

Для официального пользования

CEMT/CM(2005)4/FINAL



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

*Неофициальный перевод с Английского*

**ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА  
СОВЕТ МИНИСТРОВ**

**Совет Министров**

**АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ: РЕФОРМА КВОТЫ И ДОПУСК К РЫНКУ  
РЕФОРМА КВОТЫ С 1 ЯНВАРЯ 2006 ГОДА**

*Настоящий документ будет рассматриваться по пункту 3.2 «Автомобильный транспорт: реформа квоты и допуск к рынку» предварительной повестки дня Московской сессии Совета Министров.*

*Министры приглашаются принять предложенные решения*

CEMT/CM(2005)4 FINAL  
Для официального пользования

## **РЕФОРМА КВОТЫ С 1 ЯНВАРЯ 2006 ГОДА.**

### **ВВЕДЕНИЕ**

#### **История вопроса**

Система многосторонних квот ЕКМТ была впервые введена в 1974 году. Разрешения, выдаваемые по этой схеме, позволяют перевозчикам перевозить грузы между странами-членами ЕКМТ, отличными от страны регистрации. Особое развитие эта система получила в 1990-е годы, и количество базовых разрешений возросло с 1219 (19 стран) в 1990 году до 5977 (42 страны) в 2004. В дополнение к этому были применены различные стимулы, поощряющие приобретение чистых и безопасных транспортных средств, что означало, что общее количество разрешений увеличивалось быстрее, чем базовая квота. В 2004 году, было выдано 31 664 разрешения всем странам-членам ЕКМТ, участвующим в системе.

Доля многосторонней квоты в международных автомобильных перевозках по территории ЕКМТ относительно небольшая.

Совет Министров в 2003 году дал полномочия Комитету Заместителей подготовить предложения для Сессии Министров в Москве по реструктуризации системы квот. Полномочия были изложены в документе СЕМТ/СМ(2003)15/Final.

Основной причиной этой реформы стало увеличение числа стран – членов Европейского Союза, проблема неравных условий между всеми странами, необходимость модернизации системы, а также проблема неправильного использования разрешений.

#### **Цели системы квот**

Первоначальной целью разрешений ЕКМТ являлось повышение эффективности автомобильных перевозок путем предоставления держателям разрешений возможности выполнять многосторонние перевозки. Установленные цели системы также включали в себя необходимость избежания порожних пробегов и поддержания торговых потребностей стран членов. В 1990-е годы квота приобрела дополнительные цели: стать инструментом интеграции транспортных рынков (Резолюция №95\1) и способствовать переходу от двусторонней системы к многосторонней системе. Также с начала 1990-х, система развивалась, и её важнейшей целью стало стимулирование применения чистых и безопасных транспортных средств, также как и хорошо обученного персонала.

Все эти цели остаются действующими и, следовательно, страны согласны с тем, что система все еще необходима. Они также согласны с тем, что требуется реформа, и предложения по ней изложены ниже по тексту. Основная цель этих

реформ заключается в том, что квота должна стать символом наивысшего качества в международных автомобильных перевозках.

## **ПРИНЦИПЫ**

Во время обсуждений на предыдущих сессиях Совета Министров были одобрены следующие принципы реформирования:

- Модернизация системы не должна создавать какого-либо различия или дискриминации прав отдельных стран – членов.
- Реформа системы должна принимать во внимание необходимость ограничить поездки внутри ЕС, совершаемые перевозчиками, зарегистрированными в странах – не членах ЕС.
- Все государства – члены желают избежать увеличения бюрократии во время ввода модернизированной системы.
- Модернизация системы также должна включать в себя создание постоянно обновляемой, гибкой, но строгой системы контроля.
- Любая либерализация должна сопровождаться гармонизацией условий конкуренции среди перевозчиков на рынке автомобильных перевозок, особенно в части касающейся социальных аспектов

Дискуссии, последовавшие за презентацией доклада Специальной консультационной группы по автомобильному транспорту (СЕМТ/СМ(2005)16) на заседании Комитета Заместителей, а также Рабочей группы по автомобильному транспорту, определили, какими могут быть принципы долгосрочного развития многосторонней системы квот.

Таковыми принципами являются.

***i. Квота должна стать символом наивысшего качества в международных автомобильных перевозках.***

Целью является последовательное укрепление количественных критериев по выдаче и использованию разрешений, таким образом, чтобы квота ЕКМТ стала символом превосходства. Гарантия перевозок высокого класса может быть достигнута выдачей разрешений в соответствии с конкретными условиями, относящимися как транспортным средствам (система уже существует, но может быть усилена в связи с развитием машиностроительной технологии), так и к водителям (повышение квалификации, аттестация водителей, учет рабочего времени) и компаниям (правила допуска к профессии).

***ii. Квота должна продолжать вносить вклад в повышение эффективности и открытие рынков***

Последние развития в ЕС, ВТО и, в целом, экономике показывают, что изменение в сторону либерализации международного рынка автомобильных

перевозок, без сомнения, неизбежно в будущем. Но страны члены выразили желание, что бы это происходило постепенно и с надёжными гарантиями избежания неравной конкуренции. Доклад консультационной группы по транспорту предложил 2020 год как ориентир для стратегического планирования либерализации и перехода от двусторонней системы к многосторонней. Многие страны, тем не менее, все еще видят важную роль двусторонних отношений на автомобильном транспорте, как символ суверенитета государства.

Шагом вперед в части двусторонних соглашений может являться то, что они станут более прозрачными и будут гармонизированы, избегая при этом дискриминационных элементов, как подчеркнуто в двустороннем рамочном соглашении ЕКМТ.

***iii. Квота должна способствовать усилению и гармонизации контроля и применяемых санкций***

Существенный прогресс был достигнут по усилению контроля и санкций. Вопрос заключается в том, хотят ли страны дать Секретариату больше ответственности в этой области, так как есть определенные сомнения относительно достоверности некоторых проверок. Как минимум, было бы целесообразно определить общие процедуры на уровне ЕКМТ, для того чтобы облегчить контроль и сделать его более эффективным. В любом случае, Секретариат начал анализировать бортовые журналы с целью проверки соответствия предпринятых поездок требуемым правилам системы.

***iv. Квота многосторонних разрешений должна распределяться на основании реальных потребностей и в соответствии с эффективным использованием***

Распределение разрешений странам менялось с течением времени в зависимости от политических переговоров, также как и объективных критериев. В идеале, количество разрешений должно основываться на реальной потребности и эффективности использования. В настоящее время, этот принцип трудно применить в связи с отсутствием доступа к сравнимым и надежным данным. Тем не менее, попытки разработать согласованные методы и данные для такой работы должны быть продолжены.

В дополнение к методу перераспределения разрешений в будущем, некоторые страны недовольны существующим распределением и уверены в том, что оно не является равным и не отражает действительную экономическую ситуацию.

