



**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Рабочая группа по автомобильному транспорту**

Сто шестнадцатая сессия

Женева, 13–15 октября 2021 года

**Доклад Рабочей группы по автомобильному транспорту  
о работе ее сто шестнадцатой сессии**

**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–3	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	4	3
III. Документы по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня) .....	5–28	3
A. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) .....	5–10	3
1. Статус Соглашения .....	5	3
2. Группа экспертов по ЕСТР .....	6–10	3
B. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)....	11–14	4
1. Статус Соглашения .....	11	4
2. Поправки к Соглашению .....	12–14	4
C. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) .....	15–21	4
1. Статус Конвенции .....	15	4
2. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) .....	16	5
3. Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (e-CMR) .....	17–21	5
D. Новый(е) правовой(ые) документ(ы) .....	22–25	6
Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами (ОмниБУС) .....	22–25	6



E.	Сводная резолюция об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4).....	26–28	7
	Связь между происхождением товаров и транспортными операциями.....	26–28	7
IV.	Поддержка новых технологий и инноваций на внутреннем транспорте (пункт 3 повестки дня).....	29–30	7
	Цифровая/«умная» дорожная инфраструктура .....	29–30	7
V.	Региональный, межрегиональный и глобальный диалог по вопросам политики в области внутреннего транспорта (пункт 4 повестки дня).....	31–33	7
	Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов.....	31–33	7
VI.	Содействие обеспечению устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте (пункт 5 повестки дня).....	34–41	8
	A. Безопасная и устойчивая дорожная инфраструктура .....	34–39	8
	1. Проверки и аудиты безопасности дорог .....	34–35	8
	2. Последствия изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптация к ним .....	36–38	8
	3. Сопоставительный анализ для транспортной инфраструктуры.....	39	8
	B. Проект Трансевропейской автомагистрали Север — Юг (ТЕА).....	40–41	9
VII.	Облегчение международных автомобильных перевозок (пункт 6 повестки дня).....	42–43	9
	Международная система страхования автотранспортных средств («Зеленая карта»).....	42–43	9
VIII.	Пересмотр круга ведения и правил процедуры SC.1 (пункт 7 повестки дня).....	44–45	9
IX.	Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 8 повестки дня).....	46–52	10
	A. Национальные делегации.....	46	10
	B. Международные организации .....	47	10
	C. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и других организаций системы Организации Объединенных Наций.....	48–52	10
X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня).....	53	11
XI.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня).....	54	11
XII.	Утверждение доклада (пункт 11 повестки дня).....	55	11

## Приложение

	Круг ведения Группы экспертов по введению в действие eCMR.....		12
--	--	--	----

## I. Участники

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) провела свою шестнадцатую сессию 13–15 октября 2021 года под председательством г-на Р. Сымоненко (Украина). На сессии были представлены следующие государства — члены Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК): Австрия, Андорра, Германия, Грузия, Израиль, Латвия, Лихтенштейн, Норвегия, Польша, Российская Федерация, Словакия, Словения, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Швейцария и Швеция.
2. В ней участвовали следующие государства, не являющиеся членами ЕЭК: Государство Палестина и Иран (Исламская Республика).
3. Были представлены Европейская комиссия, проект ЕвроМед по поддержке развития транспорта, директорат транспорта и связи секретариата ОЭС и следующие неправительственные организации: Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), Совет страховых бюро (ССБ), «Парс АрГе», «Ин груп», Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Московская торгово-промышленная палата, Национальная ассоциация предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта и Конфедерация организаций по обеспечению соблюдения требований безопасности на автомобильном транспорте (КОРТЕ).

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

4. Рабочая группа по автомобильному транспорту утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/SC.1/415). Все материалы, представленные в ходе совещания, доступны в Интернете, см. URL: <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/road%20transport>.

## III. Документы по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня)

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

#### 1. Статус Соглашения

5. Секретариат сообщил SC.1, что статус Соглашения ЕСТР не изменился.

