



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/388  
27 January 2010

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ  
О РАБОТЕ ЕЕ СТО ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ  
(Женева, 19-21 октября 2009 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. УЧАСТНИКИ.....	1-2	4
II. ВВЕДЕНИЕ.....	3	4
III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня) .....	4	4
IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ СТО ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ (пункт 2 повестки дня) .....	5	4
V. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК ООН И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (пункт 3 повестки дня).....	6-22	5

## СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
A. Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы.....	6-10	5
B. Международные организации .....	11-15	6
C. Национальные делегации.....	16-22	7
VI. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР) (пункт 4 повестки дня) .....	23-42	8
A. Внедрение цифрового тахографа .....	25-42	9
VII. ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА (пункт 5 повестки дня).....	43-53	12
A. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) .....	43-44	12
1. Состояние предыдущих поправок к СМА .....	45	12
2. Рассмотрение новых предложений по поправкам к СМА .....	46-51	13
B. Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)	52-53	14
VIII. СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ (пункт 6 повестки дня).....	54-70	14
A. Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами ("ОмниБУС").....	54-55	14
B. Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов.....	56-61	15

## СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
С. Рассмотрение вопросов, касающихся облегчения международных автомобильных перевозок.....	62-70	16
1. Международная система страхования автотранспортных средств ("Зеленая карта").....	66-67	17
2. Присоединение к международным правовым документам ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта и их осуществление.....	68	17
3. Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной .....	69-70	17
IX. ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2010-2014 ГОДЫ (пункт 7 повестки дня).....	71-72	18
X. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 8 повестки дня).....	73-75	18
XI. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ (пункт 9 повестки дня).....	76-77	19
XII. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (пункт 10 повестки дня) .....	78	19

## Приложения

I. Совместные просьбы по вопросам, касающимся цифрового тахографа .....	20
II. Поправки к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА), предложенные Норвегией и Швецией, а также Турцией и Венгрией.....	23
III. Программа работы на 2010-2014 годы.....	24



## **I. УЧАСТНИКИ**

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) провела свою сто четвертую сессию 19-21 октября 2009 года в Женеве под председательством г-на Корнелиса Боба Оудсхорна (Нидерланды). На сессии были представлены следующие государства - члены Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН): Беларусь, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Казахстан, Латвия, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Турция, Украина, Финляндия, Чешская Республика, Швейцария и Швеция.

2. На сессии были также представлены Европейская комиссия (ЕС) и следующие неправительственные организации (НПО): Совет страховых бюро системы "Зеленая карта", Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Конфедерация организаций по обеспечению соблюдения требований безопасности на автомобильном транспорте (КОРТЕ) и "ВДО отомоутив АГ" в качестве наблюдателя.

## **II. ВВЕДЕНИЕ**

3. От имени директора Отдела транспорта участников поприветствовал руководитель секции г-н Адамантиадис. Он сообщил об основных изменениях и событиях, имевших место в последнее время, а также о последующих действиях по выполнению задач, возложенных на секретариат сто третьей сессии Рабочей группы. Он также призвал Рабочую группу направить приглашение и просить соответствующие органы в странах-членах принять участие в обследовании движения по автомобильным дорогам категории E в 2010 году, которое является важным статистическим средством и проводится лишь раз в пять лет.

## **III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)**

Документ: ECE/TRANS/SC.1/387

4. Повестка дня была утверждена с незначительными техническими поправками.

## **IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ СТО ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ (пункт 2 повестки дня)**

Документ: ECE/TRANS/SC.1/386 и Add.1

5. Рабочая группа без каких-либо изменений утвердила доклад о работе своей сто третьей сессии.



## **V. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ИЗМЕНЕНИЯ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (пункт 3 повестки дня)**

### **A. Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы**

Документ: ECE/TRANS/206

6. Секретариат проинформировал о решениях, принятых Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на его семьдесят первой сессии (24-26 февраля 2008 года), которые представляют интерес для Рабочей группы.
7. КВТ просил свои вспомогательные органы, включая SC.1, рассмотреть и продолжить усовершенствование механизмов мониторинга осуществления соответствующих правовых документов в 2009 году, а секретариату предложил подготовить доклад о положении дел для рассмотрения на следующей сессии КВТ.
8. КВТ вновь заявил о своей поддержке деятельности в рамках Проектов трансъвропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) и трансъвропейских железных дорог (ТЕЖ) и предложил правительствам стран восточной и Юго-Восточной Европы, которые еще не являются участниками проектов ТЕА и ТЕЖ, рассмотреть вопрос о всестороннем участии в них и о подписании соответствующих соглашений о сотрудничестве.
9. КВТ просил свои вспомогательные органы, включая SC.1, рассмотреть также проблему глобального потепления и соответственно транспорта в рамках своей деятельности и просил секретариат обеспечить необходимую координацию и поддержку деятельности, касающейся глобального потепления и транспорта.
10. КВТ одобрил доклад группы экспертов по вопросу о методологической основе для определения общих критериев, касающихся узких мест, недостающих звеньев и качества услуг в инфраструктурных сетях, с которым можно ознакомиться на сайте <http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp5/ECE-TRANS-205e.pdf>.

### **B. Международные организации**

11. Представитель ЕК проинформировал Рабочую группу о ряде рабочих совещаний и учебных семинаров по социальному законодательству, которые были проведены во Франции, Марокко, Испании и Украине, включая совещания экспертов различных стран по технической помощи и обмену информацией о (ТАИЕХ).



12. Представитель ЕК проинформировал о последнем докладе Комиссии, озаглавленном "Analysing the penalties for serious infringements against the social rules in transport, as provided for in the legislation of the member States", который имеется на сайте <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009DC0225:EN:NOT>.

13. Он сообщил также об основных изменениях в нормативных актах ЕС, которые имеют актуальное значение для SC.1, поскольку их положения (некоторые из их положений) должны быть воспроизведены в Добавлении 1В к приложению к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих автомобильные перевозки (ЕСТР):

- a) в Директиве Комиссии 2009/5 нарушения подразделяются на три категории: мелкие, серьезные и весьма серьезные. Тяжесть нарушения зависит от его влияния на безопасность дорожного движения. Действия, делающие невозможным мониторинг соблюдения положений социального законодательства, такие как мошенничество с тахографами, классифицируются как весьма серьезные;
- b) Регламент Комиссии 68/2009: при определенных обстоятельствах от транспортных средств типа М1 или N1 может требоваться использование регистрирующего оборудования. Этот Регламент предусматривает возможность использования адаптера для установки регистрирующего оборудования на таких транспортных средствах;
- c) Регламент Комиссии 1266/2009 направлен на совершенствование функционирования и безопасности и повышение функциональности цифровых тахографов нынешнего поколения; это касается, в частности, утверждения компонентов, установки блокировки предприятием, наборов знаков и кодов производителей и стран, спецификаций испытаний бумаги для печатающего устройства, калибровочных и инспекционных данных, защиты датчика движения, выпуска карточек и записей от руки.

14. Представитель МСАТ сообщил Рабочей группе о том, что его организация озабочена воздействием продолжающегося глобального кризиса на транспортную промышленность: объем внутренних автомобильных перевозок уменьшился на 20%, а международных - даже на еще больший процент; занятость среди водителей сократилась на 15%, а закупки новых автотранспортных средств - на 30%. Хотя прогнозировать развитие событий в нынешней ситуации сложно, в секторе автодорожных перевозок никакого восстановления как минимум до 2011 года не ожидается с учетом нынешних темпов роста в размере 1,5%.

15. Кроме того, МСАТ представил информацию о других видах деятельности, в частности об анализе исторического решения первой за всю историю Группы по урегулированию споров, созданной для рассмотрения дела "Панама против Колумбии", касающегося выполнения статьи V о свободе транзита Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ). Согласно МСАТ, эта статья в ее нынешней формулировке гарантирует неограниченную свободу транзита транспортных средств, надлежащим образом осуществляющих автодорожные перевозки. Информация, представленная МСАТ, в полном объеме содержится в неофициальном документе № 7/2009. МСАТ выступил с сообщением об интерактивном приложении "ТРАНСпарк", которое можно загрузить с сайта <http://www.unecsc.org/trans/main/sc1/pres104.html>.

### **С. Национальные делегации**

16. Представитель Венгрии проинформировал Рабочую группу об обеспечении соблюдения нового Декрета, которым установлены меры наказания за любые нарушения правил дорожного движения, включая периоды вождения и отдыха. В октябре 2009 года Венгрия присоединилась к системе "ТахоНЕТ".

17. Представитель Турции проинформировал об изменениях на национальном уровне, представляющих интерес для Рабочей группы.

18. К вопросу о доступе к рынку и доступе к профессии: в результате усилий, предпринимавшихся с 2003 года, все международные операторы и практически 98% национальных операторов дорожных перевозок получили лицензии. Практически завершился процесс удостоверения профессиональной пригодности (УПП) профессиональных водителей и руководителей среднего и высокого уровней в секторе автомобильных перевозок: в общей сложности было выдано около 1,9 млн. таких удостоверений. Существует 176 организаций, уполномоченных проводить обучение лиц, желающих получить УПП.

19. К вопросу о дорожной безопасности: 19 марта 2009 года было опубликовано постановление министерства относительно постепенного изъятия из обращения старых автомобилей. На первой стадии будут сняты с эксплуатации автотранспортные средства старше 30 лет и с максимально допустимым весом более 3 500 кг (грузовые транспортные средства и автобусы, имеющие более 16 мест, включая место водителя). Владельцам этих транспортных средств будут выплачены определенные суммы через фонд, созданный Министерством транспорта. В конечном счете с внутреннего рынка будет снято 160 000 автотранспортных средств возрастом более 30 лет.

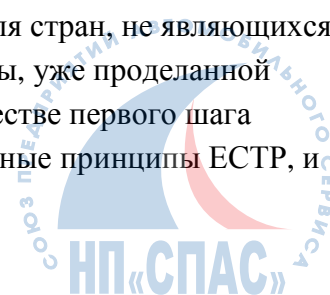
20. В 2007 году с одним из консорциумов было подписано двадцатилетнее соглашение о предоставлении концессии на обслуживание населения, которое предусматривает строительство и обеспечение функционирования новых современных станций техосмотра автотранспортных средств. В результате в 81 городе по всей стране с сентября 2009 года действует 189 стационарных и 78 мобильных станций техосмотра. Благодаря высокому качеству техосмотров с применением современного оборудования в 2008 году 36% предъявленных для техосмотра транспортных средств было снято с эксплуатации по причине несоблюдения действующих норм и направлено в ремонтные мастерские.

21. Осуществляется новый проект строительства станций для контроля веса и габаритов (КВГ), оснащенных высокотехнологичным оборудованием. Таким образом было создано 24 стационарных контрольных станции с целью повышения количества и качества проверок. Кроме того, было приобретено и распределено среди региональных отделений Министерства транспорта, а также региональной полиции, которые также несут ответственность за инспектирование транспортных средств, 200 мобильных весов. Помимо этого, был подготовлен всеобъемлющий инвестиционный план, цель которого заключается в увеличении до 2020 года количества контрольных станций до 160. Все эти станции КВГ будут расположены на международных магистралях и сильно загруженных артериях, по которым движутся, в основном, тяжелые грузовики. В результате этих усовершенствований существенно увеличилось количество проверок, проводимых с целью повышения безопасности на автодорогах и уменьшения ущерба дорожной инфраструктуре.

22. В связи с совершенствованием дорожной инфраструктуры следует отметить, что на основе реализованного правительством плана безотлагательных действий было построено 16 700 км дорог с двумя проезжими частями. В рамках этой программы до конца 2012 года планируется построить в общей сложности 22 500 км таких дорог. Это позволит существенно повысить безопасность дорожного движения за счет сокращения количества ДТП.

#### **VI. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР) (пункт 4 повестки дня)**

23. Рабочая группа с одобрением отнеслась к открытию ЕСТР для стран, не являющихся членами ЕЭК ООН, поскольку они могут извлечь выгоду из работы, уже проделанной ЕЭК ООН, и из накопленного ею опыта. С этой целью SC.1 в качестве первого шага поручила секретариату подготовить брошюру, содержащую основные принципы ЕСТР, и





распространить ее в первую очередь среди других региональных комиссий Организации Объединенных Наций, которые затем распространят ее среди своих стран-членов.

24. Рабочая группа настоятельно призвала страны направить данные об осуществлении ЕСТР в их странах в порядке выполнения ими своего обязательства, вытекающего из этого юридически обязательного договора.

#### **А. Внедрение цифрового тахографа**

Документы: ECE/TRANS/SC.1/2009/1, ECE/TRANS/SC.1/AC.6/8,  
ECE/TRANS/SC.1/2006/9

25. Секретариат проинформировал о том, что в Хорватии внедряется цифровой тахограф, как того требуют положения ЕСТР. Таким образом, Хорватия является примером не входящей в ЕС Договаривающейся стороны ЕСТР, которая смогла выполнить все свои обязательства за относительно короткий период времени.

26. Секретариат информировал Рабочую группу о том, что поправка № 6 к ЕСТР вступит в силу 21 декабря 2009 года (к сожалению события, имевшие место после сессии, эту информацию не подтвердили).

27. Европейская комиссия пояснила, что с 16 июня 2010 года начинает действовать требование относительно оснащения цифровым тахографом всех вновь регистрируемых грузовиков и автобусов. Транспортные средства этой категории, зарегистрированные до указанной даты, могут передвигаться по ЕС без каких-либо ограничений.

28. Все делегаты поддержали срок ввода в действие требования об установке цифрового тахографа (16 июня 2010 года). Однако делегации из числа не являющихся членами ЕС Договаривающихся сторон ЕСТР упомянули о проблемах, с которыми они сталкиваются в соблюдении этого срока: еще не назначен компетентный орган по осуществлению (Турция), экономический кризис и его воздействие на национальную экономику (Беларусь), организационные вопросы (Украина, Российская Федерация).

29. Принимая во внимание тот факт, что формально перенести этот срок нельзя ввиду ограниченных возможностей внесения поправок в ЕСТР, было предложено провести переговоры между Договаривающимися сторонами в целях заключения двусторонних соглашений и, если такое соглашение заключено не будет, провести чрезвычайную сессию Рабочей группы.



30. В целях содействия сотрудничеству между странами в достижении согласия по этому вопросу секретариат предложил создать 26 февраля 2010 года сразу же после окончания семьдесят второй сессии КФТ совещание специальной группы экспертов по внедрению цифрового тахографа Договаривающимися сторонами ЕСТР, не являющимися членами ЕС. В порядке подготовки к этому совещанию Беларусь, Республика Молдова, Российская Федерация и Украина предложили, чтобы эта группа рассмотрела "резервный план", отражающий их видение проблем и препятствий в области внедрения цифрового тахографа. Предложения содержатся в приложении I к настоящему докладу.

31. Было отмечено, что программы помощи, осуществляемые ЕК, получили высокую оценку, но все же являются недостаточными; в идеальном варианте страны, не являющиеся членами ЕС, могли бы принять экспертов для проживания в этих странах в течение нескольких месяцев и оказания им помощи во внедрении цифрового тахографа. Представитель ЕК подробно проинформировал об имеющейся у стран, не являющихся членами ЕС, возможности просить о проведении двусторонних и многосторонних семинаров, рабочих совещаний и об оказании помощи, в том числе краткосрочной и долгосрочной экспертной помощи по внедрению цифрового тахографа через местные отделения Бюро по технической помощи и обмену информацией (ТАИЕХ).

32. Представитель Португалии пояснила, что в ее стране внедрение цифрового тахографа задержалось на шесть месяцев по сравнению с крайним сроком, установленным для членов ЕС. Во избежание негативных последствий (наказания водителей и предприятий) в течение этих шести месяцев Португалия была вынуждена провести двусторонние переговоры с соседними странами. Она пояснила, что главная проблема ее страны заключалась в определении компетентного органа и в выпуске карточек, и она любезно предложила оказать, по мере возможности, помощь во внедрении цифрового тахографа другим странам, например таким, как Турция.

33. Ряд делегаций отметили, что ответы Управления Организации Объединенных Наций по правовым вопросам являются удовлетворительными, однако не совсем ясными; они также высказали мнение, что статья 22-бис ЕСТР противоречит преамбуле ЕСТР.

34. С учетом вышесказанного Рабочая группа постановила включить в повестку дня своей сто пятой сессии вопрос о пересмотре статьи 22-бис (ЕСТР) в соответствии с предложением, содержащимся в приложении I к настоящему докладу.

35. Рабочая группа постановила также включить в повестку дня своей сто пятой сессии прения по вопросу о том, какие нормативно-правовые документы должны иметь преимущественную силу в вопросах регулирования перевозок между двумя

государствами - членами ЕС: нормы ЕС или положения ЕСТР. Был приведен конкретный пример: российский грузовик следует из России в Литву (участок пути, охваченный ЕСТР) и далее из Литвы в Эстонию (охватывается ли последний участок пути нормативными документами ЕС или ЕСТР с учетом того, что ни та, ни другая страна не высказала оговорку к ЕСТР в момент присоединения к ЕС?).

