

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят седьмая сессия**

Женева, 24–26 февраля 2015 года

Пункт 13 предварительной повестки дня

**Изменения на транспорте в Европейском союзе****Изменения на транспорте в Европейском союзе****Записка секретариата***Резюме*

В настоящей записке Комитету по внутреннему транспорту представлены i) краткий обзор некоторых из основных видов деятельности, изменений в сфере политики и решений, принятых Европейским союзом (ЕС) в течение 2014 года, которые актуальны для Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН); и ii) информация о сотрудничестве между ЕС и ЕЭК ООН. Ее цель – дополнить устную информацию, изложенную представителем Европейской комиссии на семьдесят седьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту. Соответствующие виды деятельности ЕЭК ООН указаны для иллюстрации взаимосвязи и взаимодополняемости работы обоих учреждений в сфере транспорта.

**I. Введение**

1. Политика ЕС в области транспорта нацелена на стимулирование экологичной, безопасной и эффективной мобильности во всей Европе, поддержку внутреннего товарного рынка и обеспечение права граждан свободно передвигаться по всей территории ЕС. Ниже представлена основная деятельность – принятие нового законодательства, проведение консультаций, выпуск публикаций и подготовка инициатив, – осуществленная ЕС в 2014 году в области внутреннего транспорта и являющаяся также актуальной для стран, не входящих в ЕС.

GE.14-24518 (R) 130215 160215



\* 1 4 2 4 5 1 8 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



## II. Транспортная инфраструктура

### A. Начало реализации новой стратегии Европейского союза в области инфраструктуры

2. 8 января 2014 года Европейская комиссия объявила, что новое Исполнительное агентство по вопросам инноваций и сетей (ИАИС) вскоре официально начнет свою деятельность и будет руководить осуществлением нескольких своих крупных программ финансирования. ИАИС является преемником ИА ТЕС-Т (Исполнительное агентство трансъвропейской транспортной сети), которое было учреждено Европейской комиссией в 2006 году для управления финансовой и технической реализацией Программы создания ТЕС-Т.

3. Исполнительные агентства Европейской комиссии осуществляют стратегию ЕС посредством надзора за реализацией программ. Они отслеживают финансируемые совместно с ЕС проекты в течение всего их жизненного цикла и в процессе этого дают Комиссии ценные замечания. Кроме того, они оказывают бенефициарам программ разнообразную поддержку и информируют о пользе финансирования со стороны ЕС.

4. Транспорт жизненно важен для европейской экономики. Без эффективного транспортного сообщения Европа не сможет развиваться и процветать. Новая стратегия ЕС в области инфраструктуры позволит ввести в эксплуатацию мощную европейскую транспортную сеть в 28 государствах-членах в интересах стимулирования их экономического роста и конкурентоспособности. Она позволит соединить Восток с Западом, а Север с Югом и заменить нынешнюю пеструю транспортную инфраструктуру по-настоящему общей европейской сетью.

5. По состоянию на декабрь 2013 года Европейский союз располагал новым законодательным пакетом, который будет определять развитие транспортной инфраструктуры и транспортную политику Союза на предстоящие годы. Пакет состоит из двух основных элементов – руководящих принципов ТЕС-Т<sup>1</sup> и Регламента об учреждении *Фонда соединения Европы*<sup>2</sup>. Первый нормативный акт определяет существующие и планируемые объекты транспортной инфраструктуры европейского значения (трансъвропейская транспортная сеть – ТЕС-Т), а также необходимые стандарты для обеспечения эксплуатационной совместимости и взаимозаменяемости соответствующих элементов. Второй акт регулирует финансирование со стороны ЕС на период 2014–2020 годов в целях развития транспортных сетей в масштабах ЕС. Следует подчеркнуть, что объем доступного финансирования со стороны ЕС на период 2014–2020 годов увеличился в три раза и составил 26 млрд. евро по сравнению с предыдущим периодом разработки программ.



<sup>1</sup> Регламент (ЕС) № 1315/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года о руководящих принципах Союза, касающихся развития трансъвропейской транспортной сети, отменяющий решение № 661/2010/EU.

<sup>2</sup> Регламент (ЕС) № 1316/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года об учреждении Фонда соединения Европы, вносящий изменения в Регламент (ЕС) № 913/2010 и отменяющий Регламенты (ЕК) № 680/2007 и (ЕК) № 67/2010.

6. Новая ТЕС-Т имеет двухуровневую структуру. Она будет состоять из комплексной сети и базовой сети. Комплексная сеть будет обеспечивать доступность и взаимодействие всех регионов Европейского союза, а в базовую сеть будут входить те части комплексной сети, которые имеют наибольшее стратегическое значение для достижения целей развития ТЕС-Т. Кроме того, в новой стратегии ТЕС-Т уделяется повышенное внимание связи между ЕС и третьими странами.

7. Цель состоит в завершении создания базовой сети к 2030 году, а комплексной сети – к 2050 году. Для достижения максимальных результатов необходимо гарантировать наивысший возможный уровень координации предпринимаемых действий. Поэтому реализации этого плана будет способствовать создание девяти коридоров базовой сети.

8. Коридоры базовой сети являются инструментом осуществления, который обеспечит своевременное и согласованное завершение ее создания. Подход с использованием коридоров – это метод координации и синхронизации действий и проектов, реализуемых различными субъектами, взаимодействующими на транснациональной основе. Таким образом достигается максимальное получение выгод от создания сети. Коридоры будут также способствовать решению более широких задач стратегии в области транспорта, таких как содействие эксплуатационной совместимости и взаимодействию между различными видами транспорта при осуществлении перевозок. По каждому из коридоров назначен европейский координатор, который содействует скоординированному созданию коридора базовой сети.

9. В марте 2014 года, после принятия пакета законодательных мер, Европейская комиссия назначила европейского координатора по каждому из девяти коридоров базовой сети. Она также назначила европейских координаторов по двум горизонтальным приоритетам: Европейской системе управления железнодорожным движением и Морским магистралям. Европейские координаторы отбирались с учетом знания ими вопросов транспорта и финансирования, а также их опыта работы в европейских учреждениях.

10. В настоящее время европейские координаторы при поддержке группы форумов по вопросам коридоров, государств-членов и соответствующих заинтересованных сторон занимаются подготовкой подробного анализа каждого коридора, в частности с точки зрения соответствия существующей инфраструктуры правовым требованиям ТЕС-Т и выявлением основных узких мест и недостающих звеньев. После этого будет подготовлен план работы коридоров, в котором, в частности, будут указаны существующие узкие места и недостающие звенья вдоль коридоров, особенно затрудняющие трансграничные транспортные потоки. В него также будет включен план действий и портфель проектов, направленных на повышение эффективности общего функционирования коридоров.

11. Что касается финансовой стороны стратегии, то Европейская комиссия недавно приступила к созданию Фонда соединения Европы (ФСЕ). Эта деятельность будет сосредоточена на тех компонентах инфраструктуры, которые представляют особую ценность для Европы: участках пересечения границ, недостающих звеньях, мультимодальных транспортных узлах, основных узких местах, а также на поощрении эксплуатационной совместимости. Инвестиции ФСЕ планируются на основе ежегодных и многолетних программ работы, в которых уточняется набор приоритетов и общая сумма финансовой поддержки, которую необходимо выделить на каждый из этих приоритетов в указанный год.

Первые программы работы на сумму 12 млрд. евро были утверждены в марте 2014 года<sup>3</sup>.

12. Первые призывы к представлению предложений в рамках ФСЕ были обращены в сентябре 2014 года; в предстоящие годы за ними последуют дополнительные призывы. Согласно оценкам, объем капиталовложений, необходимых для базовой сети в 2014–2020 годы, составляет 250 млрд. евро. Поэтому Комиссия будет следить за тем, чтобы ЕС финансировал только лучшие проекты, представляющие для него наибольшую ценность, и стремиться к сочетанию ФСЕ с другими соответствующими инструментами ЕС, в частности с европейскими структурными и инвестиционными фондами, проектом "Горизонт-2020" (инструмент финансирования в области научных исследований и инноваций), а также с Механизмом помощи до этапа присоединения и Европейским инструментом добрососедства.

