



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.1/373  
10 December 2003

RUSSIAN  
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту  
(Девяносто седьмая сессия, 27-30 октября 2003 года)

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ  
О РАБОТЕ ЕЕ ДЕВЯНОСТО СЕДЬМОЙ СЕССИИ**

**УЧАСТНИКИ**

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту провела свою девяносто седьмую сессию в Женеве 27-30 октября 2003 года. В ее работе приняли участие представители следующих государств-членов ЕЭК: Андорры, Беларуси, Болгарии, Венгрии, Германии, Испании, Латвии, Литвы, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словацкой Республики, Соединенного Королевства, Турции, Финляндии, Франции, Хорватии, Швейцарии, Швеции.

Кроме того, были представлены Европейская комиссия, а также:

- следующие межправительственные организации: Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ), Международное бюро труда (МБТ), Проект трансъевропейской автомагистрали север-юг (ТЕА), Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД);

- следующие неправительственные организации: Совет страховых бюро системы зеленой карты, Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

В качестве приглашенных для участия в специальном информационном дне 27 октября также присутствовали представители национальных транспортных объединений и обществ.

## **ОТКРЫТИЕ СЕССИИ**

2. Сессия состояла из двух частей: первая часть (информационный день 27 октября) была полностью посвящена ознакомлению с цифровым тахографом и изучению последствий включения этого устройства в Соглашение для государств - членов ЕСТР, а вторая часть (28-30 октября) - работе самой SC.1. Сессия проводилась под председательством г-на Й. Алалуусуа (Финляндия).

## **СПЕЦИАЛЬНАЯ СЕССИЯ: ЦИФРОВОЙ ТАХОГРАФ (ЕСТР)**

*(Документация: два неофициальных документа, подготовленных для сессии)*

3. На своей шестьдесят пятой сессии (18-20 февраля 2003 года) Комитет по внутреннему транспорту, учитывая обеспокоенность ряда делегаций по поводу трудностей, с которыми придется столкнуться контролирующим органам в странах, не являющихся членами ЕС, которые должны будут начиная с 2004 года осуществлять проверку транспортных средств ЕС, оснащенных таким устройством, поддержал в принципе предложение SC.1 о проведении еще одного информационного дня по аналогии с тем, который был организован в октябре 2001 года.

4. Этому и был посвящен информационный день, который был проведен 27 октября накануне открытия сессии самой SC.1 и в котором приняли участие многие делегаты. Заседание, функции Председателя которого выполнял один из сотрудников секретариата, проводилось при технической поддержке экспертов из Европейской комиссии, Соединенного Королевства, Франции и Швеции на основе программы, специально разработанной для этого дня и содержащейся в неофициальном документе. SC.1 выразила признательность Дорожной администрации Швеции, финансовая поддержка которой позволила пригласить на сессию г-на Тъери Грантюрко, консультанта при адвокатской конторе "Грантюрко и партнеры" (Granturco and Associates) и специалиста по вопросам применения цифрового тахографа. Во вступительной части представитель Европейской комиссии проинформировал делегатов о последних изменениях, связанных с внедрением цифрового тахографа в ЕС. В ходе этого представления подробно рассматривались

аспекты, касающиеся внедрения цифрового тахографа, а именно: официальное утверждение контрольного устройства и карт, ввод в эксплуатацию цифрового тахографа, выдача карт, использование цифрового тахографа и карт (доступ к данным и контроль) и техническое обслуживание цифрового тахографа.

**УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ** (*пункт 1 повестки дня*)

*(Документация: TRANS/SC.1/372)*

5. Предварительная повестка дня, подготовленная секретариатом, была утверждена без изменений.

**УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА** (*пункт 2 повестки дня*)

*(Документация: TRANS/SC.1/371 и TRANS/SC.1/371/Add.1)*

6. Вышеуказанные документы девяносто шестой сессии были утверждены без изменений.

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ,  
ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ** (*пункт 3 повестки дня*)

**а) Комитет по внутреннему транспорту**

*(Документация: ECE/TRANS/152; TRANS/SC.1/369)*

7. Рабочая группа была проинформирована о том, что на своей шестьдесят пятой сессии Комитет по внутреннему транспорту одобрил доклад SC.1 (ECE/TRANS/152, пункт 40).

8. Секретариат проинформировал Рабочую группу о решениях, принятых КВТ, в частности относительно одобрения предложений SC.1 о проведении новой специальной сессии по вопросу о применении СМА, а также специального информационного дня, посвященного цифровому тахографу. Что касается совещания по СМА, то секретариат с сожалением отметил крайне неактивное участие делегатов, что не только негативно отражается на продолжении работы, но также в будущем может поставить под угрозу возможность проведения таких совещаний с устным переводом. Секретариат также сообщил, что КВТ настоятельно рекомендовал SC.1 завершить в ходе ее девяносто

седьмой сессии работу по пересмотру СР.4, включив в нее положения о доступе к профессии (ECE/TRANS/152, пункты 41-50).

**b) Международные организации**

9. Представитель ЕКМТ проинформировала Рабочую группу об итогах совещания Совета министров в Брюсселе в мае 2003 года, на котором была отмечена пятидесятилетняя годовщина создания ЕКМТ. Она сообщила, что по вопросу о дорожных перевозках было принято две резолюции: одна резолюция посвящена усовершенствованию управления системой квот на выдачу многосторонних разрешений ЕКМТ, а другая касается создания системы контроля за вводом в действие правил, регламентирующих продолжительность управления транспортным средством и отдыха. Она подчеркнула, что ЕКМТ, многие сферы деятельности которой связаны с автомобильными перевозками, служит посредником между странами ЕС и странами, не входящими в ЕС.

