



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по автомобильному транспорту****Сто восемнадцатая сессия**

Женева, 17–19 октября 2023 года

Пункт 7 с) i) предварительной повестки дня

**Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы:****Деятельность органов Европейской экономической комиссии****Организации Объединенных Наций и других организаций****системы Организации Объединенных Наций,****имеющая отношение к КВТ****Проводимый в 2023 году пересмотр мандатов рабочих групп****Записка секретариата**

18 мая 2023 года Председатель Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и директор Отдела устойчивого развития транспорта направили председателям рабочих групп КВТ письмо с предложением поддержать принятие ключевых решений КВТ, связанных с работой его вспомогательных рабочих групп, в частности с приведением круга ведения и правил процедур рабочих групп в соответствие с кругом ведения и правилами процедуры КВТ, а также проводимый в 2023 году пересмотр мандатов рабочих групп КВТ.

Данное письмо и приложение I, содержащее подробный обзор рекомендаций по проведению пересмотра мандатов, содержатся в неофициальном документе, размещенном на веб-сайте SC.1.

Настоящий документ включает приложение II, представляющее собой шаблон для представления рекомендуемой информации.

В помощь Председателю и SC.1 секретариат представил предложения, касающиеся приложения II. SC.1 предлагается рассмотреть и одобрить эти предложения или, в качестве альтернативы, представить соответствующий текст.



## Приложение II

### Рекомендуемая информация для пересмотра мандатов рабочих групп КВТ

Настоящий документ подготовлен во исполнение решения 8 Комитета по внутреннему транспорту, принятого на его восемьдесят пятой сессии (документ ECE/TRANS/328, пункт 18). Он охватывает 5-летний период 2018–2023 годов<sup>1</sup>.

[Заполняется председателями рабочих групп КВТ от имени возглавляемых ими органов.]

#### I. Мандаты вспомогательных органов и система управления

- A. Генеральная Ассамблея/ЭКОСОС
- B. ЕЭК ООН
- C. КВТ
- D. Для справки: Согласование с пересмотренными кругом ведения и правилами процедуры КВТ
  - Ранее и в настоящее время, в т. ч. переименование рабочих групп, изменение географического охвата и структуры членства
  - Запланировано
  - Выявленные потребности и пробелы (изложить и представить документацию)

#### II. Цель Рабочей группы

В соответствии с кругом ведения Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1), который был ранее пересмотрен и принят на сто шестой сессии в 2011 году (ECE/TRANS/SC.1/396/Add.1), Рабочая группа реализует следующие цели:

a) содействует облегчению и развитию международных автомобильных перевозок (грузов и пассажиров) путем согласования и упрощения предписаний и правил в этой области, а также административных процедур и документации, под действие которых подпадают такие перевозки;

b) применительно к инфраструктуре определяет скоординированный план строительства и модернизации автомобильных дорог, имеющих международное значение (международная сеть дорог категории «Е»), в регионе ЕЭК на основе согласованной и легко идентифицируемой нумерации в соответствии с предварительно установленными минимальными техническими нормами. Содействует расширению этой сети, совершенствует ее характеристики с учетом технических достижений и транспортных потоков и повышает уровень ее безопасности, а также усиливает аспекты охраны окружающей среды. Способствует также строительству, текущему обслуживанию и эксплуатации комплексной международной автодорожной инфраструктуры в рамках Проекта трансъвропейской автомагистрали Север — Юг (TEA);

c) разрабатывает, следит за осуществлением и обновляет соответствующие юридические документы, с тем чтобы они отвечали вышеупомянутым целям с учетом также требований безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды;

<sup>1</sup> Если та или иная рабочая группа сочтет это целесообразным, она может представить информацию за период **2013–2023 годов**, т. е. с момента проведения предыдущего полного пересмотра мандата рабочих групп.

