


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

Женева, 16–18 октября 2019 года

**Доклад Рабочей группы по автомобильному транспорту  
о работе ее 114-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) .....	5–14	3
A. Национальные делегации .....	5	3
B. Международные организации .....	6	3
C. Деятельность органов ЕЭК ООН и других организаций системы Организации Объединенных Наций .....	7–11	3
D. Цифровая/«интеллектуальная» инфраструктура .....	12–14	4
IV. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (пункт 3 повестки дня) .....	15–20	4
A. Статус Соглашения .....	15–17	4
B. Группа экспертов по ЕСТР .....	18–20	5
V. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) (пункт 4 повестки дня) .....	21–25	5
A. Статус Соглашения .....	21	5
B. Поправки к Соглашению .....	22–25	5
VI. Проект трансъвропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА) (пункт 5 повестки дня) .....	26–28	6
VII. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (пункт 6 повестки дня) .....	29–37	6
A. Статус Конвенции .....	29	6



В.	Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).....	30	7
С.	Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (e-CMR).....	31–37	8
VIII.	Облегчение международных автомобильных перевозок (пункт 7 повестки дня).....	38–48	8
А.	Международная система страхования автотранспортных средств («Зеленая карта»).....	38	8
В.	Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами (ОмниБУС).....	39–41	8
С.	Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов.....	42–44	8
D.	Связь между происхождением товаров и транспортными операциями.....	45–48	9
IX.	Пересмотр круга ведения и правил процедуры SC.1 (пункт 8 повестки дня).....	49–50	9
X.	Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптация к ним (пункт 9 повестки дня).....	51–54	9
XI.	Сопоставительный анализ для транспортной инфраструктуры (пункт 10 повестки дня).....	55–57	10
XII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня).....	58–60	10
XIII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 12 повестки дня).....	61	11
XIV.	Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня).....	62	11
Приложения			
I.	Перечень приоритетов на период до 2030 года.....		12
II.	Предлагаемое изменение структуры повестки дня SC.1 начиная со 115-й сессии.....		17

## **I. Участники**

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) провела свою 114-ю сессию 16–18 октября 2019 года под председательством г-на Р. Симоненко (Украина). На сессии были представлены следующие государства – члены Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций: Австрия, Андорра, Германия, Грузия, Латвия, Лихтенштейн, Монако, Норвегия, Польша, Российская Федерация, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Швейцария, Швеция и Узбекистан.
2. На сессии были представлены следующие государства, не являющиеся членами ЕЭК: Алжир, Египет, Иордания и Тунис.
3. Кроме того, были представлены Европейский союз, ЕВРОМЕД, а также следующие неправительственные организации: Ассоциация по стимулированию применения систем тахографа, Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), Конфедерация организаций по обеспечению соблюдения требований безопасности на автомобильном транспорте (КОРТЕ), Совет страховых бюро (ССБ) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

## **II. Утверждение повестки дня**

4. SC.1 утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/SC.1/411).

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

### **A. Национальные делегации**

5. Представитель Иордании выступил с сообщением о событиях в стране, связанных с автомобильным транспортом и тахографами, и просил отразить эту информацию на веб-сайте SC.1. Никакой другой новой информации национальными делегациями представлено не было.

### **B. Международные организации**

6. Никакой новой информации международными делегациями представлено не было.

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

7. SC.1 была проинформирована об итогах соответствующих сессий Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), его вспомогательных органов и других подразделений Организации Объединенных Наций в отношении вопросов, представляющих интерес. В частности, секретарь КВТ сообщил SC.1 о принятии «Стратегии Комитета по внутреннему транспорту до 2030 года» (Стратегии КВТ до 2030 года) на восемьдесят первой сессии, состоявшейся в феврале 2019 года, а также о возникающих в этой связи последствиях для вспомогательных органов КВТ в контексте «принятия последующих мер для согласования их работы со Стратегией» (ECE/TRANS/288, пункт 15 а) и с)). Со «Стратегией Комитета по внутреннему транспорту до 2030 года» можно ознакомиться в документе ECE/TRANS/288/Add.2, между тем как в разделе V таблицы 1 содержится «Перечень приоритетов на период до 2030 года».
8. Секретарь КВТ обратил внимание SC.1 на решение Бюро КВТ от 4 июня 2019 года, в соответствии с которым к председателям рабочих групп обращена просьба

«внести предложения по конкретному плану согласования деятельности их рабочих групп со стратегией КВТ» до 15 ноября 2019 года (желательно) либо не позднее середины 2020 года. С использованием таблицы 1 в качестве руководства в приложении I отражена дискуссия в рамках SC.1 по согласованию ее деятельности со Стратегией КВТ. Кроме того, SC.1 решила изменить – начиная со следующей сессии – структуру своей повестки дня для более эффективного отражения результатов ее согласования со Стратегией КВТ (приложение II). От имени Председателя секретариату было поручено передать оба предложения секретарю КВТ.

