

Для служебного пользования

ITF/TMB/TR/SOC(2018)3/Part2



International Transport Forum  
Forum International des Transports  
Международный Транспортный Форум

Дата: 24 янв. 2019  
Разосл. 24 янв. 2019

русский – ор. английский

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ  
СОВЕТ ТРАНСПОРТНЫХ УПРАВЛЯЮЩИХ

Подгруппа по качественному развитию Квоты ЕКМТ  
(Механизмы внедрения и стимулирования Хартии Качества)

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПУНКТЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ РАЗВИТИЯ МНОГОСТОРОННЕЙ  
КВОТЫ И ДОКЛАД МИНИСТРАМ

Расширенная Подгруппа, Задача 2

*Настоящая записка развивает документ ITF/TMB/TR/SOC(2018)3/PROV от 26 ноября 2018 года, отражая пункты согласия по Стратегическим пунктам для обсуждения развития Многосторонней квоты и докладу Министрам [ITF/TMB/TR(2018)11/PROV] (Задача 2).*

*Документ вносится по пункту 5 Предварительной повестки дня заседания Подгруппы, которое состоится 4 февраля (утро) в Париже, имея в виду представить рекомендуемую основу Группе по автомобильному транспорту для обсуждения и возможного одобрения на заседании 4 и 5 февраля 2019 г.*

ITF/TMB/TR/SOC(2018)3/Часть 2  
Для служебного пользования

Русский – ор. английский

***Мандат***

В соответствии с расширенным мандатом Подгруппы, согласованным на Дублинском заседании Группы по автомобильному транспорту 22-23 октября 2018 г., Подгруппе было поручено подготовить рекомендации по следующим темам:

- (Задача 1) Сетевая Платформа (Руководство/Хартия) по положительной практике международных автомобильных перевозок [ITF/TMB/TR(2018)11/PROV], и
- (Задача 2) Стратегические пункты для обсуждения развития Многосторонней квоты [ITF/TMB/TR(2018)12/PROV; Записка о Брексите] для обсуждения Группой по автомобильному транспорту и последующих действий.

Конечной целью было бы представить Министрам заключительный доклад о применении Хартии Качества в Странах-членах и очередных шагах по развитию Многосторонней квоты (Задача 2), информировать их о состоянии разработки Платформы (и, в результате, Руководства/Хартии/Рекомендаций) по положительной практике в международных автомобильных перевозках (Задача 1), а также подготовить политические дебаты Министров по функционированию рынка автомобильных перевозок в странах ЕКМТ на сессии Министров в Лейпциге 22-24 мая 2019 г.

***Очередные шаги***

Нижеследующая записка развивает, в части Задачи 2, документ ITF/TMB/TR/SOC(2018)3/PROV, который обсуждался на заседании Подгруппы 27 ноября 2018 г. в Париже.

Она предлагает примерное содержание Стратегических пунктов для обсуждения развития Многосторонней Квоты, а также Доклада Министрам, как они обсуждались и были в основном согласованы Подгруппой (см. Таблицы 1 и 2).

Рекомендации Подгруппы о дополнительных мерах содействия автомобильным грузовым сообщениям, с учетом выхода СК из ЕС, представлены отдельным документом ITF/TMB/TR(2019)4.

Подгруппу и Группу просят рассмотреть, не следует ли назначить для этой конкретной задачи группу докладчиков/ядро в составе 4 - 5 делегатов, которые могли бы по электронной почте и каналам сервиса веб-конференций WebEx работать над тонкой доводкой заданий и рекомендаций, чтобы уложиться в сжатые сроки.

***Сроки***

Рекомендации Подгруппы к политическим дебатам Министров и по Стратегическим вопросам, а также по конкретным аспектам развития Квоты следовало бы представить Группе по автомобильному транспорту к заседанию 4-5 февраля для обсуждения и утверждения, самое позднее, к ее заседанию 14-15 марта 2019 г. После этого проекты предложений нужно выносить на одобрение весеннего заседания СТУ (28-29 марта 2019 г.) и затем передать Совету Министров, который состоится во время Саммита МТФ 22-24 мая 2019 г. в Лейпциге.

