура, образование и профессиональная подготовка, законодательство, правоприменение, институциональные рамки, человеческий фактор и управление рисками). Кроме того, в докладе было рекомендовано разработать и применять безопасный системный подход с учетом специфики железнодорожных переездов.

44. Секретариат проинформировал также SC.1 о международном плане действий, который, по мнению Группы экспертов, необходим для оказания помощи странам в осуществлении рекомендаций, включая создание международной рабочей группы для содействия реализации этого плана. В этой связи Исполнительный секретарь ЕЭК ООН направил Международному союзу железных дорог (МСЖД) и Европейскому железнодорожному агентству (ЕЖДА) письмо с просьбой уточнить, заинтересованы ли они в этом, но ответа пока не получил. Секретариат проинформирует по данному вопросу на следующей сессии. Он воспользовался также этой возможностью, чтобы направить такое приглашение членам SC.1. Рабочая группа SC.1 высоко оценила сообщение секретариата и одобрила доклад и содержащиеся в нем рекомендации.

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

45. На прошлой сессии Бельгия и Германия внесли предложение об изменениях к кругу ведения и правилам процедуры SC.1 (неофициальные документы № 3 и 4 (2016 год)).

46. SC.1 решила отложить обсуждение этого пункта до своей следующей сессии, учитывая отсутствие представителей правительств Бельгии и Германии, обладающих экспертными знаниями для выполнения такой задачи.

47. Для облегчения обсуждения секретариат представит положения о круге ведения, которые, как ожидается, будут приняты Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1) в 2018 году и которые можно было бы использовать в качестве образца для круга ведения SC.1.

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

48. В соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту о пересмотре программы работы один раз в два года SC.1 рассмотрела и приняла свою программу работы на 2018–2019 годы (с поправками секретариата), а также соответствующие параметры для двухгодичной оценки (ECE/TRANS/SC.1/2017/3). SC.1 рассмотрела и приняла с изменениями свою программу работы на 2018–2019 годы. Она просила секретариат передать пересмотренный документ ECE/TRANS/SC.1/2017/3/Rev.1 Комитету по внутреннему транспорту и представить этот документ для «официального» утверждения на следующей сессии.

49. SC.1 рассмотрела также вопрос о том, какой вклад она может внести в подготовку проекта стратегии КВТ. SC.1 открыта для сотрудничества и поддерживает усилия по внедрению интеллектуальных транспортных систем, особенно тех, которые имеют отношение к дорожной инфраструктуре. При содействии секретариата SC.1 будет стремиться организовывать мероприятия, связанные с «цифровой/интеллектуальной инфраструктурой», в целях получения более полной информации о возникающих проблемах и рассмотрения возможности учета этих изменений в своей программе работы.

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

50. По этому пункту повестки дня никакие вопросы не рассматривались.

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

51. Рабочая группа была проинформирована о том, что секретариат запланировал провести ее следующую сессию 17–18 октября 2018 года.

## **XIV. Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня)**

52. Рабочая группа утвердила доклад о работе нынешней сессии.

---