



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят пятая сессия

Женева, 26–28 февраля 2013 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 основных изменений в сфере политики, решений и проделанной работы в Европейском союзе (ЕС) в течение 2012 года, которые актуальны для Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), и ii) информация о сотрудничестве между ЕС и ЕЭК ООН. Она дополняет устную информацию, которую изложил в своем выступлении представитель Европейской комиссии на семьдесят пятой сессии Комитета по внутреннему транспорту. Сопряженные проекты ЕЭК ООН упоминаются, с тем чтобы проиллюстрировать их взаимосвязь и взаимодополняемость.

Настоящая записка представлена исполнителю в целях обмена информацией.

I. Введение

1. Политика ЕС в области транспорта направлена на стимулирование использования экологичных, безопасных и эффективных способов передвижения по всей Европе, поддержку внутреннего товарного рынка и обеспечение права граждан свободно перемещаться по всей территории ЕС. Европейский союз стремится к достижению такой формы мобильности, которая является устойчивой, безопасной, энергоэффективной, и учитывает аспекты охраны окружающей среды. Ниже охарактеризованы такие основные меры, как принятие нового законодательства, проведение консультаций, выпуск публикаций и осуществление инициатив, которые были реализованы Европейским союзом в течение 2012 года в области внутреннего транспорта и представляют также актуальность для стран, не входящих в ЕС, либо с точки зрения их влияния на перевозки в третьих странах, либо с точки зрения оптимальной практики.

II. Транспортная инфраструктура

2. 28 марта 2012 года Европейская комиссия огласила перечень проектов, на которые будет выделено более 160 млн. евро в рамках совместного финансирования по линии ЕС в рамках программы Трансевропейской транспортной сети (ТЕС-Т) в целях дальнейшего улучшения транспортной инфраструктуры на всей территории ЕС. Финансовая поддержка ЕС будет использована в рамках 26 отобранных проектов для ускорения реализации ключевых приоритетных направлений программы ТЕС-Т и содействия обеспечению безопасной, конкурентоспособной и эффективной сети транспортной инфраструктуры.

3. В рамках тендера многолетней программы 2011 года в общей сложности был выделен бюджет на сумму в 161,3 млн. евро, который направлен на финансирование наиболее значимых приоритетных направлений сети ТЕС-Т с упором на следующие три области:

а) проект "Морские автомагистрали" (МА – приоритетный проект ТЕС-Т 21), обеспечивающий эффективные альтернативы перегруженным дорогам на основе переноса грузовых перевозок на морские маршруты; отобрано 7 проектов с финансированием в объеме 47,8 млн. евро;

б) речные информационные службы (РИС), связанные с инфраструктурой управления движением в рамках сети внутренних водных путей; отобрано четыре проекта с финансированием в объеме 10,2 млн. евро;

в) Европейская система управления железнодорожным движением (ЕСУЖД); отобрано 15 проектов с финансированием в объеме 103,3 млн. евро.

4. Исполнительное агентство ТЕС-Т, которому поручено управление финансовыми потоками и проектами в рамках программы ТЕС-Т, получило 47 предложений, соответствующих установленным требованиям. После тщательной процедуры отбора из них было отобрано 26 предложений, которые в наибольшей степени отвечают критериям, изложенным в тендере многолетней программы 2011 года, опубликованном 28 июня 2011 года.



5. Отобранные проекты, задачи которых включают такие аспекты, как совершенствование эффективных, регулярных и бесперебойных морских транспортных услуг в рамках проекта "Морские магистрали" и оснащение поездов и железнодорожного транспорта наиболее современной модификацией ЕСУЖД, затрагивают 21 государство-член. Эти субсидии помогут также привлечь значительные объемы государственного и частного финансирования.

6. Сеть ТЕС-Т состоит из двух уровней: базовая сеть, которая должна быть завершена к 2030 году, и основывающаяся на ней расширенная сеть, которая должна быть завершена к 2050 году. Расширенная сеть должна обеспечить полное покрытие ЕС и доступность всех регионов. В рамках базовой сети приоритет отдается наиболее важным звеньям и узлам ТЕС-Т, которые будут полностью введены в эксплуатацию к 2030 году. Оба уровня этой сети включают все виды транспорта, а именно: автомобильный, железнодорожный, воздушный, внутренний водный и морской, а также интермодальные перевозки.

7. Руководящие принципы ТЕС-Т устанавливают общие требования к инфраструктуре ТЕС-Т, причем требования к базовой сети являются более жесткими. Это обеспечит бесперебойность транспортных операций по всей сети. Такая стратегия способствует также внедрению систем управления движением, которые позволят оптимизировать использование инфраструктуры и сократить выбросы CO₂ путем повышения эффективности и развития инновационных технологий для двигателей.

8. Комиссия предложила создать коридоры для содействия реализации базовой сети, которые охватывали бы наиболее значимые трансграничные проекты. Основой для скоординированного развития инфраструктуры в рамках базовой сети станут десять коридоров, которые охватывают минимум 3 вида транспорта, 3 государства – члена ЕС и 2 трансграничные секции и обеспечат совместную работу соответствующих государств – членов ЕС, а также таких заинтересованных сторон, как управляющие инфраструктурой и пользователи. Европейские координаторы выступят председателями "коридорных платформ", которые позволят объединить все заинтересованные стороны и будут служить ключевым механизмом координации, сотрудничества и транспарентности.

9. Базовая сеть объединит в себе:

- a) 83 основных европейских порта в увязке с автомобильными и железными дорогами;
- b) 37 ключевых аэропортов, соединенных железнодорожными линиями с крупными городами;
- c) 15 000 км железных дорог, которые станут высокоскоростными;
- d) 35 трансграничных проектов, направленных на ограничение узких мест.

III. Автомобильный транспорт

A. Рынок автомобильных перевозок ЕС

10. В Белой книге по транспорту 2011 года в качестве одного из приоритетных направлений указывается отмена сохраняющихся ограничений на каботаж (флагманская инициатива 1.1.6), а в статье 17 3) Регламента 1072/2009/ЕС содержится просьба к Комиссии подготовить доклад о ситуации на рынке автомо-

бильных перевозок ЕС. При необходимости такой доклад может сопровождаться законодательной инициативой, направленной на дальнейшее повышение открытости внутренних рынков, в том числе в отношении каботажных перевозок. Европейская комиссия представит доклад по данной теме в середине 2013 года. Пакет документов, касающихся автомобильных перевозок, включая предложение по повышению открытости внутренних рынков, должен быть представлен примерно в июне 2013 года.

11. В целях подготовки проекта данного доклада заместитель Председателя Европейской комиссии и комиссар по вопросам транспорта г-н Сиим Каллас собрал Группу высокопоставленных экспертов для получения первоначального независимого экспертного заключения. Эта группа провела обширные консультации с заинтересованными сторонами для сбора информации от представителей данного сектора относительно ситуации на рынке и организовала открытое слушание 28 февраля 2012 года в Брюсселе.

12. В этом открытом слушании приняли участие национальные и европейские торговые объединения, представляющие сектор автомобильных перевозок, а также другие заинтересованные стороны, имеющие отношение к рынку автомобильных перевозок. Это слушание прошло под председательством профессора Бэйлисса, являющегося Председателем этой группы, при участии членов группы.

13. Группе высокопоставленных экспертов, первое заседание которой состоялось 27 июня 2011 года, следует оценить уровень согласованности норм социального законодательства и положений, касающихся вопроса безопасности обеспечения правоприменения и взимания сборов за пользование дорогами, с тем чтобы вынести рекомендации для Комиссии до того, как будет принято какое-либо решение по вопросу о повышении открытости внутренних рынков автомобильных перевозок, в том числе о дальнейшей либерализации каботажных перевозок. В ее докладе¹, опубликованном 19 июня 2012 года, сделан вывод о том, что дальнейшее повышение открытости внутренних рынков автомобильных перевозок возможно и позволит получить экономические и социальные преимущества. Группа выявила четыре основных препятствия на пути к завершению формирования внутреннего рынка автомобильных перевозок, а именно: нехватку водителей, несогласованную практику в области правоприменения, ограничения в сфере каботажных перевозок и барьеры на пути внедрения нововведений. Группа рекомендовала использовать поэтапный подход в деле повышения открытости рынка.

14. В настоящее время Комиссия проводит оценку воздействия с целью подготовки законодательного предложения к середине 2013 года.

В. Продолжительность управления и периоды отдыха при автомобильных перевозках

15. В статье 13 директивы 2002/15/ЕС и в статье 17 регламента (ЕС) 561/2006 указано, что Европейская комиссия раз в два года должна представлять доклад об осуществлении данного регламента государствами-членами и о состоянии дел в данной области. Этот доклад основывается на информации и данных, предоставляемых государствами – членами Европейской комиссии.

¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/2012-06-high-level-group-report-final-report.pdf>.

