



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/2008/5
14 August 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Сто третья сессия

Женева, 29-31 октября 2008 года

Пункт б в) предварительной повестки дня

СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ

Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов

Передано правительством Турции

В ходе семидесятой сессии Комитета по внутреннему транспорту правительство Турции представило предложение об ограничениях в отношении квоты разрешений на автомобильные перевозки (ECE/TRANS/2008/13). Комитет признал, что такие ограничения могут стать препятствием для операторов автомобильных перевозок из некоторых стран - членов ЕЭК ООН, и просил Рабочую группу по автомобильному транспорту (SC.1) рассмотреть этот вопрос в более широком контексте либерализации автомобильных транспортных услуг, будущей регулятивной основы для формирования прямых и косвенных условий доступа на рынок международных автомобильных перевозок, потенциальных последствий переговоров об облегчении транзита, ведущихся в рамках Всемирной торговой организации (ВТО), и т.д. и проинформировать его об этом на следующей сессии.

В соответствии с этим поручением Комитета на своей сто второй сессии Рабочая группа согласилась включить данный вопрос в повестку сто третьей сессии и предложила делегации Турции представить дополнительную информацию по этой теме (ECE/TRANS/SC.1/383, пункт 47). Правительство Турции подготовило прилагаемый документ, переданный Рабочей группе для рассмотрения на ее нынешней сессии.

Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов

1. Хорошо известно, что на автомобильном транспорте, являющемся основным видом наземного грузового транспорта, включая транзитный, широко применяется практика квот и разрешений, которые зачастую также создают ограничения и для транзитного движения.
2. Международные автомобильные перевозки на европейском континенте, кроме транспортных операций в государствах - членах ЕС и между ними, которые существенно отличаются благодаря свободному рыночному доступу¹, выполняются на основе двух разных систем: двусторонней системы, которая играет относительно преобладающую роль и формируется в результате ежегодных переговоров о размере квот для автомобильных перевозок с использованием иностранных грузовых автомобилей, и многосторонней системы квот (называемой далее "системой квот ЕКМТ") Международного транспортного форума (бывшей Европейской конференции министров транспорта).
3. Система квот ЕКМТ для разрешений на перевозки основана на принципе выделения базовой квоты, устанавливаемой для стран-членов в соответствии с определенными критериями, такими как население страны, ВВП, структура парка, грузооборот в тонно-км и т.д. Она обеспечивает неограниченные транспортные операции между страной регистрации, являющейся членом ЕКМТ, и другой страной-членом в течение года, хотя в результате введенных недавно ограничений перевозчик может выполнить не более трех груженых рейсов, если не задействована страна регистрации, являющаяся членом ЕКМТ, после или до груженого рейса между страной регистрации, являющейся членом ЕКМТ, и другой страной-членом. Размер квоты определяется путем переговоров между странами - членами ЕКМТ; в настоящее время структура и размер квот ЕКМТ на период после 2010 года пересматриваются.

¹ За исключением временных ограничений для рыночного доступа в отношении каботажных перевозок применительно к новым государствам - членам ЕС.

4. Двусторонняя система квот зависит от двусторонних соглашений между парами стран, которые разрешают перевозчику одной договаривающейся стороны выполнять двусторонние, транзитные транспортные операции или транспортные операции для третьей страны. Разрешения на автомобильные перевозки для международных двусторонних/транзитных перевозок/перевозок для третьей страны устанавливаются на основе этих соглашений и/или в ходе периодических совещаний совместных комитетов по автомобильному транспорту. В целом ежегодно производится обмен разрешениями по ограниченному числу перевозок каждого типа.

5. Сегодня обе системы подвергаются критике, поскольку ограничения, применяемые в рамках многосторонней системы квот и двусторонней системы разрешений, по-прежнему являются серьезным препятствием для развития и роста международной торговли. Ограничения в виде квот на автомобильные перевозки считаются количественными ограничениями для свободного товаропотока между странами. В большинстве случаев квоты разрешений на международные автомобильные грузовые перевозки не соответствуют динамике торговых отношений между государствами.

6. Количественные ограничения, вводимые некоторыми странами в отношении двусторонних и/или транзитных автомобильных грузовых транспортных операций, приводят к существенному росту транспортных издержек и таким образом значительно повышают общие торговые затраты (импорт и экспорт продуктов). Следствием применения подобной практики являются:

- a) ненужные задержки с доставкой и обусловленное этим снижение удовлетворенности потребителей;
- b) значительное увеличение торговых издержек и, следовательно, рыночных цен на продукцию;
- c) потеря конкурентоспособности экономик, не являющихся частью ЕС и зачастую занимающих периферийное географическое положение;
- d) снижение уровня благосостояния потребителей.

7. Такие дискреционные ограничения на автомобильные перевозки приводят к неоправданному росту транспортных издержек для турецких перевозчиков. Общие расходы составляют приблизительно 100 млн. евро в год. Эти ограничения служат препятствиями для торговли и являются нарушением статьи V ГАТТ, а также снижают

преимущества от общего упрощения процедур торговли, которые были достигнуты в рамках системы Всемирной торговой организации (ВТО) за прошлое десятилетие.