d) способствует присоединению новых стран к конвенциям и соглашениям, перечисленным в приложении;

e) разрабатывает, распространяет и обновляет Сводную резолюцию об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4), обеспечивая ее использование в качестве справочного документа для распространения оптимальной практики в области автомобильного транспорта. Разрабатывает также рекомендации по конкретным темам. Способствует в этой связи развитию системы международной карты автомобильного страхования («Зеленой карты»);

f) содействует согласованию фискальных и прочих мер во избежание любой дискриминационной практики в области международных автомобильных перевозок;

g) содействует обмену данными между странами, а также распространению информации, в частности по вопросу об облегчении пересечения границ и о юридических положениях, которые принимаются странами в области автомобильных перевозок или которые имеют отношение к таким перевозкам;

h) тесно сотрудничает с другими вспомогательными органами КВТ по вопросам, представляющим общий интерес и относящимся к сфере автомобильных перевозок, в частности с Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), Рабочей группой по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) и Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6);

i) содействует участию в работе SC.1 и стимулирует сотрудничество и совместную деятельность со странами, другими отделами ЕЭК, в частности по вопросам торговли, Европейской комиссией, международными правительственными организациями, в частности с Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ), международными неправительственными организациями, имеющими отношение к автомобильному транспорту, а также с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций по вопросам, представляющим общий интерес. По мере необходимости организует семинары по соответствующим темам;

j) подготавливает на скоординированной и последовательной основе программу работы по осуществлению юридических документов, перечисленных в приложении, а также Сводной резолюции;

k) создает такие условия работы, которые облегчают выполнение Договаривающимися сторонами их обязательств, закрепленных в соответствующих правовых документах;

l) обеспечивает регулярность проведения сессий и прозрачность работы SC.1.

В перечень правовых документов, относящихся к компетенции SC.1 и приведенных в приложении к ее КВ и ПП, входят нижеследующие документы:

Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года.

Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года.

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года.

Протокол от 5 июля 1978 года к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).

Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 1 марта 1973 года.

Протокол от 5 июля 1978 года к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП).

Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки грузов, от 14 декабря 1956 года.

Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки пассажиров, от 14 декабря 1956 года.

Конвенция о налоговом обложении частных дорожных перевозочных средств, используемых в международном движении, от 18 мая 1956 года.

Общее соглашение об экономической регламентации международного дорожного транспорта от 17 марта 1954 года.

Следует отметить, что Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающегося электронной накладной (eCMR), пока еще не включен в приложение. Возможно, это связано с тем, что на момент принятия в 2011 году нынешнего варианта КВ и ПП SC.1 протокол eCMR еще не вступил в силу.

### III. Области деятельности Рабочей группы [по существу]

#### A. Облегчение перевозок [выберите один из следующих вариантов]

- Единственная область работы
- Основная область работы
- Неосновная область работы
- Не применимо

#### B. Безопасность (включая безопасность дорожного движения) [выберите один из следующих вариантов]

- Единственная область работы
- Основная область работы
- Неосновная Значимая область работы
- Не применимо

#### C. Экологические/климатические показатели [выберите один из следующих вариантов]

- Единственная область работы
- Основная область работы
- Неосновная Новая область работы
- Не применимо

#### D. Прочее (дорожная инфраструктура и перевод бумажных накладных в цифровой формат) [выберите один из следующих вариантов]

- Единственная область работы
- Основная область работы
- Неосновная Значимая/новая область работы
- Не применимо

### IV. Области деятельности, охватываемые рабочей группой — эффективность и практическая польза

#### A. Внутренний параллелизм/дублирование (другие органы ЕЭК ООН, выполняющие аналогичные/идентичные задачи) [при необходимости представьте больше информации, если дублирующихся областей более одной]

- Область работы 1: Безопасность дорожного движения
- Полное дублирование (покажите)

- Частичное дублирование (поясните): в отношении дорожных знаков, сигналов и разметки потенциально возможно дублирование между следующими правовыми документами (относящимися к ведению WP.1) и соглашением СМА в части, касающейся дорожных знаков, сигналов и разметки, в той мере, в какой дороги категории E, предусмотренные соглашением СМА, охватываются также Протоколом о дорожных знаках и сигналах 1949 года, Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года, Европейским соглашением 1971 года, дополняющим Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, и Протоколом 1973 года о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

В таком случае SC.1 не считает эти области конфликтующими, поскольку области работы SC.1 и WP.1 дополняют друг друга и эти группы, будучи родственными рабочими группами под эгидой КВТ, и ранее проводили между собой консультации и ведут их в настоящее время. Рекомендации в отношении дорожных знаков, сигналов и разметки, содержащиеся в соглашении СМА, соответствуют духу соответствующих положений правовых документов, относящихся к ведению WP.1.

