



**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ  
СОВЕТ ТРАНСПОРТНЫХ УПРАВЛЯЮЩИХ**

**ПРОЕКТ ДОКЛАДА МИНИСТРАМ О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ХАРТИИ КАЧЕСТВА  
И ДАЛЬНЕЙШИХ ШАГАХ ПО РАЗВИТИЮ МНОГОСТОРОННЕЙ КВОТЫ**

*Настоящий документ был обсужден и согласован по пункту 6 Предварительной повестки дня заседания Группы по автомобильному транспорту, состоявшегося 22-23 марта 2018 года в Париже, Франция.*

*Представляется в порядке информации к пункту 12 Предварительной повестки дня заседания СТУ, которое состоится 4-6 апреля 2018 г. в Риге, Латвия.*

**JT03429286**

Полный документ в формате оригинала доступен в информационной службе он-лайн  
*Данный документ и любая содержащаяся в нем карта не ставят под вопрос статус или суверенитет любой территории, начертание международных границ и разграничительных линий, а также наименование любой территории, города или местности*

## ПРОЕКТ ДОКЛАДА МИНИСТРАМ О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ХАРТИИ КАЧЕСТВА И ДАЛЬНЕЙШИХ ШАГАХ ПО РАЗВИТИЮ МНОГОСТОРОННЕЙ КВОТЫ

### Поручение

В 2015 году на сессии Совета, проходившей 28 мая в Лейпциге, Министры 43 европейских Стран-членов МТФ единогласно приняли Заявление Министров и Хартию Качества Международных автомобильных грузовых перевозок в системе Многосторонней квоты ЕКМТ.

Министры заявили о своих твёрдых намерениях обеспечить самое высокое качество международных автомобильных перевозок на общеевропейском уровне и о значимости развития Многосторонней квоты как важного шага в этом направлении [[ITF\(2015\)2/FINAL](#)], а также констатировали, в частности, что они "...

- **Утверждают** Хартию Качества Международных автомобильных грузовых перевозок в системе Многосторонней квоты ЕКМТ...
- **Обязуются** прилагать усилия к тому, чтобы положения Хартии применялись во всех международных автомобильных перевозках, производимых по Многосторонней квоте ЕКМТ, с 1 января 2018 года;
- **Поручают** Группе по автомобильному транспорту следить за выполнением Хартии Качества и, в зависимости от его состояния и степени гармонизации, достигнутой между странами, докладывать о его ходе и внести предложение о дальнейших шагах по развитию Квоты через три года".

Кроме того, статья 8, глава V Хартии Качества [[ITF\(2015\)3/FINAL](#)] содержит следующие основные пункты, которые касаются как хода выполнения Хартии, так и возможных шагов по развитию Квоты, и которые Группе по автомобильному транспорту следует рассмотреть и оценить к маю 2018 г.:

"8. По завершении (...) трех лет и имея в виду цель настоящей Хартии – добиваться высокого качества автомобильных перевозок в Европе и создавать более согласованные условия для более открытых рынков международных автомобильных перевозок, Группа по автомобильному транспорту должна:

- оценить степень выполнения Хартии;
- оценить масштаб возможных механизмов стимулирования для развития Квоты ЕКМТ;
- оценить возможные юридические ограничения для внедрения и стимулирования;
- рассмотреть возможность и процедуры устранения оговорок и ограничений, основанные на степени выполнения настоящей Хартии, достигнутой Странами-членами".

Настоящий доклад рассматривает указанные пункты и предлагает рекомендации относительно возможных путей продвижения вперед в свете последних событий и прогресса в применении Хартии, достигнутого Странами-членами до настоящего времени.

## 1. Предыстория

- Систему Многосторонней квоты ЕКМТ учредили Министры Транспорта в 1974 году с целью облегчения торговли и повышения производительности на рынке международных автомобильных грузовых перевозок. С годами Система развивалась, реагируя на изменения как в составе участников, который вырос более чем вдвое и превысил в 1990-е годы 40 стран, так и в транспортной политике.
- Система квот также подверглась изменениям ввиду большего внимания к вопросам экологии, что нашло своё отражение в разработке концепцию «зеленого грузовика» с конечной целью сделать Систему символом самого высокого качества и передовой технологии в международных перевозках.
- В 2005 году после обзора перспектив Многосторонней квоты Совет Министров в Москве принял руководящие принципы и серию мер (см. Текстовый блок 1), нацеленных на стимулирование развития системы, и согласовал новое распределение базовых разрешений между Странами-членами. Это новое распределение<sup>1</sup> опиралось на 10 критериев, касающихся транспорта, торговли и экономических показателей каждой из Стран-участниц, с применением методов расчета, учитывающих величину, геополитическое положение и реальную потребность Стран-членов в разрешениях, а также “исконные права” (от 2004 года), сохранив объем базовой квоты в 6060 разрешений<sup>2</sup>.

*Текстовый блок 1. Московские Принципы долгосрочной эволюции квоты*  
[\[CEMT/CM\(2005\)4/FINAL\]](#):

- Принцип 1: Квота должна стать символом самого высокого качества в международных автомобильных грузовых перевозках*
- Принцип 2: Квота должна и впредь способствовать повышению производительности и открытию рынков*
- Принцип 3: Квота должна вести к укреплению и гармонизации контроля и санкций*
- Принцип 4: Квота разрешений должна распределяться на основе реальных потребностей и эффективного использования.*

*Эти принципы дополняются более ранними решениями Министров, требующими, чтобы любая реформа квоты:*

- *имела целью, как часть принципа эффективности, сокращение порожних рейсов;*
- *не порождала дискриминацию в правах между различными Государствами;*
- *не создавала дополнительную бюрократию в управлении системой, а скорее упрощала его;*
- *придерживалась принципа, по которому любая мера либерализации должна сопровождаться шагами, нацеленными на повышение качества и гармонизации условий конкуренции.*

- В мае 2011 г. в Лейпциге Совет Министров, вновь отметив, что “Многосторонняя квота остается важным инструментом содействия в Европе открытой системе автомобильных перевозок наивысшего возможного качества”, поручил Группе продолжать работу по развитию Квоты [см. [ITF\(2011\)2/FINAL](#)]

1 [см. [CEMT/CM\(2005\)4/FINAL](#); с поправками в [CEMT/CM\(2006\)11/FINAL](#)]  
 2 6090 с 2007 года, с вступлением новой Страны-члена - Черногории

- Основываясь на приведенных выше указаниях и выводах Группы высокого уровня [см. [ITF\(2011\)3](#)], созданной Министрами в 2010 году для руководства возможными путями развития Квоты, Группа сосредоточилась на совершенствовании качественных аспектов системы Многосторонней квоты и разработала *Хартию Качества Международных автомобильных грузовых перевозок в системе Многосторонней квоте ЕКМТ*, которая устанавливает наивысшие возможные стандарты для водителей, компаний и управляющих, а также контрольные процедуры и санкции в области международных автомобильных грузовых перевозок на соответствующих рынках.
- В сентябре 2013 г. Группа по автомобильному транспорту одобрила I - IV главы Хартии Качества; затем в 2015 году она составила и одобрила сводный текст Хартии Качества, в том числе главу V и Правила процедуры (Дополнение 1) по применению/внедрению Хартии Странами-членами.
- В мае 2015 года Совет Министров принял Заявление о Хартии Качества Международных автомобильных грузовых перевозок в системе Многосторонней квоты ЕКМТ и подчеркнул развитие Многосторонней квоты как важный шаг в обеспечении международных автомобильных перевозок самого высокого качества на общеевропейском уровне. Министры поручили Группе по автомобильному транспорту следить за выполнением Хартии Качества и, в зависимости от достигнутого прогресса, предложить в 2018 году дальнейшие шаги по развитию Квоты (см. выше и [ITF\(2015\)2/FINAL](#)).

## 2. Состояние применения Хартии в Странах-членах

Выполняя поручение Министров, Группа по автомобильному транспорту и ее Подгруппа по качественному развитию Квоты (Механизмы выполнения и стимулирования Хартии Качества) немедленно приступили к мониторингу применения Хартии в Странах-членах. На сегодня достигнуты следующие результаты:

- ***Статус выполнения Хартии Качества в Странах-членах ЕС/ЕЭП/Швейцарии***

После того, как Страны-члены представили свои Заявки и Подгруппа высказала рекомендации, Группа по автомобильному транспорту на заседаниях в 2016 и 2017 гг. рассмотрела и одобрила обращения **Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Мальты, Латвии, Литвы, Лихтенштейна, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Румынии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швеции, Швейцарии и Эстонии**<sup>3</sup> и признала практику этих Стран-членов совместимой с Хартией. Применению Хартии в этих странах способствовала совместимость их национального законодательства с нормами права ЕС, которые тоже составляют основу требований о высоком качестве, изложенных в Хартии.

3 Официальные заявления и полные доклады от этих стран о состоянии выполнения Хартии Качества доступны на защищенном портале МТФ.

- **Нынешний статус выполнения Хартии Качества в Странах-членах, не состоящих в ЕС<sup>4</sup>**

Применение Хартии в Странах-членах, не входящих в ЕС, требует значительных законодательных/регламентных изменений на национальном уровне и, соответственно, больше времени. Процесс адаптации/применения положений Хартии в национальном праве, а также наращивания профессионального потенциала в этих странах отслеживают Группа по автомобильному транспорту и ее Подгруппа при поддержке организаций-наблюдателей – Европейской Комиссии (Гендиректорат мобильности и транспорта) и Академии МСАТ.

На [22-23 марта 2018 г.], Группа по автомобильному транспорту отметила достижение Странами-членами значительного прогресса, в частности:

#### **Одобрённые заявки [7]:**

- После детального изучения/анализа представленных заявлений и вспомогательных документов и на основе рекомендаций Подгруппы Группа по автомобильному транспорту на заседаниях 1-2 февраля и 22-23 марта 2018 г. **одобрила** заявления **Беларуси, Грузии, Молдовы, России, Сербии, Турции и Черногории** как полностью совместимые с Хартией.

#### **Заявки, ожидающие одобрения [1]:**

- Подгруппа и Группа рассмотрели проект заявки и вспомогательные документы **Украины**, признанные совместимыми с Хартией, кроме одного пункта [ожидаемая дата вступления в силу решения по данному пункту: апрель 2018 г.]. *[Данную заявку можно считать условно соответствующей/эквивалентной положениям Хартии после вступления в силу решения по данному пункту]*

#### **Заявки в процессе подготовки [5]:**

- Подгруппа и Группа рассмотрели предварительные заявки и вспомогательные документы **Азербайджана, Албании, Боснии-Герцеговины и БЮР Македонии**. Выполнение положений Хартии в этих странах предполагается завершить [до конца 2018 года]

#### **Остающаяся заявка:**

- **Армения<sup>5</sup>**

*Властям Армении предложено представить содержательную информацию о планируемых конкретных мерах по выполнению положений Хартии в плане как законодательных изменений, так и наращивания профессионального потенциала, о предполагаемых датах принятия/вступления в силу этих мер, возможных запросах об эквивалентности. С этой целью Армения должна представить завершённый доклад [\[ITF/TMB/TR\(2016\)3/ADD42\]](#), а также полную итоговую таблицу и график предлагаемых мер.*

4 Предварительные и окончательные версии заявлений и вспомогательные документы от Стран-членов, не состоящих в ЕС, доступны на защищенном портале МТФ.

5 [ITF/TMB/TR/M\(2017\)1/PROV](#); см. также рекомендации Подгруппы для Армении в документе [ITF/TMB/TR/SOC/M\(2017\)3](#).

### 3. Другие факторы и возможные области развития Многосторонней квоты

- **Развитие торговли в странах ЕКМТ**

В большинстве Стран-членов за последние 15 лет наблюдался значительный рост торговли. Однако он не был равномерно распределён между странами. В половине стран ЕКМТ увеличение товарооборота превысило 200%, тогда как в остальных составило 46-159%<sup>6</sup>.

По прогнозам ВТО, возобновление роста торговли, который замедлился в период 2008-2015 гг., ожидается в 2017-2018 гг. Об этом свидетельствует резкое увеличение мировой торговли в первой половине 2017 г. По оценке МТФ<sup>7</sup>, ожидается рост общего объема автомобильных грузовых перевозок в Европе с 2323,8 миллионов тонно-километров в 2015 г. до 3087,7 миллионов тонно-километров в 2030 году, то есть на 33%. В долгосрочной перспективе это может повлиять на будущее развитие Квоты.

- **Возможное территориальное расширение**

Система Многосторонней квоты способствовала торговле между странами без необходимости в конкретных соглашениях и разрешениях. Многосторонний характер системы обеспечивает повышение эффективности перевозок и, следовательно, торговли.

В настоящее время Многосторонняя квота ограничивается европейскими Странами-членами. Однако международные транспортные сообщения приобретают всё большую значимость в глобализованном мире. Принимая во внимание, что в последние годы ряд перевозчиков из Стран-членов ЕКМТ вел поиск новых рынков, квота ЕКМТ могла бы стать полезным инструментом открытия новых возможностей. Автомобильные перевозки приобретают все более глобальный размах, поэтому расширение Системы за счет неевропейских стран могло бы стать одним из путей, заслуживающих внимания.

- **Геополитические события**

Геополитические изменения оказывали глубокое воздействие на развитие Квоты. Ответом на распад социалистического блока стало распространение Квоты в 1980-1890-х годах на страны Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы, СНГ и Кавказа. А реструктурирование Квоты в 2005-2006 гг. стало реакцией на расширение Европейского Союза.

Брексит меняет геополитическую ситуацию в ЕС. Еще слишком рано оценивать его результат или вероятное влияние на систему квоты ЕКМТ, но необходимо иметь его в виду при будущих изменениях структуры и шагах по развитию квоты.

События в Евразийском Союзе, затрагивающие несколько Стран-членов МТФ, тоже могут иметь последствия для квот Стран-членов.

6 Источник данных: ВТО, База статданных, Сумма рубрик "Товарный экспорт f.o.b." и "Товарный импорт с.i.f.", долларов США в текущих ценах, <http://stat.wto.org>

7 ITF Transport Outlook 2017; OECD/ITF (2017), Paris ("Перспективы развития транспорта МТФ", 2017; ОЭСР/МТФ, Париж)

- **Пакет Мобильность Евросоюза**

31 мая 2017 г. Европейская комиссия выдвинула на рассмотрение несколько предложений для автомобильного сектора в "Пакете Мобильности". Они охватывают некоторые аспекты законодательства ЕС в области автомобильных перевозок, в частности, касающиеся допуска к профессии и социальной сферы (в том числе конкретный свод правил по командировкам работников, вопросам внутренних рынков и сборов за инфраструктуру).

В настоящее время эти предложения обсуждаются в Европейском Совете и Европейском парламенте.

Возможные события на уровне ЕС нужно будет рассматривать в Группе по автомобильному транспорту в плане их соответствия положениям Хартии Качества.

- **Развитие технологии транспортных средств и цифровых систем**

Инновации и технические разработки быстро следуют одно за другим. Развитие технологий производства транспортных средств, включая более экологически чистые и более безопасные грузовики в будущем (на газе/электроэнергии, внедрение грузовиков без водителя), а также перевод разрешений ЕКМТ в цифровой формат должны дать дополнительный импульс модернизации и развитию Системы Квоты.

Система Квоты должна способствовать продвижению новых категорий транспортных средств или систем в Странах-членах и стимулировать инвестиции за счет ее традиционной системы коэффициентов и привилегированных отношений к новым технологиям.

Модернизация системы должна включать также создание современной, гибкой, но строгой системы контроля. Текущая работа Группы по автомобильному транспорту над обменом электронными данными является важным шагом в этом направлении.

#### 4. Оговорки и ограничения

Пять Стран-членов: Австрия, Греция, Италия, Венгрия и Россия - в настоящее время придерживаются территориальных оговорок к системе Многосторонней квоты. Эти позиции были заявлены на разных этапах развития Квоты и с разными мотивировками, которые включают экологические и/или социальные условия. Они ограничивают использование Странами-членами разрешений на территории названных выше стран и/или количество базовых разрешений, а также применение коэффициентов для грузовиков более высоких категорий (либо выдвигают дополнительные требования (Австрия, Греция, Италия) для пользования разрешениями (первый рейс с грузом)).<sup>8</sup>

Ограничение по рейсам было введено при реформировании системы в 2005/2006 гг., с тем чтобы привлечь внимание необходимость ограничить поездки между странами ЕС перевозчиков с регистрацией в странах, не состоящих в ЕС. В июне 2005 г. СТУ (ранее – Комитет Заместителей) по поручению Совета Министров "согласовал максимальное количество – три рейса – вне страны регистрации, во время которых перевозчику Страны-члена позволено производить перевозки грузов на территории ЕКМТ с разрешением ЕКМТ; это означает, что после данных поездок перевозчик должен возвратиться в страну регистрации. (...) Это решение о количестве в три рейса

<sup>8</sup> Эти оговорки подробно характеризуются в документах [ITF/TMB/TR\(2017\)6](#), [ITF/TMB/TR\(2017\)7](#), [ITF/TMB/TR\(2017\)9](#), [ITF/TMB/TR\(2017\)10](#), [ITF/TMB/TR\(2017\)11](#).

будет применяться с 1 января 2006 года в течение пробного периода в один год и может продлеваться [[CEMT/CM\(2005\)4/FINAL](#), стр. 8].”

Проблема Оговорок и Ограничений к системе была в течение длительного времени в центре дискуссий Группы по автомобильному транспорту и неоднократно обсуждалась в СТУ и Совете Министров.

Принятие Министрами Хартии Качества можно считать важным шагом к очередному рассмотрению этих вопросов. **Глава V Хартии Качества** требует от Группы по автомобильному транспорту, исходя из цели настоящей Хартии добиваться высококачественных автомобильных перевозок в Европе к 2018 году,

- “Рассмотреть возможность и процедуры устранения оговорок и ограничений, основанные на степени выполнения настоящей Хартии, достигнутой Странами-членами”.

Следует также напомнить, что, одобряя Хартию...“Австрия, Италия и Россия изложили позицию, по которой полная реализация положений Хартии и согласованные уровни качества в системе Многосторонней квоты упразднят саму причину оговорок или ограничений к системе, и соответственно будут готовы их снять.

Греция поддержала принятие Хартии Качества в нынешнем виде и отметила, что рассмотрит возможность заново взвесить решение в отношении собственных оговорок после того, как Хартия Качества будет полностью внедрена.

Кроме того, (...) Генеральный Секретарь МТФ напомнил, что Венгрия уже во время его визита по приглашению Министра Транспорта [Венгрии] в июне 2013 года выразила готовность последовать за остальными странами в снятии оговорок [см. [ITF/TMB/TR/M\(2015\)2](#)].”

Большинство Стран-членов считает устранение ограничений и оговорок одним из главных итогов выполнения Хартии и основой для любого дальнейшего развития системы [см. [ITF/TMB/TR\(2017\)1](#)].

## **5. Связь между количественным и качественным развитием Квоты**

Статья 8 Главы V Хартии Качества предписывает Группе по автомобильному транспорту оценить к 2018 году масштаб возможных механизмов поощрения развития Квоты ЕКМТ, с учетом также возможных юридических сдержек внедрения и стимулирования.

- **Юридическая компетенция Группы по автомобильному транспорту**

В 2014 году Секретариат МТФ по просьбе Группы по автомобильному транспорту обратился с этим вопросом к юридической службе ОЭСР, которая констатировала следующее [Текстовой блок 2]:

Текстовой блок 2. [см. [ITF/TMB/TR\(2014\)14/ADD1](#)]

По вопросу о юридической компетенции Группы юридический директорат ОЭСР считает, что:

*"В соответствии с Протоколом ЕКМТ и Общими Правилами МТФ от 2008 и 2013 гг., применимыми к Группе по автомобильному транспорту (статьи 29 и 12.5 а) и b) соответственно), Резолюции и Решения, учредившие Систему многосторонней квоты ЕКМТ, должны вступать в силу в Странах-членах ЕКМТ по согласованию с ними.*

*Следовательно, Правила Многосторонней квоты ЕКМТ о распределении или отзыве разрешений, согласованные Странами-членами ЕКМТ, являются обязательными для этих членов. Однако до настоящего времени данные правила не предусматривают санкций (кроме возможности отзыва разрешений, указанной в Руководстве (см. главы 6-8)) будь то за счет автоматического применения правил либо по решению Стран-членов в том или ином конкретном случае".*

Таким образом, Группа по автомобильному транспорту располагает исключительными полномочиями принимать решения по любым вопросам, относящимся к Квоте и ее распределению; такие решения, однако, должны вступать в силу в Странах-членах ЕКМТ по согласованию с ними.

Группа и СТУ возвращались к этой теме в 2015 г. и подтвердили приведенное выше мнение.

- **Механизм стимулирования для развития Квоты ЕКМТ**

Группа по автомобильному транспорту сосредоточила обсуждения на следующих основных вариантах возможного механизма стимулирования:

- Величина Базовой квоты и ее распределение
- Коэффициенты
- Оговорки и ограничения

#### **Величина Базовой квоты и ее распределение**

Величина Базовой квоты с конца 1990-х годов менялась весьма незначительно и оставалась постоянной с 2004 года (с последним небольшим прибавлением 30 базовых разрешений для новой Страны-члена – Черногории - в 2007 году). Однако следует отметить, что прогрессивная система коэффициентов позволила существенно увеличить реальное количество выданных и использованных разрешений.

Мнения Стран-членов о возможном увеличении Базовой квоты не совпадают. Разные страны полагают, что Базовую квоту следует постепенно и планомерно повышать в течение фиксированного периода, чтобы она отражала растущие объемы торговли и происходящие изменения в автомобильных перевозках, - либо, как минимум, готовы обсуждать такой подход. Для многих стран основой для увеличения Базовой квоты должно стать полное внедрение Хартии Качества. Другие Страны-члены считают, однако, что не существуют индикаторы, ясно доказывающие наличие препятствий для торговли из-за нехватки разрешений ЕКМТ, и предпочитают сохранять Базовую квоту на нынешнем уровне в 6090 разрешений. Если новая Страна-член присоединится к системе Многосторонней квоты в будущем, то дебаты об увеличении Базовой квоты могут быть возобновлены.

Механизм “общего котла” (в существующем или измененном виде)<sup>9</sup> мог бы стать одним из вариантов вознаграждения стран, полностью внедривших Хартию Качества. Общий котел позволяет перераспределить неиспользованные разрешения странам, которые полностью используют свою квоту. Механизм распределения был заморожен в 2015 г., и эта ситуация сохранялась в 2016, 2017 и 2018 гг. В этот период Группа обсуждала возможные механизмы перераспределения с целью изменить существующие методы, но не смогла достигнуть какой-либо договоренности. Можно было бы вновь активировать общий котел для стран, чье законодательство признано совместимым с Хартией. Страны, чье законодательство не полностью совместимо с Хартией, не получали бы дополнительное число разрешений из общего котла. После признания полного соблюдения Хартии данными странами они тут же получили бы доступ к общему механизму. Несколько других стран, однако, предпочли бы в настоящее время не возобновлять механизм «общего котла».

Кроме того, некоторые Страны-члены предлагают сократить базовую квоту для стран, не обеспечивших соблюдение (после установленного переходного периода) условий Хартии. Некоторые другие члены, однако, полагают, что выполнение Хартии является существенным обязательством, взятым на себя Странами, и его нельзя связывать напрямую с системой повышающих и понижающих коэффициентов.

### **Коэффициенты**

Группа по автомобильному транспорту обсуждала возможность адаптации коэффициентов при полном внедрении странами Хартии Качества. Большинство Стран-членов считает, что множители для высшей категории (категорий) следует увеличить, тогда как коэффициент для грузовика ЕВРО IV, который устаревает, нужно постепенно снижать либо вовсе исключить из системы.

Некоторые Страны предлагают значительно, или даже без ограничений, увеличить коэффициенты для грузовиков ЕВРО VI (на сегодня высшая категория) стран, полностью внедривших Хартию Качества, поскольку такой подход, наряду с использованием самых чистых транспортных средств, гарантирует в системе высшие стандарты качества, касающиеся водителей и компаний.

Несколько Стран-членов высказались за сохранение нынешних уровней для всех трех категорий; а некоторые другие предлагают уменьшить коэффициенты для всех трех.

### **Оговорки и ограничения**

- **Ограничение рейсов**

Соблюдение Хартии Качества затрагивает вопрос стабильной регистрации компаний и должна вести к созданию в долгосрочном плане равных условий деятельности для перевозчиков Стран-членов. Многие Страны-члены выступают за постепенное смягчение и упразднение этого правила ввиду разных трактовок и роста количества порожних рейсов в системе.

В то же время несколько Стран-членов полагают, что данное правило надо сохранить, указывая, что без него разрешения ЕКМТ почти ничем не будут отличаться от разрешения ЕС, позволяя перевозчикам с разрешением ЕКМТ осуществлять перевозки без всяких ограничений.

Однако статистический анализ использования квоты, - и по отчетам стран, и по выборочной проверке бортовых журналов, - свидетельствует об устойчивой и гораздо большей доле рейсов, связанных со страной регистрации, в период с 2006 года по сравнению с 2005 г. Многие страны считают, что смягчение и, в конечном счете, упразднение этого правила никак не сказалось бы на установившихся грузопотоках. По их мнению, возможный подход мог бы включать, например, дополнительный вариант – осуществление пяти рейсов с грузом до возвращения транспортного средства в страну регистрации, если она соответствует критериям Хартии. Возможные последствия такой меры мог бы оценить статистический мониторинг в течение пробного периода.