8. Кроме того, дискриминационные автодорожные и транзитные сборы являются еще одним препятствием для торговли и добросовестной конкуренции. Существуют неоправданные различия между сборами, взимаемыми государствами-членами. В результате этого возникают сомнения по поводу справедливости сборов с точки зрения административных расходов и стоимости оказанных услуг, что противоречит положениям статьи VIII ГАТТ. В новом возможном соглашении ВТО по упрощению процедур торговли, которое в настоящее время является предметом Дохийского раунда переговоров, следует подтвердить и закрепить принцип недискриминации, означающий, что с национальных и иностранных транспортных операторов следует взимать одинаковые сборы и что иностранных операторов следует облагать на единообразной основе независимо от их страны регистрации или происхождения/назначения (принципы НБН и НР).

9. Вопрос о квотах и разрешениях для транзитных перевозок часто рассматривается также в двусторонних соглашениях. Однако двусторонние договоренности не дают эффективного решения этой проблемы, поскольку большая часть транзитных перевозок связана с несколькими странами и требует заключения серии соглашений о выдаче разрешений на двусторонние и транзитные перевозки.

10. Исходя из этих соображений в целях упрощения процедур торговли Турция либерализовала автомобильные перевозки с 18 странами и продолжает активную работу с другими странами в двустороннем и многостороннем форматах, с тем чтобы устранить барьеры для транзитных перевозок грузов, в частности, на основе упомянутых ниже многосторонних принципов и соглашений.

11. В этом контексте следует напомнить, что принцип свободы транзита определен в ряде соглашений, например в статье V Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) ВТО и в пересмотренной Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4), принятой ЕЭК ООН в 2004 году.

Пункт 2 статьи V ГАТТ предусматривает:

"Устанавливается свобода транзита через территорию каждой договаривающейся стороны по маршрутам, наиболее удобным для международного транзита, для транзитных перевозок на территории или из территорий других договаривающихся сторон. Не делается никакого различия, основанного на флаге судов, месте

происхождения, отправления, захода, выхода или назначения или каких-либо обстоятельствах, относящихся к собственности на товары, суда или другие транспортные средства".

12. Нет никаких сомнений в том, что в пункте 2 говорится о неограниченной свободе транзита. В соответствии с этим пунктом каждое государство-член обязано разрешать свободный транзит через свою территорию для перевозок на территорию или из территории другой договаривающейся стороны. Кроме того, ВТО четко подтвердила свое требование, согласно которому государства-члены должны обеспечить свободу транзита и для автотранспортных средств, что несовместимо с существованием количественных ограничительных систем выдачи разрешений.

13. Помимо этого, в пересмотренной Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4), принятой ЕЭК ООН в 2004 году, оговаривается следующее:

"С учетом других положений настоящих принципов свободу транзита следует предоставлять на основных международных автомагистралях (на дорогах категории "Е" в Европе и на аналогичных дорогах других континентов). Транзит не следует запрещать или обуславливать такими мерами, как взимание транзитных сборов, пошлин (кроме оплаты налогов или сборов за пользование транспортными инфраструктурами), либо ограничивать его квотами".

14. Учитывая исключительную важность вопроса о транзитных квотах, Турция подготовила и представила документ на семидесятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), состоявшейся 19-21 февраля 2008 года. КВТ пришел к следующему выводу:

"В связи с предложением относительно введенных ограничений на транзитные квоты разрешений на автомобильные перевозки, которое было представлено правительством Турции в документе ECE/TRANS/2008/13, Комитет **признал**, что такие ограничения могут стать препятствием для операторов автомобильных перевозок из некоторых стран - членов ЕЭК ООН, и **просил** Рабочую группу по автомобильному транспорту (SC.1) рассмотреть этот вопрос в более широком контексте либерализации транспортных услуг, будущей регулятивной основы для формирования условий прямого и непрямого доступа на рынок международных автомобильных перевозок, потенциальных последствий переговоров об облегчении транзита, ведущихся в рамках Всемирной торговой организации (ВТО), и т.д. и проинформировать его об этом на следующей сессии".

15. Для выполнения этой задачи Турция предлагает, чтобы данный вопрос был рассмотрен Рабочей группой по автомобильному транспорту или целевой группой, в состав которой должны войти представители из ограниченного числа государств-членов на добровольной основе. Вначале Рабочая группа или целевая группа могла бы проанализировать нынешнее положение в связи с квотами разрешений на транзитные и двухсторонние автомобильные перевозки в регионе ЕЭК ООН, а также последствия введения ограничений для международной торговли, используя для этого графики финансовых и административных издержек и связанных с этим экономических потерь. Затем государствам-членам следует найти надлежащие решения и реализовать их через посредство Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН.

16. В итоге следует принять и осуществить многостороннее решение, обеспечивающее унифицированный, транспарентный и предсказуемый механизм применения режима транзитных и двусторонних квот в соответствии со стандартами, определенными ВТО, ЕЭК ООН и другими международными форумами и конвенциями, включая устранение всех количественных ограничений и других барьеров, которые нарушают положения статьи V ГАТТ.

17. Нет никаких сомнений в том, что оперативные и эффективные международные автомобильные перевозки будут весьма позитивно способствовать развитию торговли, социально-экономическому прогрессу и мирному сосуществованию наций.