9. Секретарь КВТ также сообщил SC.1, что до 15 ноября ей предлагается передать (для ограниченного распространения) свои замечания по первоначальному проекту рекомендаций относительно укрепления национальных систем безопасности дорожного движения в контексте Стратегии КВТ.

10. SC.1 обсудила первоначальный проект и в принципе одобрила документ. Она рекомендовала включить SC.1 вместе с Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1), Рабочей группой по перевозкам опасных грузов (WP.15) и Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в графу, соответствующую компоненту «безопасное транспортное средство», и в сферу «международной регулятивной поддержки» на рис. 1, а также включить Соглашение ЕСТР в перечень договоров Организации Объединенных Наций в пункте 38. Кроме того, SC.1 отметила, что время от времени следует обеспечивать возможности для надлежащего изменения или обновления рекомендаций относительно укрепления национальных систем безопасности дорожного движения в контексте Стратегии КВТ. От имени Председателя секретариату было поручено передать секретарю КВТ соответствующие замечания.

11. SC.1 просила секретарей WP.1 и WP.29 присутствовать на ее следующей сессии и представить обзор деятельности их рабочих групп.

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

12. Секретариат сообщил Рабочей группе, что на восемьдесят первой сессии КВТ Комитет настоятельно призвал SC.1 продолжать деятельность в области «умных дорог» (ECE/TRANS/288, пункт 35). В этой связи, а также с учетом поставленных в Стратегии КВТ приоритетных задач по стимулированию новых технологий и инноваций на внутреннем транспорте SC.1 подтвердила актуальность данного пункта своей повестки дня.

13. Представитель Турции выступил с сообщением по вопросу о цифровизации автомобильного транспорта в его стране, передав, в частности, информацию о действующей в ней автоматизированной транспортной системе (сети U) и электронных разрешениях.

14. Членам SC.1 было настоятельно рекомендовано в добровольном порядке представить на следующей сессии инициативы по цифровизации дорожных систем или дорожной инфраструктуры в своих странах либо обменяться информацией по этому вопросу. Лихтенштейн заявил о заинтересованности в организации на следующей сессии презентации по вопросу об управлении сроком эксплуатации транспортного средства при помощи технологии блокчейн.

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

#### **A. Статус Соглашения**

15. Секретариат сообщил SC.1 о статусе Соглашения ЕСТР, в частности о принятии предложения Правительства Турции относительно внесения поправки в статью 14,

с тем чтобы Ливан мог присоединиться к Соглашению ЕСТР. Эта поправка вступит в силу 8 января 2020 года (уведомление депозитария (CN.503.2019.TREATIES-XI.B.21)).

16. По просьбе Группы экспертов по ЕСТР (ECE/TRANS/SC.1/GE.21/47, пункты 16 и 17) SC.1 также была проинформирована о заинтересованности Египта в открытии Соглашения ЕСТР для присоединения Египта. Поскольку для этого требуется внести поправку в статью 14, SC.1 согласилась со следующей формулировкой:

«Статья 14

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, Египет, Иордания, Ливан, Марокко и Тунис».

17. Председатель SC.1 просил одну из Договаривающихся сторон ЕСТР официально представить это предложение Генеральному секретарю через Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций.

## **В. Группа экспертов по ЕСТР**

18. Председатель Группы экспертов по ЕСТР представил SC.1 обновленную информацию о недавней деятельности Группы, в частности о работе по согласованию режима ЕСТР в Европейском союзе и Договаривающихся сторонах ЕСТР, не являющихся членами Европейского союза, после внедрения в ЕС интеллектуального тахографа. Европейская комиссия передала документ ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2019/1/Rev.1, представленный Австрией, в котором содержится проект текста возможного нового приложения к Соглашению ЕСТР, касающегося ТАХОнет. Европейская Комиссия настоятельно призвала все Договаривающиеся стороны ЕСТР подключиться к новой системе до конца 2020 года.

