



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Сто семнадцатая сессия

Женева, 18–20 октября 2022 года

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

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5–6	3
III. Документы по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня)	7–40	3
A. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)	7–18	3
1. Статус Соглашения	7	3
2. Группа экспертов по ЕСТР	8–18	4
B. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)....	19–28	5
1. Статус Соглашения	19	5
2. Поправки к Соглашению	20–26	5
3. Осуществление Соглашения	27–28	5
C. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)	29–34	6
1. Статус Конвенции	29	6
2. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (Протокол к КДПГ)	30	6
3. Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (e-CMR)	31	6
4. Группа экспертов по введению в действие Дополнительного протокола	32–34	6



D.	Новый(е) правовой(ые) документ(ы)	35–38	6
	Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами (ОмниБУС)	35–38	6
E.	Сводная резолюция об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4).....	39–40	7
	Связь между происхождением товаров и транспортными операциями ..	39–40	7
IV.	Поддержка новых технологий и инноваций на внутреннем транспорте (пункт 3 повестки дня).....	41–42	7
	Цифровая/«умная» дорожная инфраструктура	41–42	7
V.	Региональный, межрегиональный и глобальный диалог по вопросам политики в области внутреннего транспорта (пункт 4 повестки дня)	43–45	8
	Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов	43–45	8
VI.	Содействие обеспечению устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте (пункт 5 повестки дня).....	46–53	8
A.	Безопасная и устойчивая дорожная инфраструктура	46–51	8
1.	Проверки и аудиты безопасности дорог	46–48	8
2.	Последствия изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптация к ним	49–50	8
3.	Сопоставительный анализ для транспортной инфраструктуры.....	51	9
B.	Проект Трансевропейской автомагистрали Север — Юг (ТЕА).....	52–53	9
VII.	Облегчение международных автомобильных перевозок (пункт 6 повестки дня).....	54–48	9
	Международная система страхования автотранспортных средств («зеленая карта»).....	54–58	9
VIII.	Пересмотр круга ведения и правил процедуры SC.1 (пункт 7 повестки дня).....	59–60	10
IX.	Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 8 повестки дня).....	61–74	10
A.	Национальные делегации.....	61	10
B.	Международные организации	62	10
C.	Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и других организаций системы Организации Объединенных Наций.....	63–74	11
X.	Выборы должностных лиц (пункт 9 повестки дня).....	75	12
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня).....	76–77	12
XII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня).....	78	13
XIII.	Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня).....	79	13
Приложение I	Заявления Беларуси и Российской Федерации.....		14
Приложение II	Заявление Российской Федерации		15
Приложение III	Рабочее совещание по трансграничному страхованию автотранспортных средств.....		16

I. Участники

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) провела свою сто семнадцатую сессию 18–20 октября 2022 года под председательством г-на Р. Сымонэнко (Украина). На сессии были представлены следующие государства — члены Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций: Австрии, Беларуси, Болгарии, Германии, Греции, Дании, Израиля, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Лихтенштейна, Мальты, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Турции, Узбекистана, Украины, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии.
2. В работе сессии приняли участие следующие государства, не являющиеся членами ЕЭК: Иордания, Иран (Исламская Республика), Ливан, Марокко и Государство Палестина.
3. Участвовали также следующие региональные комиссии Организации Объединенных Наций и межправительственные организации: Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Африки (ЭКА), Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА), Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Общий рынок Востока и Юга Африки (КОМЕСА), Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС) и Генеральная арабская федерация страхования (ГАФС).
4. Были представлены Европейская комиссия, проект ЕвроМед по поддержке развития транспорта, директорат транспорта и связи секретариата Организации экономического сотрудничества (ОЭС) и следующие неправительственные организации: Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), Совет страховых бюро (ССБ), «Парс АрГе», «Ин групп», 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)

5. Рабочая группа по автомобильному транспорту утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/SC.1/417).
6. Со всеми материалами, представленными в ходе сессии, можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: <https://unece.org/transport/events/sc1-working-party-road-transport-117th-session>.

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

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

2. Группа экспертов по ЕСТР

8. Председатель Группы экспертов по ЕСТР представил SC.1 обновленную информацию о деятельности 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.

9. На предыдущей сессии SC.1 поддержала предложение Группы экспертов по ЕСТР о внесении следующей поправки в статью 14 в целях глобального открытия Соглашения для присоединения с использованием в качестве примера статьи 45 Конвенции о дорожном движении 1968 года: «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 настоятельно призвала одну из Договаривающихся сторон Соглашения официально представить предложение по поправке. Поскольку никакого предложения по поправке не поступило, Договаривающимся сторонам ЕСТР будет настоятельно рекомендовано рассмотреть возможность внесения такого предложения.

