


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

Женева, 16–18 октября 2018 года

**Доклад Рабочей группы по автомобильному транспорту  
о работе ее 113-й сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–2	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	3	3
III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня) .....	4–12	3
A. Национальные делегации .....	4	3
B. Международные организации .....	5–6	3
C. Деятельность органов ЕЭК ООН и других организаций системы Организации Объединенных Наций .....	7–8	3
D. Цифровая/«интеллектуальная» инфраструктура .....	9–12	4
IV. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (пункт 3 повестки дня) .....	13–19	4
A. Статус Соглашения .....	13–15	4
B. Группа экспертов по ЕСТР .....	16–19	5
V. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) (пункт 4 повестки дня) .....	20	5
Статус Соглашения .....	20	5
VI. Проект трансъвропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА) (пункт 5 повестки дня) .....	21	5
VII. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (пункт 6 повестки дня) .....	22–35	5
A. Статус Конвенции .....	22	5



В.	Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).....	23	6
С.	Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной .....	24–35	6
VIII.	Облегчение международных автомобильных перевозок (пункт 7 повестки дня).....	36–46	7
А.	Международная система страхования автотранспортных средств («Зеленая карта») .....	36–37	7
В.	Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами (ОмниБУС) .....	38–41	7
С.	Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов .....	42–44	8
D.	Связь между происхождением товаров и транспортными операциями.....	45–46	8
IX.	Группа экспертов по безопасности на железнодорожных переездах (пункт 8 повестки дня).....	47	8
X.	Пересмотр круга ведения и правил процедуры SC.1 (пункт 9 повестки дня).....	48–49	9
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня).....	50	9
XII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня).....	51	9
XIII.	Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня).....	52	9
XIV.	Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня).....	53	9
Приложение			
	Стратегия КВТ до 2030 года .....		10

## **I. Участники**

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) провела свою 113-ю сессию 16–18 октября 2018 года под председательством г-на Р. Симоненко (Украина). На сессии были представлены следующие государства – члены Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН): Германия, Нидерланды, Норвегия, Польша, Российская Федерация, Румыния, Словения, Турция, Украина, Финляндия и Чешская Республика.

2. В работе сессии приняли участие следующие международные организации: Европейский союз и Межправительственная организация по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ). Были представлены следующие неправительственные организации: Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), Совет страховых бюро (ССБ), Проект ЕвроМед по поддержке развития транспорта, Международная программа оценки дорог (ИРАП), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Московская торгово-промышленная палата (МТПП).

## **II. Утверждение повестки дня**

3. SC.1 утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/SC.1/409).

## **III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы**

### **A. Национальные делегации**

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

### **B. Международные организации**

5. МСАТ проинформировал SC.1 о своих инициативах, касающихся снижения зависимости от углеводородов, проблемы с нехваткой водителей, инноваций, проекта eTIR, а также Брегзита.

6. Представитель Международной программы оценки дорог (ИРАП) рассказал о своей работе над критериями рейтинга с помощью системы звездочек.

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

7. Секретариат проинформировал SC.1 об итогах соответствующих 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 восьмидесятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (20–23 февраля 2018 года) (неофициальный документ № 13 КВТ (2018 год), пункты 25–27).

8. Бюро Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) при поддержке секретариата продолжило работу над проектом стратегии КВТ до 2030 года (ECE/TRANS/2019/R.1). В соответствии с решением КВТ (ECE/TRANS/274, пункт 17) Бюро просило а) включить вопрос об обсуждении стратегии КВТ в повестки дня совещаний рабочих групп до конца года и б) распространить документ с проектом стратегии среди правительств для облегчения консультаций. С учетом вышеизложенного SC.1

обсудила документ ECE/TRANS/2019/R.1 и высказала свои замечания, изложенные в приложении.

#### **D. Цифровая/«интеллектуальная» инфраструктура**

9. В ходе своей предыдущей сессии SC.1 заявила, что «будет стремиться организовывать мероприятия (ECE/TRANS/SC.1/408, пункт 49), связанные с «цифровой/интеллектуальной инфраструктурой», в целях получения более полной информации о возникающих проблемах и рассмотрения возможности учета этих изменений в своей программе работы». В этой связи секретариат организовал специальную сессию SC.1, состоявшуюся 4–6 апреля 2018 года, причем второй день ее работы – 5 апреля 2018 года – был посвящен проведению специализированного рабочего совещания на эту же тему.

10. Итоги этой специальной сессии отражены в соответствующем докладе (ECE/TRANS/SC.1/S/398), в том числе решение SC.1 включить эту тему в качестве одного из пунктов своей повестки дня в информационно-пропагандистских целях с учетом ее важности для автомобильного транспорта (пункт 29). Секретариат подготовил подборку тематических исследований и выдержек из проектных документов на основе материалов, которые были на добровольной основе предоставлены докладчиками, выступавшими на рабочем совещании в ходе этой специальной сессии (неофициальный документ № 7).

11. На этой сессии с сообщениями выступили представитель Румынии и основатель консалтинговой компании «Нью транспорт эдвайзерз». Представитель Румынии поделился информацией об интеллектуальной системе раннего выявления рисков в сфере автомобильных перевозок, которая была недавно внедрена. Представитель компании «Нью транспорт эдвайзерз» рассказал о новых тенденциях в области автоматизированных транспортных средств и систем совместного использования автомобилей. Оба выступления были встречены с интересом и получили высокую оценку. В ответ на вопросы, заданные членами SC.1, представитель компании «Нью транспорт эдвайзерз» выступил с рекомендацией о том, чтобы руководители в области управления автодорожной инфраструктурой учитывали вопросы взаимосовместимости в ходе принятия решений об инвестициях в национальную инфраструктуру, а также рекомендовал рассмотреть возможность разработки стандартов для взаимосовместимых систем.

12. Секретариат призвал членов SC.1 предложить представляющие интерес темы для обсуждения в рамках этого пункта повестки дня и выступить с соответствующими презентациями на следующей сессии.

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

#### **A. Статус Соглашения**

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

14. Секретариат также проинформировал SC.1 о том, что Турция уведомила Группу экспертов о том, что ею предприняты необходимые шаги для представления Управлению Организации Объединенных Наций по правовым вопросам предложения о внесении поправки в статью 14, с тем чтобы Ливан имел право присоединиться к Конвенции.

15. Представитель Проекта ЕвроМед по поддержке развития транспорта проинформировал SC.1 о том, что Алжир, Египет, Израиль, Иордания, Ливан, Марокко и Тунис приняли необходимые меры для присоединения к Соглашению ЕСТР в

ближайшем будущем. Он сообщил также, что Египет, вероятно, выразит свою заинтересованность в изменении статьи 14, так чтобы он получил право присоединиться к Соглашению ЕСТР.

## **В. Группа экспертов по ЕСТР**

16. Председатель Группы экспертов по ЕСТР представил обновленную информацию о работе Группы экспертов по ЕСТР со времени проведения прошлой сессии SC.1 (подробная информация содержится в документах ECE/TRANS/SC.1/GE.21/41 и ECE/TRANS/SC.1/GE.21/43).

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

18. Правительство Турции выступило с сообщением о ходе реализации своего проекта по созданию национального центра мониторинга данных о продолжительности периодов управления транспортными средствами и отдыха, включая создание конкретного компонента базы данных в середине 2018 года (ECE/TRANS/SC.1/408, пункт 23). SC.1 просила представить обновленную информацию на будущих сессиях.

19. В том, что касается Меморандума о взаимопонимании с Объединенным исследовательским центром (ОИЦ), согласно которому ОИЦ признается главным сертифицирующим органом ЕСТР и центром сертификации эксплуатационной совместимости для Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, секретариат проинформировал SC.1 о том, что работа над предложенным дополнением к этому меморандуму, нацеленным на продление его действия до 31 декабря 2020 года, была успешно завершена (неофициальный документ № 8).