○ ~~Отсутствие дублирования~~

● ~~Область работы 2 (...)~~

**В. Внешний параллелизм/дублирование (другие органы, не входящие в ЕЭК ООН, которые выполняют аналогичные/идентичные задачи)** [при необходимости представьте больше информации, если дублирующихся областей более одной]

● ~~Область работы 1:~~

○ ~~Полное дублирование (поясните)~~

○ ~~Частичное дублирование (поясните)~~

○ ~~Отсутствие дублирования~~

● ~~Область работы 2 (...)~~

**С. Внутренний синергизм (с другими органами ЕЭК ООН, которые выполняют дополняющие задачи)** [при необходимости представьте больше информации, если областей синергизма более одной]

● Область работы 1: Безопасность дорожного движения

- Наблюдается синергизм между работой SC.1, с одной стороны, и WP.1 и WP.29, с другой стороны. На ежегодных сессиях SC.1 секретарям WP.1 и WP.29 регулярно предлагается сообщать обновленную информацию по темам, представляющим взаимный интерес.

● Область работы 2: Электронные накладные (eCMR)

- WP.30 отвечает за работу по упрощению процедур пересечения границ, и между WP.30 и SC.1 существует синергизм в контексте использования таможенными органами бумажных и электронных накладных.
- В феврале 2018 года СЕФАКТ ООН объявил о внедрении стандартов данных, рекомендованных для желающих использовать электронные накладные<sup>2</sup>. На третьей сессии в ноябре 2022 года SC.1 Группа экспертов по введению в действие eCMR (GE.22) поручила секретариату связаться с секретариатом СЕФАКТ ООН в целях обсуждения и при необходимости пересмотра стандартов СЕФАКТ ООН, касающихся eCMR, с тем чтобы обеспечить соответствие этих стандартов результатам обсуждений и работы GE.22.

<sup>2</sup> <https://unece.org/trade/uncefact/brs>.

- Область работы 3: Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптация к ним
  - Учитывая актуальность данной темы для SC.1, секретарю WP.5/GE.3 было предложено ежегодно представлять обновленную информацию о работе группы начиная со сто пятнадцатой сессии SC.1.
- Область работы 4: Электрификация транспортных средств малой грузоподъемности (ТСМГ) и большегрузных транспортных средств (БТС)
  - Для SC.1 это новое направление работы; эта тема — будучи увязанной с предложением КВТ, обращенным к SC.1, наладить сотрудничество с WP.24 для поиска решений, отвечающих задачам грузовых перевозок, а также облегчающих доставку на этапе «до двери», — будет впервые рассмотрена на сто восемнадцатой сессии SC.1 в октябре 2023 года.

**D. Внешний синергизм (с другими органами, не входящими в ЕЭК ООН, которые выполняют дополняющие задачи)** [при необходимости представьте больше информации, если областей синергизма более одной]

- Область работы 1: Трансграничное автострахование
  - Совет страховых бюро (ССБ) является административным органом международной системы страхования автотранспортных средств (часто именуемой системой «Зеленая карта») под эгидой SC.1. Действие системы «Зеленая карта» распространяется на страны, расположенные к западу от Уральских гор и Каспийского моря, и страны, граничащие со Средиземным морем. ССБ обеспечивает возможности для осуществления соглашений, заключенных между бюро, и для обсуждения вопросов, представляющих взаимный интерес для участвующих бюро. На ежегодных сессиях SC.1 председатель или управляющий директор ССБ представляют доклад, дополненный презентацией, с тем чтобы информировать SC.1 о деятельности ССБ. Периодически на рассмотрение SC.1 выносятся запросы на изменение формата «зеленой карты» для принятия решения. Последний такой запрос был рассмотрен в 2022 году (документ ECE/TRANS/SC.1/418, пункт 57).
  - В ходе сто семнадцатой сессии SC.1 в октябре 2022 года ЕЭК, ЭКА, ЭКЛАК, ЭСКАТО и ЭКЗСА совместно организовали рабочее совещание, посвященное вопросам трансграничного страхования автотранспортных средств. В его работе принимали участие ССБ и представители организаций, ответственных за регулирование выдачи других сертификатов страхования — «синей карты», «оранжевой карты», «коричневой карты» и «желтой карты». Следующее рабочее совещание по этой тематике было предложено провести в 2023 году.
- Область работы 2: Пассажиры автобусные перевозки
  - В октябре 2020 года Европейский союз ратифицировал Протокол к Соглашению Интербус, касающийся регулярных сообщений и специальных регулярных сообщений, однако Протокол еще не вступил в силу, поскольку для этого требуется, чтобы помимо Европейского союза он был ратифицирован еще как минимум двумя договаривающимися сторонами.
  - Европейская комиссия принимает участие в ежегодных сессиях SC.1, и ей (ЕК) предлагается регулярно представлять обновленную информацию о состоянии соответствующих нормативных документов, а также участвовать в обсуждениях в рамках SC.1, касающихся предложения по проекту глобального многостороннего соглашения о международных регулярных перевозках пассажиров международными и городскими автобусами («ОмниБус»). На своей сто пятнадцатой сессии в октябре 2020 года SC.1 приняла решение приостановить дальнейшее обсуждение этого вопроса до тех пор, пока транспортный сектор не получит возможность для восстановления после пандемии COVID-19.

