

For Official Use

CEMT/CM(2001)7



Conférence Européenne des Ministres des Transports
European Conference of Ministers of Transport

Date: 21-июня-01
Dist.:

Or.

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА
СОВЕТ МИНИСТРОВ

CEMT/CM(2001)7/FINAL
For Official Use

Совет Министров

РАЗВИТИЕ КВОТЫ К 1 ЯНВАРЯ 2002 ГОДА

Этот документ был принят на Совете Министров в Лиссабоне 29 -30 мая 2001 года

Or.

1. Предпосылка

Совет Министров ЕКМТ, состоявшийся в Варшаве в мае 1999 года, постановил, «что квота должна учитывать в будущем, в наиболее приемлемом виде, точно определенные стандарты Евро-3» [CEMT/CM(99)12].

Совещание Европейского Объединения по экологии, состоявшееся 13 и 14 декабря 1999 года согласовало предложения, касающиеся выбросов для автотранспортных средств, установленных в общем соглашении в апреле 1999 года [CEMT 1999/96/ЕС от 13 декабря 1999 года, J.O. L.44 от 16 февраля 2000].

Совет Министров, на совещании в Праге, в мае 2000, постановил:

- ввести особую квоту на «Евро-3 безопасные» грузовики к 1 января 2002 года;
- дать странам членам, с вышеуказанной даты, возможность выбора между квотой на «зеленые» грузовики, квотой на «особо зеленые и безопасные» и квотой на «Евро-3 безопасные» грузовики;
- постепенно считая приоритетной квоту на «Евро-3 безопасные» грузовики; по сравнению с квотами на «особо зеленые и безопасные грузовики и «зеленые» грузовики, согласно обменному соотношению, которое будет установлено на Совете Министров ЕКМТ, который состоится в 2001 году, учитывая, что с 1 января 2002 года, будут выгодны перевозки по разрешениям ЕКМТ только на «зеленых», «особо зеленых и безопасных» и «Евро-3 безопасных» грузовиках;
- «поощрение» стран, чей автотранспортный парк для международных перевозок отвечает самым высоким экологическим стандартам и стандартам безопасности, путем предоставления бонуса, также будет определено на Совете Министров в 2001 году.

Совет Министров, состоявшийся в Праге, в мае 2000 года, предложил Комитету Заместителей:

- доложить в 2001 году о развитии экономической ситуации, особенно что касается транспорта, в четырех странах, которым выделена в настоящий момент особая квота, учитывая тот факт, что две из них – Босния-Герцеговина и Молдова, будут получать прибыль от особой квоты до 1 января 2002 года.

Кроме того, Лихтенштейн является членом ЕКМТ с мая 2000 года. С января 2001 года он будет участвовать в многосторонней квоте.

2. «Евро 3 безопасные» грузовики.

Следует отметить, что стандарты Евро-3, для новых тяжелых дизельных транспортных средств вступили в силу с октября 2000 года и что стандарты Евро-4 будут приняты к октябрю 2005 года. К этому времени, **все** новые дизельные транспортные средства должны быть снабжены частицеулавливателями.

Однако, нужно отметить, что по мнению производителей топлива, только несколько Европейских стран в настоящее время в состоянии выпускать топливо для транспортных средств, отвечающих стандартам ЕВРО-4. Адаптацию топлива необходимо провести перед вступлением в силу этого стандарта на европейском уровне¹.

Наиболее важный показатель в стандартах Евро-3, это значение выбросов оксидов азота NOx. Следует напомнить, что в стандартах Евро-1 (которые соответствуют «зеленым грузовикам») значение выбросов NOx было 9.0. В стандартах Евро-2, это значение 7.0. В стандартах Евро-3, это значение уменьшилось до 5.0, что представляет собой улучшение более чем на треть. Это подразумевает, что соотношение между обычными грузовиками и грузовиками, отвечающими стандарту ЕВРО-3, должно быть 1 к 6.

Было предусмотрено больше не иметь базовых квот на "обычные" грузовики, т.к. с 1 января 2002 г. не будет квот на обычные грузовики. Однако, т.к. какая-либо страна с бонусом² на перевод своего парка подвижного состава на "зеленые" или "особо зеленые и безопасные" грузовики захочет включить этот бонус в расчет базовой квоты, звучит предпочтительным держать отношение или базовую квоту в обычных грузовиках, рассчитанную по действующему для всех критерию.