10. Представитель Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) проинформировал Рабочую группу о деятельности его организации в течение 2003 года, которая, в частности, была сосредоточена на поиске оптимальной отраслевой практики, подлежащей в ближайшем времени обобщению в одной из публикаций, а также на аспектах, связанных с облегчением трансграничных автомобильных перевозок. Кроме того, он сообщил, что вторая Евро-азиатская конференция по автомобильному транспорту, проводившаяся в Тегеране 6 и 7 октября 2003 года, была посвящена содействию развитию автомобильных перевозок по Шелковому пути и евразийским транспортным коридорам, в частности посредством создания доступной и надежной сети автодорожной инфраструктуры для международных перевозок. Наконец, он проинформировал о втором Форуме по безопасности городских и междугородных автобусов, состоявшемся в Куртре (Бельгия) 17 октября 2003 года.

**ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЕСТР (пункт 4 повестки дня)**

*(Документация: TRANS/SC.1/371/Add.1, TRANS/SC.1/2003/2 и неофициальные документы № 3 и 6 сессии)*

11. Рабочая группа была проинформирована о том, что предложенная поправка к статье 12 ЕСТР о процедурах проверки, переданная Договаривающимся сторонам 27 мая 2003 года уведомлением депозитария С.N.512.2003.TREATIES-1, будет считаться окончательно принятой 27 ноября 2003 года и вступит в силу через три месяца после этой даты.

12. Рабочая группа рассмотрела поправки, призванные разъяснить ситуацию в связи с транспортными средствами, оснащенными цифровым тахографом, из стран, не являющихся членами ЕС, до вступления в силу положений ЕСТР о цифровом тахографе (приблизительно) в 2008 или 2009 году; эти поправки были представлены Францией в документе TRANS/SC.1/2003/2, Европейской комиссией, Францией и Соединенным Королевством в неофициальном документе № 3 и Европейской комиссией в документе, подготовленном в ходе совещания по статье 14 приложения к ЕСТР.

13. Рабочая группа приняла новые поправки к статье 13 Соглашения и статье 14 приложения к Соглашению. Изменения, внесенные в текст, содержащийся в документе TRANS/SC.1/371/Add.1, выделены жирным шрифтом. Эти поправки приводятся в приложении 1 к настоящему докладу.

14. Полный текст поправок, принятых SC.1, включая указанные выше, приводится в документе TRANS/SC.1/373/Add.1.

15. Секретариат проинформировал делегатов, что сводный текст объемного приложения IV, включающий последние технические поправки, принятые Европейской комиссией, а также поправки, необходимые для учета непосредственно контекста ЕСТР, будут подготовлены на трех официальных языках ЕЭК ООН.

## **ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА** (пункт 5 повестки дня)

### **а) Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)**

*(Документация: TRANS/SC.1/AC.5/36; TRANS/SC.1/AC.5/38; TRANS/SC.1/2003/3; TRANS/SC.1/2003/9)*

#### **і) Статус предыдущих поправок к СМА**

16. Рабочая группа была проинформирована о том, что поправки к СМА, принятые SC.1 на ее девяносто шестой сессии в 2002 году, вступают в силу 24 ноября 2003 года.

#### **іі) Рассмотрение новых предложений по поправкам к приложению I к СМА**

17. Рабочая группа одобрила, согласно рекомендации Специального совещания по СМА от 6 мая 2003 года (TRANS/SC.1/AC.5/38), предложение Германии, направленное на удлинение маршрута E 441 до Хофа (новое общее обозначение: E 441: Хемниц - Плауэн - Хоф).

18. В связи с предложением Азербайджана (удлинение маршрута E 002 через Ордубад, Джульфу, Нахичевань, Садарак до границы с Турцией) SC.1 была проинформирована о том, что Специальное совещание по СМА просило секретариат связаться с властями Армении и Турции, также затрагиваемых таким решением, для выяснения приемлемости данного предложения для этих двух стран. Последние дали свое согласие (TRANS/SC.1/2003/9), однако в ответе Турции предлагалось продолжить маршрут 002 на ее территории, а также включить новый маршрут, заканчивающийся в Вале, Грузия.

SC.1 внимательно рассмотрела это предложение и предложенные в Турции маршруты на основе карты, представленной на заседании делегацией этой страны. По завершении обсуждения SC.1 приняла следующие решения:

- предложение Азербайджана (удлинение маршрута E 002 через Ордубад - Джульфу - Нахичевань - Садарак - граница с Турцией) было принято. Тем не менее SC.1 сочла, что было бы логичнее удлинить маршрут 002 от Садарака на север до E 117 в Армении в соответствии с предложением этой страны и Специального совещания по СМА. В отсутствие представителей Азербайджана SC.1 поручила секретариату связаться с властями этой страны, чтобы получить их согласие по данному вопросу, а также по вопросу о присвоении нового номера маршруту от Садарака через Турцию до Шанлыурфы, как предлагается Турцией (см. ниже). В случае согласия Азербайджана общее обозначение маршрута 002 будет следующим: Алят - Саатлы - Мегри - Ордубад - Джульфа - Нахичевань - Садарак - Ересхаван (соединение с E 117).

Что касается предложений, представленных Турцией, то SC.1 приняла предложения по новым маршрутам в целях:

- создания нового маршрута E от Садарака (от E 002 в Азербайджане) до Шанлыурфы (общее обозначение: Садарак - Дилуджу - Ыгдыр - Догубаязит - Битлис - Диярбакыр - Шанлыурфа), номер которого надлежит определить секретариату;
- создания, при условии согласия Грузии, нового маршрута север - юг от Вале (E 691) в Грузии до Хорасана (E 80) (общее обозначение: Вале - Тюркгюджу - Пософ - Карс - Хорасан), номер которого также надлежит определить секретариату.

iii) Рассмотрение новых предложений по поправкам к приложению II к СМА

19. На своей девяносто шестой сессии в октябре 2002 года Рабочая группа одобрила предложения по поправкам к приложению II к СМА, принятые на основе предложения Проекта ТЕА Специальным совещанием по выполнению СМА (TRANS/SC.1/AC.5/36, приложение 2) на его восемнадцатой сессии. В то же время она решила подождать принятия других предложений по поправкам к приложению II, чтобы все предложения по этому приложению были препровождены Генеральному секретарю для уведомления в виде общего пакета.