- Область работы 3: Дорожная инфраструктура

Начиная со сто тринадцатой сессии SC.1 в октябре 2019 года ежегодные сессии SC.1 предоставляют возможность государствам-членам, неправительственным организациям (в частности, ФИА, ПМАДК и МДФ) и частным компаниям, взаимодействующим с SC.1 по вопросам качества дорожной инфраструктуры, принимать участие и обмениваться передовым опытом по данной теме в духе постоянного обучения, повышения информированности и потенциального сотрудничества.

## V. Методы работы

[укажите, например, количество совещаний и официальных документов, другие виды совещаний, количество вспомогательных рабочих групп, мониторинг работы неофициальных групп или групп экспертов, методы коммуникации и т. д.]

В период с 2018 по 2023 год SC.1 провела шесть ежегодных сессий и одну специальную сессию (апрель 2018 года). Доклады о работе совещаний содержатся в документах ECE/TRANS/SC.1/S/398 и ECE/TRANS/SC.1/410, 412, 414, 416, 418 и 420. Все документы и презентации, относящиеся к этим сессиям, можно найти в интернете по адресу: <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/road%20transport>. На сто семнадцатой сессии SC.1 переизбрала своего Председателя (г-на Р. Симоненко (Украина)) и заместителей Председателя (г-жу А. Новикову (Латвия) и г-на К. Левчак (Польша)) на период с октября 2023 года по сентябрь 2025 года.

Две группы экспертов отчитываются перед SC.1, как своим головным органом, в ходе ежегодных сессий и представляют обновленную информацию о прогрессе, достигнутом группами в период между сессиями SC.1. Это Группа экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (GE.21), и Группа экспертов по введению в действие eCMR (GE.22).

GE.21 была учреждена в 2011 году и первоначально имела двухлетний мандат для решения ключевых вопросов, связанных с ЕСТР, хотя с тех пор ее мандат продлевался, причем обычно на два года при каждом продлении. В феврале 2023 года Комитет по внутреннему транспорту продлил мандат GE.21 до 30 июня 2025 года (документ ECE/TRANS/328, пункт 31). С кругом ведения GE.21 можно ознакомиться в интернете по адресу: [https://unece.org/DAM/trans/main/sc1/tor/tor\\_AETR\\_ECE-EX-2011-L.16e.pdf](https://unece.org/DAM/trans/main/sc1/tor/tor_AETR_ECE-EX-2011-L.16e.pdf). Как правило, GE.21 проводит три однодневных сессии в год. Председатель GE.21 является также председателем SC.1.

GE.22 была учреждена в 2022 году, также первоначально с двухлетним мандатом для проведения обсуждения и по возможности согласования требований статьи 5 Дополнительного протокола к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, включая цель/область применения, высокоуровневую архитектуру и концептуальные спецификации будущей среды, которая будет поддерживать формирование электронных накладных и обмен ими в соответствии с положениями Конвенции и Дополнительного протокола к ней., которая будет поддерживать заключение и обмен электронными накладными в соответствии с положениями КДПГ и Дополнительного протокола к ней (документ ECE/TRANS/2022/6, приложение IV). В период с июля 2022 года по июль 2023 года GE.22 провела шесть сессий длительностью по три дня каждая. Председателем GE.22 является г-жа А. Новикова (Латвия), которая также является заместителем Председателя SC.1.