#### 2. Группа экспертов по ЕСТР

6. Председатель Группы экспертов по ЕСТР представил SC.1 обновленную информацию о работе Группы экспертов по ЕСТР, в частности о ее работе по устранению различий в режимах ЕСТР в Договаривающихся сторонах — членах Европейского союза и Договаривающихся сторонах, не входящих в Европейский союз, после внедрения смарт-тахографов на территории Договаривающихся сторон ЕСТР, являющихся членами ЕС, 15 июня 2019 года.
7. На предыдущей сессии SC.1 рассмотрела вопрос об изменении названия Соглашения ЕСТР путем исключения из названия термина «Европейское» и согласилась сохранить этот вопрос в повестке дня будущих сессий. Внесение этого изменения соответствовало бы нынешней ситуации, когда право присоединиться к Соглашению имеют пять стран, не входящих в Европейский союз, а также указанным в Стратегии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (ECE/TRANS/288/Add.2, таблица 1) приоритетным действиям по внесению поправок в правовые документы с учетом географических и процедурных барьеров до 2025 года.

8. Секретарь Группы экспертов по ЕСТР проинформировал SC.1 о том, что группа обратилась к секретариату с просьбой представить своему вышестоящему органу следующий текст (на английском языке из неофициального документа № 1 Группы по ЕСТР (июнь 2021 года)) в качестве возможного способа внесения поправок в статью 14 ЕСТР с целью глобального открытия Соглашения:

9. Статья 45 Конвенции о дорожном движении 1968 года (с изменениями):

«Настоящее Соглашение открыто для присоединения для всех государств — членов Организации Объединенных Наций или членов любых специализированных учреждений, или членов Международного агентства по атомной энергии, или Сторон Статута Международного Суда и любого другого государства, приглашенного Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций стать Стороной настоящего Соглашения».

10. SC.1 одобрила этот текст и призвала одну из Договаривающихся сторон Соглашения официально представить это предложение по поправке.

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

### **1. Статус Соглашения**

11. Секретариат сообщил SC.1 о том, что число Договаривающихся сторон СМА осталось неизменным и по-прежнему составляет 38.

### **2. Поправки к Соглашению**

12. На сто четырнадцатой сессии секретариат обратил внимание на статью 5 СМА, в которой рассматривается право стать Договаривающейся стороной. Члены SC.1 решили проконсультроваться с правительствами своих стран относительно целесообразности открытия СМА для присоединения стран, не являющихся членами ЕЭК, а также вернуться к этому вопросу на сто пятнадцатой сессии. Поскольку на предыдущей сессии никаких замечаний по этому вопросу не поступило, SC.1 решила отложить принятие решения.

13. После выступлений представителей Латвии, Германии и Австрии SC.1 обсудила потенциальные преимущества и охват поправок, которые могут потребоваться, если Договаривающиеся стороны поддержат открытие Соглашения, с учетом того, что точки соединения между региональными сетями могут служить альтернативой указанию столиц и крупных городов для каждой дороги категории E в приложении I.

14. Для содействия тщательному рассмотрению этого вопроса Договаривающимися сторонами Председатель поручил секретариату обратиться к представителям других региональных комиссий ООН с просьбой передать информацию об их эквивалентных региональных соглашениях. Такой обмен информацией был бы полезен для всех региональных комиссий и мог бы служить основой для определения соответствующих точек соединения между региональными сетями.

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

### **1. Статус Конвенции**

15. Секретариат сообщил SC.1 о том, что число Договаривающихся сторон КДПГ осталось неизменным и по-прежнему составляет 58.

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

16. Секретариат сообщил SC.1 о том, что число Договаривающихся сторон Протокола к Конвенции осталось неизменным и по-прежнему составляет 48. Секретариат также проинформировал SC.1 о том, что в докладе о работе предыдущей сессии SC.1 было ошибочно указано, что число Договаривающихся сторон составляет 45.

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

17. Секретариат сообщил SC.1 о том, что после предыдущей сессии к Дополнительному протоколу к Конвенции присоединился Узбекистан, после чего общее число Договаривающихся сторон достигло 29. Германия сообщила, что в ближайшее время сдаст на хранение свой документ о присоединении к Дополнительному протоколу к Конвенции.