11. SC.1 решила продлить действие мандата Группы экспертов до 30 июня 2025 года и просила Отдел обслуживания конференций Отделения ООН в Женеве предоставить залы заседаний и услуги по устному переводу и письменному переводу документов для проведения трех совещаний в год при условии одобрения запрашиваемого продления со стороны КВТ и утверждения этого решения Исполкомом.

12. По вопросу о продлении действия административной договоренности между ЕЭК ООН и службами Европейской комиссии относительно продолжения деятельности, предусмотренной меморандумом о взаимопонимании между Европейской комиссией и ЕЭК ООН от 2009 года, Беларусь и Российская Федерация напомнили о своих позициях, которые изложены в приложении 1.

13. Чешская Республика просила SC.1 принять решение о продлении действия административной договоренности между ЕЭК ООН и службами Европейской комиссии путем голосования без каких бы то ни было изменений.

14. Российская Федерация при поддержке Беларуси вновь изложила свою позицию, воспроизведенную в приложении 2, подчеркнув воздействие отраженных в ней обстоятельств на такие аспекты, связанные с автомобильными перевозками, как безопасность дорожного движения, охрана труда и вероятность возникновения несправедливых условий.

15. Председатель просил SC.1 путем голосования принять решение по предложению Чехии относительно голосования. SC.1 приняла предложение Чехии, причем 20 государств-членов проголосовали «за» и одно государство «против» без воздержавшихся.

16. В результате голосования, проведенного по предложению Чехии, 20 государств-членов проголосовали «за» при отсутствии голосов «против» и воздержавшихся.

17. Таким образом, SC.1 решила уполномочить секретариат ЕЭК подписать административную договоренность между ЕЭК ООН и службами Европейской комиссии о продолжении деятельности, предусмотренной меморандумом о взаимопонимании между Европейской комиссией и ЕЭК ООН от 2009 года, на период с 1 января 2023 года по 31 декабря 2024 года.

18. Российская Федерация заявила, что не признает ни результаты голосования, ни решение SC.1 и доведет свое мнение до сведения Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), Исполнительного комитета (Исполкома) и Исполнительного секретаря ЕЭК.

В. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)

1. Статус Соглашения

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

2. Поправки к Соглашению

20. На сто четырнадцатой сессии секретариат обратил внимание на статью 5 СМА, в которой рассматривается право стать Договаривающейся стороной. Члены SC.1 решили проконсультироваться 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 указанной сессии никаких замечаний по этому вопросу не поступило, SC.1 решила отложить принятие решения.

21. Для содействия тщательному рассмотрению этого вопроса Договаривающимися сторонами Председатель на предыдущей сессии поручил секретариату обратиться к представителям других региональных комиссий Организации Объединенных Наций с просьбой направить информацию об их эквивалентных региональных соглашениях.

22. ЭСКАТО ООН представила обзор Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог (ААД). Основными преимуществами соглашения для Договаривающихся сторон стали упрощение процедур пересечения границ на дорогах сети ААД, применение ресурсов платформы ААД для реагирования на кризисы и содействие внедрению «умных» решений в сети Азиатских автомобильных дорог.

23. SC.1 высоко оценила переданные материалы и поручила секретариату предложить другим региональным комиссиям Организации Объединенных Наций представить на следующей сессии сообщения по другим региональным соглашениям.

24. Председатель напомнил участникам SC.1 о просьбе проконсультироваться с правительствами своих стран относительно целесообразности открытия СМА для присоединения стран, не являющихся членами ЕЭК, с тем чтобы по возможности провести обсуждение и принять решение на следующей сессии.

25. Турция представила неофициальный документ № 2, содержащий предложение о внесении поправок в приложение I к Соглашению в отношении дорог E99, E691, E881, E981 и E982. Председатель просил передать этот документ на следующей сессии в качестве официального для одобрения SC.1.

26. Секретариат упомянул о потенциальных аспектах Соглашения, которые могут стать предметом будущей работы или предложений по поправкам. Один из них — это добавление положений об аудите безопасности дорог в приложение II к Соглашению.

3. Осуществление Соглашения

27. В рамках реализации Стратегии КВТ до 2030 года (содержащейся в документе ECE/TRANS/2022/3) задачей 5.4 определяется возможность создания механизма мониторинга осуществления инфраструктурных соглашений в тех случаях, когда такового еще не существует.

28. SC.1 поручила секретариату оказать содействие в подготовке обследования, которое будет направлено Договаривающимся сторонам Соглашения с целью получения сведений о ходе его осуществления на их территориях.

C. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)

1. Статус Конвенции

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

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

30. Секретариат сообщил SC.1, что число Договаривающихся сторон Протокола к Конвенции осталось неизменным и по-прежнему составляет 48.

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

31. Секретариат сообщил SC.1, что после окончания предыдущей сессии к Дополнительному протоколу к Конвенции присоединились Германия и Кыргызстан, после чего общее число Договаривающихся сторон достигло 31.

4. Группа экспертов по введению в действие Дополнительного протокола

32. На прошлой сессии SC.1 решила учредить официальную группу экспертов по введению в действие процедуры e-CMR на двухгодичный период (2022 и 2023 годов) для обсуждения и по возможности согласования требований, предусмотренных в статье 5 Дополнительного протокола к КДПГ. После утверждения этого решения КВТ и Исполкомом в первой половине 2022 года Группа экспертов была учреждена и провела свое первое совещание 4 и 5 июля. Второе совещание состоялось 4–6 октября.

33. Председатель Группы экспертов сообщил SC.1, что Группа экспертов успешно приступила к работе, начав с принятия программы работы (ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/1) и анализа положений статьи 5 с использованием документа ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/2, который был подготовлен секретариатом при содействии Группы экспертов после окончания ее первой сессии.

34. На своей третьей сессии в ноябре 2022 года Группа экспертов продолжит обсуждение с использованием документа ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/2/Rev.1.

D. Новый(е) правовой(ые) документ(ы)

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

35. 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 документа 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 части, озаглавленной «Важное предупреждение», заявки на предоставление разрешения на обслуживание рейсов, содержащейся в приложении I. Председатель просил Российскую Федерацию, Турцию и Швейцарию приложить совместные усилия (например, в рамках совещаний «помощников Председателя» или с использованием других неофициальных методов) для завершения разработки текста проекта соглашения и передачи окончательного текста для его принятия на предыдущей сессии. В связи с перебоями в обычных рабочих процессах, вызванными пандемией COVID-19, такие совещания в 2020 году не проводились.

36. На сто пятнадцатой сессии SC.1 секретариат сообщил, что связался с Российской Федерацией, Турцией и Швейцарией, с тем чтобы выяснить, по-прежнему ли они проявляют интерес к этому вопросу. Секретариат распространил ответы, поступившие 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.

37. В свете вышеуказанных 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).

38. Европейская комиссия сообщила, что Протокол к Соглашению ИнтерБус, касающийся регулярных сообщений и специальных регулярных сообщений и открытый для подписания и ратификации с 23 октября 2020 года, был ратифицирован Европейским союзом. Для вступления Протокола в силу необходимо, чтобы помимо Европейского союза его участниками стали еще как минимум две Договаривающиеся стороны. К Европейской комиссии была обращена просьба представить обновленную информацию на следующей сессии.

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

Связь между происхождением товаров и транспортными операциями

39. На прошлой сессии Председатель вновь просил Латвию, Польшу, Российскую Федерацию и Турцию объединить усилия для внесения на нынешней сессии совместного предложения или отдельных предложений относительно определения «двусторонней перевозки» в качестве нового подпункта 4.1.9 СР.4.

40. Польша и Турция представили документ ECE/TRANS/SC.1/2022/4, содержащий предлагаемое определение. По просьбе Польши и с учетом того, что Российская Федерация не присутствовала при обсуждении этого пункта повестки дня, SC.1 решила отложить его обсуждение до следующей сессии.

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

Цифровая/«умная» дорожная инфраструктура

41. Польша представила 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.

42. SC.1 высоко оценила представленную информацию. Председатель просил добровольца(ев), желающего(их) представить материалы на следующей сессии, связаться с секретариатом.

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

Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов

43. 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.

44. На сто пятнадцатой сессии Австрия передала информацию о двух делах, включая C629/16, касающихся урегулирования споров, высказав мнение о том, что наилучшим средством для разрешения таких споров является система урегулирования споров, согласованная в договоре о Таможенном союзе.

45. Поскольку на нынешней и предыдущей сессии дальнейшее обсуждение не проводилось, SC.1 решила исключить этот пункт из своей повестки дня.

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

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

47. Обсуждением темы руководила Латвия, подчеркивая роль аудитов безопасности дорог (АБД) и технических инспекций для определения степени безопасности дорог (ИБД) как одного из нескольких инструментов достижения цели, состоящей в создании безопасной инфраструктуры для всех участников дорожного движения и предотвращении ДТП. Украина вызвалась охарактеризовать свою оптимальную практику в этой области на следующей сессии.

48. SC.1 просила Латвию и Украину заняться совместно со странами — членами ТЕА документированием оптимальной практики АБД и ИБД.

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

49. Секретарь Группы экспертов ЕЭК ООН по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним (WP.5/GE.3) представил обновленную информацию о работе Группы за последний год, включая создание карт с наложенными на них данными прогнозов изменения климата и анализ возможных последствий и областей уязвимости. Он просил членов SC.1 направить к марту 2023 года материалы для обследования, нацеленного на сбор данных и соответствующей информации о сбоях в автомобильных перевозках по причине обильных осадков и периодов аномальной жары. Это необходимо для составления экономических моделей в области адаптации к изменению климата. SC.1 просила передать обновленную информацию на следующей сессии.

50. Секретариат сообщил SC.1, что повторно обратился к Европейской комиссии с вопросом о возможности получения шейп-файлов, относящихся к дорогам категории E, из базы данных TEC-T и что никакого ответа не поступило.

3. Сопоставительный анализ для транспортной инфраструктуры

51. Секретарь Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (WP.5/GE.4) сообщил, что Группа завершила выполнение своего мандата, и представил информацию о ее заключительном докладе и достижениях (ECE/TRANS/WP.5/2022/6). SC.1 высоко оценила представленную информацию, поблагодарив секретаря Группы за передачу обновленной информации на нынешней и предыдущих сессиях.

В. Проект Трансьевропейской автомагистрали Север — Юг (ТЕА)

52. На предыдущей сессии Управляющий проекта ТЕА сделал сообщение о существенном прогрессе в рамках проекта ТЕА, а также указал на такие возможности сотрудничества между Группой по проекту ТЕА и SC.1, как подготовка документа об оптимальной практике в области аудитов и технических инспекций безопасности дорог.

53. На нынешней сессии Управляющий проекта ТЕА подробно указал направления работы SC.1, в которую проект мог бы внести вклад, включая аналитическую деятельность и определение текущей практики управления безопасностью дорожной инфраструктуры в странах — членах ТЕА и в регионе ЕЭК. Кроме того, потенциальным вкладом могли бы также служить руководящие принципы внедрения необходимых процедур управления безопасностью дорожной инфраструктуры, равно как и пересмотр Соглашения СМА, а именно включение в него аспектов аудита безопасности дорог и инспекций безопасности дорог.

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

Международная система страхования автотранспортных средств («зеленая карта»)

54. На сто тринадцатой сессии SC.1 директор-распорядитель Совета страховых бюро (ССБ) сообщил, что ССБ хотел бы упразднить требование о том, чтобы печатать зеленые карты зеленым цветом, и вместо этого выпускать их в формате PDF черно-белыми. SC.1 поддержала и одобрила эту просьбу ССБ. SC.1 также просила ССБ, если он сочтет это необходимым, представить предложение по поправкам к приложению 1 к пересмотренной Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок (CP.4) на сто четырнадцатой сессии (пункт 37 документа ECE/TRANS/SC.1/410).

55. На сто пятнадцатой сессии SC.1 директор-распорядитель выступил с сообщением, в котором проинформировал SC.1 о недавних изменениях в «системе зеленой карты», в том числе о возможности использования зеленой карты в формате PDF на электронных устройствах. SC.1 просила ССБ представить предложение по этому вопросу на сто шестнадцатой сессии.

56. На предыдущей сессии директор-распорядитель внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/SC.1/2021/4, в котором содержится предложение о возможности представления международного сертификата страхования автотранспортных средств («зеленой карты») в формате PDF на электронных устройствах. В этом документе также отмечалось, что приложение 1 к CP.4 следует издать в виде отдельной/самостоятельной сводной резолюции. SC.1 решила отложить обсуждение документа ECE/TRANS/SC.1/2021/4 до нынешней сессии, с тем чтобы

члены SC.1 успели провести консультации с правительствами своих стран и другими соответствующими органами.

57. К нынешней сессии ССБ представил документ ECE/TRANS/SC.1/2022/1 в качестве альтернативы документу ECE/TRANS/SC.1/2021/4. В документе ECE/TRANS/SC.1/2022/1 содержатся предложение о возможности воспроизведения на электронных устройствах международного сертификата страхования автотранспортных средств в формате PDF и некоторые редакционные изменения к приложению 1. В нем также отражено предыдущее изменение, одобренное SC.1 на ее сто тринадцатой сессии. SC.1 утвердила внесенные изменения в приложение 1 к CP.4 в соответствии с документом ECE/TRANS/SC.1/2022/1 наряду с изменением пункта 3 приложения 1, отраженным в документе ECE/TRANS/SC.1/2022/1; речь идет об удалении фразы «в формате PDF».

58. SC.1 также приняла к сведению документ ECE/TRANS/SC.1/2022/2, содержащий подробную информацию о последних изменениях в системе «зеленой карты» за прошедший год, выразив признательность ССБ за его усилия по поддержанию бесперебойной работы системы несмотря на текущую геополитическую ситуацию и ее воздействие на весь регион. Была отмечена и высоко оценена работа Бюро Украины.

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

59. На сто одиннадцатой сессии SC.1 Бельгия и Германия внесли предложение об изменениях к кругу ведения и правилам процедуры SC.1 (неофициальные документы № 3 и № 4 2016 года). На сто пятнадцатой сессии Германия представила документ ECE/TRANS/SC.1/2020/2, в котором были сведены воедино изменения, изложенные в прежних неофициальных документах. На предыдущей сессии SC.1 рассмотрела существующий текст и предлагаемый новый текст преамбулы и приложения, зачитав документ ECE/TRANS/SC.1/2020/2 пункт за пунктом. Председатель просил членов SC.1 передать Германии и секретариату замечания по преамбуле и приложению, с тем чтобы подготовить документ ECE/TRANS/SC.1/2020/2/Rev.1 к нынешней сессии. Никаких замечаний не поступило.

60. SC.1 приступила к чтению и рассмотрению правил 1–28 Правил процедуры, содержащихся в документе ECE/TRANS/SC.1/2020/2. SC.1 просила Германию представить документ ECE/TRANS/SC.1/2020/2/Rev.1, отразив в нем внесенные на нынешней сессии изменения и предлагаемые правила, которые будут вновь рассмотрены на следующей сессии.

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

A. Национальные делегации

61. Никакой новой информации национальными делегациями представлено не было.

B. Международные организации

62. Никакой новой информации международными организациями представлено не было.

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

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

1. Деятельность, связанная с КВТ

64. Секретариат проинформировал SC.1 о ключевых итогах восьмидесяти четвертой сессии КВТ, состоявшейся в феврале 2022 года, в том числе об одобрении ЭКОСОС круга ведения КВТ (ECE/TRANS/316/Add.2) и Правил процедуры КВТ (ECE/TRANS/294, приложение III), которые вступят в силу 16 февраля 2022 года. По существу в соответствии с обновленными документами КВТ признается центром Организации Объединенных Наций, выполняющим функции всеобъемлющей региональной и глобальной платформы для рассмотрения всех аспектов развития и сотрудничества в области внутреннего транспорта с уделением особого внимания внутрирегиональному и межрегиональному регулированию на основе конвенций Организации Объединенных Наций по транспорту и других средств.

65. Секретариат представил обзор Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы, выполнение которого началось в октябре 2021 года (<https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>). В Глобальном плане содержится ссылка на рекомендации КВТ, направленные на укрепление национальных систем безопасности дорожного движения. Участникам SC.1 было предложено в соответствующих случаях включить в свою деятельность выполнение Глобального плана с особым упором на безопасность дорог и дорожной инфраструктуры.

66. 3 мая 2022 года Председатель КВТ и директор Отдела устойчивого транспорта направили председателям всех рабочих групп КВТ письма, в которых изложили рекомендации по некоторым вопросам, относящимся к компетенции SC.1, включая три указанных ниже вопроса, и просили их внести вклад в работу по этим вопросам. Во-первых, речь идет о реализации Стратегии КВТ соответственно для каждой рабочей группы. Была изложена просьба представить к 21 октября 2022 года обновленную информацию о ходе реализации Стратегии КВТ путем внесения необходимых дополнений и изменений в колонку «Состояние работы» в документе ECE/TRANS/2022/3. С учетом подготовленного секретариатом документа ECE/TRANS/SC.1/2022/3 SC.1 одобрила предложенные ответы и поручила секретариату в соответствующих случаях отразить информацию о растущем объеме работы и достигнутом прогрессе.

67. Во-вторых, «отметив завершение в 2020 году Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения после окончания первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, [КВТ] поручил секретариату разработать пересмотренный План действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы для рассмотрения и возможного принятия Комитетом на его восьмидесяти пятой сессии».

68. В-третьих, КВТ поручил «секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро подготовить к следующей сессии Комитета обзор текущей деятельности в области технологий информации и компьютеризации и интеллектуальных транспортных систем, осуществляемой рабочими группами КВТ, и увязать его при необходимости с центральной темой семидесятой сессии ЕЭК в 2023 году, которая будет посвящена "цифровым" и "зеленым" трансформациям для устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН».

69. По второму и третьему пунктам, упомянутым КВТ, секретариат сообщил, что ведется работа по подготовке соответствующих документов, однако на момент проведения нынешней сессии они еще не готовы для рассмотрения и дополнения SC.1.

SC.1 просила Председателя при поддержке секретариата принять к сведению результаты деятельности и дискуссии в рамках SC.1, известные на данный момент, и соответствующим образом отразить их в документах, которые готовятся для передачи КВТ.

70. И наконец, секретариат представил информацию о новой платформе электронного обучения КВТ — LearnITC, доступ к которой открыт для всех делегатов рабочих групп и заинтересованной общественности. В настоящее время на этой платформе предлагаются курсы по основным правовым документам, относящимся к ведению рабочих групп КВТ.

2. WP.1

71. Секретарь Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) представил информацию о работе WP.1 на настоящий момент. С докладом WP.1 можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: <https://unece.org/sites/default/files/2022-10/ECE-TRANS-WP1-181-e.pdf>.

3. WP.5

72. 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/реализации мероприятий по повышению значимости этих коридоров и введения в эксплуатацию Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры. Кроме того, была представлена информация об усилиях возглавляемой WP.5 неофициальной многопрофильной консультативной группы по мерам реагирования транспортного сектора на кризис, вызванный пандемией COVID-19, и о показателях устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ) для автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и интермодальных перевозок.

73. SC.1 высоко оценила представленные материалы и просила секретаря WP.5 передать обновленную информацию на следующей сессии с учетом синергизма ее работы с работой SC.1.

4. Каршеринг и карпулинг

74. Секретариат представил SC.1 обновленную информацию о ходе реализации ее проекта по каршерингу и карпулингу, ориентированного на страны Центральной Азии, в том числе об извлеченных уроках/ограничениях и возможных решениях. SC.1 поручила секретариату представить на следующей сессии обновленную информацию в преддверии охвата заключительного рабочего совещания по этому проекту.

X. Выборы должностных лиц (пункт 9 повестки дня)

75. SC.1 избрала своих должностных лиц на период с октября 2023 года по сентябрь 2025 года. Г-н Роман Сымонэнко (Украина) был переизбран на пост Председателя, а г-жа Анния Новикова (Латвия) и г-н Кшиштоф Левчак (Польша) — заместителями Председателя.

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

76. В рамках реализации Стратегии КВТ на период до 2030 года (ECE/TRANS/2022/3) задача 5.1 касается соответствующих рабочих групп, осуществляющих контроль за соблюдением относящихся к их ведению правовых документов и в ходе этой деятельности проводящих оценку и/или обзор правовых документов. SC.1 поручила секретариату подготовить сообщение о правовых документах, относящихся к ведению SC.1, для обсуждения на следующей сессии.

77. SC.1 было предложено принять участие в рабочем совещании по трансграничному страхованию автотранспортных средств, организованном совместно ЕЭК, ЭКА, ЭКЛАК, ЭСКАТО и ЭСКЗА 19 октября 2022 года (график проведения указан в неофициальном документе № 3). С сообщениями выступили представители организаций, ответственных за регулирование аспектов выдачи сертификатов страхования «зеленая карта», «синяя карта», «оранжевая карта», «коричневая карта» и «желтая карта». В приложении 3 приводятся выводы и рекомендации, изложенные на этом рабочем совещании.

ХII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)

78. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее следующую сессию планируется провести 17–19 октября 2023 года. Предельный срок для представления официальных документов — 31 июля 2023 года.

ХIII. Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня)

79. Рабочая группа утвердила доклад о работе нынешней сессии.

Приложение I

Заявления Беларуси и Российской Федерации

1. 18 октября 2022 года Беларусь просила секретариат довести до сведения Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) следующее:
2. «Объединенный исследовательский центр, выступающий в качестве корневого центра сертификации в рамках ЕСТР, приостановил предоставление услуг Республике Беларусь. Эта позиция Объединенного исследовательского центра подтверждается Европейской комиссией, представленной Генеральным директоратом по мобильности и транспорту.
3. Республика Беларусь выражает обеспокоенность и заявляет о дискриминационной практике, выраженной в отказе Объединенного исследовательского центра выполнять свои обязательства в нарушение административной договоренности между Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и службами Европейской комиссии (ЕК).
4. Республика Беларусь просит Рабочую группу по автомобильному транспорту (SC.1) в соответствии с положениями ее основных документов содействовать согласованию финансовых и других мер во избежание любой дискриминационной практики в области международных автомобильных перевозок».
5. Аналогичным образом Российская Федерация просила секретариат довести до сведения Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) следующее:
6. «На сессии Группы экспертов по ЕСТР (17 октября 2022 года) Европейская комиссия объявила о приостановлении предоставления Российской Федерации услуг Объединенного исследовательского центра. Российская Федерация выражает обеспокоенность и заявляет о дискриминационной практике, выраженной в отказе Объединенного исследовательского центра выполнять свои обязательства в нарушение административной договоренности между Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и службами Европейской комиссии (ЕК).
7. Российская Федерация просит Рабочую группу по автомобильному транспорту (SC.1) в соответствии с положениями ее основных документов содействовать согласованию финансовых и других мер во избежание любой дискриминационной практики в области международных автомобильных перевозок».

Приложение II

[только на русском языке]

Заявление Российской Федерации

Уважаемые коллеги!

Итоги сегодняшнего голосования по вопросу Административного соглашения между службами Европейской комиссии и ЕЭК ООН будет иметь долгосрочные последствия для всех стран ЕСТР. Использование дискриминационных механизмов и ограничительных мер к определенному ряду государств в вопросе технического обеспечения международных автомобильных перевозок категорически неприемлемо.

Справочно: Административное соглашение между службами Европейской комиссии и ЕЭК ООН вновь признает Объединенный исследовательский центр в качестве органа, ответственного за сертификацию корневой системы и функциональной совместимости для Договаривающихся сторон ЕСТР, не входящих в ЕС.

Считаем, что ситуация, при которой сертификацию технических компонентов и выдачу разрешений на использование оборудования для реализации ЕСТР осуществляет орган, прямо подчиняющийся Европейскому союзу, который вводит санкции против других сторон ЕСТР, представляет собой пример недобросовестной конкуренции и дискриминации, что абсолютно неприемлемо для соглашения под эгидой ООН.

Более того, отказ органа, уполномоченного Меморандумом, сотрудничать и оказывать услуги российской и белорусской стороне, создает опасный прецедент для всех стран ЕСТР, подрывающий доверие к независимости и прозрачности существующих процедур сертификации в рамках ЕСТР, а также создающий ряд рисков международного масштаба.

Во-первых, введенные ограничения препятствуют выполнению международных обязательств в сфере безопасности дорожного движения, являющейся одним из приоритетов и целей устойчивого развития ООН.

Во-вторых, в условиях восстановления транспортной отрасли после пандемии коронавируса искусственно формируются новые риски, связанные с разрывом цепочек поставок.

В-третьих, сохранение текущей ситуации с невозможностью применения российскими и белорусскими перевозчиками карт и тахографов ЕСТР в конечном счете приводит к нарушению условий труда работников, режима труда и отдыха, регулируемых соответствующими конвенциями МОТ.

Мы уже не говорим о попутных штрафах и даже аресте транспортных средств в связи с вынужденным нарушением положений ЕСТР.

В этих условиях ни одна сторона ЕСТР не будет защищена от того, что ее международные автомобильные перевозки могут быть подвергнуты угрозе остановки по причине политических разногласий с ЕС.

В текущих условиях Российская Федерация выступает категорически против подписания Административного соглашения в текущей редакции и сохранения за Объединенным исследовательским центром действующих полномочий в рамках Соглашения ЕСТР.

Оставляем за собой право поднятия данного вопроса на предстоящей сессии Комитета по внутреннему транспорту. Кроме того, доведем нашу позицию до директора отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН и Исполнительного секретаря ЕЭК ООН установленным порядком.

Приложение III

Рабочее совещание по трансграничному страхованию автотранспортных средств,

организованное совместно ЕЭК, ЭКА, ЭКЛАК, ЭСКАТО и ЭСКЗА

Женева, 19 октября 2022 года

I. Выводы и рекомендации

1. Облегчение трансграничных автомобильных перевозок имеет огромное значение для экономического развития стран и социально-культурного взаимодействия людей. Экономическое и культурное развитие людей, живущих в любых приграничных районах, следует не ограничивать взаимодействием с собственной страной, а наоборот расширять за пределы границ.

2. Трансграничное страхование автотранспортных средств является эффективным инструментом облегчения трансграничного дорожного движения при условии взаимного признания страхования и наличия гарантий возврата выплаченных сумм возмещений. Для него требуется сотрудничество как со стороны правительств, которые обеспечивают необходимую административно-правовую базу, так и со стороны страховщиков, работающих внутри стран и между ними.

3. В разных регионах мира для облегчения трансграничных перевозок были разработаны различные уже существующие системы трансграничного страхования автотранспортных средств, известные также как «системы карт» («коричневая карта», «желтая карта», «розовая карта» «белая карта», «оранжевая карта», «синяя карта», «зеленая карта»).

4. Участники рабочего совещания приняли к сведению следующие основные проблемы и будущие действия, упомянутые представителями систем этих карт:

A. ССБ — («зеленая карта»)

• Проблемы:

- финансовая стабильность (возмещение);
- конфликты, войны и т. д.;
- международные санкции/платежеспособность;
- сложность правил/различия в правилах («зеленая карта»/регистрационные знаки) между ЕС и государствами — членами ООН;
- некоторые государства-члены обязаны участвовать в реализации различных систем;
- требуется сотрудничество между системами.

B. ССБ АСЕАН (10 стран-участниц)

• Проблемы:

- различия в системах ответственности и возмещения, а также финансовые уровни и пределы:
 - система возмещения: в одних странах установлен определенный размер возмещения, в других же применяется принцип ответственности при наличии вины;

- размеры возмещения: существенные различия в уровнях доходов в 10 странах и существенные различия в пределах возмещения, установленных их законодательством;
- правовые системы: разные в различных странах;
- разные языки: в 10 странах выдаваемые и обрабатываемые страховые полисы и заявления о страховом случае составляются как минимум на 8 разных языках;
- требование страхования с местной лицензией: согласно действующим в странах правилам, полис должен быть выдан страховщиком, имеющим местную лицензию, что не способствует взаимному признанию страховых полисов разных стран;
- урегулирование трансграничных страховых случаев: отсутствие содействия;
- различные сроки исковой давности.

С. ГАФС — («оранжевая карта»)

- Будущие действия: в 2021 году апробирование карты «E-orange» и средств электронного взаимодействия между Объединением арабских страховых бюро и ГАФС.
- **Проблемы:**
 - выплата по заявлениям о страховом случае сопряжена с трудностями. В одних случаях в этом задействованы бюро, в других — компании. Имеются открытые претензии, которые при отсутствии надлежащей обработки могут поставить под угрозу всю систему;
 - геополитическая ситуация в некоторых арабских странах, а именно: Сирии, Ираке и Ливии;
 - санкции: переводы из Сирии в другие страны блокируются;
 - закрытые границы между некоторыми странами: Алжиром и Марокко с 1994 года; а также финансовые последствия этого для арабской системы «оранжевой карты»;
 - некоторые страны подписали соглашение 1975 года, но не присоединились к системе «оранжевой карты» (Йемен, Мавритания, Саудовская Аравия и Судан);
 - колебания валютных курсов и их влияние на обработку претензий;
 - объединение стран в группу с централизованным управлением (технико-экономическое обоснование в процессе разработки);
 - пересмотр и обновление всех правил и процедур (в процессе выполнения);
 - полная цифровизация.

Д. КОМЕСА — («желтая карта»)

- **Проблемы:**
 - несмотря на высокий спрос на «желтые карты» со стороны автомобилистов из стран, не входящих в КОМЕСА/САДК, данная система не смогла расширить свою деятельность в соответствии с требованиями по причине различий в системе коммерческого страхования в регионе, а именно из-за противоречий между налогом на топливо и схемой коммерческого страхования;

- задержки в рассмотрении заявлений по «желтым картам» из-за незавершенности процесса полной автоматизации всех операций с заявлениями в системе «желтой карты»;
- подделка «желтых карт», имеющая место в некоторых странах-членах;
- низкие пределы ответственности в некоторых странах-членах, что создает неудобства для транспортных средств, попавших в ДТП в этих странах-членах, несмотря на наличие действующих «желтых карт»;
- несвоевременные возвраты и возмещения средств по претензиям, относящимся к нескольким бюро;
- отсутствие надлежащей разъяснительной работы, отсутствие связи с такими основными заинтересованными сторонами, как дорожная полиция и пограничные службы.

Е. ЭКОВАС — («коричневая карта»)

• Проблемы:

- отсутствие быстрого и справедливого урегулирования страховых случаев;
- преследование иностранных автомобилистов, попавших в международные ДТП;
- произвольное задержание транспортных средств, попавших в ДТП;
- незаконные штрафы, налагаемые на водителей/владельцев транспортных средств;
- неуплата бюджетных средств в пользу Совета страховых бюро и национальных бюро;
- необоснованность санкций и их неприменение;
- отсутствие данных, отчетов и статистики для проведения анализа и принятия решений;
- отсутствие механизма обеспечения соблюдения санкций;
- отсутствие единообразия выдаваемых медицинских заключений, протоколов полиции и заключений экспертизы;
- учреждение Африканской континентальной зоны свободной торговли (АКЗСТ), целью которой является содействие торговле и свободному перемещению товаров и услуг по всему континенту, обусловившее необходимость объединения усилий региональных систем страховых карт и создания общего секретариата для согласования работы различных систем карт и протоколов.

• Последующие шаги:

- принятие дополнительного протокола AS/01/06/20, согласно которому система «коричневой карты» становится специализированным учреждением ЭКОВАС;
- автоматическая выдача «коричневой карты» всем автомобилистам субрегиона;
- цифровизация операций с «коричневыми картами»;
- учреждение «Дня "коричневой карты" ЭКОВАС» и работа по повышению осведомленности в субрегионе;
- учреждение арбитражной комиссии.

5. Со всеми представленными материалами можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: <https://unece.org/transport/events/sc1-working-party-road-transport-117th-session>.
6. Участники выразили признательность всем пяти региональным комиссиям Организации Объединенных Наций за совместную организацию этого первого в истории рабочего совещания, благодаря которому представители систем страховых карт из разных регионов смогли обменяться информацией, опытом и оптимальной практикой.
7. Участники высоко оценили эффективность работы (в частности выплаты возмещения, оказания помощи и т. д.) различных систем страховых карт в регионах на данный момент.
8. Участники предложили подходы к преодолению и облегчению трудностей, возникающих при применении различных существующих систем карт.
9. Участники обсудили актуальность наличия согласованной и единой системы коммерческого трансграничного страхования транспортных средств.
10. Участники настоятельно рекомендовали внедрить обязательное минимальное коммерческое страхование всех транспортных средств в рамках программ по обеспечению безопасности дорожного движения.
11. Участники признали, что активизация сотрудничества между системами карт будет способствовать повышению эффективности работы всех этих систем.
12. Участники рекомендовали провести еще одно рабочее совещание в 2023 году для последующего обмена опытом и выявления общих проблем, препятствующих дальнейшему расширению сотрудничества между системами карт, и их потенциальных решений.