**Стратегические пункты для обсуждения развития Многосторонней Квоты и Доклад Министрам  
(Задача 2)**

**Общие положения:**

- Политические дебаты по стратегическим проблемам развития Квоты и функционирования рынка автомобильных перевозок в Странах-членах ЕКМТ состоятся на сессии Министров 23 мая 2019 г. в Лейпциге во время Саммита 2019 года (22-24 мая);
- Заключительный Доклад Министрам, как поручено Заявлением Министров от 2018 года, должна подготовить Группа в порядке информации к дискуссии Министров
- Доклад должен освещать новейшие достижения в плане:
  - (i) [полного] внедрения Хартии Качества как свидетельство значения системы Многосторонней квоты для Стран-членов и ее способности осуществлять изменения, и
  - (ii) улучшения контроля и мониторинга действия Квоты в результате внедрения фазы 1 системы ЭОД
- Опираясь на указанные выше достижения, доклад должен представить предложения по конкретным аспектам развития Многосторонней Квоты и ее механизмам стимулирования;
- Значимость и роль квоты ЕКМТ в реагировании на различные вызовы Страна-членам ЕКМТ должны будут рассматриваться в более широком контексте геополитических сдвигов в Европе, тенденций в торговле и территориального расширения;
- Следует учесть возможные последствия выхода СК из ЕС для системы Квоты, определить и согласовать краткосрочные и среднесрочные меры реагирования.

**Таблица 1.**

<b>ПОЛИТИЧЕСКИЕ ДЕБАТЫ МИНИСТРОВ ПО СТРАТЕГИЧЕСКИМ ПРОБЛЕМАМ РАЗВИТИЯ КВОТЫ</b>		
<b>№</b>	<b>Тема</b>	<b>Подтемы</b>
1.	Политические дебаты на сессии Министров в Лейпциге в мае 2019 г. по стратегическим проблемам развития Квоты	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Роль Многосторонней квоты в международных автоперевозках в Европе (эффективность, открытие рынков, экологические стимулы, торговля с третьими странами и т. д.)</li> <li>• Уникальный характер, основанный на мягком праве и гибкости реагирования на различные потребности стран</li> <li>• Применение Хартии как важный вклад в обеспечение в Европе автомобильных перевозок</li> </ul>

		<p>наивысшего качества и показатель значения системы Квоты для Стран</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Необходимость движения вперед с учетом, среди прочего, меняющегося геополитического контекста в Европе и за ее пределами / глобализации торговли и возможного географического распространения на соседние страны</li> <li>• Возможность увеличивать на европейском рынке грузовых перевозок долю Многосторонней квоты, поскольку она продвигает для них более единые и гармонизированные основы с сильным упором на перевозки наивысшего качества и более совершенные социальные регламенты</li> </ul>
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Таблица 2.

Доклад 2019 года Министрам о внедрении Хартии Качества и очередных шагах по развитию Квоты		
№	Тема	Подтемы
<i>Глава 1 – Внедрение Хартии Качества и усиленные процедуры мониторинга и контроля</i>		
1.1	Заключительный доклад о внедрении Хартии Качества в Странах-членах	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 42 Страны-члена полностью внедрили Хартию Качества [<i>АЛБ и АЗ – завершение ожидается к марту 2019 г.</i>]</li> <li>• Не решен вопрос с заявкой Армении [возможный путь вперед обсуждается в Подгруппе и с Министерством]</li> </ul>
1.2	Усиление мониторинга и контроля за функционированием Квоты за счет цифровизации системы Квоты (ЭОД)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Полностью выполнена Фаза 1 системы Электронного обмена данными, обеспечивая                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- обновление в реальном времени реестра выданных разрешений в МТФ/ЕКМТ</li> <li>- более строгие и прозрачные процедуры онлайн-контроля</li> <li>- мониторинг использования разрешений</li> </ul> </li> <li>• Подгруппа по ЭОД начала определять объем Фазы 2 и план ее внедрения.</li> </ul>