36. Представители частного сектора приняли активное участие в обсуждении. Представитель МСАТ заявил, что Союзом было проведено исследование и выпущен доклад, согласно которому несоблюдение крайнего срока нанесет вред экономике и окажет негативное воздействие на торговлю стран ЕС. Он решительно поддержал предложение одобрить принятие "резервного плана", если страны не могут соблюсти этот срок. Рабочая группа предложила МСАТ представить информацию о результатах упомянутого исследования.

37. Представитель компании "Контитентал" проинформировал Рабочую группу о том, что она проводит подготовительные мероприятия и соответствующую работу по модификации своей продукции с целью удовлетворения потребностей Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, в области внедрения цифрового тахографа. Эти подготовительные мероприятия включают обучение представителей государств в штаб-квартире компании и активизацию сотрудничества с производителями транспортных средств.

38. На вопрос секретариата относительно того, была ли поправка № 5 интегрирована в национальное законодательство стран, участвующих в работе SC.1, конкретных ответов получено не было.

39. Рабочая группа поручила своему Председателю представлять ее интересы на совещании Комитета по социальному законодательству в Брюсселе 26 октября 2009 года.

40. Секретариат и Конфедерация организаций по обеспечению требований безопасности на автомобильном транспорте (КОРТЕ) провели 22 октября 2009 года, сразу же после окончания сессии SC.1, специальное совещание, посвященное внедрению цифрового тахографа. Эксперты из секретариата КОРТЕ и государств - членов ЕС, а также представитель МСАТ сделали сообщения, в которых всесторонне и на весьма высоком профессиональном уровне рассматривался данный вопрос; с ними можно ознакомиться на сайте [http://www.unecce.org/trans/main/sc1/session\\_oct2009.html](http://www.unecce.org/trans/main/sc1/session_oct2009.html). Лишь четыре Договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, направили экспертов из своих столиц, и одна страна была представлена Постоянным представительством в Женеве.

41. После сообщений и обмена мнениями относительно специфики внедрения цифрового тахографа сложилось впечатление, что толкование национальных экспертов ЕС (особенно сотрудников правоохранительных органов) отличается от заявления ЕК, содержащегося в пункте 27 настоящего доклада.

42. Таким образом, участники просили секретариат предложить ЕК дать разъяснения относительно статуса транспортных средств с цифровым тахографом, зарегистрированных 16 июня 2010 года в какой-либо стране, которая не является членом ЕС и которая не будет иметь возможности выпустить карточки в этот день. Будут ли такие транспортные средства все же допущены к международным перевозкам подобно тому, как это имеет место в настоящее время, особенно в государствах - членах ЕС?

## **VII. ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

### **(пункт 5 повестки дня)**

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

Документ: ECE/TRANS/SC.1/384

43. Рабочая группа провела общий обмен мнениями о необходимости внесения поправок в Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) с целью стандартизации городских дорог, поскольку все больше и больше людей живет в городских районах, и с целью учета аспектов безопасности дорожного движения в городах.

44. Было высказано общее мнение, что сделать это будет практически невозможно, ввиду особенностей распределения ответственности на национальном уровне: как правило, международные дороги находятся в ведении центрального/федерального правительства, тогда как городские дороги – в ведении местных органов.

#### **1. Состояние предыдущих поправок к СМА**

45. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что поправка к приложению I к СМА, принятая SC.1 на ее сто третьей сессии, вступит в силу 14 января 2010 года.



## 2. Рассмотрение новых предложений по поправкам к СМА

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2009/2, ECE/TRANS/SC.1/2009/3, TRANS/SC.1/2005/5

46. Рабочая группа согласилась с поправкой к приложению I к СМА, предложенной Турцией (ECE/TRANS/SC.1/2009/3). Кроме того SC.1 решила рассмотреть и одобрить дополнительные поправки к приложению I к СМА, предложенные в неофициальных документах, подготовленных Венгрией, Норвегией и Швецией, соответственно. Одобренные поправки содержатся в приложении II к настоящему докладу.

47. Рабочая группа постановила начать процесс внесения поправок в СМА, чтобы предусмотреть в нем процедуры оценки воздействия на безопасность дорожного движения, проверить уровни безопасности дорожного движения, обеспечить безопасности дорожной сети, а также проверить соблюдение правил безопасности. Были подробно обсуждены возможности обеспечения этого процесса; в конечном счете было принято решение о том, что в СМА в качестве приложения будут включены положения о проверках уровня безопасности дорожного движения. Секретариат подготовит соответствующий документ для следующей сессии SC.1 на основе Директивы 2008/96/ЕС.

48. В ходе прений было вновь отмечено, что ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения лежит на правительствах. Однако для этого требуется большая воля, решимость, активные действия и соответствующие средства. Даже Всемирный банк не очень строг в своих правилах, касающихся выделения в проектах развития инфраструктуры компонента, касающегося безопасности дорожного движения.

49. Было также отмечено, что такие вопросы, как компонент безопасности дорожного движения в инфраструктурных проектах и его финансирование, имеют чрезвычайно важное значение, однако они не относятся к компетенции SC.1.

50. Таким образом, было решено развивать синергизм с другими рабочими группами ЕЭК ООН. В качестве первого шага SC.1 постановила предложить Рабочей группе по безопасности дорожного движения (WP.1) провести 29 сентября 2009 года однодневную совместную сессию с целью обсуждения вопросов, представляющих общий интерес. Повестка дня этой совместной сессии могла бы включать два вопроса существа, при этом SC.1 будет предложен вопрос о создании небольшой группы экспертов в составе представителей обеих Рабочих групп для рассмотрения таких вопросов, как проверки уровня безопасности дорожного движения с точки зрения инфраструктуры.