13. 80–85% утвержденной на следующий финансовый период ФСЕ 2014–2020 годов суммы в 26 млрд. евро будут использованы на следующие цели:

а) финансирование проектов, связанных с 9 коридорами в рамках базовой сети, которые были предварительно определены в части I приложения к Регламенту о ФСЕ. Упомянутая выше основная часть финансирования будет также направлена на реализацию ограниченного числа проектов по другим сегментам, имеющих большое значение для общеевропейской базовой сети и также предварительно определенных;

б) финансирование таких горизонтальных проектов (связанных в основном с ИТ), как обеспечение технологической составляющей Единой европейской системы управления воздушными перевозками (ЕЕСУВП) или Европейской системы управления железнодорожным движением (ЕСУЖД), которая должна использоваться в основных транспортных коридорах.

14. Остальные средства (15–20%) могут быть направлены на другие проекты, представляющие общий интерес, в том числе на ограниченное число проектов, связанных с комплексной сетью (до 5% финансового пакета ФСЕ). Сюда входит пакет в размере 40 млн. евро на проекты по соединению трансъвропейской транспортной сети с инфраструктурными сетями соседних стран.

15. С дальнейшей информацией о разработке и реализации стратегии ЕС в области транспортной инфраструктуры можно ознакомиться на веб-сайте ЕС: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm).

---

<sup>3</sup> Имплементационное решение Комиссии от 26 марта 2014 года о подготовке Многолетней программы работы 2014 года для оказания финансовой помощи в сфере деятельности Фонда соединения Европы (ФСЕ) – Сектор транспорта на период 2014–2020 годов, С(2014) 1921, окончательный вариант.

Имплементационное решение Комиссии от 26 марта 2014 года о подготовке Годовой программы работы 2014 года для оказания финансовой помощи в сфере деятельности Фонда соединения Европы (ФСЕ) – Сектор транспорта, С(2014) 1919, окончательный вариант.

### III. Автомобильный транспорт

#### A. Усовершенствование правил автомобильных перевозок в интересах отрасли, водителей и окружающей среды

16. Европейская комиссия призвала к упрощению и разъяснению правил ЕС, касающихся автомобильных перевозок, после публикации (апрель 2014 года) доклада об интеграции внутренних рынков автомобильного транспорта. В докладе был сделан вывод о том, что, хотя и был достигнут определенный прогресс, снятие оставшихся ограничений поможет европейской экономике и улучшит охрану окружающей среды.

17. В любой отдельно взятый день почти четверть всех грузовых автомобилей на дорогах Европы едут порожняком, поскольку либо возвращаются на свое место базирования, либо находятся на промежуточном этапе между загрузками. Согласно докладу открытие национальных рынков автомобильного транспорта в целях расширения конкуренции могло бы помочь сократить число порожних рейсов и повысить эффективность в данном секторе.

18. В докладе были сделаны следующие основные выводы:

a) правоприменительные органы государств-членов должны активизировать усилия по более эффективному и последовательному осуществлению существующего законодательства;

b) Комиссия/ЕС могут внести ясность в правила, которые по-разному понимаются, толкуются или выполняются различными государствами-членами;

c) для того чтобы сектор автомобильного транспорта привлекал новых водителей и был в состоянии справляться с ожидаемым будущим спросом на грузовые перевозки, необходимо более эффективно применять социальные правила;

d) ЕС имеет возможность повысить эффективность своей экономики и сократить выбросы парниковых газов на транспорте.

19. Факты и цифры:

a) автомобильный транспорт перевозит почти три четверти (72%) от общего объема товаров, перемещаемого в ЕС внутренним транспортом, имеет ежегодный оборот в размере 300 млрд. евро и на него приходится порядка 2% ВВП ЕС;

b) наземный транспорт, в который входит автомобильный транспорт, является единственным видом транспорта, в котором производительность труда снизилась с 2001 года (-0,2%);

c) 67% автомобильных перевозок в ЕС приходятся на национальный транспорт. Тем не менее доступ иностранных перевозчиков на национальные рынки остается очень ограниченным;

d) большегрузные транспортные средства часто идут порожняком: в рамках ЕС эта доля составляет 20% всех грузовых автомобилей. На национальном транспорте этот показатель достигает 25%;

e) в секторе автомобильного транспорта работают около 600 000 компаний (значительная их часть – МСП), которые обеспечивают работой практически 3 млн. человек;

f) в ближайшем будущем сектор автомобильного транспорта ожидает нехватка водителей. Водители стареют, а автомобильный транспорт не считается привлекательной профессией. Условия работы воспринимаются как тяжелые, и у государств-членов отсутствует последовательный подход к претворению в жизнь социальной политики;

g) согласно недавнему исследованию Европейского парламента<sup>4</sup>, издержки на сохраняющиеся ограничения на каботаж составляют порядка 50 млн. евро в год;

h) снятие ограничений на каботаж поможет перевозчикам сократить число порожних рейсов посредством упрощения комбинирования грузов и использования обратных поездок;

i) снятие ограничений также позволит оптимизировать управление автопарком, тем самым повысив общую эффективность материально-технического обеспечения экономики ЕС. Это поможет сохранить привлекательность ЕС в качестве места производства и торговли.

## **В. Доклад о состоянии рынка автомобильных перевозок в Европейском союзе**

### **1. Введение**

20. В настоящем докладе<sup>5</sup> (утвержденном в апреле 2014 года) приводится подробное описание структуры, тенденций и факторов, определяющих нынешний рынок автомобильных перевозок в Европе.

### **2. Положение на рынке**

21. В европейском секторе автомобильных грузовых перевозок в 1995–2007 годы наблюдался ошеломительный рост, когда его активность, измеряемая в тоннах на км, практически утроилась. Рост происходил быстрее в ЕС-12 по сравнению с ЕС-15, хотя основная доля активности в области автомобильных перевозок по-прежнему наблюдается в Западной Европе.



22. Экономический кризис 2007–2008 годов ускорил резкое снижение активности, в результате которого сектор автомобильных перевозок оказался в ситуации избыточной производительности. Указанная активность, измеряемая в тоннах на км, упала на 2% в 2008 году и еще на 10% в 2009 году. В целом, индустрия грузовых перевозок в автомобильном сообщении в настоящее время находится в непрестом положении на всей территории ЕС в силу таких факторов, как растущие цены на горючее, разрозненная структура расходов и растущие полномочия клиента при заключении контрактов. В 2010 году активность в

<sup>4</sup> Mapping the Cost of Non-Europe, 2014-19. European Added Value Unit, European Parliament, March 2014; <http://www.europarl.europa.eu/the-secretary-general/resource/static/files/files/mapping-the-cost-of-non-europe--march-2014-.pdf>.

<sup>5</sup> Доклад Комиссии Европейскому парламенту и Совету о состоянии рынка автомобильных перевозок в Европейском союзе, COM(2014)222 от 14 апреля 2014 года.

европейском секторе автомобильных грузовых перевозок восстановилась лишь на 3%. Тем не менее, по оценкам, активность в ЕС по-прежнему на 9% ниже уровня 2007–2008 годов.

23. Восстановление было неоднородным, поскольку в последние несколько лет отмечалась значительная разница между перевозчиками ЕС-15 по сравнению с перевозчиками ЕС-12. В 2010 году перевозчики ЕС-15 в среднем по-прежнему находились на 13% ниже уровня 2007 года, а их коллеги из ЕС-12 к 2010 году поднялись на 8% выше докризисного уровня.