На шестой и заключительной сессии GE.22 в июле 2023 года в соответствии со своим первоначальным мандатом Группа экспертов признала, что некоторые аспекты анализа, содержащегося в ее документах, требуют дополнительной проработки, с тем чтобы Группа могла дать конкретные рекомендации SC.1 и завершить работу над концептуальными и функциональными спецификациями. Поэтому Группа экспертов, за исключением Ирана (Исламской Республики), который сделал соответствующую

оговорку, просила продлить ее мандат согласно своему нынешнему кругу ведения и плану работы для завершения выполнения своих задач и представления SC.1 доклада на ее сто девятнадцатой сессии в октябре 2024 года.

Все документы и презентации, относящиеся к сессиям GE.21 и GE.22, можно найти в интернете по адресу: <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/road%20transport>.

## VI. Основные партнеры [укажите]

- A. **Правительственный сектор:** государства — члены ЕЭК и другие государства — члены ООН в зависимости от их заинтересованности в правовых документах, относящихся к ведению SC.1. К ним относятся страны ЕВРОМЕД (расположенные на севере Африки) и государства — члены ОЭС (расположенные на Ближнем Востоке и в Юго-Западной Азии).
- B. **Международные/межправительственные организации:** ЭСКАТО, ЭКА, ЭСКЗА, ЭКЛАК и Европейская комиссия.
- C. **Неправительственный сектор:** Совет страховых бюро (административный орган системы «Зеленая карта»)
- D. **Академические круги:** не отмечено
- E. **Другие партнеры (ключевые заинтересованные стороны частного сектора):** МСАТ и входящие в него объединения, Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Словенская логистическая ассоциация.

## VII. Достигнутые результаты (укажите основные результаты за период с 2017 года)

- Нормативно-правовая работа и договаривающиеся стороны (*например, поправки к правовым документам, число договаривающихся сторон и т. д.*)

Из одиннадцати правовых документов, относящихся к ведению SC.1, пять обсуждаются на ее ежегодных сессиях, а четыре в настоящее время являются предметом рабочих инициатив, отраженных в повестке дня совещаний SC.1 и в программах работы GE.21 и GE.22. К числу упомянутых правовых документов относятся СМА, ЕСТР, КДПГ и eSMR.

В период с 2018 по 2023 год в ЕСТР были внесены две поправки, которые вступили в силу в январе 2020 года и в апреле 2022 года. Обе поправки касались статьи 14 (заключительные положения). В 2021 году к ЕСТР присоединился Кыргызстан. На момент составления настоящего документа ЕСТР насчитывало 52 договаривающихся стороны.

В течение этого периода не было внесено ни одной поправки в СМА; произошло одно присоединение (в 2020 году присоединился Туркменистан). На момент составления настоящего документа СМА насчитывало 38 договаривающихся стороны.

За этот период не было внесено ни одной поправки в КДПГ и два протокола к нему; к КДПГ присоединились три (3) государства (в 2019 году — Пакистан; в 2020 году — Оман и Афганистан); к Протоколу к КДПГ присоединились/ратифицировали его четыре (4) государства (в 2019 году — Пакистан; в 2020 году — Босния и Герцеговина, Сербия и Украина); к eSMR присоединились/ратифицировали его девятнадцать (19) (в 2018 году — Республика Молдова, Российская Федерация и Турция; в 2019 году — Беларусь, Польша, Португалия, Румыния, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Таджикистан, Финляндия; в 2020 году — Норвегия, Оман, Узбекистан и Швеция; в 2022 году — Азербайджан, Германия, Кыргызстан и Туркменистан). На момент составления настоящего документа КДПГ насчитывала 58 договаривающихся сторон; Протокол к КДПГ — 48 договаривающихся сторон; eSMR — 33 договаривающиеся стороны.



- Рекомендации по вопросам политики

В период с 2018 по 2023 год наиболее значительный вклад SC.1 в поддержку повестки дня КВТ на период до 2030 года заключался в проведении информационно-просветительской работы по КДПГ и eCMR, поощрении стран к присоединению к этим правовым документам, а также в оказании помощи договаривающимся сторонам в их усилиях по введению в действие eCMR и содействию ускорению этого процесса. Эта работа охватывает нижеследующие инициативы.