20. На своей девяносто седьмой сессии Рабочая группа обстоятельно изучила предложения по поправкам к приложению II, которые касаются охраны окружающей среды и безопасности в туннелях и которые были приняты Специальным совещанием по СМА 6 мая 2003 года (TRANS/SC.1/AC.5/38).

21. Она одобрила в принципе предложения по поправкам, касающиеся положений по охране окружающей среды (TRANS/SC.1/AC.5/38, приложение 1), в отношении которых Нидерланды и Турция сделали несколько оговорок.

22. В связи с предложениями по безопасности в туннелях SC.1 решила - применительно к пункту V.3 (TRANS/SC.1/AC.5/38, приложение 2), - с одной стороны, исключить из первого абзаца (третья строка) слова "в каждом конкретном случае" и, с другой - исключить из второго абзаца (последняя строка) слова "транспортных средств" перед "аварийно-спасательной службы". Германия и Франция сделали оговорки в отношении максимально допустимого уклона, предложенного в пункте III.2.1. Кроме того, делегации Германии, Нидерландов и Норвегии сочли преждевременным принимать эти положения, поскольку еще не утверждена директива Сообщества по безопасности в туннелях, которая в настоящее время находится на стадии обсуждения. В связи с высказанными сомнениями по поводу возможности несогласованности со следующей директивой ЕС SC.1 пришла к выводу, что необходимо отложить принятие этих положений до ее девяносто восьмой сессии. Она просила страны, сделавшие оговорки, как можно скорее передать в секретариат свои предложения по поправкам, руководствуясь при этом тем, что такие предложения должны быть обращены ко всем странам, являющимся Договаривающимися сторонами СМА.

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

*(Документация: TRANS/SC.1/2003/4)*

23. Управляющий Проекта ТЕА г-н Мариан Гантак, напомнив о целях этого Проекта, представил последнюю информацию о ходе работы (TRANS/SC.1/2003/4). В частности, он отметил, что:

- по состоянию на 1 января 2003 года общая запланированная протяженность дорог сети ТЕА составляет 23 705 км, из которых 9 763 км уже введено в эксплуатацию и 1 031 км находится в стадии строительства;
- наибольшая часть сети ТЕА (29,2%) приходится на долю Турции;
- наиболее быстрыми темпами строительство осуществляется в Словакии (7,1% ее национальной сети ТЕА);
- наиболее значительных результатов по завершению создания этой сети добилась Италия (99,7%).

24. Кроме того, г-н Гантак проинформировал Рабочую группу о том, что Руководящий комитет Проекта, совещание которого состоялось в мае 2003 года, одобрил базовый план действий на следующие три года. Он поблагодарил МСАТ за финансовую поддержку в реализации этого плана. Он также предложил странам, которые еще не сделали этого, внести свои взносы в бюджет Проекта во избежание приостановки некоторых видов деятельности. Наконец, он предложил другим государствам - членам ЕЭК, в частности балтийским государствам и странам Юго-Восточной Европы, присоединиться к этому Проекту.

25. Рабочая группа просила представить ей обновленную информацию по этому вопросу на следующей сессии.

**c) Проект "Голубой коридор"**

26. Секретариат напомнил, что проект "Голубой коридор" нацелен на стимулирование применения сжатого природного газа (СПГ) в качестве моторного топлива для транспортных средств, осуществляющих международные грузовые перевозки, вместо газойля и на определение коридоров, которые будут использоваться транспортными средствами, работающими на природном газе. Применение этого топлива позволило бы



снизить стоимость автомобильных перевозок, а также сократить выбросы загрязняющих веществ.

27. Он проинформировал SC.1 о том, что окончательный доклад Специальной группы по проекту "Голубой коридор" был издан на английском и русском языках и что его можно получить в секретариате ЕЭК ООН. Он сообщил, что по трем выбранным экспериментальным коридорам:

- Москва - Минск - Варшава - Берлин (по маршруту E 30);
- Берлин - Чешская Республика - Австрия - Рим (по маршрутам E 55 и E 45);
- Хельсинки - Санкт-Петербург - Москва (по маршрутам E 18 и E 105) -

были проведены технико-экономические обоснования, в которых учитывались объемы перевозок, снижение возникающих экономических издержек, сокращение выбросов и число существующих станций распределения сжатого природного газа.

28. Окончательный доклад этой Специальной группы по проекту будет представлен КВТ и должен послужить основой для поисков источника финансирования в банках развития, а также в частных консорциумах и компаниях.

29. Рабочая группа просила секретариат продолжать информировать ее о ходе осуществления этого проекта.

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

##### **а) Разработка положений по облегчению международных автомобильных перевозок (СР.4)**

*(Документация: TRANS/SC.1/2002/4/Rev.2; TRANS/SC.1/2002/4/Rev.2/Add.1 и неофициальные документы № 1, 2 и 4 сессии)*

30. Секретариат напомнил, что на своей шестьдесят пятой сессии в феврале 2003 года Комитет по внутреннему транспорту подчеркнул, что окончательный текст СР.4 должен быть сформулирован на нынешней сессии SC.1, с тем чтобы его можно было представить Комитету для принятия в ходе его шестьдесят шестой сессии в феврале 2004 года. Кроме того, секретариат сообщил, что, поскольку КВТ высказался за включение в эту резолюцию положений о доступе к профессии автомобильного перевозчика с учетом соответствующей рекомендации Многопрофильной группы экспертов по безопасности в

туннелях, он подготовил новый проект, включающий эти положения (TRANS/SC.1/2002/4/Rev.2), который был направлен государствам-членам в июне 2003 года для комментариев.