19. SC.1 рассмотрела вопрос об изменении названия Соглашения ЕСТР посредством исключения из него слова «Европейское». Внесение данного изменения соответствовало бы нынешней ситуации, характеризующейся тем, что в настоящее время право присоединиться к Соглашению имеют пять неевропейских стран, а также указанным в Стратегии КВТ (таблице 1 в документе ECE/TRANS/288/Add.2) приоритетным действиям по внесению поправок в правовые документы с учетом географических и процедурных барьеров до 2025 года. Рабочая группа решила сохранить этот пункт в повестке дня будущих сессий.

20. Турция представила обновленную информацию о реализуемом ею проекте создания национального центра мониторинга данных о продолжительности управления транспортным средством и периодах отдыха водителя.

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

### **A. Статус Соглашения**

21. Секретариат сообщил SC.1, что число Договаривающихся сторон осталось неизменным (37).

### **B. Поправки к Соглашению**

22. SC.1 была проинформирована о том, что документ ECE/TRANS/SC.1/2019/1, содержащий представленное Венгрией предложение по поправке к приложению I к

Соглашению о продлении маршрута Е66 от Секешфехервара (Венгрия) до Сольнока (Венгрия), принят не был, так как SC.1 на своей 111-й сессии приняла аналогичное предложение, вступившее в силу 6 декабря 2013 года (уведомление депозитария C.N.562. 2013.TREATIES-XI.B.28).

23. С учетом действий в контексте Стратегии КВТ на период до 2030 года по стимулированию присоединения стран, не являющихся членами ЕЭК, к правовым документам ООН секретариат обратил внимание на статью 5 Соглашения. SC.1 обсудила этот вопрос, и члены SC.1 решили проконсультироваться с правительствами своих стран относительно целесообразности открытия Соглашения для присоединения стран, не являющихся членами ЕЭК, а также вернуться к этому вопросу на следующей сессии.

24. С учетом рекомендаций относительно укрепления национальных систем безопасности дорожного движения в контексте Стратегии КВТ, предусматривающих обеспечение безопасности на дорогах, секретариат напомнил, что на 105-й сессии SC.1 были рассмотрены и одобрены поправки к Соглашению, касающиеся процедур, связанных с оценками воздействия на безопасность дорожного движения, аудитов безопасности дорог, управления безопасностью дорожной сети, а также проверками безопасности (на основе директивы Европейской комиссии 2008/96/EC по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры) (ECE/TRANS/SC.1/392, стр. 53). Вместе с тем, поскольку ни одна из Договаривающихся сторон не заявила о готовности внести предложение по поправке, секретариат не смог передать такое предложение по поправкам в Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций; через несколько лет SC.1 вообще просила исключить этот пункт из своей повестки дня (пункт 21 документа ECE/TRANS/SC.1/402).

25. SC.1 решила не возвращаться к упомянутым выше предложениям по поправкам (которые по прошествии семи лет нуждаются в обновлении), а рассмотреть вопрос о безопасной и устойчивой автодорожной инфраструктуре в целом в качестве нового пункта повестки дня своих будущих сессий.

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

26. SC.1 с признательностью приняла к сведению переданную представителем проекта ТЕА информацию о деятельности в рамках проекта, проведенной после прошлой сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/SC.1/2019/2.

27. Региональный советник ЕЭК ООН по транспорту обратил внимание на публикацию, озаглавленную «Аудиты безопасности дорог и проверка безопасности дорожного движения в сети ТЕА», в свете дискуссии по вопросам автодорожной инфраструктуры, проходящей на нынешней сессии SC.1.

28. SC.1 просила регионального советника ЕЭК ООН по транспорту довести до сведения Управляющего проекта ТЕА заинтересованность SC.1 в деятельности в рамках проекта ТЕА и внести на следующей сессии предложения по областям взаимодействия и возможностям сотрудничества между SC.1 и Группой по проекту ТЕА.

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

### **A. Статус Конвенции**

29. Секретариат сообщил SC.1, что после присоединения к Конвенции Пакистана 30 мая 2019 года общее число Договаривающихся сторон достигло 56.

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

30. Секретариат сообщил SC.1, что после присоединения к Протоколу к Конвенции Пакистана 30 мая 2019 года общее число Договаривающихся сторон достигло 45.

## **С. Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (e-CMR)**

31. Секретариат сообщил SC.1, что за время, прошедшее после прошлой сессии, к e-CMR присоединилось шесть новых Договаривающихся сторон, в результате чего общее число Договаривающихся сторон достигло 23. Речь идет о Беларуси, Польше, Португалии, Румынии, Таджикистане и Финляндии.

