



UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION  
(BSEC-URTA)

DOC/GA06/ECMT/04

Стамбул, 11 октября 2004

## **ШЕСТОЕ СОБРАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ BSEC-URTA**

Отель Marriott, Тбилиси - ГРУЗИЯ  
Четверг, 26 октября 2004, время 10:00

### **МНОГОСТОРОННЯЯ СИСТЕМА РАЗРЕШЕНИЙ ЕКМТ - ПЕРСПЕКТИВЫ В ВОПРОСАХ УПРОЩЕНИЯ И УСТРАНЕНИЯ БАРЬЕРОВ В АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ТОВАРОВ**

Европейская Конференция Министров Транспорта (ЕКМТ) – межправительственная организация, основанная 17 октября 1953г. с целью ведения сотрудничества для рационального развития Европейской транспортной системы международного значения. По состоянию на октябрь 2004г., в ЕКМТ входят 43 стран-участниц, 7 стран - ассоциированных членов и 1 страна - наблюдатель. Из этих стран двадцать восемь вступили в ЕКМТ после 1991г.

Деятельность ЕКМТ касательно Автомобильного Транспорта координируется и ведется специальной Рабочей группой по Автомобильному транспорту ЕКМТ.

#### **Многосторонняя система разрешений ЕКМТ**

Многосторонняя система разрешений ЕКМТ была введена 1 января 1974г. и предусматривалась Советом Министров как первый практический шаг к значительной либерализации грузовых автомобильных перевозок, а также к гармонизации условий конкурентной борьбы как между автомобильными перевозчиками из разных стран, так и между различными способами перевозок.

Разрешения, выдаваемые в рамках этой системы, позволяют их владельцам заниматься международными перевозками товаров за наемную плату или вознаграждение, используя одно транспортное средство или сцепленные транспортные средства, где пункты погрузки и разгрузки находятся на территориях разных стран-участниц – включая транзитные операции – а также совершать порожние рейсы по территории стран-участниц, которые требуют разрешение на подобные поездки.

Система обеспечила транспортным операторам значительную гибкость в том смысле, что она избавила их от жесткой системы двусторонних соглашений, традиционно преобладавшей в Европе.

С 1991г. ситуация изменилась значительно, как результат нескольких факторов:

- Вступление новых стран в члены (19 новых стран-участниц в 1991г., итого 42 стран-участниц к 2002г.) сопровождалось решением Совета Министров о включении их в многостороннюю систему разрешений как практический способ их интеграции в рыночную экономику.
- Образование Единого общественного рынка и создание Европейской экономической зоны в 1993г. привело к увеличению передвижения товаров.
- Упрощение внутренних рынков для перевозчиков в 15 странах ЕС в июле 1998г.
- Процесс расширения Европейского союза в мае 2004г., который уже привел к увеличению торговли между странами-участницами.



**UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION  
(BSEC-URTA)**

**Ситуация в настоящий момент**

Из 43-х членов ЕКМТ 25 входят в ЕС. Интересы членов ЕКМТ находятся как внутри ЕС, так и вне его.

В Рабочей Группе по Автомобильному Транспорту ЕКМТ идут сложные и открытые дебаты о будущем многосторонней системы разрешений ЕКМТ с намерением реорганизации разрешений.

Существуют противоположные взгляды по увеличению или уменьшению разрешений в будущем и по критериям распределения разрешений, которые должны быть сохранены или преобразованы.

В некоторых странах ЕС многосторонняя система разрешений ЕКМТ используется в большей степени для целей, отличных от цели развития экономических связей между странами ЕС и другими странами Европы. Многие разрешения ЕКМТ, выдаваемые транспортным компаниям стран, не входящих в ЕС, используются для целей, совершенно не связанных с торговым потоком своей страны. Беспокойство состоит в том, что страны, не входящие в ЕС, участвующие в системе разрешений ЕКМТ, имеющие другие стандарты и платящие другие суммы, и, следовательно, несущие расходы значительно ниже, занижают цены на рынке ЕС, создавая нечестную конкурентную борьбу и деформацию рынка, при этом зарабатывая прибыль.

Германия имеет конкретные предложения по реформе разрешений, поддерживаемые многими странами-участницами ЕС, но против которых возражают страны, не входящие в состав ЕС:

- Количество разрешений не должно увеличиваться далее,
- Максимальный курс обмена 1 к 6 не должен увеличиваться,
- Аспекты безопасности окружающей среды должны приниматься во внимание,
- С введением транспортных средств EURO4 стандарты ЕКМТ будут подняты до один уровень, сохранив при этом «зеленые» разрешения ЕКМТ,
- ЕКМТ должна выдавать "green", "super green", "EURO3 safe" and "EURO4" разрешения,
- Новые разрешения состоят из "green" разрешений, которые могут быть обменены на "super green" разрешения по курсу 1 к 2, на "EURO3 safe" по курсу 1 к 4 и на "EURO4" разрешения по курсу 1 к 6,
- Дата введения: не ранее 2006г.

Предложение Германии включает аспекты по ре-балансировке распределения основных разрешений: количество категорий и расширение каждой основной категории.

В настоящий момент существуют 7 категорий основных разрешений, определяемых на базе двух главных критериев:

- Вклад в бюджет ЕКМТ (в зависимости от территории, населения, курса обмена валют и ВВП),
- Перевозки (в тонна-км), совершенные национальными перевозчиками в течение 3 лет перед вступлением в ЕКМТ.



UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION  
(BSEC-URTA)

**Собрание Рабочей Группы по Автомобильному Транспорту ЕКМТ  
(Стамбул, 16-17 сентября 2004г.)**

Исследование NEA важности разрешений ЕКМТ

Секретариат ЕКМТ обратился с просьбой к NEA Transport, Институт исследований и обучения в Нидерландах, провести исследование важности разрешений ЕКМТ на Европейском рынке перевозок. Это уже второе исследование этого рода, подобное тому, которое было проведено в 2001г. 34 Министерства Транспорта (из 42), 22 Ассоциации-члена МСАТ и 85 операторов (из ассоциаций) были вовлечены в это исследование путем опросников, разосланных всем странам-участницам ЕКМТ и соответствующим ассоциациям автомобильных перевозок.

Исследование выявило позитивное влияние разрешений ЕКМТ на упрощение торговли и транспорта в Европе, на обновление транспортных средств, а также на их более эффективное использование. Исследование также показало, что нет абсолютного большинства в вопросе о увеличении/уменьшении количества разрешений.

Однако, некоторые делегации (Германия, Австрия, Франция) посчитали, что исследование не было показательным в достаточной степени или не имело достаточной научной строгости, чтобы служить основой для дальнейших технических и политических обсуждений. Другие (Турция, Россия, Молдова, Босния и Герцеговина), однако, заняли диаметрально противоположную позицию.

МСАТ выразил мнение, что необходимо принять во внимание те результаты исследования (роль разрешений в улучшении торговли и защите окружающей среды, оперативная эффективность и т.д.), по которым имеется консенсус. На будущее МСАТ предложил более широко использовать официальную количественную информацию, предоставляемую странами-участницами ЕКМТ, основываясь на соответствующих справочниках.

Председатель Собрания сделал следующее заключение об исследовании: хотя оно не совершенно, оно воспроизводит подробную картину ситуации. Однако, на данный момент оно не может стать настоящей основой для принятия решений.

Исследование осталось внутренним документом РГ (внешнее распространение не предусмотрено).

Реорганизация разрешений; Создание соответствующий подгрупп

Наиболее важный аспект, обсуждаемый на собрании, был связан с критериями распределения разрешений:

- Должны ли быть реформированы существующие критерии и, если да, то какие критерии необходимо принять во внимание?
- Как найти компромисс между противоположными мнениями? (увеличить или уменьшить количество разрешений)

Чтобы помочь обсуждению, МСАТ предложил для следующего собрания РГ составить список принятых Министрами принципов функционирования разрешений и рынка. Это может служить лакмусовой бумагой для всех новых предложений по реструктуризации разрешений.

РГ решила создать Подгруппу для формулировки конкретных предложений по реструктуризации разрешений и по новой методологии рассчитывания разрешений, к концу 2004г.

Предложение Германии, расширенное комментариями других делегаций, будет основой для обсуждений в Рабочей Подгруппе. Группа остается открытой для всех стран, желающих принять участие в ее работе.



**UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION  
(BSEC-URTA)**

Также было решено, что грузовые машины “EURO 4” должны управляться на временной основе о той же схеме, что и грузовые машины “EURO 3”, т.е. курс обмена между обыкновенными грузовыми машинами и машинами “EURO 4” должен быть таким же, как и для “EURO 3” (1 к 6).

Кроме того, Генеральный Секретарь ЕКМТ обратился к группе независимых экспертов в просьбой предоставить до конца 2004г. отчет, содержащий широкий обзор тенденций, проблем и возможных решений относительно функционирования Пан-европейского рынка автотранспортных услуг. Отчет также будет содержать информацию о работе Подгруппы по реструктуризации разрешений.

**Резолюция МСАТ о неравной конкурентной борьбе и использовании многосторонней системы разрешений ЕКМТ (Женева, 7 ноября 2002)**

С другой стороны, Международный Союз Автомобильного Транспорта принял Резолюцию о злоупотреблении многосторонними разрешениями ЕКМТ в Женеве 7 ноября 2002г.:-

“... ”

*Международный Союз Автомобильного Транспорта МСАТ,*

*Принимая во внимание то, что*

- Глобальные и региональные процессы формируют сегодняшнюю торговлю и транспортную среду, что требует дальнейшей гармонизации правил и практик в отношении работы международных автомобильных перевозчиков на международном и региональном уровне;
- Неравная конкурентная борьба в автомобильной транспортной отрасли является, главным образом, результатом недостаточной гармонизации законодательства, его исполнения и интерпретации, в частности, на Пан-европейском уровне, а также нарушения некоторыми операторами существующих основных законов и положений относительно автомобильных перевозок;
- Негативное влияние нечестных и часто нелегальных практик должно серьезно преследоваться соответствующими органами;
- Цены на перевозки, покрывающие эксплуатационные затраты и приносящие необходимый разумный уровень дохода в соответствии с действующими законами и правилами, и дальнейшее развитие и прогресс отрасли в целом, и отдельных операторов, в частности, сложно добиться в условиях ранка с неравной конкурентной борьбой;
- Нечестная работа операторов, несоответствующая юридическим законам, является намного сложным вопросом, чем просто злоупотребление международными разрешениями на перевозки, таким же, как и в случае многосторонних разрешений ЕКМТ;
- Среди разрушающих факторов, таких как:
  - Нехватка, неполнота и/или неконтролируемое исполнение правил принятия профессией международного перевозчика в определенных странах,
  - Нехватка и/или неполнота контроля социальных норм,
  - Деятельность некоторых транспортных агентств, пользующихся возможностью использования таможенных транзитных “Т” документов вместо книжек МДП в ущерб транспортным операторам,

Все они должны быть эффективно решены для сокращения неравенства;

**UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION  
(BSEC-URTA)**

- Многосторонняя система разрешений ЕКМТ сыграла основную роль в открытии возможностей развития торговли в Европе, а также значительно повысила технические стандарты грузовых транспортных средств, зарегистрированных на территории стран, не входящих в ЕС;
- Система разрешений ЕКМТ способствовала гармонизации национального законодательства в отношении автомобильного транспорта, без которой конкурентная борьба была бы еще более неравной; таким образом, несомненно имеется необходимость сохранить многостороннюю систему разрешений ЕКМТ по всей Европе;

*Обращается к Министрам Транспорта и к компетентным международным Правительственным организациям и органам с тем, чтобы:*

- Усилить критерии принятия в профессию операторов международных перевозок и тех, кто имеет доступ к рынку посредством разрешений ЕКМТ, в частности, через: усиление требований для профессиональной компетентности (также принимая во внимание возможности, предоставляемые обучающими институтами, аккредитованными Академией МСАТ), финансовое положение и хорошую репутацию, а также должное использование разрешений ЕКМТ;
- Рассмотреть необходимость становления финансовых рисков более прозрачными и усиления требований финансового положения для основания и управления компаниями автомобильных перевозок, использующих наемные транспортные средства;
- Настоять на наличии соответствующей инфраструктуры транспортной компании для новых кандидатов (офис и удобства на терминалах, и т.п.) как дальнейшем условии для основания;
- Установить систему рыночного мониторинга с целью более близкого наблюдения за рынком, поквартально, при помощи публикации соответствующих индикаторов развития объемов автомобильных перевозок, как на национальном уровне в каждой стране (члены ЕС и страны-кандидаты), так и на пан-Европейском уровне, включающим все другие страны;
- Усилить стимулы и требования в отношении использования разрешений ЕКМТ, в частности, в области социальных и технических норм, а также в отношении принятия в профессию, в сочетании со строгими принудительными мерами;
- Гармонизировать и строго контролировать честное распределение и использование разрешений ЕКМТ на национальном уровне;
- Ввести стимулы для контролируемого возвращения транспортных средств, использующих разрешения ЕКМТ, в страну регистрации после определенного периода или количества совершенных поездок с целью поддержания двусторонней торговли своей страны с внешним миром;
- Усилить борьбу против подделки разрешений ЕКМТ и других транспортных документов, в частности, путем введения строгого слежения утерянных или украденных разрешений, а также тех, которые находятся в резерве национальных органов и уровнях руководства ЕКМТ; ввести возможные санкции за ущерб разрешений ЕКМТ; исключить возможных мошенников из этой системы разрешений;
- Ввести современные информационные технологии для принужденного контроля использования разрешений соответствующего обмена информацией (в этом отношении, рассмотреть возможность сотрудничества с Ассоциациями-членами МСАТ).

...”



**UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION  
(BSEC-URTA)**

## **Итоги**

Введенная 1 января 1974г., многосторонняя система разрешений ЕКМТ была нацелена на значительное упрощение грузовых автомобильных перевозок между странами-участницами. Однако, из-за изменения политических и экономических условий с 1991 года, некоторые страны-участницы, в частности, в ЕС, не желают считаться с этой первоначальной целью.

Хотя это и может показаться результатом изменений в некоторых странах национальных целей и интересов на профессиональном уровне, которые пытаются быть оправданными с помощью определенных аргументов и конкретных проблем, относящихся к неправильному использованию разрешений ЕКМТ странами, не входящими в ЕС, международная автотранспортная профессия в регионе ЧЭС очень обеспокоена тем, что настоящая цель упрощения грузовых автомобильных перевозок находится под сильной угрозой устаревших инстинктов протекционизма вместо того, чтобы совместно работать над лучшим исполнением и контролем норм в этих уважаемых странах.

Фактически, реструктуризация разрешений, как было предложено, не будет способствовать торговле и транспорта в Пан-Европейском регионе, а лишь только ограничит доступ стран, не входящих в состав ЕС, к рынку, следовательно, играя роль защитного инструмента для членов ЕС и дискриминационного барьера для третьих стран. В этой связи, весьма стоит отметить тот факт, что некоторые страны-участницы даже предпочли остаться неприклонными перед результатами объективного исследования, они противоречат своей позиции и выявленному факту о том, что разрешения ЕКМТ имеют положительное влияние на упрощение торговли и перевозок в Европе, обновление состава транспортных средств и их более эффективное использование.

Принимая во внимание эти обстоятельства в ЕКМТ, страны-участницы, которые поддерживают настоящую цель введения разрешений ЕКМТ и верят в их положительное влияние, должны быть более мотивированными для участия в работе соответствующей Подгруппы, которая еще открыта для новых участников. На собрании Подгруппы они могут выразить свое мнение, подкрепленное хорошо подготовленными аргументами и поддерживаемое другими представителями стран, имеющими такой же взгляд. Необходимо сообщить, что Подгруппа должна предоставить соответствующее предложение по этим вопросам Рабочей группе по Автомобильному транспорту ЕКМТ до конца этого года, которое, согласно последнему предложению, в конечном итоге будет рассмотрено для принятия окончательного решения на Министерском собрании, которое состоится 24-25 мая 2005 года.

## **Очередные собрания ЕКМТ**

- Собрание Группы по Автомобильному Транспорту ЕКМТ, Париж, 15 ноября 2004г.
- Несколько собраний Подгрупп (реструктуризация разрешений, пересмотр Справочника) – до конца 2004г.
- Собрание Группы по Автомобильному Транспорту ЕКМТ, Париж, 14-15 февраля 2005г. (дополнительное собрание может быть организовано по необходимости, т.е. в марте 2005г.)
- Собрание депутатов ЕКМТ – 18-19 апреля 2005г.
- Министерское собрание – Москва, 24-25 мая 2005г.

\* \* \* \* \*