31. SC.1, рассмотрев проект текста в целом с учетом предложений, сформулированных МСАТ (неофициальный документ № 1), Российской Федерацией (неофициальный документ № 2), и комментариев, представленных 13 другими странами (неофициальный документ № 4), приняла пересмотренную СР.4 с указанными ниже изменениями. В ходе сессии несколько стран сделали оговорки в отношении некоторых положений, которые также указаны ниже. В то же время Германия и Нидерланды проинформировали SC.1 о том, что в настоящее время в их странах проводится анализ обоснованности СР.4 в целом.

- Введение - Была добавлена ссылка на резолюцию ЕКМТ о выдаче виз, как это предлагалось Российской Федерацией.
- Сноска на странице 1 была заменена словами "включая Европейское сообщество". В конце пункта была добавлена фраза, что Соглашение ИНТЕРБУС будет де-факто применяться в 10 новых государствах - членах ЕС в мае 2004 года.
- 1.1.1.5 Слова "*указанных в первом абзаце*" были исключены.
- 1.1.1.6 Аналогичное замечание, что и по пункту 1.1.1.5.
- 1.1.1.8 Изменить следующим образом: "*перевозками грузов или пассажиров...*".
- 1.1.1.9 Определение "*профессиональная деятельность оператора международных перевозок*", фигурировавшее ранее в разделе II, было перенесено в этот новый пункт и включено в раздел "Определения", поскольку оно касается главы I в целом.
- 1.2.1.2 - Официальное предложение о поправке, представленное Францией, не было принято, поэтому текст был утвержден в нынешней редакции.
- 1.2.1.5 - Португалия сообщила о снятии своей оговорки. Шестой абзац был изменен следующим образом: "*пограничного и таможенного контроля*".

- 1.2.1.6 - Оговорка Германии, Нидерландов, Португалии и Финляндии. Оговорка Норвегии и Турции в отношении необходимости дополнительного изучения. Предложение о дополнительном тексте Российской Федерации, предусматривающем возможность разрешения для транспортных объединений представлять запросы на получение виз, было заключено в квадратные скобки. Белоруссия и Российская Федерация высказались за сохранение этого положения.
- 1.2.1.7 Оговорка Турции.
- 1.2.1.7.1 Исключен.
- 1.2.1.7.2 Исключен. Дополнительное предложение Российской Федерации не было принято.
- 1.2.1.9 Португалия напомнила о решении, принятом SC.1 на ее девяносто шестой сессии, относительно исключения всякой сноски на транзитные перевозки. Европейская комиссия поддержала эту позицию. SC.1 решила сделать ссылку только на двусторонние перевозки. МСАТ выразил сожаление по поводу этого решения.
- 1.2.1.11 Из двух вариантов было выбрано слово "*следует*". Текст в скобках во второй фразе был изменен следующим образом: "... (*кроме сборов за пользование транспортными инфраструктурами и сборов за проезд*) *либо ограничивать его квотами*".
- 1.2.1.12 В конце фразы слова "коммерческие перевозки" заменить на "перевозки грузов".
- 1.2.1.13 Слова "и выдавать специальные разрешения на эксплуатацию транспортных средств, не удовлетворяющих нормам" были исключены, поскольку такое требование уже предусмотрено в пункте 4.2.7. Было принято предложение о добавлении, внесенное Российской Федерацией: "***Нормы и стандарты, касающиеся веса и габаритов и применяемые государствами в отношении своих национальных перевозчиков, следует применять также в отношении перевозчиков из других государств, задействованных в международных автомобильных перевозках***". Представитель Финляндии сделал оговорку в отношении

необходимости дополнительного изучения этого положения. Данный пункт становится пунктом 1.2.1.13.1.

- 2.1 Этот пункт был перенесен в пункт 1.1.1, как указано выше.
- 2.1.1 Российская Федерация сообщила о неточности перевода на русский язык.
- 2.1.3 Предложение Российской Федерации не было принято.
- 2.1.4 Вместо предусмотренных первоначально пяти лет SC.1 решила установить шестилетний срок для осуществления этих положений. Оговорка Российской Федерации в отношении минимальных капитальных средств и резервов транспортного предприятия.
- 2.1.5 Предложение МСАТ об изменении и дополнении третьего абзаца было принято. Новая редакция: ***"Устанавливая уровень подготовки и оговаривая области знаний, требуемых для подтверждения профессиональной компетентности, компетентные органы стран - членов ЕЭК ООН [...] должны в максимально возможной степени руководствоваться соответствующими "достижениями Сообщества" и учитывать их. Для этого компетентным органам следует в качестве основы такой подготовки использовать существующую оптимальную практику и добиваться максимально возможной гармонизации"***.
- 2.1.5 и 2.2 Российская Федерация сообщила о неточностях перевода на русский язык.
- 3.1.4 Оговорка Российской Федерации.
- 3.1.5 Положения о челночных перевозках были исключены.
- 3.1.6 Оговорка Российской Федерации.
- 3.2.1.2 и 3.2.1.3 Оговорка Российской Федерации. Секретариату было поручено проверить, был ли этот текст взят из законодательства Сообщества.
- 3.2.1.4 В пятом абзаце в тексте на русском языке употребление слова "фамилия" вместо слова "наименование" является неправильным.

- 3.2.1.5 Европейская комиссия выразила сомнения по поводу формулировки этого пункта, сообщив, что она представит предложение по поправке.
- 3.2.2 Все положения этого пункта, касающиеся челночных перевозок, были исключены с целью согласования с пунктом 3.1.5. В результате этого исключения нумерация пункта, касающегося нерегулярных перевозок, была изменена и должна начинаться с цифр 3.2.2.
- 3.2.3.1 (ставший пунктом 3.2.2.1) Был включен новый подпункт следующего содержания:  
**"Нерегулярные международные перевозки пассажиров, освобожденные от необходимости получения разрешений (см. пункты 3.2.2.2-3.2.2.5 выше), должны осуществляться при наличии контрольного документа (отрывного путевого листа, оригинал которого должен находиться на борту городского или международного автобуса). Если такие перевозки осуществляются на коммерческой основе, то на борту городского или междугородного автобуса должна иметься заверенная копия национальной лицензии на перевозку пассажиров (или лицензии Сообщества для стран ЕС), которая должна предъявляться компетентным контролирующим органам по их требованию".**
- 4.1.2 На основе предложения, представленного секретариатом, SC.1 приняла упрощенное определение следующего содержания: ***"Под международными автомобильными перевозками грузов подразумеваются рейсы груженого или порожнего транспортного средства, пересекающего границу по крайней мере одного другого государства-члена с транзитом или без транзита по территории одной или более других стран"***.
- 4.1.4 Слово "имеющихся" заменить на "***выделяемых***".
- 4.2.1 Оговорка Португалии.
- 4.2.2 - Представитель Европейской комиссии уточнила, что с учетом положений Сообщества она может согласиться только с пунктами 1, 3, 7, 10 и 12 этого перечня. Вместе с тем после представленных разъяснений она сочла, что исключения допустимы, если они не касаются лицензий Сообщества. Она предложила добавить в конце фразы после слова "разрешений" слова "***(кроме лицензий Сообщества)***".

- Российская Федерация сделала оговорки по пунктам 2, 6 и 10 и предложила добавить новое исключение 13: "***Доставка вновь приобретенных порожних транспортных средств до их окончательного места назначения***", которое было одобрено SC.1.
- Оговорка Португалии и Турции по пункту 10.
- Оговорка Швейцарии по пункту 5.

4.2.5 Оговорка Российской Федерации.

4.2.6 Российская Федерация указала, что по сравнению с текстом на русском языке в тексте на английском языке отсутствуют некоторые слова.

4.2.8 Исключен по причине дублирования формулировки с пунктом 4.2.4.

Раздел II главы II и приложение II - Оговорка Португалии

32. Было решено, что редакционные изменения в тексте на русском языке будут внесены Российской Федерацией до подготовки окончательного текста.

33. Новый пересмотренный вариант СР.4 будет направлен всем государствам-членам до конца 2003 года, чтобы все страны могли сообщить о своих возможных оговорках до шестьдесят шестой сессии КВТ. Эти оговорки будут включены в документ отдельно от СР.4 в соответствии с процедурой, введенной в 1985 году (документ TRANS/SC.1/323).

**b) Рассмотрение возможностей заключения соглашений и принятия других мер, связанных с пересечением границ и пограничными сооружениями, для обслуживания автомобильных перевозок между восточной и западной Европой**

*(Документация: TRANS/SC.1/2003/5)*

34. Рабочая группа была проинформирована о результатах полученных ответов на вопросник, касающийся выдачи виз профессиональным водителям (TRANS/SC.1/2003/5), а также об итогах обсуждения, проведенного по этому вопросу в Комитете по внутреннему транспорту на его шестьдесят пятой сессии в феврале 2003 года. Рабочая группа также была проинформирована о содержании письма Европейской комиссии (ГД правосудия и внутренних дел) по вопросу о визах, которое было получено накануне сессий SC.1. Ниже приводятся наиболее важные моменты из этого письма:

"... Проведенное в государствах - членах Союза исследование по процедурам выдачи виз

*профессиональным водителям подтвердило наличие довольно значительных различий в существующей практике, а также определенное нежелание государств-членов гармонизировать эту практику и упростить процедуру выдачи виз данной категории лиц. На настоящий момент на уровне Союза не предусматривается никакой инициативы, направленной на согласование нынешней практики или на упрощение процедуры выдачи виз профессиональным водителям, однако не исключается возможность предпринятия таких инициатив в будущем с учетом также изменений на международном уровне, и в частности в рамках ЕЭК ООН".*

35. Кроме того, секретарь WP.30 проинформировал Рабочую группу о ходе обсуждения нового проекта приложения 8 к Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах. Он сообщил о том, что в сентябре 2003 года состоялось совещание специальной группы, которая проработала еще не урегулированные вопросы, в том числе проблему виз, и что резюме текста соответствующих положений будет передано для утверждения Административному комитету WP.30 в феврале 2004 года.

36. Ознакомившись с результатами исследования и итогами работы WP.30 и учитывая расхождения во мнениях относительно того, каким образом продолжать работу над этим вопросом в рамках SC.1, Рабочая группа сочла, что на данный момент преждевременно начинать параллельную работу посредством создания специальной группы по проблеме виз. Тем не менее она будет руководствоваться соответствующим решением, которое примет КВТ.

**с) Разработка протокола к КДПГ**

*(Документация: TRANS/SC.1/2003/1, TRANS/SC.1/2003/1/Add.1 и Add.2, TRANS/SC.1/2002/2 и Add.1-Add.3; TRANS/SC.1/2001/7)*

37. На своей девяносто шестой сессии Рабочая группа рассмотрела проект текста протокола к КДПГ, который был подготовлен профессором Ж. Пуцейсом из ЮНИДРУА и который предусматривает использование в рамках его процедур возможности электронного обмена данными (TRANS/SC.1/2001/7). Она также изучила полученные ответы на разосланный секретариатом вопросник (TRANS/SC.1/2002/2 и Add.1, 2 и 3), в котором странам было предложено определить свою позицию по новому проекту протокола. Все ответившие на вопросник страны в значительной степени поддержали идею разработки протокола.

38. Вместе с тем делегат Германии обратила внимание на несколько вопросов, которые, по ее мнению, еще не в полной мере урегулированы в переданном проекте протокола, в частности в отношении электронной подписи, и представила новый проект текста, содержащийся в документе TRANS/SC.1/2003/1. МСАТ и ЮНИДРУА сделали оговорки по существу в связи с этим проектом (TRANS/SC.1/2003/1/Add.1 и Add.2). Несколько стран (Нидерланды, Российская Федерация и Финляндия) высказались в поддержку текста ЮНИДРУА. В то же время представитель Германии предложил создать небольшую рабочую группу с целью попытаться найти компромиссное решение.

39. Учитывая расхождения в позициях, SC.1 поручила секретариату проконсультироваться, через посредство вопросника, со всеми странами, чтобы выяснить их позицию по базовому тексту, который должен послужить основой для обсуждения возможной рабочей группой, а также по элементам, которые должны быть приняты во внимание в проекте протокола. Поэтому она обратилась к Комитету с просьбой одобрить предложение о проведении специального совещания в 2004 году, если возникнет такая необходимость, в целях завершения подготовки данного текста и его возможного принятия на девяносто восьмой сессии SC.1 .

**d) Рассмотрение положения в области облегчения международных автомобильных перевозок и связанных с этим вопросов**

*(Документация: TRANS/SC.1/2003/8, неофициальный документ № 5 сессии)*

**i) Международная система страхования автотранспортных средств (система зеленой карты)**

40. Генеральный секретарь Совета страховых бюро проинформировал Рабочую группу о последних событиях и изменениях в рамках системы международной карты автомобильного страхования, изложенных в докладе Председателя (TRANS/SC.1/2003/8), резюме которого приводится в приложении II к настоящему докладу. В частности, он сообщил, что система зеленой карты охватывает всю Европу, за исключением Российской Федерации и стран Кавказа. Он также отметил, что государства Центральной Азии выразили свою готовность участвовать в такой системе, и высказался за то, чтобы для содействия этому процессу ЕЭК ООН предоставили добрые услуги с целью изучить возможность создания в указанных странах аналогичной системы. Рабочая группа также приняла к сведению обновленный перечень соглашений между страховыми бюро, в котором отражено положение в связи с участием в системе зеленой карты (неофициальный документ № 5).



- ii) Присоединение к международным правовым документам ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта и их осуществление

41. Рабочая группа была проинформирована о присоединении Монголии к КДПГ (18 сентября 2003 года) и Кипра к ЕСТР (5 сентября 2003 года), а также к КПДГ и Протоколу к ней (2 июля 2003 года). Было отмечено, что подробная информация и обновленные сведения о статусе правовых документов имеются на вебсайте Отдела транспорта ЕЭК ООН: <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>.

## **ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ**

*(пункт 7 повестки дня)*

*(Документация: ECA/AC.2/2003/6)*

42. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что Руководящий комитет Европейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) провел свою первую сессию 10 и 11 апреля 2003 года (ECE/AC.21/2003/6) и одобрил в своей программе работы на 2003-2005 годы следующие четыре предварительных проекта: i) координационный центр по транспорту, окружающей среде и охране здоровья; ii) программы развития транспорта с учетом требований охраны здоровья и окружающей среды; iii) воздействие транспорта на здоровье и связанные с этим издержки; iv) разработка набора показателей для мониторинга интеграции аспектов окружающей среды и охраны здоровья в транспортную политику и воздействие этой политики на здоровье и окружающую среду.

43. Напоминалось о том, что со всеми документами, касающимися этой работы, можно ознакомиться на вебсайте ЕЭК ООН по следующему адресу:  
<http://www.unece.org/the-pep/new/en/welcome.htm>

44. Рабочая группа просила секретариат продолжать информировать ее об изменениях, происходящих в ходе осуществления этой работы, и сообщать ей о тех из них, которые могут иметь значение для SC.1.

**ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2004-2008 ГОДЫ** (*пункт 8 повестки дня*)

*(Документация: TRANS/SC.1/2003/7)*

45. Рабочая группа приняла проект своей программы работы на 2004-2008 год, который содержится в приложении 3 к настоящему докладу. Он будет передан Комитету по внутреннему транспорту для окончательного утверждения на его шестьдесят шестой сессии в феврале 2004 года. Напоминается, что в соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту впредь программа работы рассматривается только один раз в два года.

**ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ** (*пункт 9 повестки дня*)

46. Рабочая группа избрала г-на А. Пинсона (Российская Федерация) Председателем и г-на Й. Алалуусуа (Финляндия) - заместителем Председателя. Она выразила горячую признательность г-ну Й. Алалуусуа за то, что он исполнял обязанности Председателя SC.1 в течение шести лет.

**ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ** (*пункт 10 повестки дня*)

47. Рабочая группа была проинформирована о просьбе Комитета в адрес секретариата о проведении анализа применения соглашений и конвенций ЕЭК ООН в области транспорта. SC.1 отметила, что применительно к СМА работа уже на регулярной основе осуществляется в рамках обследования дорожного движения и составления перечня стандартов и параметров. В этой связи секретариат указал, что работа по составлению перечня стандартов и параметров за 2000 год недавно была завершена и что с ее результатами уже можно ознакомиться. Что касается ЕСТР, то контроль за его реализацией в будущем будет осуществляться на основе применения новой статьи 12, принятой окончательно 27 ноября 2003 года. В то же время SC.1 сочла, что было бы уместно провести обследование в странах, не присоединившихся к этим конвенциям и соглашениям, в целях выяснения причин или трудностей, не позволяющих или мешающих им присоединиться к упомянутым правовым документам.

48. Рабочая группа была проинформирована, что ее девяносто восьмую сессию намечено провести 27-29 октября 2004 года.

**УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ** *(пункт 11 повестки дня)*

49. Рабочая группа утвердила краткий перечень решений, принятых на ее девяносто седьмой сессии, на основе проекта, подготовленного секретариатом.

---

Приложение 1

**Поправки к ЕСТР**

**Статья 13 Соглашения**

*Изменить пункты 1 и 2 следующим образом:*

"1. Все новые положения настоящего Соглашения, включая приложение и добавления 1В и 2 к нему, касающиеся введения **цифрового контрольного устройства**, становятся обязательными для стран, являющихся Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения, не позднее чем через четыре года после даты вступления в силу относящихся к нему поправок в соответствии с процедурой, определенной в статье 21. Следовательно, все охватываемые настоящим Соглашением транспортные средства, впервые введенные в эксплуатацию по истечении этого предельного срока, должны быть оборудованы контрольным устройством, отвечающим этим новым предписаниям.

**В течение указанного четырехлетнего периода Договаривающиеся стороны, которые еще не применяют эти поправки в своих странах, принимают и контролируют на своей территории транспортные средства, зарегистрированные в другой Договаривающейся стороне настоящего Соглашения и уже оснащенные таким цифровым контрольным устройством.**

2.а) Договаривающиеся стороны принимают необходимые меры для обеспечения выдачи карточек водителя, предусмотренных в приложении к настоящему Соглашению с внесенными в него поправками, не позднее чем за три месяца до даты истечения четырехлетнего предельного срока, предусмотренного в пункте 1. Этот минимальный срок в три месяца должен также соблюдаться в случае осуществления Договаривающейся стороной положений, касающихся цифрового контрольного **устройства, соответствующего добавлению 1В к этому приложению**, до истечения четырехлетнего предельного срока. Такие **Договаривающиеся стороны** обязаны информировать секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии о более раннем введении на их территории **цифрового контрольного устройства, соответствующего добавлению 1В к этому приложению**.

б) **До выдачи Договаривающимися сторонами карточек, предусмотренных в подпункте а), положения статьи 14 приложения к настоящему Соглашению применяются к водителям, которые должны управлять транспортными средствами, оснащенными цифровым контрольным устройством в соответствии с добавлением 1В к этому приложению".**

---

*Включить в приложение к ЕСТР новую статью 14 следующего содержания:*

**"Статья 14**

- 1. Во исполнение пункта 2 b) статьи 13 Соглашения водители, которые управляют транспортными средствами, зарегистрированными в одной из Договаривающихся сторон, которым компетентные органы еще не смогли выдать карточки водителя и которые в течение переходного периода, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, управляют участвующими в международном движении транспортными средствами, оснащенными цифровым контрольным устройством в соответствии с добавлением 1В к приложению, должны быть в состоянии предъявить по требованию инспектора распечатки и/или регистрационные листы за текущую неделю и в любом случае распечатку и/или регистрационный лист за последний день предыдущей недели, в течение которого он управлял транспортным средством.**
  - 2. Пункт 1 не применяется к водителям транспортных средств, зарегистрированных в стране, в которой предусмотрено обязательное требование пользоваться карточкой водителя. Однако водители должны предъявлять распечатки по первому требованию инспектора.**
  - 3. Распечатки, предусмотренные в пункте 1, должны содержать подробные сведения, позволяющие идентифицировать водителей (фамилию и номер водительского удостоверения), включая их подписи."**
-

Приложение 2**Резюме доклада Председателя Совета страховых бюро  
системы зеленой карты**

- 1) Вступление в Европейский союз (ЕС) в 2004 году десяти новых стран окажет существенное влияние на систему зеленой карты. С 1 мая 2004 года все действительные для стран Европейского союза зеленые карты, выданные страховыми бюро не входящих в ЕС стран - членов системы, будут обеспечивать страховое покрытие в 25 странах ЕС, которые для целей обязательного страхования автогражданской ответственности на международном уровне будут рассматриваться как единая неделимая территория.
- 2) Проект пятой директивы о страховании автогражданской ответственности предусматривает увеличение минимальных страховых сумм, что может повлечь за собой серьезные проблемы для десяти стран, вступающих в Европейский союз, поскольку они значительно превышают существующие минимальные страховые суммы в этих странах. Совет страховых бюро рекомендовал страховым бюро указанных стран ходатайствовать перед своими правительствами, чтобы последние обратились к ЕС с просьбой о предоставлении их соответствующим странам переходного периода для введения новых минимальных страховых сумм.
- 3) Увеличение суммы взносов по перестрахованию и уменьшение размера страхового покрытия, предлагаемого небольшим числом ведущих перестраховочных компаний, занимающихся перестрахованием страховых бюро, весьма ощутимо сказались на членах Совета страховых бюро. Подобные изменения привели к значительному уменьшению страхового покрытия, требуемого для членов Совета страховых бюро, которые предоставляют "неограниченные" гарантии. В ближайшем будущем ряд страховых бюро могут столкнуться с проблемами в плане перестраховочного покрытия. При сохранении нынешней ситуации может возникнуть необходимость внесения в систему зеленой карты крупных структурных изменений.
- 4) Страховое бюро Беларуси стало 44-м активным членом системы зеленой карты 1 марта 2003 года. Литва была принята в состав членов Совета страховых бюро на временной основе 1 июля 2003 года и должна стать участником Многостороннего соглашения в момент своего присоединения к ЕС 1 мая 2004 года. Российские автомобильные страховщики подали официальную заявку на вступление в Совет страховых бюро в октябре 2002 года. Закон о страховании автогражданской ответственности в этой стране был принят в мае 2002 года и вступил в силу 1 июля 2003 года. Российская Федерация сможет стать активным членом Совета страховых бюро не ранее 1 января 2005 года.

- 5) Совет страховых бюро планирует сотрудничать с системой страхования автомобилей "оранжевая карта", функционирующей в 19 арабских странах. Он также изучает возможность создания международной системы автомобильного страхования для Центральной Азии.
- 6) Система зеленой карты постоянно развивается, и в настоящее время изучается вопрос о проведении среднесрочного обзора функционирования этой системы. Были выделены пять ключевых вопросов: приведет ли продолжающееся увеличение числа стран - членов ЕС к каким-либо последствиям для деятельности страховых бюро? Какие новые функции будут возложены на систему зеленой карты? Отвечает ли система зеленой карты политическим ожиданиям? Отвечает ли деятельность национальных страховых бюро ожиданиям компаний, являющихся их членами? Отвечает ли нынешняя организационная структура секретариата будущим требованиям?

Приложение 3

**ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2004-2008 ГОДЫ**

Текст, который предлагается исключить, перечеркнут; добавленный текст выделен жирным шрифтом.

**ПОДПРОГРАММА 02.2: АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ**

02.2.1 Инфраструктура автомобильного транспорта

**ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

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

Пояснение: В целях адаптации европейской сети автомобильных дорог к будущим потребностям и ее расширения на территории центральноазиатских и кавказских государств - членов ЕЭК ООН Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) будет принимать соответствующие меры по осуществлению Соглашения и внесению необходимых поправок в его положения, касающиеся, в частности, структуры сети и нумерации входящих в нее дорог (приложение I), применимых технических стандартов (приложение II) и информации для пользователей, а также их безопасности с учетом изменения потоков движения.

Планируемая работа:

- a) Рассмотрение Соглашения СМА с учетом новых транспортных потоков ~~в целях~~ ~~включения основных международных автодорожных соединений~~ ~~восточноевропейских, среднеазиатских и закавказских государств — членов ЕЭК~~ ~~в дорожную сеть категории Е.~~

Результат, ожидаемый к ~~2002-2003~~ **2004-2005** годам: принятие поправок к приложению I к СМА, включая новые дороги категории Е ~~в Центральной Азии и Закавказье.~~ **Выпуск новой карты сети.** Очередность: 1

- b) Рассмотрение Соглашения СМА с целью укрепления положений СМА и стандартов, которые оказывают влияние на безопасность дорожного движения, охрану окружающей среды и экономию энергии.



Результат, ожидаемый к ~~2002-2003~~ 2004-2005 годам: **принятие** поправок в приложение II к СМА, касающихся безопасности, включая аспекты безопасности в туннелях и экологические критерии, **и инициирование процедуры их внесения.**

Очередность: 1

## II. Проект трансъевропейской магистрали Север-Юг (ТЕА)

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

### Планируемая работа:

- a) Обзор достигнутых и предполагаемых будущих результатов в области создания сети ТЕА и рассмотрение возможностей внесения вклада в ее будущее развитие (например, комбинированные перевозки, финансирование).

Результат, ожидаемый к ~~2002-2003~~ 2004-2005 годам: **наблюдение за ходом работы в рамках Указания относительно разработки** Проекта ТЕА.

Очередность: 2

### 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 будет по мере необходимости разрабатывать и обновлять соответствующие международные документы и проводить исследования по отдельным аспектам международных пассажирских и грузовых автомобильных перевозок, особенно по тем из них, которые связаны с облегчением автомобильных перевозок между Восточной и Западной Европой и с упрощением и согласованием административных процедур и документации.

### Планируемая работа:

- a) Осуществление Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

Результат, ожидаемый к ~~2002-2003~~ 2004-2005 годам: **инициирование процедуры осуществления** ~~Принятие~~ ряда поправок к ЕСТР, направленных на включение в ~~ЕСТР~~ положений о новом цифровом тахографе. **Согласование ЕСТР с новыми положениями, принятыми Европейским союзом, которые касаются регулирования времени вождения и отдыха для профессиональных водителей. Возможная организация еще одного Дня информирования о цифровом тахографе.** Очередность: 1

- b) Рассмотрение вопросов, касающихся международной автомобильной страховой системы зеленой карты.

Результат, ожидаемый к ~~2002-2003~~ 2004-2005 годам: стимулирование и облегчение процедур присоединения к системе зеленой карты. Очередность: 2

- c) Содействие согласованию фискальных и других мер для недопущения любой дискриминационной практики в области международного автомобильного транспорта.

Результат, ожидаемый к ~~2002-2003~~ 2004-2005 годам: разработка предложений о согласовании фискальных и других мер в области международной дорожной перевозки. Очередность: 2

#### **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОГРАНИЧЕННАЯ ВО ВРЕМЕНИ**

- d) ~~Разработка~~ Новый пересмотренный вариант Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4).

Результат, ожидаемый к ~~2002~~ 2004 году: ~~Достижение консенсуса относительно~~ **Распространение принятого нового варианта СР.4 в модернизированном формате.** Очередность: 1

- e) Рассмотрение новых задач, возможностей и изменений в области облегчения пересечения границ и изучение возможностей принятия эффективных мер - помимо мер правового характера, - связанных с пересечением границ и пограничными сооружениями, для обслуживания автомобильных перевозок между восточной и западной Европой.

Результат, ожидаемый к ~~2002-2003~~ 2004-2005 годам: сотрудничество с Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортном (WP.30), по таким аспектам предлагаемого нового приложения 8 к Конвенции о согласовании условий проведения

контроля грузов на границах, как международный весовой сертификат транспортного средства и сертификат о пригодности к автомобильным перевозкам.

Очередность: 1

- d) Пересмотр Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) для стимулирования ее более широкого принятия правительствами.

Результат, ожидаемый к ~~2002-2003~~ 2004-2005 годам: ~~Решение о подходе к~~ **возможное возобновление работы по** пересмотру КАПП ~~либо определение трудностей, препятствующих реформе.~~

Очередность: 3

- e) Рассмотрение Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) с целью включения в процедуры КДПГ электронного обмена данными (ЭОД).

Результат, ожидаемый к ~~2002-2003~~ 2004-2005 годам: ~~Решение о~~ принятии **нового** протокола к КДПГ с целью введения ЭОД.

Очередность: 1

- ~~f) — Рассмотрение других действующих правовых документов, касающихся автомобильных перевозок (например, Конвенции о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международных перевозок), с целью выяснения вопроса о непрерывности их применения.~~

Результат, ожидаемый к ~~2002-2003~~ годам: Оценка целесообразности существования нефункционирующих конвенций и стратегий для стимулирования заинтересованности в них и присоединения к ним.

- f) **Анализ осуществления соглашений и конвенций ЕЭК ООН, связанных с транспортом.**

Результат, ожидаемый к 2004-2005 годам: **инициирование обследования для оценки осуществления договаривающимися сторонами различных соглашений и конвенций, касающихся автомобильного транспорта.**

Очередность: 2