Расчет производится следующим образом:

- x2 для зеленых грузовиков с бонусом 10% максимум, если все грузовики по разрешениям ЕКМТ - "зеленые"
- x4 для особо зеленых и безопасных грузовиков с бонусом 20% максимум, если все грузовики по разрешениям ЕКМТ - "особо зеленые и безопасные".
- x6 для ЕВРО-3 и безопасных грузовиков с бонусом 40% максимум, если все грузовики по разрешениям ЕКМТ - "ЕВРО-3 безопасные".

Нужно отметить, что бонус на "ЕВРО-3 безопасные" грузовики больше, чем на две предыдущие категории. Пока зеленые и особо зеленые и безопасные грузовики были успешно адаптированы, в это время многие страны должны были обновить парк подвижного состава, предназначенного для международных перевозок, будет легче полностью приобрести подвижной состав "ЕВРО-3 и безопасный". Поэтому бонус должен быть использован как дополнительный стимул к продвижению вперед. Как и в предыдущих случаях, в зависимости от числа "зеленых", "особо зеленых и безопасных", "ЕВРО-3 и безопасных", бонус на страну может варьироваться от 10% до 40%.

Министры согласились с коэффициентом пересчета и бонусом на «ЕВРО 3 безопасные» грузовики, как описано выше.

Требования на «ЕВРО 3 безопасные» грузовики описаны в Руководстве для правительственных чиновников и перевозчиков по использованию многосторонней ЕКМТ квоты, в главе 11, ***Руководства, которое Министры также приняли.***[CEMT/CS(2001)9/FINAL].

¹ см. CEMT/CS(2001)21

² Австрия сделала оговорку по самому принципу бонусов для менее загрязняющих грузовиков

3. Использование разрешений ЕКМТ и бортовых журналов

Министров просили выразить свое мнение по двум определениям. Не придя к единодушному мнению о дополнении существующего определения использования разрешений ЕКМТ, настоящее определение будет использоваться в новом Руководстве, которое утвердили Министры [CEMT/CM(2000)9/FINAL]

Разрешение может одновременно использоваться только одним транспортным средством. Оно должно находиться на борту транспортного средства между пунктами погрузки и разгрузки, в случае грузового рейса, и в течение всего порожнего рейса.

Министры также согласились оставить бортовой журнал в виде, данном в Руководстве [CEMT/CM(2001)9/FINAL].

4. Особая квота

Вопрос увеличения многосторонней ЕКМТ квоты поднимается постоянно. За несколько лет Секретариат ЕКМТ получил предложения от стран членов о возможности увеличения квоты для той или другой страны.

В сентябре и ноябре 1997 года, соответственно, Босния Герцеговина и Республика Молдова попросили о выделении особой квоты на так называемых «гуманитарных» основаниях, с точки зрения экономической и политической ситуации, которая явилась результатом конфликта в этих двух странах. Совет Министров, состоявшийся в Копенгагене в 1998 году, постановил, что эти страны получают особую квоту в 25 обычных разрешений на максимальный период в три года, с 1 июля 1998 года.

Подчиняясь установленным критериям для выдачи «особой» квоты, Совет Министров ЕКМТ в Варшаве, который состоялся 19-20 мая 1999 года, согласился выдать особую квоту Албании и бывшей Югославской Республики Македонии на том же основании, на котором она была выдана Боснии-Герцеговине и Молдове. Особая квота, выданная Албании и Македонии вступила в силу с 1 июля 1999 года, на максимальный период в три года.

Вопрос увеличения многосторонней ЕКМТ квоты для всех стран членов ЕКМТ является также способом решения задач охраны окружающей среды, которые всегда были первостепенными в повестке ЕКМТ. Совет Министров, состоявшийся в Праге 30-31 мая 2000 года, постановил введение особой квоты на транспортные средства стандарта «Евро-3» к 1 января 2002 года, в соответствии с принципом устойчивого развития и улучшения экологических стандартов и стандартов безопасности в секторе автомобильного транспорта. С того времени, странам членам ЕКМТ может быть выдана квота только на три категории транспортных средств, отвечающих самым высоким экологическим стандартам, на «зеленые», «особо зеленые и безопасные» и «Евро-3 безопасные».

На том же совещании, Совет Министров постановил, что Албания, Босния-Герцеговина, Македония и Молдова будут продолжать получать особую квоту в следующем году с 1 января 2001 года, в соответствии с процедурой, принятой в 1998 году.

В Праге было решено исключить «обычные» транспортные средства из системы квотирования к 1 января 2002 года, сохраняя базовую квоту на «зеленые» грузовики. Очевидно, одновременное увеличение квоты во всех странах, подчеркивает приоритетность транспортных

средств, которые отвечают самым высоким требованиям по шуму, загрязнению и стандартам безопасности.