- **Оговорки**

Многие Страны-члены считают, что следует составить чёткую дорожную карту поэтапной отмены Странами-членами этих ограничений/оговорок и отслеживать ее реализацию, чтобы выполнить поручение Министров и требования Хартии “рассмотреть возможность и процедуры устранения оговорок и ограничений, основанные на степени выполнения настоящей Хартии, достигнутой Странами-членами”.

По мнению этих стран, ключевым элементом мог бы стать постепенный отказ от оговорок и ограничений. Для того, чтобы выполнить требование Хартии и поручение Министров от 2015 года, каждая страна, которая придерживается территориальной оговорки / ограничения, могла бы рассмотреть возможность ее уменьшения/снижения в размере, по меньшей мере, 25% в год при условии, что 75% Стран-членов ЕКМТ соблюдают Хартию. За четыре года все территориальные ограничения были бы сняты и все страны соответствовали бы Хартии.

С другой стороны, определенные страны считают, что законодательство всех стран, не являющихся членами ЕС, должно полностью отвечать положениям Хартии, прежде чем Группа рассмотрит возможность и процедуры устранения оговорок или ограничений.

*На последнем заседании Группы по автомобильному транспорту [см. [ITF/TMB/TR/M\(2018\)2](#)], Италия заявила, что “в соответствии с ее текущим курсом, направленным на устойчивое развитие транспорта у неё нет условий для снятия ее оговорок и ограничений”. См. [ITF/TMB/TR/RD\(2018\)2](#).*

*Венгрия также указала, что в нынешней ситуации не готова снять свою территориальную оговорку.*

## **Выводы**

Многосторонняя квота разрешений на перевозки рассматривалась как практический шаг к постепенному открытию рынков автомобильных грузовых перевозок в Европе. Система Квоты облегчила торговлю между странами без необходимости в конкретных соглашениях и пропусках. Она была, таким образом, ценным дополнением к традиционным двусторонним системам. Ее многосторонний характер позволил повысить эффективность перевозок.

Система Многосторонней квоты ЕКМТ также реагировала на рост внимания к вопросам экологии, что нашло своё отражение в разработке концепции «зеленого грузовика», с конечной целью сделать Систему символом самого высокого качества международных перевозок. Система коэффициентов поощряет использование более экологически чистых транспортных средств, внося вклад в уменьшение выбросов.

Многие Страны-члены поддерживают увеличение Квоты до уровня, соответствующего экономической активности с 2000 г. Эти страны высказываются также за корректировку коэффициентов, чтобы стимулировать более широкое использование самых экологически чистых транспортных средств (ЕВРО V и ЕВРО VI), особенно для стран, которые приняли Хартию Качества, что, наряду с использованием самых чистых грузовиков, обеспечивает наивысшие стандарты качества, касающиеся водителей и компаний.

Согласованная система расчета Базовой квоты существует длительное время. Существует возможность адаптации Квоты с целью более сбалансированного распределения квот среди Стран-членов, позволяющего эффективнее использовать разрешения. При любом новом распределении следует также учитывать геополитические события и развитие новых технологий.

Для обсуждения будущего Системы Многосторонней квоты ЕКМТ следует рассмотреть следующие принципы:

- Хартию Качества должны внедрить все Страны-члены ЕКМТ;
- Следует сократить количество порожних пробегов в максимально возможной степени и повысить эффективность перевозок;
- При реформировании системы следует избегать роста бюрократии и обеспечивать единообразные и четкие процедуры мониторинга и проверок, создать электронную систему контроля и сетевую базу данных по разрешениям;
- Возможность и процедуры устранения оговорок и ограничений следует рассматривать в зависимости от состояния и уровня выполнения Хартии в Странах-членах, и никакие дополнительные и более строгие оговорки или ограничения не должны быть введены;
- Следует учитывать геополитические события и рассматривать возможности территориальных расширений;
- Следует принимать во внимание научно-технический прогресс и развитие цифровых технологий, что включает в себя будущие более экологически чистые и безопасные грузовики (например, на газе/электроэнергии), грузовики без водителя, цифровое оформление разрешений ЕКМТ.