24. Самые крупные сегменты рынка внутри ЕС являются национальными (т.е. перевозки через границы), причем товары перемещаются внутренними перевозчиками. На национальные рынки (исключающие каботаж внутри этой страны) приходится 67% всех автомобильных грузовых перевозок в ЕС. В ЕС-15 эта доля составляет 78%; на национальные рынки Германии, Франции, Испании, Италии и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии приходится 80% всех национальных рынков в ЕС. Неудивительно, что защита этих рынков от иностранных конкурентов, которые хотят получить доступ на рынки посредством каботажа, является одной из основных задач многих внутренних перевозчиков в указанных странах.

### 3. Законодательство

25. Всеобъемлющий свод общеевропейских законов регулирует качество и безопасность рынка международных автомобильных перевозок, влияя как на доступ к рынку, так и на эксплуатационные стандарты. В "иерархии" автомобильных перевозок имеются важные заинтересованные стороны, которые оказываются практически вне сферы охвата значительной части нормативно-правовых документов, в частности транспортно-экспедиторская сеть. Эти предприятия управляют перевозками и получают прибыль от них, зачастую не неся обязательной ответственности за стандарты или безопасность, и тем самым могут рассматриваться как искажающие рынок. Хотя это, по всей видимости, влияет на рыночные условия, существует общее мнение по поводу того, что для регулирования аспектов качества цепи поставок следует использовать как законодательство, так и саморегулирование.

26. В частности, грузоотправители и экспедиторы высказались против чрезмерного регулирования, заявив, что рыночные силы являются ключом к повышению качества и улучшению условий в сфере услуг автомобильного транспорта.

### 4. Правоприменение

27. Хотя общее число проверок индустрии перевозок в ЕС со стороны правоприменительных органов, по всей видимости, растет, между государствами-членами отмечаются значительные различия в плане частоты проверок и строгости наказаний за нарушения. Одним из серьезных факторов в этом вопросе является большое количество органов в государствах-членах и различный уровень их активности. Различные уровни наказаний и различное толкование законодательства могут стать существенными препятствиями для создания справедливых условий и равных возможностей для всех операторов.



28. Для преодоления данного барьера Комиссия предложила унифицировать и усовершенствовать стратегии правоприменения, с тем чтобы обеспечить прохождение перевозчиками стандартных проверок на предмет обнаружения нарушений. По мнению Комиссии, санкции за нарушения должны быть соразмерными, недискриминационными и эффективными. В разных государствах-членах не только имеет место взимание различных штрафов с перевозчиков, но осуществляется правоприменение различными методами. Некоторые государства-члены намеренно делают своей мишенью определенные сегменты рынка автомобильных перевозок, в частности иностранных операторов.

29. В целях унификации правоприменения Комиссия выступает за стандартизованную профессиональную подготовку сотрудников правоприменительных органов во всех государствах-членах, которая будет способствовать единому применению законодательства. Комиссия также выступает за более систематический обмен информацией и ее распространение среди правоприменительных органов. Для более эффективного проведения проверок на территории операторов государствам-членам следует использовать европейские реестры предприятий автомобильного транспорта (ЕРПАТ) и национальные реестры. Существующие системы рейтингов (в настоящее время в плане социальной политики и правил в отношении тахографов) также направлены на то, чтобы ориентировать проверки на компании с более высокими показателями риска, связанными с совершенными/выявленными нарушениями. Общей целью этой инициативы является обеспечение быстрого проведения инспекций и сокращение административного бремени. Последние доклады свидетельствуют об улучшении правоприменения в плане систематичности сбора и представления данных. Другие улучшения наблюдаются в области применения этих правил профессиональными водителями и транспортными компаниями.

### **С. Интербус**

30. В декабре 2014 года Совет Европейского союза постановил выдать Комиссии мандат на начало переговоров о расширении сферы охвата Соглашения Интербус о международных нерегулярных перевозках пассажиров автобусами, с тем чтобы оно включало в себя также международные регулярные перевозки пассажиров автобусами между Договаривающимися сторонами.

## **IV. Железнодорожный транспорт**

### **А. Некоторые факты и цифры, касающиеся железнодорожного транспорта в Европейском союзе**

31. После длительного периода упадка, начавшегося в 2000 году, объем железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок увеличился и их доля стабилизировалась (11% для грузовых перевозок и 6% для пассажирских перевозок). Наблюдавшееся до начала кризиса стремительное снижение занятости в секторе железных дорог также замедлилось, поскольку потеря рабочих мест частично компенсировалась их созданием в новых железнодорожных и обслуживающих компаниях. Кроме того, значительно повысился уровень безопасности (62 случая гибели пассажиров в 2010 году против 31 000 случаев на автомобильных дорогах ЕС).



## В. Роль регулирующих органов

32. Последовательное осуществление экономического законодательства будет поддерживать конкуренцию в секторе и его ориентацию на рынок. Сильные и независимые регулирующие органы играют одну из ключевых ролей в обеспечении выполнения законодательства. Поэтому национальные регулирующие органы требуют дальнейшего укрепления. Директива 2012/34/EU содержит ряд положений, призванных содействовать достижению этой цели, т.е. расширению компетенции и повышению требований к независимости. Сейчас эти положения подлежат выполнению государствами-членами (срок выполнения – июнь 2015 года).

33. Кроме того, директива 2012/34/EU содержит ряд положений, направленных на обеспечение сотрудничества между регулирующими органами, с тем чтобы гарантировать наиболее эффективное и последовательное выполнение положений, касающихся доступа к рынку железнодорожных перевозок на всей территории ЕС. Многостороннее сотрудничество включает в себя проведение регулярных совещаний для обмена информацией о практике принятия решений, а также об основных вопросах процедур и проблемах транспонирования права Европейского союза в контексте Европейской сети органов регулирования железнодорожных перевозок, которая собирается три раза в год. Кроме того, регулирующие органы приняли меры для обеспечения эффективного сотрудничества в контексте грузовых железнодорожных транспортных коридоров (например, соглашение о сотрудничестве регулирующих органов вдоль коридора). Помимо этого, значительное число органов регулирования железнодорожных перевозок в ЕС, входящих в группу независимых регулирующих органов сектора железных дорог, осуществляют совместный мониторинг рыночной активности.



## С. "Шифттурейл" (Shift2Rail)

34. "Шифттурейл" (Shift2Rail) – это амбициозное государственно-частное партнерство, которое будет управлять семилетней программой целенаправленных научных исследований и инноваций, ориентированных на поддержку развития улучшенного железнодорожного сообщения в Европе. Оно будет разрабатывать технологические новинки и ускорять их выход на рынок.

35. Благодаря "Шифттурейл" Комиссия более чем в три раза увеличила объем финансирования научных исследований и инноваций на железнодорожном транспорте, который составил 450 млн. евро (2014–2020 годы) по сравнению с 155 млн. евро за предыдущий период. Сектор железнодорожного транспорта со своей стороны выделит 470 млн. евро. Чистые выгоды от этого долгосрочного сотрудничества будут в значительной степени стимулировать инновации в секторе железнодорожного транспорта в отличие от предыдущего метода совместного финансирования отдельных проектов.

36. "Шифттурейл" ставит своей целью сократить до 50% издержки железнодорожного транспорта на протяжении жизненного цикла (т.е. затраты на строительство, эксплуатацию, техническое обслуживание и обновление инфраструктуры и подвижного состава); увеличить на 100% его потенциал и повысить на

50% общую надежность в различных сегментах рынка железнодорожного транспорта.

37. Научные исследования и инновации будут сосредоточены на пяти ключевых областях:

- повышение качества услуг: уделение внимания разработке нового поколения надежных и затратоэффективных поездов высокой наполняемости;
- повышение наполняемости и увеличение числа поездов, курсирующих по одним и тем же линиям: разработка более совершенных систем управления движением и контроля за ним;
- обеспечение надежной высококачественной инфраструктуры: в том числе снижение рельсового шума, снижение издержек и разработка рационального способа эксплуатации;
- обеспечение комплексных систем продажи билетов и планирования маршрутов: разработка инновационных ИТ-решений и услуг;
- обеспечение эффективной конкурентоспособности железной дороги на большем количестве рынков: разработка усовершенствованного материально-технического обеспечения и возможностей интермодальных грузовых перевозок, с тем чтобы железная дорога могла лучше сочетаться с другими видами транспорта.

38. Совместное железнодорожное предприятие "Шифттурейл" позволит осуществить слияние государственных и частных ресурсов с целью сосредоточиться на научных исследованиях, которые имеют жизненно важное значение для единого европейского железнодорожного пространства и поддерживают конкурентоспособность сектора железнодорожного транспорта в целом, способствуя созданию рабочих мест и стимулируя экспорт.

#### **D. Инвестиционные потребности и проекты, которые будут финансироваться за счет субсидий в рамках Фонда соединения Европы**

39. На проекты в области железнодорожного транспорта будет направлено 80–85% от общего объема средств в рамках ФСЕ в размере 31,7 млрд. евро. Указанные в приложении к Регламенту об учреждении ФСЕ коридоры базовой сети основаны на европейских грузовых железнодорожных транспортных коридорах и включают в себя в основном проекты на железнодорожном транспорте. Большинство проектов базовой сети, которые не относятся к коридорам, являются железнодорожными проектами. ЕСУЖД представляет собой один из горизонтальных приоритетных проектов, на которые распространяется приложение к Регламенту об учреждении ФСЕ. Проекты были определены на основе портфеля государств-членов в процессе обсуждений со службами Комиссии.

40. ФСЕ будет предоставлять средства на проекты в области железнодорожного транспорта в рамках базовой сети, мультимодальные платформы, проекты по сокращению шума от грузового железнодорожного транспорта посредством модернизации подвижного состава, повышению экологичности грузовых перевозок и обеспечению железнодорожного сообщения с портами и аэропортами.

41. Ставки совместного финансирования для узких мест и проектов по развитию трансграничного железнодорожного транспорта были увеличены на 30% и 40% соответственно. Эти проекты являются наиболее сложными и трудноосуществимыми в сети ТЕС-Т.

## **Е. Железные дороги, финансовые инструменты и ГЧП**

42. В условиях нехватки государственных бюджетных средств и в контексте Программы действий в интересах роста и стабильности для финансирования крупных проектов нужны альтернативы государственным субсидиям. ФСЕ позволяет сочетать субсидии (от ФСЕ, Фонда присоединения или из других государственных источников) с финансовыми инструментами ФСЕ, что может облегчить финансирование проектов в области железнодорожных перевозок. Следует максимально повысить эффективность взаимодействия между ФСЕ и ЕСИФ.

43. ФСЕ предусмотрено выделение 1 млрд. евро на инновационное финансирование в области транспорта. Хотя это не типичный способ структурирования проектов в железнодорожном секторе, ГЧП или другие схемы финансирования, сочетающие в себе частные средства на реализацию проектов операций в государственном секторе, могут оказаться полезными для конкретных проектов в сфере железных дорог, например:

- ГЧП по высокоскоростным линиям, получающие доходы от платы за проезд. Крупнейшим инфраструктурным проектом подобного рода в Европе в настоящее время является линия Тур-Бордо во Франции. Инвестиционные расходы в размере более 7 млрд. евро были реструктурированы в ГЧП, которое сочетает субсидии из национального бюджета и финансовые инструменты ЕС для обеспечения финансирования со стороны коммерческих банков;
- специальные железнодорожные линии, связывающие аэропорты с центром города: "Арланда Экспресс" (Стокгольм) имеет структуру концессии, функционирование поезда-экспресса в аэропорт им. Шарля де Голля (Париж) могло бы быть обеспечено в форме ГЧП;
- развертывание систем электрификации или управления движением вдоль существующих или новых железнодорожных маршрутов: используется на высокоскоростной линии Аликанте-Альбасете (Испания) и рассматривается в качестве одного из вариантов для финансирования электрификации и сигнализации в рамках таких крупных проектов, как базовые туннели Лион-Турин или Бреннер.

44. Кроме того, ФСЕ также предложит финансовые инструменты для поддержки сотрудничества. Эти инструменты могут использоваться собственниками инфраструктуры железнодорожного транспорта.

## **Е. Четвертый нормативный пакет по железнодорожному транспорту**

45. Четвертый нормативный пакет по железнодорожному транспорту состоит из шести законодательных предложений, условно сгруппированных в "техническую часть" и "рыночную часть".

46. В техническую часть входят:
- предложение о переработке директивы об эксплуатационной совместимости 2008/57;
  - предложение о переработке директивы о безопасности 2004/49;
  - предложение о переработке Регламента о европейском железнодорожном агентстве (ЕК) 881/2004.
47. В рыночную часть входят:
- предложение о внесении поправок в директиву 2012/34 (переработке) о создании единого европейского железнодорожного пространства для открытия рынка внутренних пассажирских железнодорожных перевозок и управления железнодорожной инфраструктурой;
  - предложение о внесении поправок в Регламент 1370/2007 об открытии рынка внутренних пассажирских железнодорожных перевозок;
  - предложение об отмене Регламента 1192/69 о нормализации отчетности предприятий железнодорожного транспорта. Это устаревший Регламент, призванный компенсировать некоторым железнодорожным предприятиям ряд обязательств по предоставлению услуг общественного транспорта. Данный Регламент перестал быть совместимым с правилами оказания государственной помощи и приводит к дискриминации отдельных железнодорожных предприятий, поскольку на поддержку имеют право лишь несколько отдельно назначенных предприятий. Большую часть поддержки можно оказывать посредством других правовых инструментов.
48. На пути завершения создания единого европейского железнодорожного пространства остаются следующие препятствия:
- отсутствуют полные гарантии эксплуатационной совместимости, технические правила и правила безопасности неоправданно сложны, а процедуры – затратны;
  - управление инфраструктурой не оптимизировано, а управляющие инфраструктурой не имеют автономии, необходимой для обеспечения справедливого доступа к инфраструктуре;
  - для конкуренции открыты только грузовые и международные пассажирские перевозки, значительная часть внутреннего рынка железнодорожного транспорта остается в национальной монополии;
  - государственные контракты на железнодорожные перевозки присуждаются напрямую, без обеспечения транспарентности и недискриминации.
49. В четвертом нормативном пакете по железнодорожному транспорту предлагается:
- ликвидировать сохраняющиеся административные и технические барьеры, в частности посредством принятия общего подхода к правилам безопасности и эксплуатационной совместимости и расширения компетенции Европейского железнодорожного агентства;
  - открыть внутренний рынок железнодорожных пассажирских перевозок для конкурентов, включая обязательный конкурсный отбор подрядчиков для выполнения государственных контрактов на пассажирские перевозки;

- укрепить независимость управляющих инфраструктурой, с тем чтобы обеспечить справедливый и недискриминационный доступ новых участников к железнодорожной инфраструктуре. Это особенно актуально в тех случаях, когда управляющие инфраструктурой входят в вертикально интегрированные предприятия.

50. Обе части находятся на разных этапах законодательной процедуры. В феврале 2014 года ЕП принял в первом чтении позицию по всем шести предложениям, тем самым сохранив "пакетный подход". Совет применил последовательный подход, начав с технической части. Результатом значительного прогресса по этой части пакета стало политическое соглашение в Совете, достигнутое в июне 2014 года.