Исходя из этого, на Комитете заместителей министров, после рассмотрения различных вариантов, было согласовано представить новые предложения по распределению разрешений с 1 января 2006 года, с использованием наилучших имеющихся объективных данных. Предложения изложены в следующем разделе.

## **РЕФОРМА С 1 ЯНВАРЯ 2006 ГОДА.**

Предложения по реформе изложены в следующих четырех пунктах:

- (i) Перераспределение квоты среди стран-членов
- (ii) Введение транспортных средств категории «ЕВРО4 безопасный»
- (iii) Ограничение количества поездок
- (iv) Управление системой.

### ***(i) Перераспределение квоты среди стран-членов***

Секретариат выработал на основе десяти критериев, определённых во время заседания Группы по автомобильному транспорту 15 ноября 2004, серию статистических таблиц, которые основаны на самых надёжных источниках, доступных для всех стран – членов. Эти таблицы представлены в приложении к этому документу.

Страны были ранжированы по каждому из десяти критериев, и была найдена средняя величина, для того чтобы определить новый ранг страны для распределения разрешений. (См, таблицу 11 приложения). Используемые десять критериев включают ВВП, взнос в бюджет ЕКМТ, является ли страна членом ЕС или нет, данные по товарообмену и т.д.

Было получено несколько замечаний по используемым статистическим методам.

Во-первых, было внесено предложение, что в связи с тем, что не все десять критериев имеют одинаковое значение в определении справедливого распределения разрешений, применить систему взвешенных критериев. таким образом, чтобы те критерии, которые более тесно связаны с реальной потребностью в разрешениях (напр., торговля вне зоны ЭЭП, рост торговли) имели бы более высокие значения. Это правое предложение и Секретариат апробировал несколько разных вариантов возможных весов для 10 критериев. Результаты в первую очередь подтверждают неравенство в распределении, которое существует, а во-вторых, что взвешивание критериев может внести только небольшие различия в распределение. Предполагаемые трудности в согласовании этих взвешивающих факторов означают, что преимущества от проведения таких перерасчетов не будут стоить затрат на его осуществление.

Во-вторых, было предложено вместо ранжирования данных по странам использовать реальные значения этих данных. Это предложение также заслуживает внимания с статистической точки зрения. Но фактически различия между этими реальными значениями между странами ЕКМТ намного больше, чем существующие различия в квоте. Применение этого принципа приведет к очень несправедливому распределению разрешений, то есть шесть стран получат более чем 55% разрешений. Это никогда не являлось

частью философии системы, которая всегда стремилась к справедливому и более равному распределению разрешений между странами.

Таким образом, несмотря на статистическую возможность изложенных пунктов, результаты в первом случае относительно небольшие и не приносят значительных преимуществ, а во втором случае фундаментально изменяют систему распределения.

Следовательно, их применение при реформе распределения разрешений в краткосрочной перспективе не является нецелесообразным

Сочетая некоторые предложения, содержащиеся в докладе специальной консультативной группы, предложения делегации Соединённого Королевства и дискуссии, состоявшиеся на заседании Комитета Заместителей, с **1 января 2006 года**<sup>1</sup>: предлагается следующее

1. Базовые квоты пересматриваются для **всех стран-членов ЕКМТ** на основании статистических данных и методологии, изложенных ниже и в приложении. Десять критериев были приняты Группой по автомобильному транспорту.
  - а. На основании нового среднего ранга по десяти критериям и применении того же метода распределения разрешений, как и ранее, основанного на 10 группах стран, было проведено распределение разрешений при минимальной квоте равной 30, которое представлено в таблице 11 приложения.
  - б. Несмотря на то, что можно считать, что новое ранжирование, основанное на десяти критериях, лучше отражает некоторые основные экономические факторы на ранке международных автомобильных перевозок на территории ЕКМТ и потребность в разрешениях, необходимо отметить, что такие методы имеют определенные ограничения в связи с доступностью и качеством данных.
  - в. В примененных расчетах предполагается, что общее количество разрешений остается таким же, как прежде (это было требование некоторых стран, обосновывая это тем, что, помимо прочего, рост автомобильных перевозок должен быть ограничен и найдено лучшее разделение по видам транспорта). Этим вызвано уменьшение минимальной базовой квоты, так как в противном случае, неравенства в распределении разрешений не могут быть устранены.
2. Другим важным фактором является то, что существующая система распределения, которая сама по себе далека от объективности, дает

---

<sup>1</sup> Австрия, Греция и Италия сохраняют позицию, которой они придерживались до сих пор и отказались рассматривать изменения в квоте многосторонних разрешений – для своих стран, также как и для других – вне зависимости от принимаемых критериев.

права («наследственные права»), которые было бы трудно и даже неразумно отнимать. Поэтому, Каждая страна может сохранить свои «наследственные права» и тем самым сохранить свою базовую квоту на том же уровне как сейчас.

3. Однако, **в целях предотвращения увеличения существующего общего количества разрешений, страны ЕС15/ЕЭП/Швейцария** будут иметь в качестве базовой квоты меньшую величину из величин первоначальной или новой базовой квоты, определенной в соответствии с десятью критериями. Страны, желающие дополнительно снизить свои базовые квоты, определенные таким образом, вправе сделать это. При этом, такое решение должно приниматься минимум на 3 года, после чего они могут пересмотреть свое решение.
4. Базовые квоты, определенные в соответствии с процедурой изложенной в пунктах 1-3 выше будут закреплены на минимальный срок 3 года.
5. При последующих перерасчетах многосторонней квоты, любая страна ЕКМТ (независимо от того относится ли она к ЕС/ЕЭП или нет), желающая пересмотреть свою квоту, может сделать это на основании пересмотренных критериев или эффективности использования квоты.

***(ii) Введение транспортных средств категории «ЕВРО4 безопасный»***

Как уже говорилось выше, система квот ЕКМТ стимулировала перевозчиков к использованию более экологически чистых и безопасных транспортных средств. В продолжение лет вводились новые категории транспортных средств с применением перерасчетных коэффициентов, позволяющих заменять каждое базовое разрешение 2-мя, 4-мя или 6-ю разрешениями на более экологически чистые и безопасные транспортные средства. Для стимулирования использования транспортных средств более высоких категорий<sup>2</sup> применялась и система бонусов.

Так как парк автомобилей только недавно был обновлён грузовиками класса «Более зелёный и безопасный» и «ЕВРО3 безопасный», и поскольку всё ещё есть неопределённости в вопросе обеспечения бессернистым топливом и необходимыми для него дополнениями на территории ЕКМТ, предлагается с 1 января 2006 года:

<sup>2</sup> На 1 января 2005 года:

	Коэффициент	Бонус (%)
Традиционное транспортное средство (ЕВРО-0)	-	-
Зеленое транспортное средство (ЕВРО-1)	2	10
Особо зеленое и безопасное (ЕВРО-2)	4	20
ЕВРО-3 безопасное	6	40

- Сохранить 3 категории с тем же самым коэффициентом и бонусами, что и сейчас.
- Считать грузовики ЕВРО4 относящимися к той же категории, что и грузовики ЕВРО3.
- Два эти положения должны обозначать к 2006 году:
  - «Зелёные» грузовики, коэффициент х2
  - «Более зелёные и безопасные» грузовики, коэффициент х4, бонус 20%,
  - «ЕВРО3 и ЕВРО4 безопасные» грузовики, коэффициент х6, бонус 40% для грузовиков ЕВРО-3 и бонус 50% для грузовиков ЕВРО-4.
- После применения этих коэффициентов в течение года, зеленые грузовики должны быть исключены из системы, в соответствии с установкой применения передовых технологий. Решение об изменении коэффициентов и бонусов для грузовиков ЕВРО-3 и ЕВРО-4 должно быть принято Советом Министров в Дублине (Май 2006 года).

Сертификаты ЕВРО 4 могли бы быть чётко определены перед Комитетом Заместителей, заседание которого состоится в октябре 2005 года.

### ***(iii) Ограничение количества поездок***

Было согласовано, что реформа системы должна принимать во внимание необходимость ограничить поездки внутри ЕС, совершаемые перевозчиками, зарегистрированными в странах – не членах ЕС. Некоторые страны теперь просят рассмотреть возможность ограничения количества груженых рейсов в/из «периферийных» стран перевозчиками, не зарегистрированными в них.

Реформа системы квот уже привела к введению определённого ограничения в области использования разрешений. Транспортные средства, использующие разрешения ЕКМТ, должны вернуться в страну регистрации по истечении шести недель.

Это требование было всё же недавно оспорено, так как создает неравенство между перевозчиками различных стран, ущемляя права стран, расположенных на самом дальнем расстоянии от сердца Европы. Первоначальное исследование, выполненное в 2004 году, подтвердило справедливость жалобы «периферийных» стран.

Решением, свободным от этого недостатка, могло быть требование, чтобы держатели разрешений возвращались в свою страну регистрации после осуществления максимального количества рейсов за границей. Например, перевозчику можно запретить совершать больше чем определенное число рейсов, (исключая порожние пробеги) в период между выездом и возвращением в страну своей регистрации.

Такое решение могло бы быть осуществлено в течении испытательного периода в один год, и быть обновлено на следующий год, во то же время

должно быть проведено сравнение результатов достигнутых двумя системами ограничения использования разрешений – ограниченный период и ограниченные поездки.

Дискуссия по этому вопросу показала глубокое разделение во мнениях. Некоторые страны хотят применить ограничение, позволяющее 8 или 9 поездок, аргументируя это тем, что именно такое количество поездок соответствует шестинедельному ограничению. Другие хотят ввести две поездки, аргументируя тем, что практически не должно быть других рейсов кроме двусторонних.

По поручению министров, На своем заседании в июне 2005 года Комитетом Заместителей было согласовано максимальное количество поездок - 3 поездки, которые может совершить перевозчик по разрешению ЕКМТ на территориях стран ЕКМТ без вовлечения страны своей регистрации, что означает, что после завершения этих поездок перевозчик должен возвращаться в страну своей регистрации.

Порожние поездки вне страны регистрации не учитываются, так как не рассматриваются в качестве транспортной операции. Грузный или порожний пробег транзитом через территорию страны регистрации рассматривается как возвращение в страну регистрации.

Данное решение входит в действие с 1 января 2006 года испытательным сроком на один год, с возможностью продления.

#### ***(iv) Управление системой***

Прогресс, достигнутый в улучшение контроля, должен продолжаться в соответствии с принципами, согласованными в Брюсселе [СЕМТ/СМ(2003)14/FINAL]. Секретариат должен продолжать предоставлять аналитические данные по использованию разрешений и прозрачную информацию по распределению разрешений и нарушениям, хотя это в основном находится в национальной компетенции

Что касается критериев распределения на национальном уровне, большинство делегатов хотят, чтобы каждая страна – член была вправе устанавливать свои собственные критерии распределения. Также, страны пожелали сохранить право принимать решение по санкциям и наказаниям, применяемым к национальным перевозчикам. Тем не менее, для создания большего доверия между странами приветствуется большая прозрачность национальной практики и, при необходимости, составление «Руководства» хороших практик.

На Московской сессии министров Венгрией было введено ограничение на реформу базовой квоты. Ограничение касается непризнания дополнительных разрешений на территорию Венгрии с 2006 года.

По запросу Стран-членов в время Вильнюсского заседания, Венгерская делегация письменно представила детали данного ограничения: по итогам реформы базовой квоты у 7 стран увеличилась базовая квота, в их числе, Беларусь(+32), Болгария(+6), Румыния (+58), Россия (9), Сербия и Черногория (+3), Турция (+84) и Украина (+47). Соответственно, Венгерское ограничение касается де-факто этих стран. При сохранении этого ограничения, указанные страны должны будут ставить запрещающие красные печати с кодом страны Венгрии на соответствующих разрешениях.

## РЕШЕНИЯ

Министры во время заседания Совета Министров 24 и 25 мая 2005 года:

- Согласовали основные принципы по реформе системы многосторонних квот ЕКМТ (СЕМТ/СМ(2005)4/FINAL);
- Согласовали критерий и методологию расчета базовой квоты, предложение в документе СЕМТ/СМ(2005)4/FINAL и решили применить их для распределения разрешений в 2006 году, как указано в таблице 11 приложения;
- Согласовали предложения по реформе квоты с 1 января 2006 года, касающиеся введения транспортных средств категории «ЕВРО4 безопасный» и управления системой;
- Согласовали ограничить количество поездок вне страны регистрации 3-мя поездками, с тем, чтобы ограничить поездки между странами ЕС перевозчиками, зарегистрированными в странах, не входящих в ЕС и ограничить поездки к/от «периферийных» стран перевозчиками, не зарегистрированными в этих последних.
- Поручили Комитету заместителей дальнейшее рассмотрение статистических данных и методологии для развития квоты после 2006 года. При этом, базовой квотой при будущих реформах квоты, начиная с 2007 года, будет считаться квота 6 060 базовых разрешениях 2005 года, хотя в 2006 году и было распределено только 5 970 разрешений (Таблица 11 приложения документа СЕМТ/СМ(2005)4/FINAL),

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### Список таблиц

1. Грузооборот на автомобильном транспорте, всего
2. Взнос в бюджет ЕКМТ
3. Внутренний валовой продукт
4. Прирост валового внутреннего продукта
5. а и б. Население и площадь территории
6. Процент использования разрешений ЕКМТ в 2004 году
7. Использование книжек МДП в относительных долях (%)
8. Товарооборот, всего
9. Торговые между странами - членами ЕКМТ, исключая торговлю внутри ЕС15/ЕЭП/Швейцария
10. Ранжирование стран в соответствии с критериями и средние величины
11. Перераспределение квоты

**Table 1. Freight Transport by Road**  
( Million tonne - km)

	Country					Ranking	
		2000	2001	2002	Av. 3 years	All ECMT non EEA	
1	Austria	17 154	17 556	17 827	17 512	16	
2	Belgium	51 023	53 158	53 538	52 573	9	
3	Denmark	11 000	10 887	11 057	10 981	22	
4	Finland	27 800	26 700	28 100	27 533	13	
5	France	184 222	189 023	188 596	187 280	2	
6	Germany	280 699	288 955	285 207	284 954	1	
7	Greece	14 123	14 401	14 667	14 397	17	
8	Ireland	12 348	12 405	14 448	13 067	20	
9	Italy	158 562	154 787	160 036	157 795	5	
10	Luxemburg	448	474	489	470	39	
11	Netherlands	31 560	31 031	30 088	30 893	12	
12	Portugal	7 473	10 007	8 768	8 749	25	
13	Spain	148 714	161 041	179 519	163 091	3	
14	Sweden	38 100	36 200	36 500	36 933	11	
15	United Kingdom	153 704	152 140	154 047	153 297	7	
16	Norway	13 017	13 287	13 614	13 306	19	
17	Liechtenstein	693	675	687	685	37	
18	Switzerland	21 949	22 381	22 795	22 375	14	
19	Czech Republic	39 036	37 260	45 059	40 452	10	
20	Estonia	3 932	4 677	4 387	4 332	31	
21	Hungary	12 146	11 849	10 608	11 534	21	
22	Latvia	4 788	5 360	6 160	5 436	28	
23	Lithuania	7 769	8 274	10 709	8 917	24	
24	Malta					42	
25	Poland	72 842	74 403	74 679	73 975	8	
26	Slovak Republic	14 341	13 799	14 929	14 356	18	
27	Slovenia	5 252	5 507	4 611	5 123	29	
28	Albania	2 164	2 231	2 352	2 249	34	10
29	Armenia	40	43	75	53	41*	15*
30	Azerbaijan	3 485	4 843	5 050	4 459	30	7
31	Belarus	8 982	8 713	7 945	8 547	26	5
32	Bosnia-Herzegovina	318	332	355	335	40	14
33	Bulgaria	3 060	3 310	3 931	3 434	32	8
34	Croatia	2 816	6 783	7 413	5 671	27	6
35	FYR Macedonia	776	2 311	2 637	1 908	35	11
36	Georgia	475	481	502	486	38	13
37	Moldova	1 001	627	760	796	36	12
38	Romania	9 879	10 645	10 979	10 501	23	4
39	Russian Federation	152 735	159 852	167 238	159 942	4	1
40	Serbia & Montenegro	2 742	2 857	3 064	2 888	33	9
41	Turkey	161 552	151 421	150 912	154 628	6	2
42	Ukraine	16 810	18 457	20 593	18 620	15*	3*

Source: ECMT, Trends in the Transport Sector, statistics for 1999-2003  
\* - IRF, International Road Statistics 2004

**Table 2. Contribution to ECMT Budget  
as % of total**

	Country					Ranking	
		2002	2003	2004	Average	All ECMT	nonEEA
1	Austria	2.1	2.1	2.1	2.1	10	
2	Belgium	2.7	2.6	2.6	2.6	8	
3	Denmark	1.7	1.7	1.7	1.7	13	
4	Finland	1.3	1.3	1.3	1.3	16	
5	France	14.5	14.4	14.2	14.4	3	
6	Germany	22.0	21.3	20.6	21.3	1	
7	Greece	1.2	1.2	1.2	1.2	17	
8	Ireland	0.8	0.9	0.9	0.9	19	
9	Italy	11.8	11.7	11.5	11.7	4	
10	Luxemburg	0.2	0.2	0.2	0.2	24.5	
11	Netherlands	4.2	4.2	4.2	4.2	6	
12	Portugal	1.1	1.1	1.1	1.1	18	
13	Spain	6.2	6.2	6.3	6.2	5	
14	Sweden	2.4	2.4	2.4	2.4	9	
15	United Kingdom	14.6	15.3	15.8	15.2	2	
16	Norway	1.6	1.8	1.9	1.8	11.5	
17	Liechtenstein	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	
18	Switzerland	3.3	3.3	3.2	3.3	7	
19	Czech Republic	0.5	0.5	0.6	0.5	20	
20	Estonia	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	
21	Hungary	0.4	0.4	0.4	0.4	21	
22	Latvia	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	
23	Lithuania	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	
24	Malta		0.1	0.1	0.1	34.5	
25	Poland	1.4	1.5	1.6	1.5	15	
26	Slovak Republic	0.2	0.2	0.2	0.2	24.5	
27	Slovenia	0.2	0.2	0.2	0.2	24.5	
28	Albania	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
29	Armenia			0.1	0.1	34.5	10
30	Azerbaijan	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
31	Belarus	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
32	Bosnia-Herzegovina	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
33	Bulgaria	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
34	Croatia	0.2	0.2	0.2	0.2	24.5	4
35	FYR Macedonia	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
36	Georgia	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
37	Moldova	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
38	Romania	0.3	0.3	0.3	0.3	22	3
39	Russian Federation	1.8	1.7	1.9	1.8	11.5	1
40	Serbia & Montenegro		0.1	0.1	0.1	34.5	10
41	Turkey	1.8	1.6	1.5	1.6	14	2
42	Ukraine	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
<b>TOTAL:</b>		<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		

Source: OECD , Budget/Finance Service

**Table 3. Gross Domestic Product**  
(Millions USD)

Country					Ranking	
	2000	2001	2002	av. 3 years	All ECMT	nonEEA
1 Austria	189,029	188,546	204,066	193,880	11	
2 Belgium	226,648	229,610	245,395	233,884	9	
3 Denmark	162,343	161,542	172,928	165,604	15	
4 Finland	121,466	120,855	131,508	124,610	16	
5 France	1,294,246	1,309,807	1,431,278	1,345,110	3	
6 Germany	1,872,992	1,846,069	1,984,095	1,901,052	1	
7 Greece	112,646	117,169	132,824	120,880	17	
8 Ireland	93,865	103,298	121,449	106,204	19	
9 Italy	1,073,960	1,088,754	1,184,273	1,115,662	4	
10 Luxemburg	19,600	19,700	21,500	20,267	26 *	
11 Netherlands	364,766	380,137	294,290	346,398	6	
12 Portugal	105,054	109,803	121,595	112,151	18	
13 Spain	558,558	581,823	653,975	598,119	5	
14 Sweden	227,319	209,814	240,313	225,815	10	
15 United Kingdom	1,414,557	1,424,094	1,566,283	1,468,311	2	
16 Norway	161,769	166,145	190,447	172,787	14	
17 Liechtenstein	1,090	1,136		1,113	42 **	
18 Switzerland	239,764	247,091	267,445	251,433	8	
19 Czech Republic	50,777	56,784	69,514	59,025	20	
20 Estonia	4,969	5,525	6,507	5,667	33	
21 Hungary	45,633	51,926	65,843	54,467	21	
22 Latvia	7,150	7,549	8,406	7,702	32	
23 Lithuania	11,314	11,992	13,796	12,367	29	
24 Malta	3,555	3,626		3,591	38 **	
25 Poland	157,739	176,256	189,021	174,339	13	
26 Slovak Republic	19,121	20,459	23,682	21,087	24	
27 Slovenia	18,129	18,810	21,960	19,633	27	
28 Albania	3,752	4,114	4,835	4,234	36	11
29 Armenia	1,914	2,118	2,367	2,133	40	14
30 Azerbaijan	5,267	5,585	6,090	5,647	34	9
31 Belarus	29,950	12,219	14,304	18,824	28	6
32 Bosnia-Herzegovina	4,394	4,769	5,599	4,921	35	10
33 Bulgaria	11,995	13,553	15,486	9,165	31	8
34 Croatia	19,031	20,260	22,436	20,576	25	5
35 FYR Macedonia	3,573	3,426	3,791	3,597	37	12
36 Georgia	3,029	3,138	3,396	3,188	39	13
37 Moldova	1,286	1,479	1,624	1,463	41	15
38 Romania	36,719	38,718	45,749	40,395	22	3
39 Russian Federation	251,106	309,951	346,520	302,526	7	1
40 Serbia & Montenegro	8,449	10,861	15,681	11,664	30	7
41 Turkey	199,937	147,683	183,665	177,095	12	2
42 Ukraine	31,791	37,588	41,477	36,952	23	4

Source: World development Indicators WB, 2002, 2003, 2004

\* - OECD, Main Economic Indicators; v. 2005/1

\*\* - UN Statistical Yearbook 2001 (PUBLISHED 2003)

**Table 4. Growth in Gross Domestic Product**  
*Annual % growth*

	Country					Ranking	
		1999/2000	2000/2001	2001/2002	average	All ECMT	non EEA
1	Austria	3.0	1.0	1.0	1.7	36.5	
2	Belgium	4.0	1.0	0.7	1.9	34	
3	Denmark	10.0	1.0	2.1	4.4	15.5	
4	Finland	5.7	0.7	1.6	2.7	27.5	
5	France	3.1	1.8	1.2	2.0	33	
6	Germany	3.0	0.6	0.2	1.3	41	
7	Greece	4.3	4.1	4.0	4.1	19.5	
8	Ireland	11.5	5.8	6.9	8.1	3	
9	Italy	2.9	1.8	0.4	1.7	36.6	
10	Luxemburg	8.9	1.2		5.1	11.5 **	
11	Netherlands	3.5	1.1	0.2	1.6	38.5	
12	Portugal	3.3	1.7	0.4	1.8	35	
13	Spain	4.1	2.8	2.0	3.0	26	
14	Sweden	3.6	1.2	1.9	2.2	31	
15	United Kingdom	3.1	2.2	1.8	2.4	30	
16	Norway	2.3	1.4	1.0	1.6	38.5	
17	Liechtenstein	4.1	2.3		3.2	25 **	
18	Switzerland	3.0	1.3	0.1	1.5	40	
19	Czech Republic	2.9	3.3	2.0	2.7	27.5	
20	Estonia	6.4	5.0	6.0	5.8	8	
21	Hungary	5.2	3.8	3.3	4.1	19.5	
22	Latvia	6.6	7.6	6.1	6.8	4	
23	Lithuania	3.9	5.9	6.7	5.5	9	
24	Malta	4.8	3.9		4.4	15.5 **	
25	Poland	4.0	1.0	1.4	2.1	32	
26	Slovak Republic	2.2	3.3	4.4	3.3	24	
27	Slovenia	4.6	3.0	2.9	3.5	23	
28	Albania	7.8	6.5	4.7	6.3	6	4
29	Armenia	6.0	9.6	12.9	9.5	2	2
30	Azerbaijan	11.1	9.9	10.6	10.5	1	1
31	Belarus	5.8	4.1	4.7	4.9	13.5	8.5
32	Bosnia-Herzegovina	5.9	6.0	3.9	5.3	10	6
33	Bulgaria	5.8	4.0	4.8	4.9	13.5	8.5
34	Croatia	3.7	4.1	5.2	4.3	17.5	10.5
35	FYR Macedonia	4.3	-4.1	0.7	0.3	42	15
36	Georgia	1.9	4.5	5.6	4.0	21	12
37	Moldova	1.9	6.1	7.2	5.1	11.5	7
38	Romania	1.6	5.3	4.3	3.7	22	13
39	Russian Federation	8.3	5.0	4.3	5.9	7	5
40	Serbia & Montenegro	5.0	4.0	4.0	4.3	17.5	10.5
41	Turkey	7.2	-7.4	7.8	2.5	29	14
42	Ukraine	5.8	9.1	4.8	6.6	5	3

Source: World development Indicators  
WB, 2002, 2003, 2004

\*\* - UN Statistical Yearbook 2001 (PUBLISHED 2003)

**Table 5. Population and Country area 2002**

Country	a. Population			b. Area		
	(Millions)	Ranking All ECMT	Ranking nonEEA	(Thousand sq.km)	Ranking All ECMT	Ranking nonEEA
1 Austria	8	20.5		84	21	
2 Belgium	10	15		31	35	
3 Denmark	5	26		43	31	
4 Finland	5	26		338	8	
5 France	59	4.5		552	4	
6 Germany	82	2		357	7	
7 Greece	11	12		132	15	
8 Ireland	4	30.5		70	23.5	
9 Italy	58	6		301	11	
10 Luxemburg	0.5	40		2.5	40	
11 Netherlands	16	11		42	32	
12 Portugal	10	15		92	19	
13 Spain	41	8		506	5	
14 Sweden	9	18		450	6	
15 United Kingdom	59	4.5		243	12	
16 Norway	5	26		324	9	
17 Liechtenstein	0.03	42		0.1	42	
18 Switzerland	7	23		41	33	
19 Czech Republic	10	15		79	22	
20 Estonia	1	39		45	30	
21 Hungary	10	15		93	18	
22 Latvia	2	37		65	25.5	
23 Lithuania	3	34		65	25.5	
24 Malta	0.4	41		0.3	41	
25 Poland	39	9		313	10	
26 Slovak Republic	5	26		49	29	
27 Slovenia	2	37		20	39	
28 Albania	3	34	13.5	29	37	14
29 Armenia	3	34	13.5	30	36	13
30 Azerbaijan	8	20.5	7	87	20	8
31 Belarus	10	15	5	208	14	5
32 Bosnia-Herzegovina	4	30.5	11	51	28	11
33 Bulgaria	8	20.5	7	111	16	6
34 Croatia	4	30.5	11	57	27	10
35 FYR Macedonia	2	37	15	26	38	15
36 Georgia	5	26	9	70	23.5	9
37 Moldova	4	30.5	11	34	34	12
38 Romania	22	10	4	238	13	4
39 Russian Federation	144	1	1	10,075	1	1
40 Serbia & Montenegro	8	20.5	7	102	17	7
41 Turkey	70	3	2	775	2	2
42 Ukraine	49	7	3	604	3	3

Source: World development Indicators. WB, 2002, 2003, 2004  
 Indicators: Population in Millions  
 Country Area in Thousand Square Kilometers

**Table 6. Percentage Use of ECMT licences in 2004\***

	Country	Annual licences		Short term licences		Ranking		
		Issued	Used	Issued	Used	%	All ECMT	nonEEA
1	Austria	96	96			100	9.5	
2	Belgium	577	227	48	0	39	30	
3	Denmark	820	784			96	23.5	
4	Finland	1050	40	480	2	4	40	
5	France	1699	460			27	35.5	
6	Germany	1608	1608	216	216	100	9.5	
7	Greece	149				50	29	
8	Ireland	362	110			30	33.5	
9	Italy	375	375	48	48	100	9.5	
10	Luxemburg	984	79	288	10	8	39	
11	Netherlands	1122	795	180	7	70	25.5	
12	Portugal	500	369	360	0	70	25.5	
13	Spain	787	579			74	24	
14	Sweden	691	228			33	31.5	
15	United Kingdom	458	125			27	35.5	
16	Norway	869	255	1200	1	26	37	
17	Liechtenstein	56	0			0	42	
18	Switzerland	936	278			30	33.5	
19	Czech Republic	776	776	2016	1848	99	19	
20	Estonia	681	681	1272	1129	98	20	
21	Hungary	1118	1110	792	293	96	22.5	
22	Latvia	787	787	1296	955	97	21	
23	Lithuania	1075	1075			100	9.5	
24	Malta	160	91			57	28	
25	Poland	907	907			100	9.5	
26	Slovak Republic	845	845			100	9.5	
27	Slovenia	637	637	1200	1200	100	9.5	
28	Albania	313	76	672	0	20	38	14
29	Armenia	302	3			1	41	15
30	Azerbaijan	442	153	382	24	33	31.5	13
31	Belarus	878	878			100	9.5	6
32	Bosnia-Herzegovina	647	647			100	9.5	6
33	Bulgaria	1029	1029			100	9.5	6
34	Croatia	614	614			100	9.5	6
35	FYR Macedonia	632	632			100	9.5	6
36	Georgia	664	423	545	0	60	27	12
37	Moldova	653	653	1325	1325	100	9.5	6
38	Romania	1100	1100	1008	1008	100	9.5	6
39	Russian Federation	1497	1497	2304	2304	100	9.5	6
40	Serbia & Montenegro	581	581			100	9.5	6
41	Turkey	878	878			100	9.5	6
42	Ukraine	820	820	480	480	100	9.5	6

Source: ECMT statistics on use of the Multilateral Quota  
Indicators: Units (licence); Shares in %

\* -at 23 Nov 2004

**Table 7. Use of TIR Carnets in ECMT Countries**  
*as % of total*

	Country					Ranking	
		2001	2002	2003	Av.3years	All ECMT	non EEA
1	Austria	0.78	0.59	0.64	0.67	20.5	
2	Belgium	0.08	0.04	0.04	0.05	32.5	
3	Denmark	0.24	0.21	0.16	0.20	26	
4	Finland	0.76	0.64	0.62	0.67	20.5	
5	France	0.53	0.45	0.40	0.46	23	
6	Germany	1.60	1.40	1.23	1.41	13	
7	Greece	0.82	0.96	0.73	0.84	19	
8	Ireland	0.00	0.00	0.00	0.00	38	
9	Italy	1.53	1.44	1.40	1.46	12	
10	Luxemburg	0.00	0.00	0.00	0.00	38	
11	Netherlands	1.17	1.01	0.70	0.96	17	
12	Portugal	0.00	0.01	0.01	0.00	38	
13	Spain	0.07	0.07	0.06	0.07	30	
14	Sweden	0.19	0.08	0.10	0.13	27	
15	United Kingdom	0.37	0.25	0.19	0.27	25	
16	Norway	0.02	0.02	0.00	0.01	35	
17	Liechtenstein					41.5	
18	Switzerland	0.12	0.08	0.08	0.09	28	
19	Czech Republic	1.29	1.14	1.20	1.21	14	
20	Estonia	3.62	2.94	2.81	3.12	11	
21	Hungary	4.61	3.11	2.09	3.27	10	
22	Latvia	4.64	4.31	4.77	4.57	9	
23	Lithuania	10.30	9.77	10.10	10.05	3	
24	Malta					41	
25	Poland	6.23	6.97	7.53	6.91	7	
26	Slovak Republic	1.16	0.92	1.07	1.05	15	
27	Slovenia	0.72	0.58	0.57	0.62	22	
28	Albania	0.01	0.02	0.01	0.01	35	13.5
29	Armenia	0.01	0.00	0.01	0.01	35	13.5
30	Azerbaijan	0.13	0.04	0.06	0.08	29	10
31	Belarus	8.66	9.27	7.33	8.42	6	5
32	Bosnia-Herzegovina					41.5	15
33	Bulgaria	7.87	8.22	9.35	8.48	5	4
34	Croatia	0.29	0.32	0.24	0.28	24	9
35	FYR Macedonia	0.82	0.96	0.85	0.88	18	8
36	Georgia	0.09	0.02	0.06	0.06	31	11
37	Moldova	0.79	0.80	1.44	1.01	16	7
38	Romania	13.58	15.09	14.59	14.42	1	1
39	Russian Federation	7.19	8.60	9.68	8.49	4	3
40	Serbia & Montenegro	0.03	0.05	0.09	0.05	32.5	12
41	Turkey	12.20	13.44	12.93	12.86	2	2
42	Ukraine	7.46	6.20	6.87	6.84	8	6
<b>TOTAL:</b>		<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		

*Source: IRU Statistics*

**Table 8. Trade in Goods**  
( *Billion USD* )

	Country					Ranking	
		2001	2002	2003	Av.3 years	All ECMT	nonEEA
1	Austria	145.38	156.97	193.84	165.40	10	
2	Belgium	369.02	415.04	490.69	424.92	6	
3	Denmark	97.03	107.81	125.17	110.00	13	
4	Finland	75.78	79.36	94.96	83.37	17	
5	France	652.01	660.96	777.23	696.73	2	
6	Germany	1057.80	1106.08	1350.01	1171.30	1	
7	Greece	38.58	41.61	56.87	45.69	21	
8	Ireland	133.40	140.66	146.11	140.06	12	
9	Italy	480.73	501.43	582.86	521.67	4	
10	Luxemburg	22.09	23.29	29.61	25.00	25	
11	Netherlands	439.50	463.31	556.87	486.56	5	
12	Portugal	63.92	66.68	76.45	69.02	20	
13	Spain	271.31	290.78	352.67	304.92	7	
14	Sweden	138.85	148.45	183.94	157.08	11	
15	United Kingdom	605.73	626.50	695.37	642.53	3	
16	Norway	92.15	94.59	106.97	97.90	15	
17	Liechtenstein					42	
18	Switzerland	166.24	171.55	194.59	177.46	9	
19	Czech Republic	69.84	78.98	99.83	82.88	18	
20	Estonia	9.24	10.20	13.53	10.99	31	
21	Hungary	64.26	72.30	90.13	75.56	19	
22	Latvia	5.50	6.33	8.13	6.65	33	
23	Lithuania	10.93	13.40	17.07	13.80	30	
24	Malta	4.69	5.06	5.85	5.20	34	
25	Poland	86.36	96.12	121.54	101.34	14	
26	Slovak Republic	27.41	30.98	44.44	34.28	23	
27	Slovenia	19.40	21.29	26.62	22.44	26	
28	Albania	1.64	1.83	2.31	1.93	38	12
29	Armenia	1.21	1.50	1.95	1.55	40	14
30	Azerbaijan	3.74	3.84	5.22	4.27	36	10
31	Belarus	15.74	17.11	21.47	18.11	27	5
32	Bosnia-Herzegovina	4.38	4.94	5.83	5.05	35	9
33	Bulgaria	12.38	13.73	18.42	14.84	29	7
34	Croatia	13.82	15.61	20.30	16.58	28	6
35	FYR Macedonia	2.84	3.04	3.59	3.16	37	11
36	Georgia	1.00	1.08	1.50	1.19	41	15
37	Moldova	1.46	1.68	2.19	1.78	39	13
38	Romania	26.95	31.74	41.62	33.44	24	4
39	Russian Federation	156.77	167.33	208.61	177.57	8	1
40	Serbia & Montenegro	6.74	8.59	10.05	8.46	32	8
41	Turkey	72.72	87.61	115.92	92.08	16	2
42	Ukraine	32.05	34.94	46.10	37.70	22	3

Source: WTO International Trade  
Statistics 1999-2003

**Table 9. Trade between ECMT Countries, excluding intra-EU/EEA/CH Trade  
(Million USD)**

	Country	1	2	3	4	5	Ranking	
							all ECMT	non EEA
1	Austria	145389	7491	152880	0.95	7491	16	
2	Belgium	321437	7372	328809	0.98	7372	18	
3	Denmark	87944	2186	90131	0.98	2186	31	
4	Finland	65032	7325	72357	0.90	7325	19	
5	France	542321	18890	561210	0.97	18890	7	
6	Germany	937569	52926	990495	0.95	52926	3	
7	Greece	36380	6528	42908	0.85	6528	20	
8	Ireland	107904	2077	109981	0.98	2077	33	
9	Italy	374426	37140	411566	0.91	37140	4	
10	Luxemburg	25936	699	26634	0.97	699	40	
11	Netherlands	361350	15907	377257	0.96	15907	10	
12	Portugal	70039	855	70894	0.99	855	39	
13	Spain	268104	7816	275920	0.97	7816	15	
14	Sweden	138344	4252	142596	0.97	4252	23	
15	United Kingdom	417908	17273	435181	0.96	17273	9	
16	Norway	88684	1590	90274	0.98	1590	37	
17	Liechtenstein	0	0	0	0.00	0	42	
18	Switzerland	179357	10445	189802	0.94	10445	12	
19	Czech Republic	84137	5112	89249	0.94	5112	21	
20	Estonia	9893	2262	12154	0.81	2262	30	
21	Hungary	67774	7421	75195	0.90	7421	17	
22	Latvia	7892	1815	9706	0.81	1815	35	
23	Lithuania	11300	3522	14822	0.76	3522	25	
24	Malta	4255	402	4657	0.91	402	41	
25	Poland	91304	10138	101442	0.90	10138	13	
26	Slovak Republic	35903	3931	39834	0.90	3931	24	
27	Slovenia	22569	2551	25120	0.90	2551	28	
28	Albania	1697	301	1998	0.85	1998	34	13
29	Armenia	632	334	966	0.65	966	38	15
30	Azerbaijan	2212	1207	3419	0.65	3419	26	9
31	Belarus	4603	13349	17952	0.26	17952	8	5
32	Bosnia Herzegovina	4635	214	4849	0.96	4849	22	8
33	Bulgaria	10572	3566	14138	0.75	14138	11	6
34	Croatia	13934	2169	16104	0.87	2169	32	12
35	FYR Macedonia	2277	460	2737	0.83	2737	27	10
36	Georgia	696	1026	1722	0.40	1722	36	14
37	Moldova	1123	1403	2526	0.44	2526	29	11
38	Romania	30852	4622	35474	0.87	35474	5	3
39	Russian Federation	121291	36348	157638	0.77	157638	1	1
40	Serbia & Montenegro	6207	1876	8082	0.77	8082	14	7
41	Turkey	64920	11802	76721	0.85	76721	2	2
42	Ukraine	16446	15883	32329	0.51	32329	6	4

**in Columns:**

1 - Trade with EU/EEA/CH countries

2 - Trade with non- EU/EEA/CH countries

3 - Total trade with all ECMT countries (column 1+ column 2)

4 - Share of trade with EU/EEA/CH countries in the Total Trade (column1/column2)

5 - Non intra - EU/EEA/CH Trade

Source: Direction of Trade Statistics, IMF-2004

**Table 10. Country Rankings According to the Given Criteria and  
Average of Rankings**

Country	1	2	3	4	5a	5b	6	7	8	9	Ave.
1 Austria	16	10	11	36.5	20.5	21	9.5	20.5	10	16	17.1
2 Belgium	9	8	9	34	15	35	30	32.5	6	18	19.7
3 Denmark	22	13	15	15.5	26	31	23.5	26	13	31	21.6
4 Finland	13	16	16	27.5	26	8	40	20.5	17	19	20.3
5 France	2	3	3	33	4.5	4	35.5	23	2	7	11.7
6 Germany	1	1	1	41	2	7	9.5	13	1	3	8.0
7 Greece	17	17	17	19.5	12	15	29	19	21	20	18.7
8 Ireland	20	19	19	3	30.5	23.5	33.5	38	12	33	23.2
9 Italy	5	4	4	36.6	6	11	9.5	12	4	4	9.6
10 Luxemburg	39	24.5	26	11.5	40	40	39	38	25	40	32.3
11 Netherlands	12	6	6	38.5	11	32	25.5	17	5	10	16.3
12 Portugal	25	18	18	35	15	19	25.5	38	20	39	25.3
13 Spain	3	5	5	26	8	5	24	30	7	15	12.8
14 Sweden	11	9	10	31	18	6	31.5	27	11	23	17.8
15 United Kingdom	7	2	2	30	4.5	12	35.5	25	3	9	13.0
16 Norway	19	11.5	14	38.5	26	9	37	35	15	37	24.2
17 Liechtenstein	37	34.5	42	25	42	42	42	41.5	42	42	39.0
18 Switzerland	14	7	8	40	23	33	33.5	28	9	12	20.8
19 Czech Republic	10	20	20	27.5	15	22	19	14	18	21	18.7
20 Estonia	31	34.5	33	8	39	30	20	11	31	30	26.8
21 Hungary	21	21	21	19.5	15	18	22.5	10	19	17	18.4
22 Latvia	28	34.5	32	4	37	25.5	21	9	33	35	25.9
23 Lithuania	24	34.5	29	9	34	25.5	9.5	3	30	25	22.4
24 Malta	42	34.5	38	15.5	41	41	28	41	34	41	35.6
25 Poland	8	15	13	32	9	10	9.5	7	14	13	13.1
26 Slovak Republic	18	24.5	24	24	26	29	9.5	15	23	24	21.7
27 Slovenia	29	24.5	27	23	37	39	9.5	22	26	28	26.5
28 Albania	34	34.5	36	6	34	37	38	35	38	34	32.7
29 Armenia	41	34.5	40	2	34	36	41	35	40	38	34.2
30 Azerbaijan	30	34.5	34	1	20.5	20	31.5	29	36	26	26.3
31 Belarus	26	34.5	28	13.5	15	14	9.5	6	27	8	18.2
32 Bosnia Herzegovina	40	34.5	35	10	30.5	28	9.5	41.5	35	22	28.6
33 Bulgaria	32	34.5	31	13.5	20.5	16	9.5	5	29	11	20.2
34 Croatia	27	24.5	25	17.5	30.5	27	9.5	24	28	32	24.5
35 FYR Macedonia	35	34.5	37	42	37	38	9.5	18	37	27	31.5
36 Georgia	38	34.5	39	21	26	23.5	27	31	41	36	31.7
37 Moldova	36	34.5	41	11.5	30.5	34	9.5	16	39	29	28.1
38 Romania	23	22	22	22	10	13	9.5	1	24	5	15.2
39 Russian Federation	4	11.5	7	7	1	1	9.5	4	8	1	5.4
40 Serbia & Montenegro	33	34.5	30	17.5	20.5	17	9.5	32.5	32	14	24.1
41 Turkey	6	14	12	29	3	2	9.5	2	16	2	9.6
42 Ukraine	15	34.5	23	5	7	3	9.5	8	22	6	13.3

**in columns - Country Rankings respectively for:**

- 1 Freight Transport by Road Total (Mln T-km)
- 2 Contribution to ECMT Budget
- 3 Gross Domestic Product
- 4 Growth in Gross Domestic Product
- 5a Population 2002

- 5b Country area 2002
- 6 Percentage use of ECMT licences in 2004
- 7 Use of TIR carnets in ECMT Countries
- 8 Trade in Goods (Billion USD)
- 9 Non Intra- EU/EEA/CH Trade

**Table 11. Redistribution of the Quota - Proposal for 1st January 2006**  
*with a minimum Quota of 30 Licences*

		<i>Ave. Rank for 9 criteria</i>	<i>Ranking</i>		<i>Quota</i>		<i>Adjust.*</i>
			<i>New</i>	<i>Old</i>	<i>Old</i>	<i>New</i>	
1	Russian Federation	5.4	1	3	234	266	266
2	Germany	8.0	1	1	342	266	266
3	Turkey	9.6	2	7	141	239	239
4	Italy	9.6	2	11	67	67	67
5	France	11.7	2	2	288	239	239
6	Spain	12.8	3	6	149	213	149
7	United Kingdom	13.0	3	6	149	213	149
8	Poland	13.1	3	5	153	213	153
9	Ukraine	13.3	3	9	141	213	213
10	Romania**	15.2	3	7	141	213	213
11	Netherlands	16.3	4	3	234	187	187
12	Austria	17.1	4	12	16	16	16
13	Sweden	17.8	4	5	153	187	153
14	Belarus	18.2	4	7	141	187	187
15	Hungary	18.4	4	7	141	187	141
16	Czech Republic	18.7	4	7	141	187	141
17	Greece	18.7	4	6	149	149	149
18	Belgium	19.7	5	4	171	161	161
19	Bulgaria**	20.2	5	7	141	161	161
20	Finland	20.3	5	6	149	161	149
21	Switzerland	20.8	5	8	135	161	135
22	Denmark	21.6	5	7	141	161	141
23	Slovak Republic	21.7	5	9	128	161	128
24	Lithuania	22.4	6	9	128	135	128
25	Ireland	23.2	6	7	141	135	135
26	Serbia & Montenegro	24.1	6	10	120	135	135
27	Norway	24.2	6	6	149	135	135
28	Croatia	24.5	6	9	128	135	135
29	Portugal	25.3	6	7	141	135	135
30	Latvia	25.9	7	9	128	109	128
31	Azerbaijan	26.3	7	10	120	109	120
32	Slovenia	26.5	7	9	128	109	128
33	Estonia	26.8	7	9	128	109	128
34	Moldova	28.1	7	9	128	109	128
35	Bosnia Herzegovina	28.6	7	10	120	109	120
36	FYR Macedonia	31.5	8	9	128	82	128
37	Georgia	31.7	8	10	120	82	120
38	Luxemburg	32.3	9	10	120	56	56
39	Albania	32.7	9	9	128	56	128
40	Armenia	34.2	9	10	120	56	120
41	Malta	35.6	10	10	120	30	30
42	Liechtenstein	39.0	10	10	120	30	30
					<b>6060</b>	<b>6060</b>	<b>5970</b>

\* - Adjustment according to the five steps described in the Document

\*\* - Subject to be adjusted back to 141 as soon as EU members