



**Экономический  
и Социальный Совет**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/AC.6/8  
13 July 2007

RUSSIAN  
Original: FRENCH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Специальная рабочая группа по пересмотру  
Европейского соглашения, касающегося работы  
экипажей транспортных средств, производящих  
международные автомобильные перевозки (ЕСТР)

**ДОКЛАД О РАБОТЕ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ СПЕЦИАЛЬНОЙ  
РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ПЕРЕСМОТРУ ЕСТР**

(Женева, 14-16 мая 2007 года)

**СОДЕРЖАНИЕ**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
ВВЕДЕНИЕ .....	1	3
<u>Первая часть</u>		
Семинар по вопросу о внедрении цифрового тахографа .....	2 - 13	3

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

*Пункты*    *Стр.*

Вторая часть: Пересмотр ЕСТР

I.	УЧАСТНИКИ .....	14	6
II.	УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня) .....	15	6
III.	ПОЛОЖЕНИЕ В СВЯЗИ С ПРИСОЕДИНЕНИЕМ К ЕСТР (пункт 2 повестки дня) .....	16	6
IV.	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ РЕШЕНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ (SC.1) И КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (пункт 3 повестки дня) .....	17	6
V.	РАССМОТРЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ О ПОПРАВКАХ К ЕСТР (пункт 4 повестки дня) .....	18 - 31	7
	А.   Предыдущие предложения .....	18 - 27	7
	В.   Новые предложения .....	28 - 31	10
VI.	ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 5 повестки дня) .....	32	11
VII.	ДОКЛАД О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ (пункт 6 повестки дня) .....	33	11

Приложение

ЗАЯВЛЕНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, УКРАИНЫ И БЕЛАРУСИ .....	12
--	----

## **ВВЕДЕНИЕ**

1. Специальная рабочая группа по пересмотру ЕСТР провела свою четвертую сессию в Женеве 14-16 мая 2007 года. Эта сессия была разделена на две части: 14 мая состоялся семинар по внедрению цифрового тахографа, а работа, проводившаяся 15 и 16 мая, была посвящена пересмотру ЕСТР. Председателем этой сессии был избран г-н Боб Аудсхорн (Нидерланды).

### **Первая часть**

#### **СЕМИНАР ПО ВОПРОСУ О ВНЕДРЕНИИ ЦИФРОВОГО ТАХОГРАФА**

2. В работе этого семинара участвовали представители следующих государств - членов ЕЭК: Австрии, Беларуси, Венгрии, Германии, Греции, Испании, Нидерландов, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Турции, Украины и Швеции. Были представлены также Европейская комиссия и следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Проект по наблюдению за внедрением цифрового тахографа (НВЦТ) и Конфедерация организаций по обеспечению соблюдения требований безопасности на автомобильном транспорте (КОРТЕ). По приглашению секретариата на семинаре присутствовали представители компаний "Сименс АГ" и "Стунридж электроникс".

3. Представитель Европейской комиссии на основе материалов, изложенных с использованием программы "PowerPoint", напомнил в общих чертах о внедрении цифрового тахографа в Европейском союзе и охарактеризовал различные аспекты его использования. Председатель сессии выразил надежду на то, что страны, не являющиеся членами ЕС, смогут воспользоваться опытом европейских государств и получить техническую помощь. Делегаты от Украины и Российской Федерации выразили обеспокоенность в связи с переводом на русский язык текстов методологических программ, предназначенных для пользователей, и документов, подготовленных изготовителями. В связи с последним из указанных аспектов представитель Европейской комиссии отметил, что перевод этих документов на русский язык относится к компетенции изготовителей. Секретариат уточнил, что сделает все возможное для того, чтобы в течение текущего года приступить к переводу на русский язык добавления 1В (объемом более 250 страниц), прилагаемого к ЕСТР; вместе с тем для этого вначале необходимо подготовить сводные варианты текстов на английском и французском языках (для чего требуется скорректировать в контексте ЕСТР текст приложения 1В к Постановлению СЕЕ 3821/85 с поправками, внесенными ЕС).