18. Словения, Германия, Латвия, Международный союз автомобильного транспорта и Союз торгово-промышленных палат и товарных бирж Турции представили документ о введении в действие e-CMR (ECE/TRANS/SC.1/2021/1), основанный на результатах обсуждений и работы неофициальной группы экспертов по e-CMR в период с мая 2020 года по июль 2021 года, в соответствии с просьбой КВТ подготовить документ по данной теме, сформулированной на его восемьдесят первой сессии. Этот документ, состоящий из пяти разделов (справочная информация и введение, выгоды и затраты, связанные с внедрением, экспериментальные проекты e-CMR, извлеченные уроки и выводы), был представлен Словенией. SC.1 выразила признательность авторам документа, отметив информацию и выводы, содержащиеся в документе, и просила представить его КВТ на его следующей сессии.

19. SC.1 было также предложено рассмотреть два документа, подготовленных секретариатом в развитие вышеупомянутого документа (ECE/TRANS/SC.1/2021/1). Первый (ECE/TRANS/SC.1/2021/2) представляет собой сравнительный анализ оперативных процедур, предусмотренных в Протоколе e-CMR, и услуг, предоставленных в рамках нескольких экспериментальных проектов на сегодняшний день. Второй документ (ECE/TRANS/SC.1/2021/3) содержит несколько сценариев возможной высокоуровневой архитектуры будущей системы e-CMR, включая конкретное предложение секретариата о разработке международного реестра/системы e-CMR в рамках ЕЭК.

20. SC.1 решила учредить официальную группу экспертов по введению в действие процедуры e-CMR на двухгодичный срок (2022 и 2023 годы) 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 Дополнительного протокола к ней. Такая работа должна также включать оценку влияния возможных сценариев реализации будущей среды eCMR. Группе экспертов следует определить/описать, в частности, следующие аспекты (неисчерпывающий перечень):

- область применения/цели будущей среды eCMR;
- заинтересованные стороны среды eCMR;
- высокоуровневая архитектура среды e-CMR;
- метод выдачи и передачи электронной накладной управомоченной стороне;
- подтверждение сохранения целостности электронной накладной;

- способ, посредством которого сторона, обладающая правами, возникающими на основании электронной накладной, в состоянии продемонстрировать наличие такого права;
- порядок направления подтверждения факта сдачи груза получателю;
- процедуры дополнения или изменения электронной накладной;
- процедуры возможной замены электронной накладной, выданной с помощью других средств;
- концептуальные спецификации;
- оценка воздействия.

21. К участию в работе группы следует пригласить все возможные заинтересованные стороны, представляющие правительства и частный сектор. Предлагаемый круг ведения группы содержится в приложении к настоящему докладу. SC.1 поручила секретариату представить одобренный круг ведения группы для окончательного утверждения КВТ и Исполкому.

#### **D. Новый(е) правовой(ые) документ(ы):**

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

22. На своей сто четырнадцатой сессии SC.1 возобновила дискуссию с участием представителей Российской Федерации, Турции и Швейцарии. 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». Российская Федерация сняла свою оговорку к пункту 10 приложения VI. Кроме того, Российская Федерация предложила дополнительный текст к разделу «Важное замечание» в заявке на выдачу разрешения, содержащейся в приложении I. Председатель просил Российскую Федерацию, Турцию и Швейцарию предпринять совместные усилия (например, в рамках совещаний «помощников Председателя» либо с использованием других неофициальных методов) для доработки текста проекта соглашения и представления доработанного текста в целях его принятия на предыдущей сессии. В связи с перебоями в обычных рабочих процессах, вызванными пандемией COVID-19, такие совещания в 2020 году не проводились.

23. Секретариат проинформировал SC.1, что после предыдущей сессии он связался с Российской Федерацией, Турцией и Швейцарией с целью выяснения того, продолжают ли они проявлять интерес к этому вопросу. Секретариат распространил ответы, полученные от Турции и Швейцарии 18 и 30 ноября 2020 года соответственно. В целом Турция и Швейцария сообщили, что не намерены впредь участвовать в обсуждении предлагаемого соглашения.

24. В свете этих изменений, а также проблем для пассажирских перевозок, создаваемых пандемией COVID-19, SC.1 решила сохранить этот пункт в своей повестке дня, но приостановить дальнейшую дискуссию по этой теме до тех пор, пока транспортный сектор не получит возможность более полного восстановления (т. е. до 2023 или 2024 года).

25. Европейская комиссия представила обновленную информацию о том, что Протокол к Соглашению ИнтерБус, касающийся Марокко, был отозван по просьбе Марокко. ЕК также сообщила, что Протокол к Соглашению ИнтерБус, касающийся регулярных сообщений и специальных регулярных сообщений, открыт для подписания и ратификации с 23 октября 2020 года. Он был подписан двумя Договаривающимися сторонами, а другие Договаривающиеся стороны выразили заинтересованность в подписании и ратификации Протокола в соответствии с внутренними процедурами. SC.1 просила Европейскую комиссию представить обновленную информацию на своей следующей сессии.

## **Е. Сводная резолюция об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4)**

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

26. На своей сто четырнадцатой сессии SC.1 просила Латвию, Польшу, Российскую Федерацию и Турцию обсудить альтернативные определения, перечисленные в пунктах 47 и 48 доклада о работе той сессии (ECE/TRANS/SC.1/412), и согласовать определение «двусторонней перевозки» в качестве нового подпункта 4.1.9 в документе ECE/TRANS/SC.1/2019/3/Rev.1, который будет представлен на ее сто пятнадцатой сессии.

27. На предыдущей сессии Польша представила неофициальный документ № 5 вместо документа ECE/TRANS/SC.1/2019/3/Rev.1, и Председатель просил Польшу, Российскую Федерацию и Турцию объединить усилия для внесения совместного предложения или в качестве альтернативы отдельных предложений на нынешней сессии.

28. Польша проинформировала SC.1 о том, что до начала совещания она провела переговоры с Турцией и Российской Федерацией, но они еще не достигли согласия по совместному предложению. После обмена мнениями между Польшей, Турцией и Российской Федерацией Председатель вновь предложил соответствующим сторонам объединить усилия, чтобы на следующей сессии представить совместное предложение или отдельные предложения.

## **IV. Поддержка новых технологий и инноваций на внутреннем транспорте (пункт 3 повестки дня)**

### **Цифровая/«умная» дорожная инфраструктура**

29. Лихтенштейн представил материалы по управлению жизненным циклом транспортного средства с помощью технологии блокчейн. SC.1 высоко оценила эти материалы и обсудила вопрос о применимости рассматриваемой модели/подхода к другим странам и различным аспектам транспортной логистики.

30. Польша вызвалась представить на следующей сессии материалы о своих цифровых системах, предназначенных для регистрации финансовых операций и сбора налогов с помощью виртуальных устройств, для служб такси и других аналогичных транспортных служб.

## **V. Региональный, межрегиональный и глобальный диалог по вопросам политики в области внутреннего транспорта (пункт 4 повестки дня)**

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

31. На сто четырнадцатой сессии Европейская комиссия сообщила, что взимание в Болгарии, Греции и Румынии транзитных сборов с перевозчиков из Турции не противоречит Таможенному союзу между Европейским союзом и Турцией. Представитель Австрии сослался на решение Европейского суда C629/16, в котором система двусторонних квот была признана соответствующей договору о Таможенном союзе между Европейским союзом и Турцией.

32. Из-за нехватки времени на своей предыдущей сессии SC.1 не смогла обсудить этот пункт и решила сохранить его в повестке дня нынешней сессии, с тем чтобы Турция и Европейская комиссия при желании могли представить обновленную информацию по этому вопросу.

33. Австрия передала информацию о двух делах, включая С629/16, касающихся урегулирования споров, высказав мнение о том, что наилучшим средством для разрешения таких споров является система урегулирования споров, согласованная в договоре о Таможенном союзе. Поскольку никаких последующих сообщений по этому вопросу не поступило, SC.1 решила сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей сессии.

## **VI. Содействие обеспечению устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Безопасная и устойчивая дорожная инфраструктура**

#### **1. Проверки и аудиты безопасности дорог**

34. На своей сто четырнадцатой сессии SC.1 решила рассмотреть тему безопасной и устойчивой дорожной инфраструктуры в целом в качестве нового пункта своей повестки дня будущих сессий (пункт 25 документа ECE/TRANS/SC.1/412).

35. Из-за нехватки времени на своей предыдущей сессии SC.1 решила отложить обсуждение этого вопроса до нынешней сессии. Латвия подчеркнула роль аудитов безопасности дорог и технических осмотров как одного из нескольких инструментов достижения цели, состоящей в создании безопасной инфраструктуры для всех участников дорожного движения и предотвращении ДТП. SC.1 решила сохранить этот пункт в своей повестке дня следующей сессии для дальнейшего обсуждения.

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

36. Секретарь Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (WP.5/GE.3) сообщил о ходе осуществления мандата Группы. К числу проведенных мероприятий относятся определение последствий изменения климата, представляющих интерес для специалистов транспортного сектора, рассмотрение пороговых значений, а также оценка критичности состояния инфраструктурных сетей и проводимый Группой в настоящее время обзор фактологических бюллетеней и тематических исследований по адаптационным активам с целью выявления существующих пробелов.

37. Кроме того, была представлена информация о прошедших и запланированных рабочих совещаниях под эгидой Группы. В частности, 15 и 16 ноября 2021 года в Москве состоится конференция на тему: «Оценка последствий изменения климата: внедрение новых технологий и материалов для сохранения проектных характеристик дорог при адаптации транспортной инфраструктуры к изменению климата». SC.1 высоко оценила поступившую информацию и просила передать обновленную информацию на следующей сессии.

38. Секретариат сообщил SC.1 о консультациях с Европейской комиссией по вопросу о возможности получения шейп-файлов, относящихся к дорогам категории E, из базы данных ТЕС-Т. На следующей сессии будет представлена дальнейшая обновленная информация на этот счет.

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

39. Секретарь Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (WP.5/GE.4) представил обновленную информацию о работе группы, в том числе о продлении ее мандата, проведенных на сегодняшний день мероприятиях, а также о ее достижениях и проблемах. Членам SC.1 также было настоятельно рекомендовано ответить на недавно разработанный вопросник по расходам на техническое содержание и эксплуатацию транспорта, о чем секретариат недавно оповестил SC.1 электронным письмом.



## **В. Проект Трансьевропейской автомагистрали Север — Юг (ТЕА)**

40. Управляющий проекта ТЕА представил материалы о существенном прогрессе, достигнутом в рамках проекта ТЕА после проведения предыдущей сессии, включая доклады ТЕА, распространенные в виде публикаций ЕЭК ООН, озаглавленных следующим образом: «Применение информационного моделирования зданий (ИМЗ) для дорожной инфраструктуры: требования и рекомендации ТЕА», «Бизнес-модели для дорожного сектора/сети ТЕА: соображения и рекомендации», «Инструменты управления активами: рекомендации ТЕА для операторов дорог». Наряду с этим были освещены стратегические направления проекта ТЕА на 2022–2026 годы, в том числе следующие аспекты: безопасная и устойчивая мобильность (включая сопротивляемость), новые технологии, транспортная политика (включая планирование мультимодальных перевозок, реализацию и финансирование проектов), операции и управление эффективностью работы.

41. И наконец, были предложены возможные области сотрудничества с SC.1, включая подготовку документа о передовой практике в области аудитов безопасности дорог и технических осмотров. Председатель одобрил это предложение и предложил членам SC.1 при содействии секретариата принять участие в подготовке этого документа или другого соответствующего документа к следующей сессии.

## **VII. Облегчение международных автомобильных перевозок (пункт 6 повестки дня)**

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

42. Директор-распорядитель Совета страховых бюро (ССБ) представил два документа. В документе ECE/TRANS/SC.1/2021/4 содержится предложение о возможности представления на электронных устройствах международного сертификата страхования автотранспортных средств («Зеленой карты») в формате PDF. ССБ предложил также издать приложение 1 к СР.4 в виде отдельной/самостоятельной сводной резолюции. В неофициальном документе № 1 была представлена информация о последних изменениях в системе «Зеленой карты».

43. SC.1 высоко оценила обновленную информацию за год и приветствовала инициативы ССБ в направлении цифровизации в целом, включая предложение о возможности представления на электронных устройствах международного сертификата страхования автотранспортных средств («Зеленой карты») в формате PDF. SC.1 решила отложить обсуждение документа ECE/TRANS/SC.1/2021/4 до своей следующей сессии, когда члены SC.1 смогут провести консультации с правительствами своих стран и другими соответствующими органами.

## **VIII. Пересмотр круга ведения и правил процедуры SC.1 (пункт 7 повестки дня)**

44. 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 предыдущей сессии Германия представила документ ECE/TRANS/SC.1/2020/2, в котором были сведены воедино изменения, внесенные в предыдущие неофициальные документы. Из-за нехватки времени SC.1 решила отложить обсуждение этого вопроса до нынешней сессии.

45. Проведя чтение документа пункт за пунктом, SC.1 рассмотрела существующий и предложенный новый текст, содержащийся в преамбуле и приложении. На следующей сессии SC.1 приступит к его чтению и рассмотрению начиная с правила 1 правил процедуры. Председатель просил членов SC.1 передать замечания

(при их наличии) Германии и секретариату до 30 июня 2022 года, с тем чтобы к следующей сессии можно было подготовить документ ECE/TRANS/SC.1/2020/2/Rev.1, отражающий поступившие комментарии по преамбуле и приложению.

## **IX. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 8 повестки дня)**

### **A. Национальные делегации**

46. Никакой новой информации национальными делегациями представлено не было.

### **B. Международные организации**

47. Никакой новой информации международными организациями представлено не было.

### **C. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и других организаций системы Организации Объединенных Наций**

48. Рабочая группа была проинформирована об итогах работы соответствующих сессий Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и его вспомогательных органов.

49. Секретарь Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) представил информацию о работе WP.1, связанной с цифровизацией, включая предложение о внесении поправок в новую статью 34 bis Конвенции о дорожном движении 1968 года, проект резолюции о действиях водителя, не связанных с вождением, когда автоматизированная система вождения осуществляет динамическое управление, сведения о звуковых/оптических сигналах и об учреждении новой группы экспертов по разработке проекта правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в рамках дорожного движения. С докладом WP.1 можно ознакомиться в Интернете, см. URL: <https://unece.org/transport/events/wp1-global-forum-road-traffic-safety-83rd-session>.

50. Секретарь Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) проинформировал SC.1 об усилиях WP.5 в контексте введения в действие евро-азиатских транспортных связей/мероприятий по повышению значимости этих коридоров и Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры. Кроме того, была представлена информация об усилиях неофициальной многопрофильной консультативной группы по мерам реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный пандемией COVID-19, возглавляемой WP.5, и о показателях устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ) для автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и интермодальных перевозок.

51. Секретариат также передал SC.1 обновленную информацию о своем проекте по каршерингу и карпулингу, ориентированном на страны Центральной Азии, в том числе о таких намеченных на ближайшее будущее результатах, как окончательный доклад.

52. В свете синергизма вышеуказанных рабочих групп и проекта с SC.1 и ее деятельностью SC.1 поручила секретариату передать обновленную информацию по всем этим вопросам на следующей сессии.

---

## **X. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)**

53. SC.1 просила секретаря обновить соответствующую документацию о ходе осуществления Стратегии КВТ на период до 2030 года, с тем чтобы отразить прогресс, достигнутый по пунктам, связанным с работой SC.1, включая e-CMR, ОмниБУС, цифровую инфраструктуру.

## **XI. Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня)**

54. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее следующую сессию планируется провести 18–20 октября 2022 года. Предельный срок для представления официальных документов — 22 июля 2022 года.

## **XII. Утверждение доклада (пункт 11 повестки дня)**

55. Рабочая группа утвердила доклад о работе нынешней сессии.

## Приложение

### Круг ведения Группы экспертов по введению в действие eCMR

#### Записка секретариата

#### I. Введение

1. Данный документ содержит мандат и круг ведения новой Группы экспертов по введению в действие eCMR. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) на своей сто шестнадцатой сессии (Женева, 13–15 октября 2021 года) рекомендовала учредить новую Группу экспертов и приняла круг ведения, приведенный ниже. SC.1 поручила также секретариату представить круг ведения КВТ для утверждения на его следующей сессии в феврале 2022 года.

#### II. Мандат

2. Группа экспертов по введению в действие eCMR обсудит и по возможности согласует требования статьи 5 Дополнительного протокола к КДПГ, включая цель/область применения, архитектуру высокого уровня и концептуальные спецификации для будущей среды, которая будет поддерживать заключение и обмен электронными накладными в соответствии с положениями КДПГ и Дополнительного протокола к ней. Такая работа должна также включать оценку влияния возможных сценариев реализации будущей среды eCMR.

3. С учетом сложности поставленных задач Группа экспертов учреждается на два года: 2022–2023 годы.

#### III. Круг ведения

##### A. Задачи

4. Группе экспертов следует определить/описать, в частности, следующие аспекты (неисчерпывающий перечень):

- область применения/цели будущей среды eCMR;
- заинтересованные стороны среды eCMR;
- высокоуровневая архитектура среды e-CMR;
- метод выдачи и передачи электронной накладной управомоченной стороне;
- подтверждение сохранения целостности электронной накладной;
- способ, посредством которого сторона, обладающая правами, возникающими на основании электронной накладной, в состоянии продемонстрировать наличие такого права;
- порядок направления подтверждения факта сдачи груза получателю;
- процедуры дополнения или изменения электронной накладной;
- процедуры возможной замены электронной накладной, выданной с помощью других средств;
- концептуальные спецификации;
- оценка воздействия.

## **В. Методы работы**

5. Группа экспертов учреждается и будет функционировать в соответствии с Руководящими принципами создания и функционирования групп специалистов в рамках ЕЭК, утвержденными Исполнительным комитетом ЕЭК 31 марта 2010 года (ECE/EX/2/Rev.1). На своем первом совещании Группа экспертов утвердит план работы, в котором будут определены конкретные направления деятельности, а также график работы по каждому из них.
6. Предполагается, что Группа экспертов проведет не менее трех совещаний в течение 2022 года и трех совещаний в течение 2023 года до представления своего окончательного доклада на сто восемнадцатой сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту в 2023 году. Эти совещания следует проводить во Дворце Наций в Женеве, за исключением совещаний, которые страны или партнерские организации будут принимать у себя.
7. Председатель Группы экспертов должен отчитываться о текущей работе на ежегодной сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту.
8. Перевод документов и синхронный перевод для всех сессий Группы, проводимых во Дворце Наций в Женеве, на английский, русский и французский языки будут осуществляться силами ЕЭК ООН.
9. Участие в работе Группы экспертов открыто для всех заинтересованных стран — членов Организации Объединенных Наций и экспертов. В ее работе предлагается принять участие заинтересованным межправительственным и неправительственным организациям, а также заинтересованным грузовым и транспортно-экспедиторским/транспортно-логистическим компаниям, которые могут высказывать свои экспертные мнения в соответствии с правилами и существующей практикой Организации Объединенных Наций.

## **С. Секретариат**

10. ЕЭК будет оказывать секретариатские услуги Группе экспертов и обеспечит тесное сотрудничество со всеми заинтересованными сторонами, включая секретариаты Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ).