



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2004/4/Add.2
22 July 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту
(Пятьдесят восьмая сессия, 27-29 октября 2004 года,
пункт 11 повестки дня)

**ИНФОРМАЦИЯ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В РАЗЛИЧНЫХ ОБЛАСТЯХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Добавление 2

Передано Европейской комиссией (ЕК)

Безопасность

Совет и Европейский парламент приняли 29 апреля 2004 года директиву о безопасности на железных дорогах¹.

Эта директива охватывает четыре основные проблемные области, связанные с обеспечением безопасности на железных дорогах Европы. Она основана на применении поэтапного подхода к согласованию и разработке общих принципов с учетом значительных различий, существующих между государствами-членами.

¹ Директива 2004/49/ЕС Европейского парламента и Совета от 29 апреля 2004 года о безопасности на железных дорогах в странах Сообщества во изменение директивы Совета 95/18/ЕС о лицензировании железнодорожных предприятий и директивы 2001/14/ЕС о распределении потенциала железнодорожной инфраструктуры и о взимании сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой и сертификацию безопасности. Опубликована в Официальном вестнике ЕС L164 от 30 апреля 2004 года.

Первейшая и важнейшая важная задача развивающегося процесса реструктуризации европейских железных дорог состоит в **модернизации и согласовании механизма регулирования в области безопасности** и основных положений правил безопасности в государствах-членах и на европейском уровне. Это необходимо для применения единообразного подхода к определению и распределению ответственности, а также для обеспечения безопасности на основе реструктуризации.

На основе поэтапного подхода в этой директиве определены процедуры разработки общих целей по обеспечению безопасности (ОЦБ) и общих методов обеспечения безопасности (ОМБ). Ею устанавливается механизм перехода к общим правилам безопасности.

Второй проблемой, на решение которой направлена эта директива, является **устранение барьеров на пути к дальнейшему открытию рынка** и создание единой европейской железнодорожной системы. Сертификат безопасности, выдаваемый железнодорожному предприятию для осуществления операций в определенной сети, по-прежнему рассматривается как средство доступа к инфраструктуре. В директиве данная концепция получает дальнейшее развитие благодаря введению общих требований и общих элементов системы управления безопасностью, которые должны внедряться также управляющими инфраструктур.

Третья проблемная область, на которую нацелена директива, касается **транспарентности, обмена информацией и надлежащего регулирования в рамках железнодорожных перевозок**. Эта директива вводит общие принципы принятия решений железнодорожными органами, требует наличия соответствующих правил и положений, устанавливает графики работы и вводит обязательные требования, позволяющие участникам перевозочной деятельности обжаловать любые решения. Директивой установлены общие показатели обеспечения безопасности (ОПБ), которые получают дальнейшее развитие с использованием процедуры, установленной комитетом. Эти показатели сделают возможным наблюдение за разработкой норм безопасности на железных дорогах в странах-членах и на уровне Сообщества. Железнодорожные предприятия и управляющие инфраструктур обязаны представлять ежегодные отчеты о разработке норм безопасности своим национальным органам, отвечающим за вопросы безопасности, которые в свою очередь должны ежегодно готовить доклад и предоставлять его Европейскому железнодорожному агентству. Это придаст более открытый характер замкнутым структурам и позволит всем участникам перевозочной деятельности обмениваться опытом и стимулировать доверие друг к другу.

Четвертой областью, на которую нацелена директива, является **расследование аварий и инцидентов**. Под влиянием законодательства, касающегося расследования авиакатастроф, предусмотренного на уровне Сообщества в силу директивы 94/56, многие государства-члены переходят к проведению независимых расследований аварий также на других видах транспорта, а в некоторых случаях и к учреждению межотраслевых советов по проведению расследований, создаваемых по аналогии с Национальным управлением США по безопасности на транспорте (НУБТ).

Эта директива устанавливает принципы проведения обязательных расследований крупных аварий и инцидентов, выходящих за рамки установленных пределов, и предусматривает создание независимых расследовательских органов в государствах-членах.

Директиву о безопасности не следует рассматривать как некую изолированную часть законодательства. Она является системным дополнением к директивам об эксплуатационной совместимости, действующим на уровне подсистем, и опирается на деятельность того же комитета (Комитета по эксплуатационной совместимости), который занят разработкой ТСЭС (технических спецификаций на эксплуатационную совместимость).

Таким образом, нормы эксплуатационной совместимости и безопасности будут разрабатываться последовательно и согласовано. Поэтапный подход аналогичен подходу, который был введен директивой 2001/16 об эксплуатационной совместимости трансъвропейских железнодорожных систем обычного типа, и в значительной степени будет обуславливаться поддержкой со стороны участников деятельности в данной отрасли и европейского железнодорожного агентства². Это агентство создается в Лилле/Валансьене (Франция); о первых результатах его деятельности будет сообщено в 2005 году.

Экологические проблемы

На европейском уровне решаются две основные проблемы, связанные с экологическими аспектами деятельности железных дорог. Посредством установления жестких ограничений на предельные значения выбросов (зашумленность/выбросы в атмосферу) ЕС стимулирует разработку новых технологий на железных дорогах.

² Правила (ЕС) № 881/2004 Европейского парламента и Совета от 29 апреля 2004 года, предусматривающие учреждение Европейского железнодорожного агентства. Опубликованы в Официальном вестнике ЕС L164 30 апреля 2004 года.

- **Атмосферные выбросы транспортных средств с дизельным двигателем**

Ограничение выбросов в атмосферу рассматривается в общих чертах в директиве 97/68/ЕС о выбросах двигателями внутреннего сгорания, которые должны устанавливаться на недорожных транспортных средствах. Ею предусматриваются предельные значения выбросов в соответствии с многоступенчатым подходом; в ней дается описание процедуры контроля за выбросами и определяется процедура выдачи разрешений на поставки на рынок двигателей, отвечающих установленным критериям. В конце декабря 2002 года Комиссия предложила внести изменения в эту директиву (см. СОМ (2002)765) путем введения третьего этапа с более жесткими ограничениями предельных значений выбросов и посредством распространения действия этой директивы на железнодорожный транспорт. Европейский парламент и Совет высказали пожелание об укреплении этих механизмов. Они достигли согласия 30 марта 2004 года. Ожидается опубликование директивы в измененном виде в Официальном вестнике ЕС.

Кроме того, в статье 23 директивы 2001/16/ЕС об эксплуатационной совместимости трансъевропейских железнодорожных систем обычного типа предусматривается, что будет разработана техническая спецификация на эксплуатационную совместимость (ТСЭС) для решения проблемы загрязнения воздуха обычным подвижным составом. Комиссия решила, что для недопущения дублирования деятельности в ТСЭС должна делаться ссылка только на директиву.

- **Зашумленность**

Основной причиной зашумленности при эксплуатации подвижного состава является внешний шум, т.е. шум, производимый в результате взаимодействия железнодорожного полотна с колесами. Эта проблема, разумеется, затрагивает как пассажирские, так и грузовые перевозки, однако в последнем случае является гораздо более острой.

В соответствии с директивой 96/48/ЕС об эксплуатационной совместимости трансъевропейской системы скоростных железнодорожных линий, техническими спецификациями на эксплуатационную совместимость (ТСЭС) для подвижного состава устанавливаются предельные значения уровня шума для высокоскоростных транспортных средств. В ходе осуществляемой в настоящее время кампании по измерению, называемой "проектом NOEMIE", и финансируемой ЕС и ЕАЭСЖ, производится оценка практической возможности достижения этих предельных значений и надежности метода измерений, основанного на использовании исходных технических требований, применительно к железнодорожным путям.

В сентябре 2001 года Комиссия предоставила Европейской ассоциации по эксплуатационной совместимости железнодорожного транспорта мандат на разработку ТСЭС, устанавливающих рентабельные, но амбициозные предельные значения уровня шума для нового подвижного состава обычного типа в рамках выполнения директивы 2001/16/ЕС об эксплуатационной совместимости трансъевропейских железнодорожных систем обычного типа. Это решение о ТСЭС, касающихся шума, может быть принято в конце 2004 года. Проект ТСЭС, касающихся шума, охватывает, когда это возможно, шумы, производимые грузовыми вагонами, локомотивами, пассажирскими вагонами, системами ЕМИ и ДМИ, а также стационарные шумы, шумы, создаваемые при запуске двигателя, внешний шум и шум внутри кабины водителя. Дается функциональное описание технических требований. Предельные значения распространяются на отремонтированные или модернизированные вагоны. Эти предельные значения стимулируют отказ от использования чугунных тормозных башмаков и способствуют применению допущенных недавно МСЖД тормозных башмаков типа К.

В директиве 2002/49/ЕС об охране окружающей среды, касающейся борьбы с зашумленностью, государствам-членам предлагается составить карты воздействия шума и принять планы действий по сокращению или ограничению уровня шума до надлежащего предела, предусмотренного для транспортных инфраструктур.