## V. Внутренние водные пути

### A. Оценка директив об инициативе по признанию и совершенствованию профессиональных требований во внутреннем судоходстве (директивы 91/672/ЕЕС и 95/50/ЕС)

51. Этими директивами являются а) директива Совета 91/672/ЕЕС от 16 декабря 1991 года о взаимном признании национальных удостоверений судоводителей для перевозки грузов и пассажиров по внутренним водным путям и б) директива Совета 96/50/ЕС от 23 июля 1996 года о согласовании условий получения национальных удостоверений судоводителя для перевозки пассажиров и грузов по внутренним водным путям Сообщества.

52. Целью этой оценки было извлечение уроков из применения директив 91/672/ЕЕС и 96/50/ЕС и повышение качества будущих мероприятий Комиссии, особенно в плане подготовки возможного нового правового документа ЕС о признании и совершенствовании профессиональных требований во внутреннем судоходстве.

#### 1. Эффективность

53. В результате оценки эффективности был сделан вывод о том, что обе директивы частично эффективны в плане достижения целей по взаимному признанию (91/672/ЕЕС) и согласованию условий (96/50/ЕС). Остается несколько барьеров, препятствующих дальнейшему или полному согласованию:

- нераспространение действия директив на водные пути, применяющие лицензии на судоходство по Рейну;
- различные национальные правила и положения и наличие требований к знанию местных условий;
- нераспространение действия директив на водные пути, на которых применяются лицензии на судоходство по Рейну.



## **2. Требования к знанию местных условий**

54. Требования к знанию местных условий (ТЗМУ) повышают безопасность внутреннего судоходства. В то же время выполнение режимов ТЗМУ отрицательно сказывается на мобильности трудовых ресурсов. При выборе между мобильностью трудовых ресурсов и безопасностью обычно преобладает безопасность. На мобильности трудовых ресурсов сказываются три конкретных аспекта ТЗМУ: i) трудности, связанные с экзаменом на знание ТЗМУ (в частности, проблема языка); ii) основания, на которых определяются ситуации ТЗМУ; и iii) профессиональные знания и опыт, требуемые для получения свидетельства об удовлетворении ТЗМУ.

## **3. Нераспространение действия директив на судоводителей, работающих исключительно на национальных водных путях**

55. Государства-члены пользуются исключением из применения директив к судоводителям, работающим исключительно на национальных водных путях, не связанных с судоходной сетью другого государства-члена. Эксперт, проводивший оценку, считает, что исключение из применения директив не влияет на свободу судоходства в Европейском союзе.

## **4. Стандарты образования и профессиональной подготовки**

56. Страны в одностороннем порядке преобразовали минимальные профессиональные требования в стандарты образования и профессиональной подготовки на основе национального опыта. Результатом этого стали различия в организации образования и профессиональной подготовки. Образовательные группы по сетям внутреннего судоходства и некоторые другие стороны разработали Стандарты обучения и сертификации во внутреннем судоходстве в рамках Совместной рабочей группы. Стандартизированное профессиональное обучение повысит качество подготовки работников сферы внутреннего судоходства, упростит мобильность трудовых ресурсов и повысит безопасность.

## **5. Выводы**

57. В результате исследования был сделан вывод о том, что обе директивы частично эффективны в плане достижения целей по взаимному признанию удостоверений судоводителей и согласования условий получения удостоверений судоводителя.

58. Поскольку прошло уже почти двадцать лет, сфера охвата и содержание директив не полностью соответствуют нынешнему состоянию сектора внутреннего судоходства. С расширением ЕС и развитием трансевропейской транспортной сети политика в области внутреннего судоходства все более настоятельно требует всестороннего общеевропейского видения.

59. Ограниченная сфера охвата директив создала условия, при которых Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) инициировала процесс определения порядка взаимного признания через двусторонние и многосторонние соглашения. Этот процесс взаимного признания оказался частично эффективным при признании удостоверений судоводителей и послужных книжек на Рейне. Результатом указанного процесса стала более согласованная система и улучшение доступа на Рейн. Тем не менее для тех сторон, которые не подписали соглашения о взаимном признании, препятствия сохраняются. С европейской точки зрения, система взаимного признания также имеет свои ограничения, так как предусматривает лишь частичный географический охват Европы.

Другими словами, это приводит к двойной системе, состоящей из системы для Рейна (и стран, участвующих в соглашениях с ЦКСР), и системы для других европейских государств-членов.

60. Выводы процесса оценки предполагают несколько направлений деятельности по модернизации и актуализации профессиональной квалификации в области внутреннего водного транспорта:

а) процесс взаимного признания через многосторонние и двусторонние соглашения, инициированный ЦКСР, является первым переходным шагом, который мог бы облегчить процесс введения единых минимальных требований для всех государств-членов. Подобные требования также могли бы помочь преодолеть некоторые ограничения нынешней двойной системы;

б) следует признать специалистами всех членов экипажа и тем самым распространить преимущества повышения мобильности трудовых ресурсов и безопасности на другие профессии, помимо профессии судоводителя;

в) следует пересмотреть требования к профессиональной подготовке, заложив в основу процесса взаимного признания оценку компетенции судоводителей и членов экипажа;

г) следует модернизировать профессиональную подготовку посредством введения электронных инструментов;

д) следует поддерживать определенную гибкость, позволяющую государствам-членам на национальном уровне в некоторых областях отклоняться от общих положений, как предусмотрено в директиве 96/50/ЕС.

## **В. Предложение Европейской комиссии относительно Правил, касающихся рабочего времени работников внутренних водных путей, на основе соглашения о социальном партнерстве**

61. В июле 2014 года Европейская комиссия представила предложение, закрепляющее конкретные правила, касающиеся рабочего времени для сектора внутреннего водного транспорта. Это предложение будет способствовать реализации соглашения, достигнутого между работодателями и работниками этого сектора на уровне ЕС.

62. Соглашение закрепляет минимальные правила, касающиеся рабочего времени для пассажирских или грузовых судов, участвующих во внутреннем судоходстве в рамках ЕС. Эти правила будут применяться к членам экипажа и судовому персоналу и будут дополнять директиву об общем рабочем времени, которая не распространяется на работников внутренних водных путей.

63. Если Совет примет решение сделать это предложение директивой, оно будет способствовать улучшению условий работы 31 000 членов экипажа и судового персонала и созданию условий справедливой конкуренции для 9 645 предприятий, действующих в этом секторе.

64. В предложении говорится, что:

а) общее рабочее время не может превышать 48 часов в неделю, хотя может определяться средний показатель за период до 12 месяцев;

б) общее ночное рабочее время не может превышать 42 часов в неделю;

- с) трудящиеся имеют право на как минимум четыре недели ежегодно оплачиваемого отпуска и оплачиваемую ежегодную диспансеризацию;
- д) трудящиеся имеют право на как минимум 10 часов отдыха каждый день (из них как минимум шесть часов непрерывного отдыха) и на как минимум 84 часа отдыха каждую неделю.

## VI. Безопасность дорожного движения

### А. Европейский день безопасности дорожного движения

65. 9 мая 2014 года Европейская комиссия в сотрудничестве с председательствующей в ЕС Грецией провела в Афинах Европейский день безопасности дорожного движения. На эту однодневную конференцию, посвященную теме "Безопасная интеллектуальная инфраструктура", собрались специалисты, заинтересованные стороны и представители директивных органов в области дорожного движения, которые получили возможность обменяться информацией и обсудить пути повышения безопасности дорожного движения в Европе.

66. До сих пор усилия по обеспечению безопасности европейской инфраструктуры были направлены главным образом на автомагистрали. Эта работа дала свои плоды. В настоящее время лишь 7% всех дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в ЕС происходит на автомагистралях, несмотря на большие объемы перевозок и высокие скорости.



67. Одно из обсуждений в ходе Европейского дня безопасности дорожного движения было посвящено распространению преимуществ более безопасных автомагистралей на междугородную дорожную сеть, где в настоящее время происходит наибольшая часть ДТП со смертельным исходом. На конференции также обсуждалось, что можно сделать для более широкого развертывания интеллектуальных транспортных систем с огромными возможностями обеспечения безопасности дорожного движения, таких как размещение предупреждений об опасных дорожных условиях в реальном времени и eCall.