4. Затем выступил Генеральный секретарь КОРТЕ, который подробно охарактеризовал технические аспекты внедрения цифрового тахографа. С материалами, представленными этими двумя ораторами в программе "PowerPoint", а также с рекомендациями и общими сведениями, изложенными НВЦТ по различным техническим аспектам, связанным с внедрением этого тахографа, можно ознакомиться на вебсайте ЕЭК ООН в Интернете по следующему адресу: [http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr\\_tacho\\_only.htm](http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr_tacho_only.htm).
5. В целом странам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, было предложено сотрудничать с государствами ЕС во избежание дублирования усилий и для сокращения, таким образом, затрат, связанных с внедрением цифрового тахографа на их территории. Им было также предложено обращаться к Проекту НВЦТ для получения разъяснений по конкретным аспектам. В качестве примера было указано, что для допущения типа карточки в Португалии требуется четыре месяца в контексте осуществляемого сотрудничества, между тем как для этого же потребовалось бы 18 месяцев в том случае, если запрос на допущение представлялся бы в индивидуальном порядке. Австрия, Германия, Нидерланды, Швеция и Эстония заявили о своей готовности поделиться накопленным ими опытом и о намерении создать систему оказания помощи.
6. В связи с допущением системы типа цифрового тахографа (контрольные устройства и смарт-карточки) было отмечено, что данная задача поставлена перед странами и что соответствующее свидетельство о допущении может быть выдано только при предъявлении свидетельств об эксплуатации, безопасности и эксплуатационной совместимости элементов, составляющих единое целое. Если эксплуатационные испытания могут быть проведены национальной лабораторией, то испытания на предмет определения степени безопасности могут проводиться только одной из лабораторий ИТСЕК (Германия, Нидерланды, Соединенное Королевство и Франция), а испытания на предмет определения эксплуатационной совместимости - только лабораторией, назначенной Европейской комиссией и находящейся в Истре (в Италии).
7. В ответ на заданный секретариатом вопрос об осуществлении возможного сотрудничества в рамках Содружества Независимых Государств представитель Российской Федерации уточнил, что официального согласия на это пока не получено, однако данный вопрос изучается в практической плоскости. Он также отметил, что для осуществления в его стране национальных перевозок транспортные средства большой грузоподъемности должны быть оснащены электромеханическим тахографом и что как на автодорогах, так и на предприятиях проводятся соответствующие проверки, причем регистрационные листки должны сохраняться в течение года. Он счел, что в перспективе до 2010 года цифровым тахографом будет оснащена четвертая часть парка транспортных средств, осуществляющих международные перевозки.

