



---

## **Европейская Экономическая Комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Внеочередная сессия

Женева, 4 марта 2011 года

### **Аннотированная повестка дня**

**Внеочередное совещание Договаривающихся сторон Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), посвященное взаимодействию между ЕСТР и законодательством ЕС (статья 22-бис и правовой документ, имеющий преимущественную силу)**

которая состоится во Дворце Наций в Женеве в зале XI в 9 час. 30 мин.

#### **I. Повестка дня**

1. Утверждение повестки дня.
2. Статья 22-бис.
3. Правовой документ, имеющий преимущественную силу.
4. Прочие вопросы.

#### **II. Аннотации**

##### **1. Утверждение повестки дня**

Договаривающиеся стороны ЕСТР утвердят повестку дня сессии.

**Документация**

ЕСЕ/TRANS/SC.1/S/392

## **2. Статья 22-бис**

На последней сессии SC.1 (29 сентября – 1 октября 2010 года) состоялось обсуждение внесения изменений или удаления статьи ЕСТР 22-бис. С одной стороны, обсуждение внесения поправок возникло из законной потребности Договаривающихся сторон, не входящих в ЕС, принимать участие в разработке технических требований контрольного устройства. С другой стороны, в рамках процедур Европейской комиссии, судя по всему, не существует формальной возможности такого участия.

Для работы по этому вопросу, Рабочая группа приняла решение создать группу экспертов, которой было бы поручено подготовить пересмотренный текст статьи 22-бис. В состав группы входят эксперты из Европейской комиссии, Венгрии, Российской Федерации, Турции, Украины и МСАТ (участие в работе этой группы является открытым).

Ожидается, что на внеочередном совещании, Договаривающиеся стороны ЕСТР подготовят и обсудят поправки к статье 22-бис с целью преодоления разногласий между сторонами.

## **3. Правовой документ, имеющий преимущественную силу**

29 сентября – 1 октября 2010 года, SC.1 также обсудила вопрос о том, какой правовой документ – ЕСТР или законодательство ЕС – должен иметь преимущественную силу при регулировании перевозок между двумя государствами-членами ЕС. Например, что происходит, когда Российский грузовик следует из России в Литву (участок пути, охваченный ЕСТР) и далее из Литвы в Эстонию. Вопрос заключается в том, подпадает ли этот последний участок пути под действие нормативных документов ЕС или ЕСТР с учетом того, что ни Литва, ни Эстония не высказывали оговорки к ЕСТР в момент присоединения к ЕС.

По мнению Российской Федерации, последний участок (т.е. Литва–Эстония) подпадает под действие ЕСТР, учитывая, что ни Литва, ни Эстония не высказывали соответствующих оговорок к ЕСТР до присоединения этих стран к ЕС. Европейская комиссия, напротив, придерживается позиции, согласно которой законодательство ЕС распространяется на все транспортные средства в рамках Европейского союза, независимо от несуществующих оговорок некоторых государств-членов ЕС.

Ожидается, что на внеочередном совещании Договаривающиеся стороны к ЕСТР обсудят взаимодействие между ЕСТР и законодательством ЕС с целью преодоления разногласий между сторонами.

## **4. Прочие вопросы**

Договаривающиеся стороны ЕСТР, возможно, пожелают обсудить другие вопросы, связанные с соглашением ЕСТР.