## **V. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)**

### **Статус Соглашения**

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

## **VI. Проект трансъевропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА)**

21. SC.1 приняла к сведению представленную секретариатом информацию о работе по проекту ТЕА, содержащуюся в неофициальном документе № 9, особо отметив вопросы, связанные с аудитом и осмотрами безопасности дорог.

## **VII. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)**

### **A. Статус Конвенции**

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

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

23. Секретариат проинформировал SC.1 о том, что со времени проведения прошлой сессии SC.1 число Договаривающихся сторон Протокола к Конвенции осталось неизменным (43).

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

24. Секретариат сообщил, что со времени проведения прошлой сессии SC.1 к Дополнительному протоколу к Конвенции присоединились пять государств (Иран (Исламская Республика), Люксембург, Российская Федерация, Республика Молдова и Турция), в результате чего общее число его Договаривающихся сторон достигло 17. Представители Норвегии, Польши, Румынии и Финляндии сообщили, что их страны намерены присоединиться к Дополнительному протоколу, и проинформировали SC.1 о соответствующих подготовительных мерах к присоединению.

25. На прошлой сессии SC.1 поручила секретариату провести специальную сессию SC.1, посвященную e-CMR, в начале 2018 года для продолжения изучения этого вопроса и принятия решения относительно дальнейших действий (ECE/TRANS/SC.1/408, пункт 33). Во исполнение этого поручения секретариат организовал специальную сессию SC.1 в апреле 2018 года. Первый день ее работы – 4 апреля 2018 года – был посвящен проблематике Протокола по электронной накладной (e-CMR). Итоги этого совещания изложены в соответствующем докладе (ECE/TRANS/SC.1/S/398).

26. По поручению SC.1, сформулированному на ее специальной сессии, секретариат подготовил «беспристрастную» инструкцию по правовым аспектам e-CMR (ECE/TRANS/SC.1/2018/1). В этом документе были учтены юридические вопросы, затронутые членами SC.1

27. Для следующей сессии SC.1 предложила Нидерландам подготовить и представить документ ECE/TRANS/SC.1/2018/1/Rev.1 с соответствующим текстом, отражающим обычный сценарий использования электронных накладных в контексте договоров дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством автомобилей, когда место принятия к перевозке груза, и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных стран, обе из которых являются Договаривающимися сторонами КДПГ (ECE/TRANS/SC.1/2018/1, пункты 29 и 30). Кроме того, на следующей сессии SC.1 примет решение о дальнейших шагах в контексте этой инструкции.

28. Кроме того, по просьбе SC.1, связанной с тематическими исследованиями и примерами оптимальной практики, Нидерланды поделились документацией по проекту Бенилюкса, включающей решение Комитета министров Союза Бенилюкс от 7 сентября 2017 года относительно начала реализации экспериментального проекта по электронной накладной (e-CMR) с 1 декабря 2017 года по 1 декабря 2020 года (ECE/TRANS/SC.1/2018/3), а также сообщили об основаниях для принятия такого решения (ECE/TRANS/SC.1/2018/4). Нидерланды также представили бланк заявки для участников этого экспериментального проекта (первоначальный текст на французском языке с неофициальным переводом на английский и русский языки) (неофициальные документы № 2, 3 и 4).

29. Европейская комиссия представила общую информацию о своем предложении относительно регламента Европейского парламента и Совета, который касается электронной информации о грузовых перевозках и был выпущен 17 мая 2018 года.

30. МСАТ проинформировал SC.1 об экспериментальном проекте по e-CMR, который начнется в начале 2019 года в Латвии и Российской Федерации и будет осуществляться при участии таможенных органов этих Договаривающихся сторон.