8. В ходе этого семинара были затронуты проблемы безопасности данной системы, допущения мастерских, выдачи карточек, защиты данных и управления рисками. Эти разнообразные вопросы уже были подробно охарактеризованы в документе ECE/TRANS/SC.1/2006/9, однако семинар позволил конкретно уточнить определенные аспекты, связанные с внедрением этих элементов, и привлечь внимание стран, не входящих в ЕС, к конкретным проблемам их внедрения.
9. Таким образом, в связи с проблемой управления рисками странам ЕСТР, не входящим в ЕС, было настоятельно рекомендовано использовать соответствующую процедуру в данной связи, даже если эта процедура и не является обязательной.
10. В отношении затрат, связанных с выдачей карточек, было отмечено, что в различных странах ЕС эти затраты неодинаковы и зависят от политических решений, принимаемых в данной области (в Испании стоимость карточки составляет 25 евро, в Финляндии - 100 евро, в Нидерландах - 70 евро). Что касается сроков, предусмотренных ЕГСО, являющимся органом, которому Европейская комиссия поручила разработать инфраструктуру управления криптографическим ключом, необходимую для внедрения системы цифрового тахографа, то для выдачи криптографических ключей компетентным органам стран ЕС требуется от трех до шести месяцев. Было отмечено, что выдача этих криптографических ключей является непременным условием выдачи карточек.
11. В связи с допущением мастерских было подчеркнуто, что страны ЕСТР, не входящие в ЕС, должны определить весь комплекс правил в рамках своего законодательства, которое должно охватывать все аспекты (в частности, оснащение оборудованием, оценку и профессиональную подготовку персонала). Эти правила должны предусматривать также дисциплинарную процедуру и регулярные проверки этих мастерских. В этой связи странам ЕСТР было предложено последовать примеру государств ЕС.
12. Что касается защиты данных, то, как отметили Российская Федерация, Беларусь и Украина, их законодательство о защите данных следует изменить в соответствии с требованиями, касающимися защиты данных и применимыми к карточкам.
13. Представитель КОРТЕ отметил, что для облегчения законодательной задачи стран ЕСТР, не входящих в ЕС, он произведет обзор законодательных положений стран ЕС, регулирующих аспекты внедрения цифрового тахографа, и что с этими положениями можно будет ознакомиться в Интернете.

## Вторая часть

### ПЕРЕСМОТР ЕСТР

#### I. УЧАСТНИКИ

14. В работе второй части сессии участвовали представители следующих государств - членов ЕК: Австрии, Беларуси, Боснии и Герцеговины, Венгрии, Германии, Греции, Испании, Нидерландов, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Турции, Украины, Франции и Швеции. Были также представлены Европейская комиссия и следующая неправительственная организация: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

#### II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/SC.1/AC.6/7

15. Повестка дня была принята без изменений.

#### III. ПОЛОЖЕНИЕ В СВЯЗИ С ПРИСОЕДИНЕНИЕМ К ЕСТР (пункт 2 повестки дня)

16. Секретариат проинформировал Специальную рабочую группу о том, что после присоединения Черногории 23 октября 2006 года и Сан-Марино 25 апреля 2007 года число Договаривающихся сторон ЕСТР составило 48.

#### IV. СООТВЕТСТВУЮЩИЕ РЕШЕНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ (SC.1) И КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ) (пункт 3 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/SC.1/379 и ECE/TRANS/192

17. Рабочая группа заслушала информацию о соответствующих решениях, принятых Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1) на ее сотой сессии (октябрь 2006 года) и Комитетом по внутреннему транспорту на его шестьдесят девятой сессии (6-8 февраля 2007 года).

V. РАССМОТРЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ О ПОПРАВКАХ К ЕСТР  
(пункт 4 повестки дня)

A. Предыдущие предложения

Документы : ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.1, ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2007/1,  
ECE/TRANS/SC.1/AC.6/6 и неофициальные документы № 1 и 2 сессии

18. Специальная группа рассмотрела конкретно по каждому пункту предложения об изменениях, содержащиеся в таблице, подготовленной секретариатом в сотрудничестве с Европейской комиссией (документ ECE/TRANS/SC.1/2006/1/Rev.1, рассмотренный совместно с документом ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2007/1 и неофициальными документами № 1 и 2). Были высказаны замечания по нижеследующим пунктам.

19. Статья 1 р): заменить ссылку на "пункт 4 статьи 8" ссылкой на "пункт 6 статьи 8".

20. Статья 2, пункт 2: подпункт а) был исключен. При упоминании об этом Российская Федерация при поддержке Украины и Беларуси затронула проблему коллизии правовых положений, содержащихся в пункте 1 этой статьи и в статье 2.2 Постановления № 561/06 ЕС (применимого с 11 апреля 2007 года), которая, по мнению этих делегаций, противоречит предписаниям ЕСТР. После продолжительного обсуждения этого вопроса, в ходе которого были выявлены противоречия между представленными странами ЕС и Европейской комиссией, с одной стороны, и тремя упомянутыми выше делегациями, с другой стороны, последние из указанных делегаций сделали заявление, которое воспроизведено в приложении к настоящему докладу. В этой связи секретариат, которому было поручено уточнить соответствующее толкование, указал, что не обладает ни полномочиями, ни мандатом на то, чтобы высказываться по вопросу юридического толкования договора, и что этими полномочиями наделен только Международный Суд.