Поскольку это позволило бы каждой стране выбрать квоту (количество и состав), которая лучше всего подходит ее возможностям, нет необходимости поддерживать особую квоту после 2002 года, особенно поскольку максимальный период к тому времени истечет для двух стран, Боснии-Герцеговине и Молдовы, и только останется еще 6 месяцев для Албании и Македонии.

Учитывая предыдущее, Министры потребовали остановить выдачу особой квоты для всех стран к 1 января 2002 года.

5. Квота для Лихтенштейна

Совет Министров попросил Комитет Заместителей определить квоту для новых стран членов, согласно различным статистическим данным, которые посылаются в Секретариат и следуя тем же критериям, которые использовались раньше для определения квоты на многосторонние разрешения.

Для **Лихтенштейна** [Площадь: 160 км²):

- Население (оценочно)	33 000 в 1998 г
- ВВП (в млн. ШВ.франков)	3 534 в 1998 г
- Валютный курс на 31/12/98	1 доллар США=1,379 ШВ.франка
- Автомобильный грузовой транспорт (национальные перевозчики) (в млн. т-км)	825 в 1996 918 в 1997 918 в 1998

Ссылаясь на методологию, которая использовалась в предыдущих документах (см. CEMT/CM(98)7/Final) и согласно другим данным ОЭСР, мы получили следующую классификацию (см Таблицу):

Колонка 1: страна

Колонка 2: перевозка грузов в млрд. т-км (источник: ЕКМТ лист 1998)

Колонка 3: ранг в порядке уменьшения по критерию в колонке 2

Колонка 4: процентный вклад в бюджет ЕКМТ

Колонка 5: ранг страны в порядке уменьшения по критерию в четвертой колонке

Колонка 6: средний уровень по колонкам 3 и 5

Колонка 7: ранг по количеству разрешений на 1 января 2001 (базовая квота)

Учитывая развитие квоты последние годы, и с целью, чтобы это не вызывало затруднений у новых стран членов, было сделано предложение предоставить наиболее предпочтительным государствам самое большое количество разрешений согласно ранжированию, основанному на использованных критериях (ВНД+т-км). Та же идея лежит в основе этого документа.

Согласно вышеизложенному, Совет Министров в Лиссабоне, согласилась выделить Лихтенштейну 120 разрешений с 1 января 2002 года.

Информация для установления многосторонней квоты

1	2	3	4	5	6	7
Albania	1.93	31	0.10	28	29.5	1
Austria	10.4	22	2.15	11	16.5	12
Azerbaijan	1.39	32	0.10	28	30	10
Belarus	8.91	24	0.10	28	26	7
Belgium	42.2	9	2.62	8	8.5	4
Bosnia-Herzegovina	0.31	39	0.10	28	33.5	10
Bulgaria	15.3	16	0.10	28	22	7
Croatia	2.59	30	0.17	25	27.5	9
Czech Rep.	33.9	10	0.52	20	15	7
Denmark	10.1	23	1.73	13	18	7
Estonia	3.79	28	0.10	28	28	9
Finland	25.6	13	1.29	16	19.5	6
France	167.	3	14.51	2	2.5	2
FYR Macedonia	0.89	34	0.10	28	31	9
Georgia	0.39	38	0.10	28	33	10
Germany	257.	1	22.59	1	1	1
Greece	13.2	18	1.24	17	17.5	6
Hungary	11.7	20	0.38	21	20.5	7
Ireland	5.26	26	0.77	19	22.5	7
Italy	164.	4	11.92	4	4	11
Latvia	4.11	27	0.10	28	27.5	9
Liechtenstein	0.92	33	0.10	28	30.5	
Lithuania	5.61	25	0.10	28	26.5	9
Luxembourg	0.47	36	0.19	24	30	10
Moldova	0.48	35	0.10	28	31.5	9
Netherlands	29.2	12	4.17	6	9	3
Norway	12.6	19	1.56	14	16.5	6
Poland	69.5	8	1.30	15	11.5	5
Portugal	14.7	17	1.08	18	17.5	7
Romania	10.5	21	0.27	22	21.5	7
Russia	120.	7	2.42	9	8	3
Slovak Rep.	17.9	15	0.17	25	20	9
Slovenia	3.37	29	0.20	23	26	9
Spain	228.	2	6.05	5	3.5	6
Sweden	32.6	11	2.41	10	10.5	5
Switzerland	19.5	14	3.27	7	10.5	8
Turkey	135.	6	1.79	12	9	7
Ukraine	0.47	36	0.14	27	31.5	9
United Kingdom	155.	5	13.80	3	4	6