51. Секретариат подготовит письмо с этими предложениями и от имени SC.1 направит его председателю WP.1.

## **В. Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)**

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2009/4

52. Рабочая группа приняла к сведению прогресс, достигнутый за период после проведения ее последней сессии, в области реализации проекта ТЕА и постановила пригласить представителя ТЕА на свою следующую сессию, с тем чтобы он выступил с сообщением по ТЕАСТАТ.

53. Секретариат призвал государства-члены предложить кандидатуры на пост руководителя Проекта ТЕА.

## **VIII. СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ (пункт 6 повестки дня)**

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

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2008/4

54. Делегат МСАТ выступил с сообщением по соглашению "ОмниБУС" и заявил, что проведенные исследования показали, что автобусные перевозки позволили сократить объем выбросов CO<sub>2</sub> и количество смертельных случаев на дорогах и что они наносят меньший вред окружающей среде по сравнению с железнодорожными или воздушными перевозками. Он отметил также, что было достигнуто двустороннее соглашение о том, что при согласовании международных перевозок будут делаться ссылки на регламенты ЕС и национальные нормативные положения.

55. Рабочая группа постановила включить предложение о многостороннем соглашении относительно международных регулярных перевозок пассажиров междугородными и городскими автобусами ("ОмниБУС") в повестку дня ее следующего совещания и создать небольшую группу экспертов для дальнейшей разработки этого соглашения. Эта группа будет встречаться раз в год, и секретариату было предложено принять все необходимые

меры с целью подготовки таких совещаний при поддержке МСАТ. Группа представит доклад по указанному вопросу на следующем совещании SC.1.

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

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2009/5, ECE/TRANS/2009/9, ECE/TRANS/2009/10

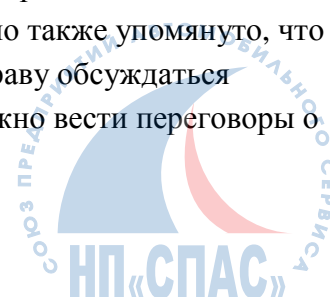
56. Делегация Турции представила документ ECE/TRANS/2009/9 о количественных ограничениях на международные автомобильные перевозки грузов, которые создают препятствия на пути международной торговли, и выразила свое разочарование в связи с содержащейся в докладе МСАТ информацией о том, что в настоящее время 33 страны имеют квоты на транзит транспортных средств, осуществляющих международную перевозку грузов, что затрудняет торговлю.

57. Турция стремится к полной либерализации двусторонних и транзитных автомобильных перевозок на основе взаимности. Был установлен либеральный режим двусторонних и/или транзитных перевозок с 22 странами из 56 стран, с которыми Турция уже подписала двусторонние соглашения об автомобильных перевозках. В последнее время, а именно в 2009 году, были либерализованы двусторонние и транзитные перевозки между Турцией и Соединенным Королевством. Были также либерализованы двусторонние и транзитные перевозки между Турцией и Украиной применительно к стандарту "Евро III", и соответствующие транспортные средства и транзитные автомобильные перевозки между Турцией и Российской Федерацией более не квотируются.

58. МСАТ напомнил о положениях статьи 5 (ГАТТ) о свободе транзита и вновь подчеркнул, что сохраняющиеся двусторонние квоты на автомобильные перевозки препятствуют торговле. МСАТ взялся также подготовить вопросник по двусторонним квотам для следующей сессии SC.1, который в случае его утверждения может быть разослан странам-членам.

59. Германия отметила, что количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов не относятся к кругу ведения SC.1.

60. Была высказана мысль, что МСАТ мог бы проанализировать воздействие этих ограничений на международные грузовые перевозки; было также упомянуто, что SC.1 является единственной инстанцией, в которой могут по праву обсуждаться международные транзитные перевозки и в которой возможно вести переговоры о многостороннем соглашении по данному вопросу.



61. Рабочая группа постановила сохранить этот пункт в повестке дня ее следующей сессии. Секретариат будет следить за эволюцией вопроса о транзите и выявлять возможности дальнейшего упрощения международных перевозок; он также будет регулярно представлять SC.1 и КВТ информацию по этому вопросу. С этой целью государствам-членам и соответствующим НПО, занимающимся автодорожными перевозками, предлагается представлять в секретариат обновленную информацию об их транзитных режимах, в частности о количественных ограничениях на международные автомобильные перевозки.

### **С. Рассмотрение вопросов, касающихся облегчения международных автомобильных перевозок**

62. МСАТ проинформировал Рабочую группу о том, что ряд стран рассматривает вопрос о введении серьезных ограничений на перевозку контейнеров по их территории.

63. Украинская делегация выразила озабоченность в связи с введением компетентными органами Российской Федерации ограничений на международные автомобильные грузовые перевозки по ее территории в соответствии с разрешением Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) (МТФ) многосторонних квот, о котором было объявлено на совещании Группы МТФ по автомобильному транспорту, состоявшемся 1-2 октября 2009 года в Лиссабоне. Она обратила также внимание членов SC.1 на недопустимость введения таких ограничений с точки зрения международного партнерства и сотрудничества, поскольку они противоречат самой идее дальнейшей либерализации международных перевозок. Озабоченность, выраженную Украиной, поддержали другие делегации, присутствовавшие на совещании.

64. В ответ на выраженную озабоченность внимание Рабочей группы было обращено на следующий пункт доклада последнего совещания WP.30, касающийся контейнерных перевозок в направлении Российской Федерации: "Рабочая группа [WP.30] отметила озабоченность, выраженную рядом делегаций по поводу того, что компетентные органы Российской Федерации рассмотрели проект указа, в соответствии с которым некоторые из пунктов пересечения границы будут закрыты для контейнерных перевозок". Секретариату было предложено представить SC.1 ту же информацию, которая будет предоставлена по этому вопросу в распоряжение WP.30.

65. Рабочая группа постановила, что она является наиболее подходящим форумом для рассмотрения вопросов облегчения автомобильных перевозок, и предложила



правительствам стран-членов и НПО регулярно информировать ее о всех таких или подобных изменениях.

### **1. Международная система страхования автотранспортных средств ("Зеленая карта")**

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2009/6

66. Председатель Совета страховых бюро (ССБ) напомнил о том, что прошло 60 лет с тех пор, как были приняты основные принципы этой системы с целью облегчить трансграничное движение и упростить процедуры требования компенсации, закрепленные в рекомендации № 5, которая была принята Рабочей группой по автомобильному транспорту ЕЭК ООН 25 января 1949 года. Он подробно доложил Рабочей группе об изменениях, произошедших в международной системе "Зеленая карта" после проведения ее сто третьей сессии, которые описаны в документе ECE/TRANS/SC.1/2009/6.

67. Рабочая группа одобрила этот доклад и предложила ССБ подготовить доклад о новых изменениях к следующей сессии SC.1. Получив информацию о том, что Председатель ССБ г-н Ульф Бломгрен более не сможет участвовать в деятельности SC.1, Рабочая группа поблагодарила его за плодотворное сотрудничество и вклад в успешное функционирование системы "Зеленая карта" и пожелала ему всяческих успехов на любом избранном им новом поприще.

### **2. Присоединение к международным правовым документам ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта и их осуществление**

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2009/7

68. Рабочая группа приняла к сведению, что за период после ее предыдущей сессии к этим документам больше никто не присоединился.

### **3. Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной**

69. Рабочая группа с сожалением отметила, что в условиях, когда от нее требуется завершить подготовку и принять электронную накладную для Протокола о международных автомобильных перевозках грузов (e-CMR), его подписали только восемь правительств, из которых лишь два ратифицировали Протокол (Нидерланды и Швейцария). Для вступления Протокола в силу необходимо еще три ратификации; соответственно, Рабочая группа настоятельно призвала Договаривающиеся стороны

КДПГ присоединиться к Дополнительному протоколу к КДПГ или ратифицировать его, в результате чего станет возможным использование электронной накладной (e-CMR).

70. Рабочая группа придерживалась того мнения, что изменения, связанные с Конвенцией Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (так называемые "Роттердамские правила"), могут повлиять на другие международно-правовые документы (например, КДПГ) и что руководящие указания относительно мер, которые могут быть приняты SC.1, следует запросить у КВТ. "Роттердамские правила" являются первыми правилами, регулирующими перевозку грузов по морю и последующую или предыдущую перевозку по суше. Ответственность, в том числе финансовая, за весь процесс перевозки четко разграничена, и Конвенция предусматривает создание инфраструктуры для развития электронной торговли в секторе морских перевозок.

## **IX. ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2010-2014 ГОДЫ**

### **(пункт 7 предварительной повестки дня)**

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2009/8

71. Рабочая группа единогласно отметила, что она успешно выполнила работу, предусмотренную ее программой работы на двухгодичный период 2008-2009 годов.

72. Рабочая группа рассмотрела документ ECE/TRANS/SC.1/2009/8, в котором содержится ее программа работы на 2010-2014 годы, и постановила включить в нее следующие дополнительные виды деятельности: внесение изменений в ЕСТР, мониторинг обеспечения соблюдения стандартов Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) в сети дорог категории E, проверки уровня безопасности дорожного движения, обеспечиваемой инфраструктурой. Программа работы на 2010-2014 годы была принята в том виде, в каком она приводится в приложении III к настоящему докладу; секретариат представит ее КВТ на его семьдесят второй сессии в 2010 году.

## **X. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 8 предварительной повестки дня)**

73. В связи с уменьшением числа участников совещаний Рабочей группы она обменялась мнениями о том, как можно было бы расширить участие и повысить интерес стран к ее деятельности, особенно стран с низкими и средними доходами.



74. Решения по существу этого вопроса принято не было, однако Рабочая группа постановила для начала просить секретариат подготовить письмо за подписью Исполнительного секретаря ЕЭК ООН премьер-министрам и/или министрам транспорта государств-членов, соответственно, в котором им будет предложено поддержать деятельность SC.1, в том числе за счет более широкого участия экспертов в ее совещаниях.

75. Ряд делегаций высказали мнение, что развитым странам также следует участвовать в деятельности SC.1, которая является уникальным форумом для всех стран - членов ЕЭК ООН. Они подчеркнули также, что проведение лишь одного совещания в год осложняет работу Группы. Таким образом, Рабочая группа попросила секретариат изучить возможность более эффективного использования ресурсов как правительств, так и секретариата. Это повысит роль SC.1 как органа, определяющего политику в области автомобильных перевозок. Было также предложено не децентрализовывать, как это происходит сейчас, а скорее сконцентрировать определенные виды деятельности в области автомобильных перевозок. Первый проект документа должен быть представлен на рассмотрение Бюро КВТ.

## **XI. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ** **(пункт 9 предварительной повестки дня)**

76. Рабочая группа постановила, что ее сто пятая сессия состоится 29 сентября – 1 октября 2010 года. 29 сентября 2009 года будет проведено однодневное совместное совещание с WP.1.

77. С тем чтобы секретариат мог обработать документы и соблюсти внутренние правила, касающиеся их представления, был установлен предельный срок для отправки документов участниками – 20 июня 2010 года.

## **XII. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (пункт 10 предварительной повестки дня)**

78. Рабочая группа утвердила краткий перечень решений, на основе которого секретариат составил настоящий доклад.



## Приложение I

### **Обращение делегаций Российской Федерации и Украины к секретариату Рабочей группы по автомобильному транспорту**

#### **1. О необходимости пересмотра статьи 22-бис ЕСТР**

Задача, указанная в преамбуле ЕСТР для всех Договаривающихся сторон, заключается в том, чтобы "разрабатывать положения, оговаривающие определенные положения по трудоустройству и занятости в международных автомобильных перевозках в соответствии с принципами Международной организации труда (МОТ), и **совместно** принимать определенные меры для обеспечения соблюдения этих положений".

Статья 22-бис ЕСТР вступает в прямое противоречие с этой задачей, поскольку вносит в ЕСТР положения, уполномочивающие одну группу Договаривающихся сторон, принадлежащих к ЕС, принимать решения без учета мнения всех других Договаривающихся сторон. Тем самым страны - не члены ЕС лишаются:

права на проведение переговоров по поиску наиболее выгодных условий;

касающихся модификации технических спецификаций устройств контроля;

права воспротивиться модификациям, введенным ЕС; и

права на внесение контрпредложений.

Таким образом, статья 22-бис представляет собой нарушение принципа "суверенного равенства" стран, не являющихся членами ЕС.

По мнению делегаций Российской Федерации и Украины, эти обстоятельства делают необходимым пересмотр статьи 22-бис ЕСТР.

Учитывая изложенное, указанные делегации просят включить вопрос о начале процедуры пересмотра в повестку дня сто пятой сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту.



**2. О применении положений ЕСТР к перевозкам между территориями государств - членом ЕС перевозчиками государств, не являющихся членами ЕС**

В ходе сто третьей сессии SC.1 делегациями Беларуси, России и Украины было передано в секретариат данной Рабочей группы совместное заявление, в котором была высказана просьба обратиться в Управление ООН по правовым вопросам (УПВ) за разъяснениями по ряду проблем, в частности о применении ЕСТР к любой перевозке между двумя государствами ЕС, осуществляемой перевозчиком страны, не являющейся членом ЕС.

Ответ УПВ, о котором секретариат информировал Рабочую группу в ходе сто четвертой сессии, не содержит прямого ответа на этот вопрос. Вместе с тем УПВ отметило, что в соответствии с международным законодательством, когда существуют последовательные соглашения по одному и тому же вопросу, такие как соглашение между государством, являющимся договаривающейся стороной к обоим соглашениям, и государством, являющимся договаривающейся стороной только к одному соглашению, в таком случае взаимные права и обязанности обоих государств подчиняются тому соглашению, договаривающимся сторонами к которому являются оба государства.

По мнению делегаций Российской Федерации и Украины, принимая во внимание положения статьи 4 ЕСТР, эта позиция УПВ свидетельствует о том, что к перевозкам, выполняемым перевозчиками стран, не входящих в ЕС, должны применяться нормы ЕСТР, в том числе в случае, когда такие перевозки выполняются между территориями стран - членом ЕС.

**О проекте "резервного плана" в случае несоблюдения Договаривающимися сторонами ЕСТР, не являющимися членами ЕС, сроков внедрения цифровых тахографов**

Делегации Республики Беларусь, Республики Молдова, Российской Федерации, Украины и Казахстана считают, что есть необходимость предусмотреть возможность временного продления за 16 июня 2010 года мер переходного характера, которые предусмотрены пунктом 2 b) статьи 13 ЕСТР и описаны в статье 14 Приложения к ЕСТР.

Указанные меры переходного характера предусматривают возможность в случае, если Договаривающаяся сторона, не являющаяся членом ЕС, не сможет выдать карты или сертифицировать мастерские, что водителю, занятому на предприятии, зарегистрированном в данном государстве, разрешается использовать транспортное



средство с установленным калиброванным цифровым тахографом без карты водителя до тех пор, пока правительство не сможет обеспечить исполнение данных требований.

Кроме того, необходимо принять во внимание, что ввиду ограниченного использования распечаток по причине того, что тахограф не активирован или не калиброван, продление текущих мер переходного характера будет сопровождаться обязанностью:

производителей транспортных средств активировать цифровой тахограф в месте его установки в каждом случае продажи транспортного средства, оборудованного цифровым тахографом, покупателю в стране, где карты недоступны;

водителей Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, прибывающих из стран, где карты недоступны, калибровать свои цифровые тахографы во время первой поездки с соблюдением требований ЕСТР в соседней пограничной стране, где доступны карты и сертифицированы мастерские.

За делегацию Республики Беларусь – НЕТ ПОДПИСИ

За делегацию Республики Молдова – ПОДПИСЬ

За делегацию Российской Федерации – ПОДПИСЬ

За делегацию Украины – ПОДПИСЬ

За делегацию Казахстана – ПОДПИСЬ



## Приложение II

### Поправки к Приложению I к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА)

#### **A. ОСНОВНЫЕ ДОРОГИ**

1) **направление запад - восток**

b) **промежуточные дороги**

- **Продление дороги E16** от Хёнефосса (Норвегия) до Гальве (Швеция)

#### Новый общий маршрут

**E16:** Лондондерри - Белфаст - Глазго - Эдинбург - Берген - Фагернес - Хёнефосс (- Осло) - Гардермоен - Конгсвингер - норвежско-шведская граница - Торсби - Малунг - Борленге - Фалун - Сандвикен - Гальве

#### **B. Ответвления и соединительные дороги**

- **Новая дорога E 981** по территории Турции от Афьона до Аксарай - Позанти
- **Новая дорога E 982** по территории Турции от Мерсина до Тарсус-Восток
- **Новая дорога E 579** по территории Венгрии от Гёрбеказы до Берегдароча

#### Общий маршрут

**E 981:** Афьон - Конья - (Аксарай - Позанти) (государственная дорога E90, связывающая Анкару с Мерсином)

**E 982:** Мерсин - Тарсус-Восток (скоростная дорога E90, связывающая Анкару с Аданой)

**E 579:** Гёрбеказа - Ньиредьхаза - Вашарошнамень - Берегдароч



### Приложение III

## **III. ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2010-2014 ГОДЫ** **ПОДПРОГРАММА 02.2: АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ**

### **02.2.1 Инфраструктура автомобильного транспорта**

#### **ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

Осуществление Европейского соглашения о международных автомагистралях и внесение в него поправок (СМА)

Пояснение: В целях адаптации европейской сети автомобильных дорог к будущим потребностям, Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) будет принимать необходимые меры по осуществлению Соглашения и внесению необходимых поправок в его положения с учетом изменения потоков движения, а также аспектов безопасности и охраны сети.

#### Планируемая работа:

- a) Рассмотрение Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) с учетом новых транспортных потоков.

**Очередность: 1**

#### Ожидаемый результат к концу 2011 года:

- Принятие поправок к приложению I к СМА, включая новые дороги категории E.

- b) Усиление стандартов СМА, которые оказывают влияние на безопасность дорожного движения, охрану окружающей среды и экономию энергии.

**Очередность: 1**

#### Результат, ожидаемый к концу 2011 года:

- Подготовка и возможное принятие новых поправок к СМА для включения в него положений о проверках дорог с целью определения степени их безопасности и, возможно, об охране.

- c) Наблюдение за реализацией стандартов СМА в сети дорог категории E

**Очередность: 1**





**Результат, ожидаемый к концу 2011 года:**

- Подготовка и распространение вопросника, касающегося реализации стандартов СМА.

**Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)**

Пояснение: Для оказания помощи в строительстве сети ТЕА как неотъемлемой части комплексной международной автодорожной инфраструктуры Рабочая группа по автомобильному транспорту SC.1 продолжит тесное сотрудничество с ТЕА.

**Планируемая работа:**

- d) Обзор достигнутых и предполагаемых будущих результатов работы по созданию сети ТЕА и рассмотрение возможностей внесения вклада в будущее развитие этой сети (например, комбинированные перевозки, финансирование).

**Очередность: 2**

**Результат, ожидаемый к концу 2011 года:**

- Наблюдение за реализацией проекта ТЕА и оказание содействия в реализации проекта ТЕА во всех случаях, когда это возможно и уместно.

**02.2.2 Согласование требований, касающихся международных автомобильных перевозок и их облегчения**

Пояснение: В целях упрощения и согласования требований, касающихся международных автомобильных перевозок и их облегчения, Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) будет по мере необходимости разрабатывать и обновлять соответствующие международные **правовые** документы и/или рекомендации и **рассматривать отдельные аспекты** международных пассажирских и грузовых автомобильных перевозок, особенно те из них, которые связаны с облегчением автомобильных перевозок между **странами и субрегионами региона ЕЭК ООН**, включая облегчение и согласование административных процедур и документации.



## ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

### Планируемая работа:

- е) Осуществление Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), **вообще и внедрение цифрового тахографа в частности.** Очередность: 1

### Результаты, ожидаемые концу 2011 года:

- **Осуществление** новых положений, касающихся регулирования времени работы и отдыха профессиональных водителей.

- **По возможности и на основе достаточного числа ответов государств-членов** оценка результатов обследования (проводимого раз в два года), касающегося эффективного применения ЕСТР и ряда выявленных проблемных областей, и предложений по их устранению в рамках последующей деятельности в контексте этого обследования.

- **Внедрение цифрового тахографа в странах - участниках ЕСТР, не являющихся членами ЕС.**

- f) Рассмотрение вопросов, касающихся международной системы страхования автомобилей ("Зеленая карта"). Очередность: 2

### Результат, ожидаемый к концу 2011 года:

- Стимулирование присоединения к системе зеленой карты и облегчение процедур присоединения к ней. Рассмотрение возможностей создания **аналогичной** международной системы страхования автомобилей для **государств, расположенных за пределами зоны, охватываемой системой "Зеленая карта".**

- g) Содействие согласованию фискальных и других мер для недопущения любой дискриминационной практики в области международных автомобильных перевозок. Очередность: 3



Результат, ожидаемый к концу 2011 года:

Разработка предложений о согласовании фискальных и других мер в области международных автомобильных перевозок.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОГРАНИЧЕННАЯ ВО ВРЕМЕНИ

Планируемая работа:

- h) Изменение Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4).

Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2011 года:

- Рассмотрение потребности в изменении СР.4 или в дополнении ее некоторыми положениями, касающимися, например, безопасности пассажирских и грузовых перевозок и доступа к профессии автотранспортного оператора.

- i) Рассмотрение новых задач, возможностей и изменений в области облегчения **международных** автомобильных перевозок между **странами и субрегионами региона ЕЭК ООН и за его пределами, включая количественные ограничения, вводимые в отношении международных грузовых автомобильных перевозок.**

Очередность: 1

Результаты, ожидаемые к концу 2011 года:

- В соответствующих случаях сотрудничество, **в том числе посредством проведения совместных совещаний, с такими другими органами ЕЭК ООН, как Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), по аспектам облегчения пересечения границ, например по проблемам выдачи виз профессиональным водителям, и сотрудничество с Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1) по вопросам безопасности инфраструктуры.**

**Принятие нового глобального многостороннего правового документа по международным регулярным перевозкам пассажиров междугородными и городскими автобусами.**



- j) Осуществление соглашений и конвенций ЕЭК ООН, связанных с транспортом.

**Очередность: 1**

**Результаты, ожидаемые к концу 2011 года:**

**- Вступление в силу Протокола к Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), предусматривающего внедрение электронной накладной, и ее широкое использование.**

**- Определение и внедрение надлежащим образом функционирующих механизмов наблюдения за осуществлением правовых документов, которыми занимается Рабочая группа.**

**Очередность: 1**

-----