68. Одним из примеров успешного повышения безопасности автомагистралей ЕС является утверждение определенных базовых принципов безопасности для управления дорогами, входящими в трансъевропейскую транспортную сеть (директива 2008/96/ЕС): проверка безопасности, маркировка наиболее опасных участков дорог и оценка воздействия на безопасность до строительства новых дорог. Основным принцип заключается в том, что деньги налогоплательщиков не должны расходоваться на строительство небезопасных дорог.

69. Ориентация на безопасную дорожную инфраструктуру также является одним из важных аспектов безопасного системного подхода, широко применяемого в ЕС. При безопасном системном подходе признается, что даже самый лучший участник дорожного движения может совершать ошибки. Участник дорожного движения ответственен за свое поведение на дороге, однако управляющий инфраструктурой отвечает за безопасность обочин. Если избежать ава-



рии невозможно, то по крайней мере на дороге должны быть созданы условия, позволяющие свести ущерб к минимуму.


70. Основные выводы:

а) директива 2008/96/ЕС об управлении безопасностью дорожной инфраструктуры ЕС и безопасный системный подход обеспечивают полезные своды принципов, которые следует применять более широко;

б) одним из ключевых факторов дорожного движения является поведение его участников, которое должно регулироваться, например, обеспечением соблюдения правил, просвещением водителей, конструкцией дорог и приложениями ИТС;

в) одним из приоритетов должна стать защита уязвимых участников дорожного движения, с тем чтобы снизить их смертность, сократив этот показатель на ту же величину, что и показатель смертности водителей автомашин;

г) наименьший прогресс в области безопасности дорожного движения достигнут в городских районах; для противодействия этой тенденции особенно полезными могут оказаться интеллектуальные транспортные системы и интеллектуальные системы безопасности на транспортных средствах.



Работа по статистике  
транспорта  
(Рабочая группа 6)

## В. Поездки за рубеж

71. Каково ограничение скорости на испанских автомагистралях? Нужно ли мне надевать шлем при езде на велосипеде в Швеции? Какое аварийно-спасательное оборудование мне всегда нужно иметь в автомобиле, если я веду машину в Словакии? Отныне отдыхающим не нужно тратить много времени на поиски подобной информации. Новое приложение Европейской комиссии для смартфона "Поездки за рубеж" позволит им всегда иметь ее под рукой независимо от местонахождения. Приложение содержит информацию по всем темам, касающимся наибольшей опасности ДТП, включая ограничения скорости и содержание алкоголя в крови, светофоры и использование мобильных телефонов. Оно также оповещает пользователей об обязательном использовании ремней безопасности в автомобилях и ношении шлемов при езде на велосипеде или мотоцикле.

72. Выпуск приложения как раз накануне начала летних отпусков весьма своевременен, поскольку июль и август являются месяцами, когда на дорогах гибнет наибольшее число людей, и показатель смертности на 50% превышает уровень "самого безопасного" месяца – февраля.

73. В последние годы работа по обеспечению безопасности дорожного движения в ЕС принесла значительные результаты. В 2001–2010 годах число ДТП со смертельным исходом на дорогах ЕС сократилось в общей сложности на 43%. В 2010–2013 годах оно сократилось еще на 17%.

74. Стратегической целью на 2010–2020 годы является сокращение наполовину смертности на дорогах и сосредоточение усилий ЕС на снижении числа серьезных травм, полученных в ДТП. Новое приложение, посвященное безопасности дорожного движения, является одной из многочисленных инициатив в области безопасности на уровне ЕС.

## Приложение "Путешествия за границу"

The screenshot shows the 'Going abroad - Greece' page from the European Commission's Road Safety website. The page has a blue header with the European Commission logo and the text 'MOBILITY AND TRANSPORT Road Safety'. Below the header is a navigation breadcrumb: 'European Commission > Transport > Road Safety > Going abroad > Greece'. On the left is a blue sidebar menu with options: Home, Users, Topics, Going abroad, For the specialist (English only), Take part, and Useful links. The main content area has a title 'Going abroad - Greece' and a dropdown menu currently set to 'Greece'. Below this is a grid of nine topic cards, each with an icon and a title: 'speed limits' (speedometer icon), 'seat belts' (person with seat belt icon), 'traffic lights' (traffic light icon), 'alcohol limits' (martini glass icon), 'influence of drugs' (cigarette icon), 'forbidden lane' (checkmark icon), 'safety helmet' (helmet icon), 'mobile telephone' (mobile phone icon), and 'other specific rules' (document icon). At the bottom of the page, there is a disclaimer: 'The information on this website according to Article 8(1) of the road safety directive (Directive 2011/82/EU) is provided by the national authorities in the country concerned. In the event of any conflict between the provided data and the rules in effect in a given country, the latter take precedence. The data are meant purely as a documentation tool and the Commission does not assume any liability for their content or their accuracy.' and a footer: 'Last update: 13/02/2014 | Legal notice | Cookies | Contact | Search | Top'.

Источник: ЕС

75. Это приложение существует для iPhone и iPad, а также для телефонов Google Android и Microsoft Windows на 22 языках. Помимо всей важной информации о безопасности дорожного движения по всем странам ЕС приложение содержит викторину на знание правил дорожного движения и игру для тренировки памяти для развлечения пассажиров во время длительных поездок на автомобиле. Разумеется, не следует проверять приложение параллельно с вождением машины – водителям следует либо поручить эту задачу пассажирам, либо делать остановки, с тем чтобы отдохнуть и получить необходимую информацию.

### С. Пересмотренные правила, касающиеся периодических проверок на пригодность к эксплуатации

76. Важнейшую роль для обеспечения безопасности дорожного движения играют технические осмотры транспортных средств. Ежедневно на дорогах ЕС в дорожно-транспортных происшествиях, связанных с техническими неполадками, погибают более пяти человек. Поэтому 3 апреля 2014 года ЕС утвердил новые правила, ужесточающие режим технических проверок и сферу его применения. Новые директивы заменяют действующие правила ЕС, в которых устанавливаются минимальные стандарты в отношении технических осмотров транспортных средств, утвержденные в 1977 году и претерпевшие лишь незначительные изменения. С тех пор автомобили, поведение водителей и технологии значительно изменились. Новые правила направлены на то, чтобы избежать более чем 36 000 дорожно-транспортных происшествий, связанных с техническими неполадками, в год.

77. Тремя директивами, принятыми в апреле 2014 года, являются: директива 2014/45/EU о периодических проверках на пригодность к эксплуатации, директива 2014/47/EU о технических проверках коммерческих транспортных средств на дорогах и директива 2014/46/EU о регистрационных документах на транспортные средства.

78. В число ключевых элементов новых директив входят: повышение качества проверок транспортных средств с помощью введения общих минимальных стандартов в отношении оборудования, подготовки инспекторов и оценки неполадок, контроль закрепления груза в ходе проверок на дорогах грузовых автомобилей грузоподъемностью более 3,5 тонн, введение обязательной проверки электронных элементов безопасности (таких, как АБС, ЭКУ и подушки безопасности), борьба с мошенничеством в плане показателей пробега с помощью регистрации этих показателей и введение обязательных общеевропейских проверок тяжелых мотоциклов за исключением тех случаев, когда государство-член добилось аналогичного повышения безопасности дорожного движения иными мерами. Из всех участников дорожного движения в группу наибольшего риска входят водители мотоциклов. В любом случае, в директивах закреплены общеевропейские минимальные стандарты в отношении проверок транспортных средств, а государства-члены в случае необходимости могут принять дальнейшие меры.