31. ОТИФ выразила заинтересованность в обсуждении этой темы и обратила внимание на то, что она ведет работу над решением аналогичных проблем, возникающих при внедрении электронных накладных для коммерческих перевозок грузов железнодорожным транспортом.

32. В целях содействия обсуждению на этой сессии технических аспектов секретариат также подготовил перечень технических вопросов, переданных членами SC.1 (ECE/TRANS/SC.1/2018/2).

33. Словения рассказала о своих трудностях, связанных с тем, что ни одна соседняя с ней страна не является договаривающейся стороной Дополнительного протокола по электронной накладной (e-CMR), что препятствует возможности осуществить такой экспериментальный проект. Финляндия подчеркнула важность взаимосовместимости технических систем, с тем чтобы в будущем можно было легко наладить обмен информацией.

34. В ответ на вопрос секретариата о последующих шагах по e-CMR и о роли SC.1 в этой деятельности SC.1 подтвердила свою роль в качестве основной платформы для многостороннего диалога и обмена наилучшим/передовым опытом между Договаривающимися сторонами, внедряющими e-CMR.

35. К следующей сессии Договаривающимся сторонам рекомендуется представить информацию или обновленные данные об их деятельности по внедрению e-CMR, в том числе о возникающих проблемах и открывающихся возможностях. SC.1 просила Европейскую комиссию выступить с сообщением о платформе AEOLIX, которая планирует включить функционал по e-CMR к следующей сессии.

## **VIII. Облегчение международных автомобильных перевозок**

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

36. SC.1 была проинформирована Генеральным секретарем Совета страховых бюро (ССБ) о последних изменениях в системе «Зеленая карта» (подробная информация содержится в неофициальном документе № 5).

37. Генеральный секретарь также сообщил, что ССБ хотел бы упразднить требование печатать зеленые карты зеленым цветом, и хотел бы выпускать их в формате PDF в черно-белом цвете. SC.1 поддержала и одобрила эту просьбу ССБ. SC.1 также предложила ССБ, если он сочтет это необходимым, представить предложение по поправкам к приложению 1 к пересмотренной Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок (CP.4) на следующей сессии.

### **B. Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородскими и городскими автобусами (ОмниБУС)**

38. В течение третьего дня работы своей специальной сессии (6 апреля 2018 года) SC.1 рекомендовала обсудить документ ECE/TRANS/SC.1/2015/3 с упором на статьи 6, 8 и 25 и на приложение VI. В статьи 6 и 8 были внесены изменения. Российская Федерация сохранила свою позицию в отношении своей оговорки по проекту текста статьи 25 и приложения VI.

39. SC.1 просила Российскую Федерацию, Турцию и Швейцарию достичь согласия и внести предложение по проекту текста касательно статьи 25 и приложения VI к нынешней сессии SC.1.

40. SC.1 решила отложить обсуждение этого вопроса до следующей сессии ввиду отсутствия представителей Российской Федерации, Турции и Швейцарии.

41. Европейская комиссия проинформировала о том, что 16 июля 2018 года Совет принял два протокола к Соглашению ИнтерБус (один – для расширения сферы охвата регулярных сообщений, а второй – с целью обеспечить возможность присоединения к Соглашению ИнтерБус для Марокко), а также соответствующий проект решения Объединенного Комитета. С проектом решения Объединенного Комитета можно ознакомиться по адресу [https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L\\_.2018.185.01.0016.01.ENG&toc=OJ:L:2018:185:TOC](https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2018.185.01.0016.01.ENG&toc=OJ:L:2018:185:TOC). Эти два протокола открыты для подписания начиная со дня их принятия в течение девяти месяцев.

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

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

43. SC.1 приняла к сведению представленную ЕК информацию о том, что вопрос о продлении действия Таможенного соглашения 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.

