

1



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/2003/7  
28 July 2003

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**Рабочая группа по железнодорожному транспорту**

(Пятьдесят седьмая сессия, 21-23 октября 2003 года,  
пункт 6 повестки дня)

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ, ВКЛЮЧАЯ АСПЕКТЫ, СВЯЗАННЫЕ СО  
СБОРАМИ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРОЙ**

Ход осуществления директивы 2001/14/ЕС, касающийся распределения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и взимания сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой

Представлено Генеральным директором по энергетике и транспорту  
Европейской комиссии

Директива 2001/14/ЕС от 26 февраля 2001 года, касающаяся распределения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, взимания сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой и проверки соблюдения требований безопасности, была опубликована в Официальном вестнике Европейских сообществ 15 марта 2001 года. Государствам-членам было предоставлено два года для включения этой директивы вместе с другими директивами по вопросам железнодорожной инфраструктуры (2001/12/ЕС и 2001/13/ЕС) в свое внутригосударственное законодательство к 15 марта 2003 года.

Основные элементы директивы 2001/14/ЕС:

- обязанность управляющих железнодорожной инфраструктурой опубликовать отчет о состоянии сети, содержащий всю важнейшую информацию об инфраструктуре и условиях ее использования;
- определение основных принципов взимания сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой;
- определение процедур и принципов распределения пропускной способности инфраструктуры среди показателей заявок на получение доступа к железнодорожным путям;
- обязательство государств-членов создать независимый регламентирующий орган; и
- основные принципы обеспечения требований безопасности при использовании железнодорожной инфраструктурой.

В течение двухлетнего периода введения этой директивы во внутригосударственное законодательство регламентирующий комитет ("Комитет по развитию европейских железных дорог"), учрежденный в соответствии с директивой 2001/14/ЕС, служил платформой для обмена мнениями и опытом осуществления этой директивы в целях оказания помощи государствам-членам в подготовке надлежащего законодательства по осуществлению, включая создание необходимых учреждений и процедур. В частности, в период с декабря 2001 года по апрель 2002 года работала целевая группа в составе экспертов из Австрии, Германии, Италии, Португалии, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции и Швеции. Эта группа попыталась выявить наилучшую практику применения положений о взимании сборов за инфраструктуру, которой могли бы воспользоваться другие государства-члены, еще не выполнившие эту директиву.

На настоящий момент о включении директивы 2001/14/ЕС во внутригосударственное законодательство Комиссию уведомили Бельгия, Дания, Люксембург, Финляндия и Франция. Сейчас Комиссия производит оценку соответствия правовых текстов положениям этой директивы. В апреле 2003 года Европейская комиссия инициировала процедуру нарушения в отношении остальных государств-членов за несообщение о принятии правовых мер по ее осуществлению.

Важнейшими элементами мер по осуществлению являются обеспечение независимости (от предоставления услуг по железнодорожным перевозкам) функций, которые крайне важны для недискриминационного доступа к сетям, например функций, связанных с определением сборов за доступ к путям и распределением железнодорожных путей, а также транспарентной системой взимания сбора за пользование инфраструктурой, основанной на принципе ценообразования с учетом предельных издержек. На данный момент Комиссия может сделать вывод о том, что подходы, предложенные государствами-членами для обеспечения независимости функций, различаются. В некоторых государствах-членах ответственность за обеспечение вышеупомянутых функций несут или будут нести независимые управляющие инфраструктурой; другие же государства-члены создали независимые органы, на которые будут возложены эти функции, вне рамок комплексных железнодорожных предприятий. Некоторые государства-члены еще не определили надлежащую структуру для обеспечения независимости и, таким образом, должны ускорить свой законодательный процесс.

---