<i>Глава 2 – Конкретные аспекты развития Квоты</i>		
2.1.	Определение Дорожной карты для устранения оговорок и ограничений, в том числе:	
i	Снятие территориальных оговорок	<p>Внедрение Хартии Качества гарантирует сбалансированные социальные условия, что считается предпосылкой для устранения указанных оговорок;</p> <p>Никакие оговорки не способствуют согласованному применению положений Руководства ЕКМТ и Хартии на всем пространстве Стран-членов;</p> <p>Оговорки мешают дальнейшему развитию системы Квоты</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Возможные временные рамки: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Постепенная отмена оговорок (например, % роста в год); или</li> <li>– Частичная отмена оговорок на основе определенных общих критериев; или</li> <li>– Немедленная отмена всех оговорок</li> </ul> </li> <li>• Возможные критерии: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Никаких оговорок для транспортных средств ЕВРО VI; и/или</li> <li>– Никаких оговорок для ТС, оснащенных умным тахографом (V1 и/или V2); и/или</li> <li>– Никаких оговорок для перевозчиков Стран-членов, полностью соблюдающих Хартию</li> </ul> </li> </ul>
ii	Постепенное устранение ограничения по числу рейсов, пункт 3.16 Руководства	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Добавлять один груженный рейс каждые три года [например, довести до максимума в шесть рейсов к седьмому году]</li> </ul> <p>Меры предосторожности:</p> <p>Отслеживать использование разрешений и оценивать последствия этой меры для обеспечения того, что она не приведет к какому-либо искажению рынка</p> <p>Считать стратегической возможностью потенциальные положения ЕС об умных тахографах и предложении командировать работников применительно к торговле третьих стран</p>

iii	Устранение отдельных оговорок при в целом либерализованных перевозках, включая перевозки за свой счет	<ul style="list-style-type: none"> <li>Пересмотр Странами-членами отдельных оговорок (конкретно указанных в сносках <i>раздела 2. Руководства пользователя: Либерализованные перевозки</i> <a href="https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/13mqguide.pdf">https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/13mqguide.pdf</a>) по конкретным категориям перевозок с целью отменить эти оговорки в ближайшем будущем</li> </ul> <p>Подгруппа рекомендует данную меру как отвечающую общим рамкам Стратегической дискуссии по развитию Квоты и устранения оговорок после внедрения Хартии, так и в качестве дополнительной меры на случай Брекзита без соглашения.</p>
2.2.	Размер Квоты – почему и когда его можно было бы увеличить	<ul style="list-style-type: none"> <li>Существующая практика и правила допускают изменение величины квоты как реакцию на изменение геополитического фона, географическое расширение и/или особые обстоятельства</li> <li>Расширение квоты способно увеличивать долю общеевропейских перевозок по разрешениям ЕКМТ и с соблюдением Хартии Качества ЕКМТ, в отличие от, менее регулируемых и гармонизированных разрешительных систем, и, возможно, менее нацеленных на качество, - таких, как двусторонние разрешения</li> </ul>
i.	Сценарий (сценарии) постепенного увеличения суммарной квоты	<ul style="list-style-type: none"> <li>Стандартное регулярное повышение в процентах: например, +[10]% каждые два или три года;</li> <li>Целевое увеличение квоты по конкретной потребности (геополитические изменения и т. д.)</li> <li>Адаптация системы квоты с учетом стереотипов и тенденций в торговле</li> <li>Любое повышение надо отслеживать для оценки его влияния</li> </ul>
ii.	Сценарий (сценарии) временного увеличения суммарной квоты	<ul style="list-style-type: none"> <li>Необходимость исключить сбои в особых ситуациях и обеспечить базовые сообщения</li> <li>Временная “Специальная квота” для стран в особых геополитических обстоятельствах, с большой зависимостью от автомобильных перевозок и т. д.</li> </ul>
iii.	Множители	<ul style="list-style-type: none"> <li>ЕКМТ следует переходить к повышенным и нарастающим коэффициентам для наиболее современных транспортных средств стран, внедривших Хартию Качества</li> </ul> <p>Могли бы иметь дальнейшие сильные преференции грузовики ЕВРО VI, оснащенные умными тахографами (V1 и/или V2), а также, потенциально, ТС с пониженными выбросами CO<sub>2</sub></p>

2.3	Географическое расширение	<ul style="list-style-type: none"><li>• Необходимо разработать основания и условия приема новых стран в систему ЕКМТ, возможно, исходя из процедур, применявшихся при предыдущих расширениях</li><li>• Есть потребность устанавливать контакты с потенциальными новыми Странами-членами, представляющими интерес для системы ЕКМТ.</li></ul>
-----	---------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

*Рекомендации Подгруппы о дополнительных мерах содействия автомобильным грузовым сообщениям ввиду выхода СК из ЕС изложены в документе ITF/TMB/TR(2019)4*