44. SC.1 решила отложить обсуждение этого вопроса до следующей сессии ввиду отсутствия представителя Турции.

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

45. Польша представила неофициальный документ № 6, учитывающий замечания, которые были получены на предыдущей сессии в отношении предложения Польши о внесении поправок в пересмотренную Сводную резолюцию об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4) для включения в нее определения «двусторонних перевозок» в качестве нового подпункта 4.1.9 (ECE/TRANS/SC.1/2017/4). Ранее аналогичное предложение уже было поддержано Латвией, и на этой сессии о поддержке предлагаемого определения заявили Нидерланды.

46. SC.1 просила Польшу представить соответствующее предложение по поправкам для принятия на следующей сессии:

«4.1.9 Под "двусторонней перевозкой" подразумевается транспортная операция, осуществляемая транспортным средством с грузом или без груза, зарегистрированным в одной стране, пункт отправления которого находится на территории регистрации транспортного средства, а пункт назначения которого находится на территории другой стороны или наоборот. Страна происхождения груза и страна получателя груза могут быть любыми странами, но по крайней мере одна из них должна быть государством – членом ЕЭК ООН».

## **IX. Группа экспертов по безопасности на железнодорожных переездах**

47. Секретариат сообщил о том, что ввиду отсутствия положительных ответов от Международного союза железных дорог (МСЖД) и Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА) данный пункт следует исключить из повестки дня SC.1 до тех пор, пока вновь не будет выражена заинтересованность в его обсуждении. Секретариат также представил «знак, обозначающий необходимость сбивать шлагбаум (барьер)», который был разработан Группой экспертов по дорожным знакам и сигналам Глобального форума по безопасности дорожного движения.



## **X. Пересмотр круга ведения и правил процедуры SC.1**

48. В 2016 году Бельгия и Германия внесли предложение об изменениях к кругу ведения и правилам процедуры SC.1 (неофициальные документы № 3 и 4 (2016 год)).

49. SC.1 решила отложить обсуждение этого вопроса до принятия Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1) нового круга ведения и новых правил процедуры, которые можно было бы использовать в качестве основы для будущего круга ведения SC.1.

## **XI. Прочие вопросы**

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

## **XII. Сроки проведения следующей сессии**

51. Следующая сессия состоится 16–18 октября 2019 года в Женеве.

## **XIII. Выборы должностных лиц**

52. Рабочая группа избрала своих должностных лиц на период с ноября 2018 года по октябрь 2020 года: г-н Р. Симоненко из Украины (Председатель), г-н К. Левчак из Польши (заместитель Председателя) и г-н Д. де Грот из Нидерландов (заместитель Председателя).

## **XIV. Утверждение доклада**

53. Рабочая группа утвердила доклад о работе нынешней сессии.

## Приложение

### Стратегия КВТ до 2030 года

Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) поддерживает предлагаемую стратегию, которая изложена в документе ECE/TRANS/2019/R.1 (нулевой проект стратегии КВТ). SC.1 также приветствует возможность представить следующие замечания по этой стратегии:

- Стратегия надлежащим образом учитывает современные транспортные сценарии и новые возникающие проблемы и отражает роль ЕЭК ООН в деле оказания государствам-членам содействия для их решения;
  - SC.1 поддерживает переход к цифровым транспортным системам и цифровому документообороту и подчеркивает важность этого перехода для обеспечения безопасности дорожного движения и повышения уровней охраны окружающей среды, эффективности и безопасности;
  - SC.1 поддерживает и подчеркивает необходимость развития существующих транспортных (дорожных) коридоров;
  - SC.1 поддерживает и подчеркивает необходимость устранения узких мест и препятствий путем более эффективного осуществления нормативно-правовых рамок Организации Объединенных Наций, создаваемых международными конвенциями и соглашениями в области транспорта;
  - SC.1 рекомендует, чтобы стратегия учитывала и включала выгоды от поощрения использования экологичных, или «зеленых», видов топлива в автотранспортных средствах, что, в свою очередь, сократит выбросы двуокиси углерода и других парниковых газов;
  - SC.1 поддерживает и рекомендует, чтобы стратегия отражала необходимость обеспечения доступных транспортных систем.
-