

1



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/2003/10  
28 July 2003

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**Рабочая группа по железнодорожному транспорту**

(Пятьдесят седьмая сессия, 21-23 октября 2003 года,  
пункт 9 повестки дня)

**РОЛЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В СОДЕЙСТВИИ РАЗВИТИЮ  
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Осуществление директивы 2001/16/СЕ Европейского парламента и Совета об  
эксплуатационной совместимости трансъвропейской системы обычных  
железнодорожных линий

Представлено Европейским сообществом

**ВВЕДЕНИЕ**

Директива 2001/16/СЕ от 19 марта 2001 года об эксплуатационной совместимости обычных железнодорожных линий, как и директива о скоростных железнодорожных линиях, устанавливает процедуры Сообщества по подготовке и утверждению технических спецификаций эксплуатационной совместимости (ТСЭС), а также общие правила оценки соответствия этим спецификациям.

Директива предусматривает принятие через три года, т.е. в 2004 году, первой группы приоритетных ТСЭС в следующих областях: системы контроля/управления и сигнализации; применение средств вычислительной техники с дистанционной передачей данных в секторе грузовых перевозок; эксплуатация и управление движением (включая квалификационную подготовку персонала для трансграничных служб); грузовые вагоны; шум, связанный с эксплуатацией подвижного состава и инфраструктуры.

## **ХОД РАБОТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ СОВМЕСТИМОСТИ ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКОЙ СИСТЕМЫ ОБЫЧНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ**

В 2001 году Комиссия получила позитивное заключение Комитета по нормированию в отношении **первой программы работы**, назначения ЕАЭСЖ в качестве **общего репрезентативного органа**, а также **мандата ЕАЭСЖ на разработку первой партии ТСЭС**.

В соответствии с этим мандатом ЕАЭСЖ создала механизм и рабочие группы, необходимые для разработки проектов ТСЭС, в результате чего в этой важной работе сегодня участвует более 240 экспертов, представляющих страны Европейского союза и страны-кандидаты.

Для решения поставленной задачи необходимо использовать новый механизм: в данном случае речь идет о **структуре, репрезентативной для системы обычных железнодорожных линий**. Разработка этого механизма началась в 2001 году с очень подробного функционального анализа всей системы. В 2002 году этот анализ был переведен на основу формального метода, позволяющего показать не только ряд составных элементов и связи, через которые они включаются в систему, но и условия, подлежащие проверке для каждой из этих связей. Этот механизм можно будет использовать не только в рамках групп, разрабатывающих проекты ТСЭС, в интересах обеспечения связности и полноты их спецификаций, но и в качестве эффективного с научной точки зрения средства для доказательства надежности технических спецификаций. Разработанная структура была одобрена Комиссией после того, как она получила позитивную оценку Комитета на его совещании, состоявшемся 4 февраля 2003 года.

В настоящее время разрабатывается еще один механизм, а именно **законодательная основа на переходный период**, предусмотренная в статье 25 директивы 2001/16/СЕ. Эта основа будет использоваться в течение периода, который будет предшествовать принятию всех ТСЭС и который может оказаться более или менее длительным в зависимости от встречающихся трудностей и имеющихся ресурсов - как людских, так и финансовых. Эта законодательная основа разрабатывается с учетом спецификаций, уже используемых в международных перевозках, а также технических правил, которые были официально объявлены государствами-членами в соответствии с пунктом 3 статьи 16 и пунктом 5 статьи 10 вышеуказанной директивы. На своем совещании, проведенном 4 февраля 2003 года, Комитет выразил готовность согласовать эту законодательную основу с первым

блоком технических предписаний АПТУ, разрабатываемым в контексте КОТИФ<sup>1</sup> от 9 мая 1999 года.

И наконец, в 2001-2002 годах осуществлялась предварительная проработка механизмов, для проведения **анализа затрат и выгод**, предусмотренного в директиве, как с точки зрения методологии, подлежащей использованию, так и в отношении документов, описывающих инфраструктуру, подвижной состав и перевозки, т.е. механизмов, которые необходимо создать для того, чтобы экономический анализ основывался на конкретных и реальных сценариях. Проработанные механизмы позволяют провести анализ затрат и выгод по пяти первым ТСЭС, первые предварительные проекты которых должны быть готовы к июлю 2003 года.

С другой стороны, директива предусматривает также - и это является новым элементом в сравнении с директивой о скоростных железнодорожных линиях - **проведение консультаций с организациями, представляющими клиентов, с одной стороны, и с социальными партнерами - с другой**. Для подготовки этих консультаций был составлен перечень организаций, с которыми требуется проводить консультации, а также протокол о достижении договоренности между ЕАЭСЖ и Комитетом по социальному диалогу, созданному в рамках решения Комиссии № 98/500/СЕ. Социальные партнеры постоянно привлекаются к работе при решении таких актуальных вопросов, как требования к профессиональной квалификации и условия безопасности и гигиены.

Что касается первого мандата в отношении ТСЭС, то этап проработки "**основных параметров**" сегодня почти завершен. По каждой ТСЭС определены основные параметры и разработаны соответствующие технические или функциональные спецификации. Они будут представлены Комитету на его следующем совещании, намеченном на конец июня 2003 года, вместе с предварительной оценкой затрат, связанных с их принятием.

В сентябре 2002 года ЕАЭСЖ получила **второй мандат** - на рассмотрение следующих вопросов, которые расцениваются сегодня как имеющие первоочередное значение:

- безопасность в железнодорожных туннелях;
- загрязнение воздуха;
- доступность железнодорожного транспорта для лиц с ограниченной мобильностью.

---

<sup>1</sup> Конвенция о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом.

Принятие этой второй группы ТСЭС намечается на 2005 год.

Другой этап, завершенный в 2002-2003 годах, связан со **стандартизацией**. Следует напомнить, что, согласно директиве, ТСЭС определяют те элементы эксплуатационной совместимости и те связи, которые должны быть охвачены европейскими спецификациями, и в частности **европейскими нормами** - которые уже существуют или которые надлежит разработать. В последнем случае требуется мандат на осуществление взаимодействия с европейскими структурами, занимающимися вопросами стандартизации (**ЕКС/ЕКСЭТ/ЕИСС**). На своем совещании 4 февраля 2003 года Комитет одобрил предварительную программу разработки таких норм.

Наконец, апрель 2003 года является целевой датой **включения** положений директивы 2001/16/СЕ в национальное законодательство. Большинство государств-членов не представило уведомлений о принятии практических мер на национальном уровне, в связи с чем будут возбуждены соответствующие процедуры.

## **ПОСЛЕДУЮЩАЯ РАБОТА**

Что касается первой группы приоритетных ТСЭС, то Комиссия планирует представить Комитету полные проекты соответствующих спецификаций на его совещании в октябре 2003 года, что позволило бы начать консультации с организациями, представляющими клиентов, и социальными партнерами к концу 2003 года и принять ТСЭС весной 2004 года.

Кроме того, 2004 год будет посвящен дальнейшей разработке ТСЭС в соответствии со вторым мандатом, а также продолжению рассмотрения ТСЭС по скоростным линиям, разработанным в рамках директивы 96/48/СЕ.

В 2004 году нужно будет также обеспечить плавный переход от разработки ТСЭС в рамках ЕАЭСЖ к работе Европейского железнодорожного агентства, которое будет создано в 2004 году при том условии, что в 2004 году, как это намечается, будут согласованы соответствующие положения.

Дополнительная проблема заключается в необходимости учета технического отставания железнодорожных сетей стран-кандидатов, стремящихся вступить в Европейский союз, до их официального принятия. После подписания 16 апреля 2003 года Договора о присоединении постепенно расширяется участие стран-кандидатов в работе различных комитетов в качестве наблюдателей; что касается Комитета по эксплуатационной совместимости, то они впервые примут участие в его работе на его совещании, намеченном на конец июня 2003 года.

### **Дополнительная информация**

Железнодорожная политика и эксплуатационная совместимость:

[http://europa.eu.int/comm/transport/rail/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/transport/rail/index_en.html).

Деятельность Комитета по вопросам эксплуатационной совместимости:

<http://forum.europa.eu.int/Public/irc/tren/Home/main>.

Деятельность ЕАЭСЖ:

<http://www/aeif.org/>.

---