В апреле 2018 года SC.1 провела специальную сессию, посвященную дальнейшему внедрению eCMR. В работе сессии приняли участие договаривающиеся стороны протокола eCMR; страны, которые на тот момент еще не стали договаривающимися сторонами; а также СЕФАКТ ООН, ЮНСИТРАЛ, МСАТ и другие стороны. По итогам к секретариату была обращена просьба подготовить руководство по правовым аспектам eCMR. Руководство было подготовлено, а затем представлено правительством Нидерландов в качестве официального документа (ECE/TRANS/SC.1/2018/1/Rev.1) на сто четырнадцатой сессии SC.1 в октябре 2019 года и на ней же было официально утверждено. Руководство посвящено основным статьям eCMR и не охватывает технические аспекты. С ним можно ознакомиться на веб-сайте SC.1<sup>3</sup>.

В феврале 2019 года на своей восьмьдесят первой сессии КВТ выразил поддержку SC.1 как основной платформе для многостороннего диалога и обмена информацией о передовой/формирующейся практике между договаривающимися сторонами, применяющими eCMR, и настоятельно призвал SC.1 активизировать информационно-пропагандистскую работу в отношении преимуществ, связанных со статусом договаривающейся стороны КДПГ и протоколов к ней, с особым упором на eCMR. Кроме того, КВТ просил SC.1 при поддержке секретариата подготовить документ с подробным описанием исследований и других мер, необходимых и/или рекомендованных для внедрения eCMR (документ ECE/TRANS/288, пункт 70).

В этой связи SC.1 создала неофициальную группу экспертов в составе Словении (Председатель), Германии, Латвии, МСАТ и Союза торгово-промышленных палат и товарных бирж Турции, которая в период с мая 2020 года по июль 2021 года провела работу по подготовке и представлению на сто семнадцатой сессии SC.1 в октябре 2021 года документа (ECE/TRANS/SC.1/2021/1), охватывающий справочную информацию и введение, выгоды и затраты, связанные с внедрением, экспериментальные проекты eCMR, извлеченные уроки и выводы. После одобрения SC.1 документ был представлен на восьмьдесят четвертой сессии КВТ в феврале 2022 года и получил положительную оценку.

Кроме того, на своей сто семнадцатой сессии SC.1 решила учредить официальную группу экспертов по введению в действие процедуры eCMR на двухгодичный период (2022 и 2023 годов) для обсуждения и по возможности согласования требований, предусмотренных в статье 5 Дополнительного протокола к КДПГ, включая цель/область применения, высокоуровневую архитектуру и концептуальные спецификации будущей среды, которая будет поддерживать формирование электронных накладных и обмен ими в соответствии с положениями КДПГ и протокола eCMR.

После утверждения КВТ в феврале 2022 года и вскоре после этого Исполкомом была учреждена — под председательством Латвии — Группа экспертов по введению в действие eCMR (GE.22), которая служит для заинтересованных договаривающихся сторон платформой, облегчающей сбор и обсуждение информации и получение поддержки со стороны секретариата в решении задачи введения в действие eCMR.

В период с июля 2022 года по июль 2023 года GE.22 провела шесть сессий, в ходе которых в соответствии со своим мандатом проделала большую работу, подготовив доклад для сто семнадцатой сессии SC.1 в октябре 2023 года, содержащий предлагаемые концептуальные и функциональные спецификации

<sup>3</sup> [https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc1/eCMR\\_Brochure\\_EN.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc1/eCMR_Brochure_EN.pdf).

будущей системы eCMR; операционные процедуры, предусмотренные Дополнительным протоколом, касающимся eCMR: цифровая среда; анализ примеров использования; а также анализ использования накладных КДПГ таможенными органами.

Некоторые аспекты анализа, содержащегося в докладе Группы экспертов, требуют дополнительной проработки, с тем чтобы GE.22 могла дать конкретные рекомендации SC.1 и завершить работу над концептуальными и функциональными спецификациями. Поэтому GE.22, за исключением Ирана (Исламской Республики), который сделал соответствующую оговорку, просила продлить ее мандат согласно своему нынешнему кругу ведения и плану работы для завершения выполнения своих задач и представления SC.1 доклада на ее сто девятнадцатой сессии в октябре 2024 года.

Помимо ощутимого вклада SC.1 в процесс внедрения eCMR за последние шесть лет, Рабочая группа на своей сто четырнадцатой сессии в октябре 2019 года приняла ключевое решение рассмотреть тему безопасной и устойчивой дорожной инфраструктуры в качестве одного из пунктов своей повестки дня на будущих сессиях (документ ECE/TRANS/SC.1/412, пункт 25). С тех пор SC.1 начала обсуждать эту тему, уделяя особое внимание аудиту и техническим инспекциям безопасности дорог. SC.1 рассматривает также возможность сотрудничества с проектом Трансъевропейской автомагистрали (TEA) Север — Юг в части практики управления безопасностью дорожной инфраструктуры в странах — участницах TEA.

- Укрепление потенциала и техническая помощь (например, рабочие совещания, вебинары, другие мероприятия)

В период с 2018 по 2023 год SC.1 организовала ряд рабочих совещания по вопросам укрепления потенциала и технической помощи, в том числе нижеследующие.

В апреле 2018 года состоялась специальная сессия SC.1, в рамках которой состоялись совещание, посвященное дальнейшему внедрению eCMR (подробнее см. вышестоящий раздел), и рабочее совещание по «умной»/цифровой автодорожной инфраструктуре (ECE/TRANS/SC.1/S/398). В ходе этого рабочего совещания с докладами, посвященными новым цифровым/интеллектуальным технологиям для планирования новых/модернизации существующих объектов дорожной инфраструктуры, выступили представители ФИА, компании «Юлиус Бэр», города Гент (Бельгия), Министерства инфраструктуры и водного хозяйства (Нидерланды), ассоциации автодорог «Элластрон» (Греция), а также различных учреждений ООН, включая ЕЭК (Отдел по лесам, землепользованию и жилищному хозяйству) и МСЭ. С кратким содержанием докладов можно ознакомиться в интернете по адресу: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2018/sc1/ECE-TRANS-SC1-INF-2018-7e.pdf>.

Начиная со сто тринадцатой сессии SC.1 в октябре 2019 года ежегодные сессии SC.1 предоставляют возможность государствам-членам, неправительственным организациям (в частности ФИА, ПМАДК и МДФ) и частным компаниям, взаимодействующим с SC.1 по вопросам качества дорожной инфраструктуры, принимать участие и обмениваться передовым опытом по данной теме в духе постоянного обучения, повышения информированности и потенциального сотрудничества.

В ходе сто семнадцатой сессии SC.1 в октябре 2022 года ЕЭК, ЭКА, ЭКЛАК, ЭСКАТО и ЭКСЗА совместно организовали рабочее совещание, посвященное вопросам трансграничного страхования автотранспортных средств. В его работе принимали участие ССБ и представители организаций, ответственных за регулирование выдачи других сертификатов страхования — «синей карты», «оранжевой карты», «коричневой карты» и «желтой карты». Следующее рабочее совещание по этой тематике было предложено провести в 2023 году. На момент составления настоящего документа провести это рабочее совещание было запланировано 31 октября 2023 года.

- Аналитическая работа
  - Руководящая записка по правовым аспектам eCMR (ECE/TRANS/SC.1/2018/1/Rev.1).
  - Документ об осуществлении Дополнительного протокола к КДПГ, касающегося электронной накладной (ECE/TRANS/SC.1/2021/1).
  - Доклад GE.22, содержащий предлагаемые концептуальные и функциональные спецификации будущей системы eCMR; операционные процедуры, предусмотренные Дополнительным протоколом, касающимся eCMR: цифровая среда; анализ примеров использования; анализ использования накладных КДПГ таможенными органами (ECE/TRANS/SC.1/2022/2–5).

## **VIII. Результаты и изменения, ожидаемые в ближайшем будущем**

- A. Возможности для оптимизации и синергетической увязки деятельности по каждому из ожидаемых результатов
  - Продолжение сотрудничества с WP.1, WP.5, WP.24, WP.29 и WP.30 по темам, представляющим взаимный интерес, путем приглашения к участию в соответствующих заседаниях рабочих групп, специализированных рабочих совещаниях и других совместных инициативах по соответствующим темам.
  - Продолжение сотрудничества с внешними заинтересованными сторонами, такими как Европейская комиссия, ССБ, ФИАТА, МТФ, МДФ и МСАТ, по вопросам, представляющим взаимный интерес.
  - Продолжение сотрудничества с ЭКА, ЭКЛАК, ЭСКАТО, ЭСКЗА, ССБ и другими организациями, отвечающими за функционирование страховых карт, охватывающих аспекты трансграничного автострахования, в том числе путем организации совместных рабочих совещаний и проведения другой аналитической работы.
- B. Способы повышения эффективности и улучшения методов работы
  - Личное присутствие соответствующих должностных лиц из государств — членов ЕЭК (желательно) на сессиях SC.1 по ряду вопросов повестки дня, либо координирование работы присутствующего сотрудника со столичными коллегами в виде кратких совещаний по соответствующим пунктам повестки дня. Данное предложение обусловлено необходимостью обеспечить участие компетентных сотрудников/экспертов в сессиях SC.1 по все более широкому кругу тем, относящихся к ведению SC.1. Как правило, в работе всей сессии SC.1 принимает участие один сотрудник, обладающий компетенцией применительно к конкретной области/теме. Этот сотрудник обладает экспертными знаниями по одной теме, однако он, как правило, не способен внести существенный вклад в работу по другим темам.
  - Кроме того, поскольку может возникнуть проблема кворума, рекомендуется, чтобы сотрудники постоянных представительств координировало свою работу со столицами и присутствовали на заседаниях лично, если на них не присутствуют их коллеги из столицы.
  - В целом было бы весьма полезным более активное участие сотрудников SC.1 в сессиях рабочей группы, а также представление добровольных письменных материалов более широким кругом участников по темам, представляющим интерес и актуальным для рабочей группы.

- C. Ожидаемые результаты и соответствующие виды деятельности, которые, возможно, необходимо будет переориентировать/перенацелить, с тем чтобы они лучше отражали приоритетные потребности государств-членов и договаривающихся сторон
- На сто четырнадцатой сессии в октябре 2019 года SC.1 приняла решение изменить структуру своей повестки дня начиная со сто пятнадцатой сессии, с тем чтобы лучше обеспечить соответствие своей повестки дня стратегии КВТ. Это позволило SC.1 рассматривать свою работу и деятельность в более стратегическом ключе.
  - Возможно, настало время рассмотреть вопрос о расширении сферы деятельности SC.1, так чтобы она была шире, чем в период до 2018 года, когда она в основном охватывала ЕСТР, в контексте ожиданий, которые государства — члены ЕЭК и КВТ могут возлагать на SC.1, а также при необходимости провести дальнейшую переориентацию программы работы SC.1 с тем, чтобы рабочая группа продолжала соответствовать этим ожиданиям.
- D. Возможности для оптимизации структуры программы работы
- См. ответ на вопрос C выше.
- E. Возможные области для активизации или свертывания деятельности
- На сто семнадцатой сессии SC.1 решила исключить пункт «Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки» из своей повестки дня, поскольку ни на сто семнадцатой, ни на сто шестнадцатой сессиях эта тема не обсуждалась. Обсуждения по этой теме проводились в течение нескольких лет по просьбе Турции, а также были получены отзывы от других участников SC.1, в том числе от Австрии и Европейской комиссии.
  - Что касается предложения по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами (ОмниБус), то дальнейшее обсуждение этой темы было приостановлено после сто пятнадцатой сессии SC.1, когда секретариат проинформировал о том, что Швейцария и Турция в ноябре 2020 года сообщили, что не намерены впредь участвовать в обсуждении предлагаемого соглашения. Ранее основными сторонниками этого предложения выступали Российская Федерация, Швейцария и Турция. В этой связи SC.1 решила сохранить этот пункт в своей повестке дня, приостановив, однако, дискуссии до тех пор, пока транспортный сектор не получит возможность для восстановления после пандемии COVID-19 (т. е. до 2023 или 2024 года).

- 
- F. Пути совершенствования информационных связей и работы с общественностью
- Делегаты, не имеющие возможности лично присутствовать на совещаниях, заинтересованы в том, чтобы иметь возможность принимать участие в совещаниях SC.1 и GE.22 в виртуальном режиме, однако на момент составления настоящего документа ресурсы для этого отсутствовали.

- 
- G. Любые другие замечания
- Исторически сложилось так, что деятельность SC.1 преимущественно касалась вопросов, связанных с предоставлением услуг по перевозке автомобильным транспортом (в частности ЕСТР), однако все чаще появляются возможности для того, чтобы SC.1 вносила больший вклад в обеспечение безопасности дорожного движения и адаптацию к изменению климата посредством работы в области создания безопасной и устойчивой дорожной инфраструктуры.