## **VII. Обеспечение непрерывной мобильности пассажиров в случае сбоя в транспортной системе**

79. Нынешние проблемы, такие как увеличение спроса на транспорт, повышение цен на нефть, все возрастающая перегруженность транспортных сетей и надвигающееся изменение климата, требуют создания полностью интегрированной, современной и надежной транспортной сети. Эта сеть должна быть в состоянии использовать сильные стороны каждого вида транспорта в отдельности и в сочетании с другими видами транспорта. Кроме того, повышение мобильности, когда пассажиры в ходе своих поездок используют различные виды транспорта, также является одной из тенденций, которая потребует более комплексного мультимодального подхода к решению проблемы сбоев в работе транспорта. В этой связи, принимая во внимание уже достигнутый с 2010 года прогресс, службы Комиссии не считают, что на этом этапе существует потребность в конкретной новой законодательной инициативе на уровне Европы для дальнейшего решения вопроса обеспечения непрерывной мобильности пассажиров в случае сбоя в транспортной системе.

80. Тем не менее вопрос обеспечения непрерывной мобильности на всех видах транспорта необходимо принимать во внимание при пересмотре существующего законодательства ЕС в области транспорта или при утверждении новых предложений. Государствам-членам также следует рассмотреть возможность применения аналогичного подхода. Данной отрасли следует также учитывать это при утверждении добровольной практики или заключении кроссмодальных соглашений.

81. Особое внимание следует уделять реализации следующих задач:

а) достижение дальнейшего прогресса в области создания во всех 28 государствах-членах – благодаря стратегии трансъевропейской транспортной сети (ТЭС-Т) – комплексной базовой транспортной сети, которая будет лучше подготовлена к непредвиденным сбоям в работе транспорта и более устойчива к

ним. Следует уделять внимание планированию на случай чрезвычайных ситуаций и кризисному реагированию в основных интермодальных узлах сети, таких как крупнейшие города Европы;

b) использование в полном объеме потенциала современных информационных технологий для предоставления пассажирам, государственным властям и отрасли инструментов для более эффективного управления информацией о дорожной обстановке и маршрутах движения в контексте мультимодального транспортного сбоя;

c) дальнейшее содействие расширению сотрудничества между участниками перевозок на отраслевом или административном уровне в целях улучшения готовности к крупным сбоям, затрагивающим несколько видов транспорта, и реагирования на них;

d) рассмотрение возможности включения новых положений при пересмотре существующего законодательства ЕС, касающегося транспорта, или принятия новых предложений, обязывающих операторов иметь планы действий в чрезвычайных ситуациях, с тем чтобы быть в состоянии оказывать пассажирам практическую помощь и удовлетворять их насущные потребности в ситуации транспортного сбоя, а также предложить им альтернативные транспортные услуги, если сбой продолжается более нескольких часов;

e) изучение более мультимодального подхода к правам пассажиров, которые по-прежнему соблюдаются фрагментированно, с тем чтобы лучше защищать пассажиров посредством более единообразных и эффективных правил и механизмов.

## **VIII. Снижение нефтяной зависимости и борьба с изменением климата**

### **A. Чистый транспорт – Принятие Европейским парламентом и Советом "знакового" документа для внедрения экологически чистых видов транспортного топлива**

82. 22 октября 2014 года Европейский парламент и Совет официально приняли директиву 2014/94/EU о разворачивании инфраструктуры для альтернативных видов топлива. Директива направлена на обеспечение создания на всей территории Европы пунктов подзарядки и дозаправки транспорта, работающего на альтернативных видах топлива; предполагается, что эти пункты будут отвечать общим стандартам конструкции и использования, включая общую розетку для подзарядки электрических транспортных средств. Благодаря этим новым правилам ЕС обеспечивает долгожданную правовую определенность, позволяющую компаниям начать инвестирование, а также возможность экономии от масштаба.



83. Существует три основных препятствия для внедрения экологически чистого топлива: высокая стоимость транспортных средств, низкий уровень принятия потребителями и недостаток пунктов подзарядки и дозаправки. Склады-

вается порочный круг. С новой директивой государствам-членам необходимо будет разработать правильную национальную рамочную политику.

84. В число основных согласованных мер входят:

а) минимальный уровень инфраструктуры на всей территории ЕС. Требование к государствам-членам представить Комиссии национальную рамочную политику, касающуюся минимального уровня инфраструктуры – пунктов подзарядки и дозаправки – для транспортных средств, работающих на альтернативных видах топлива, таких как электричество и КПП для автомобилей, СПГ для транспортных средств большой мощности, речных барж и морских судов, береговая электроэнергия и, на добровольной основе, водород для автомобилей.

Комиссия опубликует национальные цели и задачи. В директиве также предусмотрен механизм проведения обзора, который позволит Комиссии оценить, достаточны ли национальные целевые показатели для обеспечения критической массы инфраструктуры или – как изначально предлагалось Комиссией – потребуются обязательные целевые показатели на уровне ЕС. Комиссия выпустит руководство для государств-членов по подготовке национальной рамочной политики и оценит ее согласованность на уровне Союза;

б) общеевропейские стандарты инфраструктуры. Общие стандарты ЕС имеют жизненно важное значение для развития этих видов топлива. Директива требует использования общих розеток для электрических транспортных средств и стандартизированного оборудования для дозаправки водородом и природным газом, а также разработки будущих стандартов для беспроводных пунктов подзарядки, технологии смены аккумулятора и стандартизированных розеток для автобусов и мотоциклов. Комиссия утвердит обращенный к европейским организациям по стандартизации запрос о работе над вытекающими из директивы потребностями в стандартизации;

в) четкая информация для упрощения пользования оборудованием, в том числе на самих пунктах подзарядки и дозаправки посредством маркировки, а также сопоставление цен на различные виды экологически чистого и традиционного топлива на основе методологии, которую предстоит разработать Комиссии.

## **В. Поощрение разработки согласованных мер измерения углеродного следа для грузовых и пассажирских перевозок в Европе**

85. Измерение углеродного следа является одним из методов получения данных о выбросах парниковых газов (ПГ) в ходе транспортных операций на агрегированном уровне компании или, в более подробном формате, на уровне поездки и услуги, например доставки посылки. Для определения углеродного следа перевозок были предприняты многочисленные инициативы, как на уровне ЕС, так и на глобальном уровне. Кроме того, имеется несколько инструментов для сопоставления выбросов ПГ на различных видах транспорта. Тем не менее на настоящий момент общепринятое определение концепции углеродного следа отсутствует. В существующих методиках и средствах измерения углеродного следа наблюдаются многочисленные расхождения и несоответствия.

86. Наличие данных об углеродном следе различных перевозок, полученных с помощью общей методики, и расширение использования измерения углеродного следа в рамках отрасли могут улучшить показатели транспортного сектора по выбросам ПГ. В целях содействия согласованию мер измерения углеродного следа для грузовых и пассажирских перевозок в Европе Комиссия начала проведение исследования по оценке влияния различных действий, которые будут предприняты на уровне ЕС.

### **С. Новая редакция Справочника по внешним издержкам транспорта (январь 2014 года)**

87. В Справочнике по внешним издержкам транспорта описывается методика оценки предельных внешних издержек, которая может служить основой для будущих расчетов размера сборов за пользование инфраструктурой.

88. В обновленном Справочнике по-прежнему представляется новейшая и передовая практика оценки внешних издержек. В сравнении со Справочником 2008 года в нем учитываются новые события и достигнутый прогресс в следующих областях:

- a) большие новые базы данных о шуме, дорожно-транспортных происшествиях и факторах выбросов;
- b) новые и обновленные модели;
- c) обновленные сметы важных вводных параметров;
- d) научные исследования, выявившие дополнительное влияние на здоровье;
- e) тематические исследования и расчеты предельных издержек.

89. В Справочнике 2014 года также представлены издержки на инфраструктуру – ранее рассматривавшиеся в отдельном докладе – и приводятся обновленные и более подробные сметы предельных внешних издержек в разбивке по странам и областям.