32. Представитель Австрии сообщил SC.1, что к e-CMR намерена присоединиться Австрия.

33. По просьбе SC.1, сформулированной на ее прошлой сессии, Нидерланды представили документ ECE/TRANS/SC.1/2018/1/Rev.1 с дополнительными формулировками в новом пункте 31, отражающими 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.

34. SC.1 одобрила подготовленную на «беспристрастной» основе руководящую записку по правовым аспектам e-CMR, отметив, что формулировки этой записки могут быть пересмотрены и расширены в будущем для учета дальнейших соображений правового характера после того, как Договаривающиеся стороны приступят к практической реализации и внедрению e-CMR. SC.1 поручила секретариату занести эту руководящую записку на веб-сайт SC.1 на английском, русском и французском языках.

35. SC.1 была проинформирована, что КВТ на своей восьмидесятой первой сессии, состоявшейся в феврале 2019 года, заявил о поддержке SC.1 как основной платформы для многостороннего диалога и обмена информацией о передовой/формирующейся практике между Договаривающимися сторонами, применяющими e-CMR, и настоятельно призвал SC.1 активизировать ее усилия по пропаганде преимуществ, связанных со статусом Договаривающейся стороны КДПГ, Протокола к КДПГ и e-CMR, с особым упором на последний из перечисленных документов, а также по повышению осведомленности об этих преимуществах. Кроме того, КВТ просил SC.1 при поддержке со стороны секретариата а) подготовить документ с подробной информацией об исследовательской и иной деятельности, необходимой и/или рекомендуемой в контексте практической реализации e-CMR, который должен быть представлен на одной из будущих сессий КВТ, а также б) передать Комитету на его восьмидесятой второй сессии доклад о достигнутом прогрессе (ECE/TRANS/288, пункт 70).

36. Для содействия дискуссии секретариат представил результаты кабинетного исследования относительно рентабельности перехода от бумажного формата накладной к ее электронному формату и привел примеры проектов цифровизации в рамках других видов транспорта/регионов. Словения также представила материалы по своему экспериментальному проекту e-CMR «Трансбук».

37. В связи с просьбой КВТ относительно документа с подробной информацией об исследовательской и иной деятельности SC.1 решила учредить неофициальную группу экспертов в составе представителей Германии, Латвии, Российской Федерации, Словении, Турции, МСАТ и Европейской комиссии с целью подготовки проекта для рассмотрения в SC.1 на следующей сессии. К этой неофициальной группе экспертов было предложено присоединиться и другим членам SC.1. SC.1 также просила Председателя или секретариат сообщить КВТ на его восьмидесятой второй сессии об

учреждении неофициальной группы экспертов, которая подготовит документ, запрашиваемый КВТ, для рассмотрения на одной из будущих сессий.

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

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

38. SC.1 была проинформирована Генеральным секретарем Совета страховых бюро о последних изменениях в системе «Зеленой карты» (подробная информация содержится в неофициальном документе № 1).

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

39. SC.1 была проинформирована о том, что на восемьдесят первой сессии КВТ Комитет просил как можно скорее завершить доработку некоторых разрабатываемых правовых документов в период после 2020 года, включая соглашение ОмниБУС (ECE/TRANS/288/Add.2).

40. SC.1 возобновила свою дискуссию в присутствии представителей Российской Федерации, Швейцарии и Турции. Российская Федерация отметила, что готова принять предлагаемую формулировку, отраженную в пункте 3 статьи 25 в документе ECE/TRANS/SC.1/2015/3, но не «альтернативный вариант». Кроме того, Российская Федерация сняла свою оговорку к пункту 10 приложения VI. Российская Федерация также предложила дополнительный текст к «Важному предупреждению» в части, касающейся применения разрешения и содержащейся в приложении I. Секретариату было поручено передать документ ECE/TRANS/SC.1/2015/3 в формате функции отслеживания изменений, предложенных Российской Федерацией, Турцией и Швейцарии.

41. Председатель призвал Российскую Федерацию, Турцию и Швейцарию к совместной деятельности (например, в рамках совещаний «помощников Председателя» либо с использованием других неофициальных методов) для доработки текста проекта соглашения до следующей сессии SC.1 и передачи доработанного текста в документе ECE/TRANS/SC.1/2015/3/Rev.1 с целью его принятия на следующей сессии.

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

42. На своей 112-й 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. Турция просила Европейскую комиссию проанализировать транзитные сборы, взимаемые с перевозчиков из Турции в Болгарии, Греции и Румынии, и вынести решение о том, в какой степени они соответствуют Таможенному союзу между Европейским союзом и Турцией.

43. Представитель Европейской комиссии отметил, что в контексте данного вопроса он не усматривает никаких несоответствий с точки зрения Таможенного союза. Представитель Австрии сослался на решение Европейского суда C629/16, которое может представлять интерес и предусматривает систему двусторонних квот, соответствующую договору о Таможенном союзе между Европейским союзом и Турцией.



44. SC.1 решила сохранить этот пункт в повестке дня следующей сессии, с тем чтобы Турция и Европейская комиссия могли передать обновленную информацию о любом другом исследовании по этому вопросу.

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

45. По просьбе SC.1, относящейся к текущей сессии, Польша представила документ ECE/TRANS/SC.1/2019/3, содержащий предложение о внесении поправок в пересмотренную Сводную резолюцию об облегчении международных автомобильных перевозок (CP.4) для включения в нее определения «двусторонних перевозок» в качестве нового подпункта 4.1.9.

46. SC.1 всесторонне обсудила это предложение и просила Латвию, Польшу, Российскую Федерацию и Турцию рассмотреть альтернативные определения, приведенные ниже, и согласовать определение, которое будет предложено в документе ECE/TRANS/SC.1/2019/3/Rev.1 к следующей сессии. Кроме того, членам SC.1 было предложено непосредственно связаться с представителями Польши для передачи других альтернативных вариантов.

47. Предложение Польши и Российской Федерации:

- 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».

48. Предложение Турции:

- 4.1.9 «Под "двусторонней перевозкой" подразумевается транспортная операция, осуществляемая транспортным средством, которое зарегистрировано в одной стране, а пункт назначения которого расположен на территории другой стороны или наоборот и которое не подпадает под определение перевозки между третьими странами, приведенное в пункте 4.1.7».

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

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

50. SC.1 решила возобновить обсуждение без ссылки на круг ведения WP.1, так как WP.1 еще предстоит выполнить эту задачу. Германия содействовала обсуждению неофициального документа № 4. SC.1 просила Германию представить к следующей сессии неофициальный документ с предлагаемыми ею изменениями после проведения вместе с секретариатом проверки соответствия предлагаемого текста надлежащим руководящим принципам Рабочей группы ЕЭК.

#### **X. Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптация к ним**

51. По предложению SC.1 к секретарю Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним ЕЭК ООН была обращена просьба представить обзор доклада этой Группы, анализирующей последствия изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптация к ним с точки зрения основных транспортных активов в

регионе ЕЭК (неофициальный документ № 6 WP.5/GE.3 и документ ECE/TRANS/WP.5/2019/3).

52. SC.1 высоко оценила доклад и презентацию и просила секретаря Группы экспертов представить обновленную информацию на следующей сессии.

53. SC.1 обсудила просьбу секретаря Группы экспертов о передаче шейп-файлов (т. е. таких прогнозов, как EPSG 3857, с по крайней мере одним полем, содержащим номер(а) дорог(и) категории E) дорог категории E в странах для составления обновленной карты дорог категории E. К членам SC.1 была обращена настоятельная просьба передать эту информацию в секретариат.

54. Представитель Германии предложил секретариату также получить шейп-файлы, касающиеся дорог категории E, из базы данных TEC-T. Секретариат передаст информацию по этому вопросу на следующей сессии.

## **XI. Сопоставительный анализ для транспортной инфраструктуры**

55. По предложению SC.1 секретарь Группы экспертов по вопросам сравнительного анализа расходов на строительство транспортной инфраструктуры (WP.5/GE.4) представил информацию о деятельности GE.4, которая занимается идентификацией моделей, методов, инструментов и оптимальной практикой оценки, расчета и анализа затрат, связанных с использованием транспортной инфраструктуры в контексте всех видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального). Секретарь Группы экспертов просил членов SC.1 заполнить вопросник, предназначенный для сбора данных с целью подготовки сравнительного анализа расходов на строительство транспортной инфраструктуры по всему региону ЕЭК, и передать его в секретариат к 16 декабря 2019 года. И наконец, секретариат сообщил SC.1 о проекте СРООН в области разработки показателей устойчивого сообщения на внутреннем транспорте.

56. SC.1 высоко оценила презентацию и просила секретаря Группы экспертов представить обновленную информацию по этой теме на следующей сессии.

57. SC.1 также высоко оценила неофициальный документ № 2, представленный Соединенными Штатами Америки, в котором содержится информация об индексе стоимости строительства национальных автомагистралей, опубликованном Управлением по исследованиям в области транспортной политики, и отметила, что эта информация доведена до сведения секретаря Группы экспертов.

## **XII. Прочие вопросы**

58. К секретарю Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) была обращена просьба представить информацию о деятельности ЕЭК ООН в области евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС). Членам SC.1 было настоятельно рекомендовано передать в секретариат свои соображения в письменном виде относительно путей улучшения функционирования ЕАТС.

59. Европейская комиссия сообщила SC.1, что 18 октября 2019 года Технический комитет 204 Международной организации по стандартизации (ИСО) одобрил направление работы по преобразованию стандартов ЕКС, соответствующих протоколу передачи данных беспроводной сети малого радиуса действия, используемому в интеллектуальных тахографах, в стандарты ИСО.

60. Других вопросов SC.1 не обсуждала.

### **XIII. Сроки проведения следующей сессии**

61. Рабочая группа была проинформирована о том, что проведение ее следующей сессии запланировано на 14–16 октября 2020 года. Секретариат указал, что официальные документы к следующей сессии надлежит направить в секретариат не позднее пятницы, 17 июля 2020 года.

### **XIV. Утверждение доклада**

62. Рабочая группа утвердила доклад о работе нынешней сессии.

## Приложение I

Таблица 1  
Перечень приоритетов на период до 2030 года

Тема/ соответствующие ЦУР	Долгосрочная деятельность	Приоритетные действия до 2030 года	Ориентировочный бюджет (РБ/ВБР); способы управления; партнерства
Платформа Организации Объединенных Наций для конвенций по внутреннему транспорту  СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЦУР: ЦУР 3, ЦУР 6, ЦУР 7, ЦУР 8, ЦУР 9, ЦУР 11, ЦУР 12, ЦУР 13	Обслуживание правовых документов	Обслуживание и административная поддержка правовых документов, особенно касающихся согласования правил в области транспортных средств, перевозки опасных грузов, упрощения процедур пересечения границ и безопасности дорожного движения, представляют собой важнейшую задачу КВТ. Это включает, в частности, регулярное и своевременное внесение изменений, а также консолидацию поправок к правовым документам и обсуждение вопросов их осуществления.	<b>РБ и в некоторых случаях ВБР</b>
	Содействие присоединению государств, не являющихся членами ЕЭК, к правовым документам Организации Объединенных Наций	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Поправки к КВ КВТ до 2020 года</li> </ul> <p><b>Замечания:</b> к SC.1 не применимо.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Поправки к правовым документам с географическими и процедурными барьерами к 2025 году</li> </ul> <p><b>Замечания:</b> SC.1 их рассматривает и обсуждает в контексте Соглашения ЕСТР. Члены SC.1 также проконсультируются с правительствами своих стран по вопросу об их актуальности в контексте Соглашения ЕСТР и вернутся к этому вопросу на ее 115-й сессии.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Обзор взаимосвязи существующих правовых документов и рекомендаций к 2022 году</li> </ul> <p><b>Замечания:</b> SC.1 решила, что речь идет о составной части ее текущей работы.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Определение дополнительных необходимых правовых документов</li> </ul> <p><b>Замечания:</b> SC.1 решила, что речь идет о составной части ее текущей работы.</p>	<b>РБ</b>

Тема/ соответствующие ЦУР	Долгосрочная деятельность	Приоритетные действия до 2030 года	Ориентировочный бюджет (РБ/ВБР); способы управления; партнерства
	Новые правовые документы в рамках повестки дня в области устойчивого развития	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Доработка трех новых правовых документов: ЕЖП, ОмниБУС и Конвенция о пассажирах железнодорожного транспорта – Изучение вопроса о возможных новых правовых документах в период после 2020 года</li> </ul> <p><b>Замечания:</b> SC.1 будет стремиться к доработке проекта соглашения ОмниБУС на ее 115-й сессии либо как можно скорее после нее.</p>	<b>РБ; при необходимости, возможно, ВБР</b>
	Новая или скорректированная/обновленная существующая программа наращивания потенциала, учебные пособия, руководства, стандарты и критерии компетентности, а также курсы профессиональной подготовки	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Комплексный план по наращиванию потенциала на период до 2020 года</li> <li>• Корректировка/обновление существующих учебных материалов с 2020 года</li> <li>• Новые учебные материалы, стандарты и критерии компетентности с 2022 года</li> <li>• Курсы профессиональной подготовки с 2019 года</li> </ul> <p><b>Замечания:</b> SC.1 приняла к сведению указанное выше и надлежащим образом будет поддерживать эту деятельность.</p>	<p><b>Средства РБ будут использоваться для включения стандартов подготовки и компетенций в правовые документы в случае необходимости</b></p> <p><b>ВБР будут привлекаться для создания учебных материалов и курсов в рамках партнерских отношений с учебными заведениями</b></p>
	Разработка показателей	<p>С 2019 года</p> <p><b>Замечания:</b> SC.1 приняла это к сведению и надлежащим образом будет поддерживать эту деятельность.</p>	<b>РБ подразделений помимо ЕЭК (например, СРООН) или ВБР</b>
<p>Платформа ООН по поддержке новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте</p> <p><b>СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЦУР:</b> ЦУР 3, ЦУР 6, ЦУР 7, ЦУР 8, ЦУР 9, ЦУР 11, ЦУР 12, ЦУР 13</p>	Региональные и глобальные платформы по проблематике цифровизации, автоматизированного вождения и интеллектуальных транспортных систем	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Дальнейшее расширение глобального участия в работе WP.1 и WP.29 и сотрудничества между этими органами</li> </ul> <p><b>Замечания:</b> к SC.1 не применимо.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Обновление ДЕТА и обеспечение ее хостинга в ЕЭК начиная с 2022 года</li> </ul> <p><b>Замечания:</b> к SC.1 не применимо.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Содействие присоединению к e-CMR и обеспечению ее функционирования в регионе ЕЭК и за его пределами начиная с 2019 года</li> </ul>	<p><b>РБ – для штатных сотрудников, конференционных помещений и обслуживания и ДЕТА</b></p> <p><b>ВБР – для удовлетворения иных потребностей</b></p>

Тема/ соответствующие ЦУР	Долгосрочная деятельность	Приоритетные действия до 2030 года	Ориентировочный бюджет (РБ/ВБР); способы управления; партнерства
		<p><b>Замечания:</b> SC.1 решила, что речь идет о составной части ее текущей работы.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Постепенное развитие системы e-TIR, ведущее к возможному полному внедрению системы e-TIR к 2023 году при условии вступления в силу нового приложения 11 к Конвенции МДП</li> </ul> <p><b>Замечания:</b> к SC.1 не применимо.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Выявление, стимулирование и содействие внедрению новых технологий в области железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного транспорта, дорожной мобильности, логистики и интермодальных перевозок в период до 2030 года</li> </ul> <p><b>Замечания:</b> SC.1 решила, что играет постоянную роль в деле выявления и содействия внедрению новых технологий в области автомобильного транспорта. На каждой сессии SC.1 ее членам настоятельно рекомендуется в добровольном порядке представлять информацию о цифровизации дорожных систем или инфраструктуры либо обмениваться ею.</p>	
	<p>Нормативно-правовая база для содействия разработке автоматизированных транспортных средств, а также низкоуглеродных и малогазоряющих транспортных средств</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Усиление поддержки автоматизированных транспортных средств с 2019 года, включая дальнейшее внесение поправок в существующие правовые документы и стандарты, а также возможную разработку нового(ых) соглашения(й), если это будет необходимо</li> </ul> <p><b>Замечания:</b> SC.1 решила, что речь идет о составной части ее текущей работы.</p>	<b>РБ</b>

Тема/ соответствующие ЦУР	Долгосрочная деятельность	Приоритетные действия до 2030 года	Ориентировочный бюджет (РБ/ВБР); способы управления; партнерства
Платформа ООН для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта  СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЦУР: ЦУР 3, ЦУР 6, ЦУР 7, ЦУР 8, ЦУР 9, ЦУР 11, ЦУР 12, ЦУР 13	Организация региональных, межрегиональных и глобальных тематических сегментов по устойчивому внутреннему транспорту в ходе сессий КВТ  Включение в повестку дня КВТ пунктов, касающихся трудностей, стоящих перед внутренним транспортом в различных регионах	Сегменты КВТ высокого уровня по различным темам устойчивого развития внутреннего транспорта с 2019 года  <b>Замечания:</b> к SC.1 не применимо.  Пункты повестки дня КВТ по проблемам в различных регионах начиная с 2020 года  <b>Замечания:</b> SC.1 решила, что речь идет о составной части ее текущей работы.	<b>РБ, в рамках сессии Комитета</b>
Платформа Организации Объединенных Наций по поддержке устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте  СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЦУР: ЦУР 3, ЦУР 6, ЦУР 7, ЦУР 8, ЦУР 9, ЦУР 11, ЦУР 12, ЦУР 13	Устойчивое комплексное региональное сообщение в интермодальной инфраструктуре и мобильность	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Поддержка комплексного интермодального сообщения и мобильности в период с 2020 года, включая ТЕА, ТЕЖ, интермодальные перевозки и логистику</li> </ul> <b>Замечания:</b> SC.1 решила, что поддержка ТЕА служит составной частью ее текущей работы.  Статистика транспорта: продолжение и совершенствование процессов сбора, проверки и распространения информации в целях получения точных статистических данных, позволяющих принимать обоснованные решения по транспорту. 2019–2030 годы  <b>Замечания:</b> SC.1 приняла это к сведению и будет надлежащим образом сотрудничать с Группой экспертов по вопросам сравнительного анализа расходов на строительство транспортной инфраструктуры (WP.5/GE.4).	<b>РБ и ВБР</b>
	Межрегиональное сообщение, в том числе через различные коридоры	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Содействие развитию межрегионального сообщения и коридоров на внутренне транспорте с 2019 года</li> </ul> <b>Замечания:</b> SC.1 решила, что речь идет о составной части ее текущей работы.	<b>РБ и ВБР</b>

Тема/ соответствующие ЦУР	Долгосрочная деятельность	Приоритетные действия до 2030 года	Ориентировочный бюджет (РБ/ВБР); способы управления; партнерства
	Стимулирование устойчивого развития транспорта и городской мобильности	<ul style="list-style-type: none"> <li>Новые инструменты и мероприятия с 2019 года, например ОПТОСОЗ; дальнейшая разработка локального модуля по загрязнителям для инструмента ForFITS; обзоры по проблематике экологичного транспорта и мобильности</li> </ul> <p><b>Замечания:</b> SC.1 приняла это к сведению и будет надлежащим образом поддерживать эту деятельность</p>	<b>ВБР</b>
	Развитие стойкой к воздействию климата транспортной инфраструктуры	<p>Изучение влияния изменения климата на транспортную инфраструктуру</p> <p><b>Замечания:</b> SC.1 приняла это к сведению и будет надлежащим образом сотрудничать с Группой экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним.</p>	

*Примечание:* Статистика транспорта, аналитическая работа и мероприятия по наращиванию потенциала будут поддерживать реализацию вышеуказанных приоритетов. Их реализацию будут также поддерживать сегменты КВТ высокого уровня.



## Приложение II

### Предлагаемое изменение структуры повестки дня SC.1 начиная со 115-й сессии

1. Утверждение повестки дня.
2. Документы Комитета по внутреннему транспорту:
  - a) Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР):
    - i) статус Соглашения;
    - ii) Группа экспертов по ЕСТР;
  - b) Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА):
    - i) статус Соглашения;
    - ii) поправки к Соглашению;
  - c) Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), Протокол и e-CMR:
    - i) статус Конвенции;
    - ii) Протокол к Конвенции;
    - iii) Дополнительный протокол к Конвенции, касающийся электронной накладной;
  - d) новый (новые) правовой (правовые) документ(ы):
    - i) предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами (ОмниБУС);
  - e) Сводная резолюция об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4):
    - i) связь между происхождением товаров и транспортными операциями.
3. Поддержка новых технологий и инноваций на внутреннем транспорте:
  - a) цифровая/интеллектуальная дорожная инфраструктура.
4. Региональный, межрегиональный и глобальный диалог по вопросам политики в области внутреннего транспорта:
  - a) количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов.
5. Содействие обеспечению устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте:
  - a) безопасная и устойчивая дорожная инфраструктура:
    - i) проверки и аудиты безопасности дорог;
    - ii) последствия изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптация к ним;
    - iii) сопоставительный анализ для транспортной инфраструктуры;
  - b) Проект трансъевропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА).

6. Облегчение международных автомобильных перевозок:
    - a) международная система страхования автотранспортных средств («Зеленая карта»).
  7. Пересмотр круга ведения и правил процедуры SC.1.
  8. Деятельность, представляющая интерес для SC.1:
    - a) национальные делегации;
    - b) международные организации;
    - c) деятельность органов ЕЭК и других организаций системы Организации Объединенных Наций.
  9. Прочие вопросы.
  10. Сроки проведения следующей сессии.
  11. Утверждение доклада.
-