21. Статья 3, пункт 2: существующий текст был заменен следующим текстом:  
*"В случае, когда транспортное средство зарегистрировано в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, каждая Договаривающаяся сторона может вместо контрольного устройства, отвечающего спецификациям, содержащимся в приложении к настоящему Соглашению, ограничиться требованием предъявить ежедневные регистрационные листки, заполненные водителем от руки, в течение периода времени с момента въезда на территорию первой Договаривающейся стороны".*

22. Статья 6, пункты 1 и 5: устранить несоответствия между текстами на русском и английском языках (см. неофициальный документ № 2 сессии). Русскоговорящим делегациям было предложено проверить вариант текста на русском языке, с тем чтобы он в точности соответствовал текстам на английском и французском языках.

23. Статья 7, пункт 3: снять квадратные скобки.

24. Статья 8: Российская Федерация предложила вновь включить следующий текст пункта 5, содержащийся в документе ECE/TRANS/SC.1/2006/2: *"5. В случае пассажирских перевозок, к которым применяется четвертый абзац пункта 1 статьи 6, еженедельный период отдыха может быть перенесен на ту неделю, которая следует за неделей, за которую полагается этот отдых, и присоединен к еженедельному периоду отдыха этой второй недели"*.

- Что касается пункта 6, то предложение об изменении, представленное Европейской комиссией и содержащееся в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2007/1, а также вновь измененное и изложенное в неофициальном документе № 1, широко обсуждалось, однако согласия по его окончательной формулировке, которую можно было бы принять, достичь не удалось. Российская Федерация, со своей стороны, представила другую формулировку, которая не обсуждалась.
- Новая формулировка пункта 8, предложенная в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2007/1, была принята применительно к тексту на английском языке. Что касается текстов на французском и русском языках, которые в их нынешнем виде сложны для понимания, то была изложена просьба пересмотреть их формулировку, с тем чтобы тексты на всех трех языках были аналогичными. Вариант текста на французском языке надлежит читать следующим образом:

*"8. Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journalier et les temps de repos hebdomadaire réduits, pris hors du point d'attache, peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que **ledit véhicule soit équipé, pour chaque conducteur, d'un matériel de couchage convenable comme prévu par le constructeur lors de la conception du véhicule**, et qu'il soit à l'arrêt. "*

Что касается текста на русском языке, то он будет представлен Российской Федерацией.



25. Статья 8-бис: только в тексте на французском языке исключить слово "deux" во втором подпункте, как это было сделано в текстах на английском и русском языках.

26. Статья 12:

- В конце первого абзаца пункта 1 b) добавить фразу *"когда предусмотрено такое требование"* после слов *"и/или на распечатках"*.
- Третий абзац пункта 1 c) заменить следующим текстом:

*"- предоставление компенсации за сокращение продолжительности еженедельных периодов отдыха на основании пункта 6 статьи 8;"*.

- Предложение Европейской комиссии, направленное на замену пункта 6 статьи 12 нижеследующим текстом было обсуждено, однако консенсуса по нему достигнуто не было:

*"6 а) Договаривающаяся сторона предоставляет компетентным органам право налагать санкции на водителя за нарушение настоящего Соглашения, которое было выявлено на ее территории и за которое еще не налагались санкции, даже если данное нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или государства, не являющегося Договаривающейся стороной.*

*б в) Договаривающаяся сторона предоставляет компетентным органам право налагать санкции на предприятие за нарушение настоящего Соглашения, которое было выявлено на ее территории и за которое еще не налагались санкции, даже если данное нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или государства, не являющегося Договаривающейся стороной.*

*В порядке исключения в случае выявления нарушения, совершенного предприятием, которое учреждено в другой Договаривающейся стороне или государстве, не являющемся Договаривающейся стороной, в качестве процедуры наложения санкции применяется процедура, предусмотренная в двустороннем соглашении по вопросам автомобильных перевозок между соответствующими Сторонами.*

*Начиная с 2011 года Договаривающиеся стороны изучат возможность снятия исключения, предусмотренного в пункт б в), с учетом готовности всех Договаривающихся сторон".*

27. Приложение, статья 12: в подпунктах а) и б) пункта 7 специальная группа решила заменить указанные даты ссылкой на вступление в силу поправки. С учетом того, что условия применения будут определены в новой статье 13-бис, касающейся переходных положений, новая формулировка излагается следующим образом: *"Начиная с даты, определенной в статье 13-бис настоящего Соглашения, периоды времени, упомянутые в подпунктах i) и iii), должны охватывать текущий день и предыдущие 28 календарных дней"*. Что касается новой статьи 13-бис (переходные положения), то она будет изложена следующим образом: *"Положения, упомянутые в конце пунктов 7 а) и 7 б) статьи 12 приложения к настоящему Соглашению, должны применяться в течение шести месяцев после вступления в силу настоящей поправки"*.

## В. Новые предложения

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2006/7 и неофициальный документ № 3

28. Специальная рабочая группа выразила пожелание рассмотреть упомянутые выше документы, подготовленные секретариатом, для ускорения процесса принятия решения SC.1. Секретариат напомнил об обстоятельствах внесения содержащихся в них предложений. Представленный образец бланка аттестации деятельности основан на бланке, принятом Европейской комиссией 12 апреля 2007 года ("ОВ"-L 99 от 14/04/07).

29. В ходе рассмотрения этих документов были высказаны некоторые замечания, в результате чего текст, подготовленный секретариатом, был изменен. Таким образом, Соглашение должно быть дополнено новой статьей 12-бис (Меры, направленные на содействие проведению проверок на дорогах) следующего содержания:

"1. С целью содействия проведению проверок на международном уровне в Приложении к настоящему Соглашению, дополненному для этой цели новым добавлением 3, по мере необходимости включаются образцы типовых бланков. Эти бланки включаются или изменяются в соответствии с процедурой, определенной в статье 22-тер.

**2. Бланки, включенные в добавление 3, не имеют обязательной силы. Вместе с тем в случаях их использования они должны соответствовать определенному содержанию, в частности в том, что касается нумерации и порядка изложения рубрик.** Договаривающиеся стороны могут дополнять эти бланки другими сведениями с целью удовлетворения потребностей на национальном или региональном уровне, однако эти дополнительные сведения никоим образом не могут требоваться в случае перевозок, осуществляемых из какой-либо другой

Договаривающейся стороны или какой-либо третьей страны, и должны быть изложены отдельно.

**3. Эти бланки принимаются при их предъявлении в ходе проверки на дороге, проводящейся на территории Договаривающихся сторон настоящего Соглашения, в том числе тех из них, которые являются членами Европейского союза, в том случае, если в режиме законодательства Сообщества используются эквивалентные типовые бланки. Кроме того, бланки, определенные законодательством Европейского союза, касающимся продолжительности управления транспортным средством и времени отдыха профессиональных водителей, признаются действительными на территории Договаривающихся сторон, не являющихся членами Европейского союза, в случае любой перевозки, осуществляемой в режиме настоящего Соглашения".**

30. Что касается самого бланка, то, как было указано, представленный проект будет дополнен пояснительными примечаниями.

31. Изменения, внесенные Специальной группой, будут включены в таблицу, воспроизведенную в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.2. Параллельно с этим секретариат подготовит проект официального текста, направленного на включение этих изменений в ЕСТР.

#### VI. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 5 повестки дня)

32. Специальная группа решила аннулировать дополнительное совещание, запланированное на 2 июля, поскольку до этой даты невозможно получить доклад о работе нынешнего совещания и новые предложения на всех трех языках.

#### VII. ДОКЛАД О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ (Пункт 6 повестки дня)

33. Настоящий доклад был подготовлен секретариатом совместно с Председателем Группы. Он будет передан на утверждение SC.1 в ходе ее предстоящей сессии (16-18 октября 2007 года).

Приложение

**Заявление Российской Федерации, Украины и Беларуси**

*(см. пункт 20 настоящего доклада)*

1. Представитель Европейской комиссии проинформировал Специальную группу о вступлении в силу с 11 апреля 2007 года постановления (ЕС) № 561/2006 Европейского парламента и Совета от 15 марта 2006 года по гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автоперевозок (далее - Постановление).
2. В соответствии с пунктами 2.2 а) и 2.2. б) статьи 2 указанного Постановления оно должно применяться, независимо от страны регистрации автомобиля, к автоперевозке, выполненной:
  - а) исключительно в пределах Сообщества; или
  - б) между Сообществом, Швейцарией и государствами - участниками Соглашения о Европейской экономическом пространстве (ЕЭП).
3. Данная позиция предполагает, что на территории ряда Договаривающихся сторон (государств - членов ЕС) Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), заключенного в Женеве, с 1 июня 2007 года будут применяться иные правила, а не правила, содержащиеся в ЕСТР (т.е. Постановление 561).
4. По мнению делегаций Российской Федерации, Украины и Республики Беларусь, такая позиция противоречит пункту 1 статьи 2 Соглашения ЕСТР, в соответствии с которым Соглашение применяется на территории каждой Договаривающейся стороны по всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории вышеуказанной Договаривающейся стороны или на территории любой другой Договаривающейся стороны, поскольку государства - члены ЕС, Швейцария и страны - участницы Соглашения о европейском экономическом пространстве также являются Сторонами, подписавшими ЕСТР.
5. Представитель МСАТ г-н М. Дамиан Виккарс отметил, что несоблюдение норм ЕСТР на территории стран, перечисленных в пунктах 2.2 а) и 2.2 б) статьи 2 указанного постановления, противоречит статье 21 Венской конвенции о праве международных

договоров 1969 года, согласно которой участник международного договора не может ссылаться на положения своего внутреннего права в качестве оправдания для невыполнения им договора.

6. В связи с этим делегации Российской Федерации, Украины и Республики Беларусь обратились к представителю Европейской комиссии с запросом о подготовке официального разъяснения по вопросу правоприменения Постановления (ЕС) 561/2006 к перевозчикам стран - участниц ЕСТР, не входящих в состав ЕС, при выполнении международных автомобильных перевозок в рамках территории, обозначенной в пунктах 2.2 а) и 2.2 б) статьи 2 указанного Постановления ЕС, и предоставить его членам Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) до начала рассмотрения поправок к ЕСТР на ее очередной сессии (октябрь 2007 года).

7. Делегации Российской Федерации, Украины и Беларуси также заявили о том, что компромиссное урегулирование в отношении поправок к статьям 6-8 ЕСТР станет возможным только после решения вышеобозначенного вопроса.

8. Кроме того, делегации Российской Федерации, Украины и Республики Беларусь просили представителей Европейской комиссии сообщить свое официальное требование всем странам - членам ЕС о неприменении положений Постановления вместо Соглашения ЕСТР к автомобильным перевозкам, произведенным исключительно в пределах территории стран - членов Европейского союза, Европейской экономической зоны и Швейцарии, компаниями, зарегистрированными в других Договаривающихся сторонах ЕСТР, до издания вышеуказанного официального разъяснения.

-----