## **IX. Интеллектуальные транспортные системы**

### **А. Оказание общеевропейских услуг по предоставлению информации о дорожной обстановке в режиме реального времени в соответствии с директивой 2010/40/EU ("Директива об ИТС")**

90. В период с 20 декабря 2013 года по 14 марта 2014 года Комиссия организовала общественную консультацию по вопросу оказания общеевропейских услуг по предоставлению информации о дорожной обстановке в режиме реального времени в соответствии с директивой 2010/40/EU. В частности, Комиссию интересовали мнения о степени серьезности проблем с существующими услугами; оценка возможностей усовершенствования; актуальность и потенциальные последствия предлагаемых вариантов.

91. Результаты этой консультации станут частью текущего анализа затрат и выгод, целью которого является возможная подготовка Комиссией предложения о технических требованиях в соответствии с директивой 2010/40/EU ("Директива об ИТС"), что позволит решить вопрос об оказании общеевропейских услуг по предоставлению информации о дорожной обстановке в режиме реального времени.



92. Целью услуг по предоставлению информации о дорожной обстановке в режиме реального времени является обеспечение участников дорожного движения полезными, точными и актуальными сведениями о дорожной сети, планах дорожного движения, правилах дорожного движения (таких как ограничения скорости и доступа) и рекомендованных маршрутах и данными о дорожной обстановке в режиме реального времени, включая приблизительное время в пути, информацию о загруженности, ДТП, дорожных работах и закрытии дорог, погодных условиях, а также другими актуальными сведениями, касающимися безопасности (например, о присутствии животных, людей или мусора на дороге). Кроме того, услуги по предоставлению информации о дорожной обстановке в режиме реального времени потенциально могут включать в себя любую другую информацию, считающуюся актуальной для планирования и осуществления поездки.

93. Пользователи информации о дорожной обстановке в режиме реального времени подразделяются на три основных категории:

а) наиболее многочисленной группой пользователей являются участники дорожного движения, включая частных автомобилистов, операторов коммерческих дорожных перевозок и пассажиров общественного транспорта, которые хотят оптимизировать свое перемещение;

б) управляющие транспортной инфраструктурой, операторы автомобильного транспорта и руководители экспедиционно-транспортных отделов используют информацию в режиме реального времени для оптимизации использования транспортной инфраструктуры, за которую они отвечают, а также для извлечения полезных уроков для участников дорожного движения;

в) поставщики услуг ИТС, которые используют информацию о дорожной обстановке в режиме реального времени для оказания ценных услуг собственным клиентам.

## **В. Доклады об осуществлении Директивы об ИТС и Плана действий**

94. 21 октября 2014 года Европейская комиссия выпустила доклад Европейскому парламенту и Совету об осуществлении директивы 2010/40/EU. Этот доклад сопровождается рабочим документом для персонала Комиссии о ходе осуществления и обзоре Плана действий по ИТС, а также рабочим документом для персонала Комиссии, посвященным анализу докладов государств-членов.

95. В соответствии со статьей 17(4) Директивы об ИТС Комиссия должна каждые три года представлять Европейскому парламенту и Совету доклад о ходе осуществления Директивы. Он должен сопровождаться анализом функцио-

нирования и реализации статей 5–11 и статьи 16, включая использованные и необходимые финансовые ресурсы. При необходимости в докладе должна также производиться оценка необходимости внесения в Директиву поправок. Кроме того, в статье 12(1) этой Директивы содержится обращенное к Комиссии требование представить доклад о делегированных полномочиях не позднее чем за шесть месяцев до окончания пятилетнего периода, начинающегося после 27 августа 2010 года.

96. До сих пор Директива об ИТС была эффективным инструментом быстрого утверждения общих технических требований по первым трем приоритетным направлениям деятельности.

97. Работа над техническими требованиями к двум оставшимся приоритетным направлениям деятельности (общеевропейская информация о дорожной обстановке в режиме реального времени и общеевропейские мультимодальные услуги по предоставлению информации о маршрутах движения) будет проведена до завершения рабочей программы в 2015 году. Что касается услуг резервирования безопасных и охраняемых парковочных мест для грузовых автомобилей и коммерческих транспортных средств, то в ближайшем будущем никаких дальнейших действий не потребуются.

98. Принимая во внимание появление новых долгосрочных тенденций, также упомянутых в рабочем документе для персонала Комиссии о ходе осуществления и обзоре Плана действий по ИТС (например, использование краудсорсинга для получения транспортных данных, частично автоматизированное вождение, развертывание кооперативных систем), и возможную необходимость определения новых приоритетов, помимо шести уже установленных приоритетных направлений деятельности и четырех приоритетных областей, в дополнение к важным элементам, перечисленным в приложении I к Директиве об ИТС, представляется важным в качестве первого шага расставить приоритеты по оставшимся действиям, которые предполагается предпринять в нынешних рамках Директивы об ИТС и Плана действий по ИТС. На втором этапе будет необходимо высказать соответствующие соображения и начать работу по подготовке возможного пересмотра Директивы об ИТС и вспомогательного Плана действий по ИТС, принимая во внимание постоянное техническое развитие ИТС и основываясь на выводах, сделанных в рабочем документе для персонала Комиссии о ходе осуществления и обзоре плана действий по ИТС.

## **X. Публикации**

### **A. Публикация Европейской комиссией первой матрицы показателей транспорта в ЕС**

99. Европейская комиссия впервые опубликовала матрицу показателей транспорта в ЕС. В ней сопоставляются результаты работы государств-членов по 22 категориям, связанным с транспортом, и указаны пять лучших и худших результатов по большинству из этих категорий. Возглавляют матрицу Нидерланды и Германия, имеющие высокие показатели по 11 категориям, за ними следуют Швеция, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии и Дания.

100. Цель этой первой матрицы показателей по транспорту в ЕС заключается в том, чтобы показать разнообразие работы государств-членов в области транспорта на всей территории Европы и помочь государствам-членам выявить недо-



статки и определить приоритеты в области инвестиций и политики. Она объединяет данные из различных источников (таких как Евростат, Европейское агентство по окружающей среде, Всемирный банк и ОЭСР). Комиссия намерена в предстоящие годы доработать эти показатели в процессе диалога с государствами-членами, отраслью и другими заинтересованными сторонами и отслеживать достижение государствами-членами успехов с течением времени.

101. Данные в матрице можно просматривать либо в разбивке по виду транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный), либо по одной из следующих категорий:

- a) единый рынок (доступ на рынок, регулирование);
- b) инфраструктура;
- c) воздействие на окружающую среду;
- d) безопасность;
- e) транспонирование законодательства ЕС;
- f) нарушения законодательства ЕС;
- g) инновации и научные исследования;
- h) материально-техническое обеспечение.

## **В. Транспорт ЕС в цифрах, 2014 год**

102. В Статистическом сборнике ГД МОТР представлен обзор наиболее свежей и актуальной ежегодной статистики транспорта в Европе. Он касается ЕС и его 28 государств-членов, а также – насколько это возможно – нынешних кандидатов в члены ЕС и стран ЕАСТ.

103. Содержание этого карманного издания основано на ряде источников, включая Евростат, международные организации, национальную статистику и – при отсутствии данных – собственных оценках.

104. Эта публикация состоит из трех частей: раздел общих экономических и других актуальных данных, раздел, посвященный транспорту и охватывающий как пассажирский, так и грузовой транспорт, а также содержащий другие связанные с транспортом данные, и, наконец, глава, посвященная энергопотреблению и охране окружающей среды и содержащая данные о воздействии транспортного сектора на окружающую среду.



## **XI. Сотрудничество между ЕЭК ООН и Европейским союзом**

105. ЕС и его государства-члены принимают активное участие во всех межправительственных форумах Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта, которые обслуживаются секретариатом ЕЭК ООН, т.е. в работе Комитета экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) и Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ, а также в работе Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов.