|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/SC.1/410 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  7 November 2018  Russian  Original: English |

**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

*Пункты Стр.*

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 трансъевропейской 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

B. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной   
 перевозки грузов (КДПГ) 23 6

C. Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной   
 накладной 24–35 6

VIII. Облегчение международных автомобильных перевозок   
 (пункт 7 повестки дня) 36–46 7

A. Международная система страхования автотранспортных средств   
 («Зеленая карта») 36–37 7

B. Предложение по глобальному многостороннему соглашению   
 о международных регулярных перевозках пассажиров   
 междугородными и городскими автобусами (ОмниБУС) 38–41 7

C. 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 b) 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 эдвайзэрз». Представитель Румынии поделился информацией об интеллектуальной системе раннего выявления рисков в сфере автомобильных перевозок, которая была недавно внедрена. Представитель компании «Нью транспорт эдвайзэрз» 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 эдвайзэрз» 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.

B. 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).

B. 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).

C. 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 е-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 Договаривающими 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 (СР.4) на следующей сессии.

B. Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными 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.