16. В регламенте (ЕС) 561/2006 содержится общий набор правил ЕС, касающихся максимальной продолжительности управления в течение дня, недели, двух недель, а также минимальных периодов отдыха в течение дня и недели для всех водителей, осуществляющих автомобильные перевозки, и отдельно для водителей пассажирских транспортных средств с учетом конкретных исключений и отступлений, предусмотренных в конкретных странах. Охват подпадающих под эти правила операций крайне широк; речь идет об автомобильных пассажирских и грузовых перевозках – как международных, так и национальных перевозках на длинные и короткие расстояния, перевозках, в которых участвуют как самостоятельные, так и наемные водители. Согласно докладу ситуация в сфере применения данных законодательных норм улучшается по следующим двум основным направлениям:



а) улучшение в обеспечении выполнения правил государствами-членами, в частности в том, что касается достижения предельных значений, указанных в нормах законодательства, систематичности сбора и представления данных и т.д.;

б) улучшение в области применения этих правил профессиональными водителями и транспортными компаниями.

17. На рисунке 1 представлен обзор рабочих дней, проконтролированных в государствах-членах. За отчетный период с 2009 по 2010 год государства-члены увеличили число проверок, а минимальный уровень подлежащих контролю рабочих дней повысился с 2% в 2009 году до 3% в 2010 году.

Рисунок 1

Общее число рабочих дней, проконтролированных в государствах-участниках

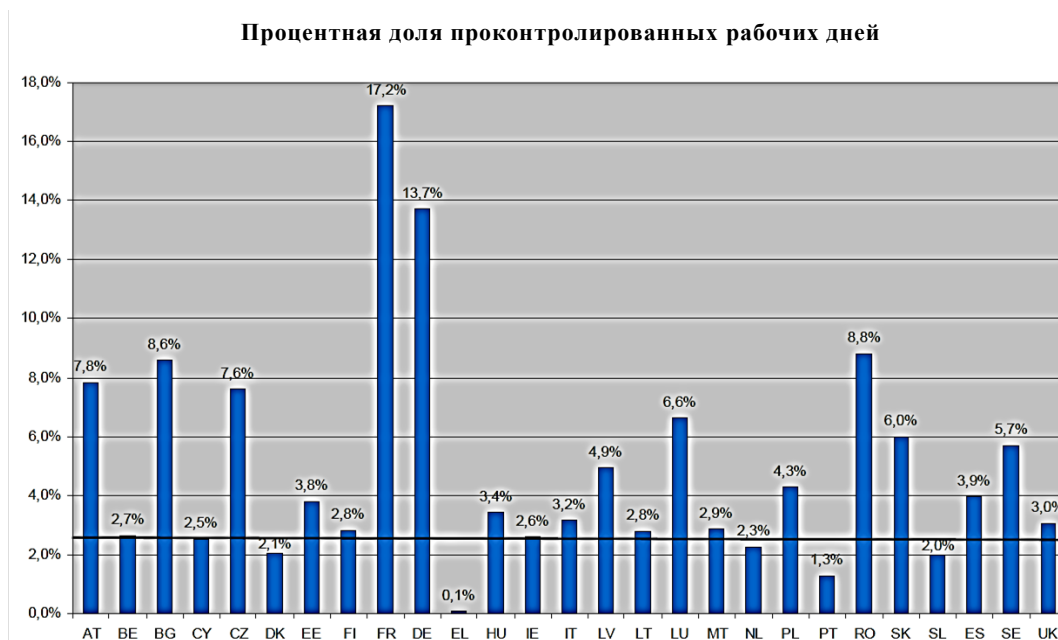


18. Ряд государств-членов провели значительно больше контрольных проверок, чем это положено по законодательству: Франция, Германия, Румыния, Болгария, Австрия, Чешская Республика и Люксембург (в порядке убывания). В соответствии с представленными данными наибольшее число контрольных проверок по сравнению с обязательным минимумом было проведено во Франции, а второе место в этом отношении заняла Германия. В этих двух странах было проведено в общей сложности больше половины контрольных проверок

всех государств-членов (76 млн. проконтролированных дней примерно из 146 млн.).

Рисунок 2

Процентная доля рабочих дней, проконтролированных в каждом государстве-участнике



19. На рисунке 2 представлен обзор проделанной работы в каждом из государств-членов в сравнении с минимальным пределом в 2,5% от общего числа рабочих дней, который обозначен на диаграмме жирной линией. В целом в большей части государств-членов наблюдался рост числа проконтролированных рабочих дней, за исключением Греции, Латвии и Нидерландов. Этот значительный рост отражен также в общем числе проконтролированных дней, которое выросло на 74% по сравнению с уровнем, зафиксированным в предыдущем докладе (с 83,7 млн. почти до 146 млн.).

20. Согласно данным, представленным в таблице 1, автопарк в Европейском союзе является весьма неоднородным. В некоторых государствах-членах (Австрия, Бельгия, Болгария, Германия, Люксембург и Финляндия) около 50% эксплуатируемого автопарка приходится на современные транспортные средства, изготовленные не более четырех лет назад; в других же государствах-членах доля современных транспортных средств, находящихся в эксплуатации, является, по-видимому, довольно низкой (Греция, Кипр, Латвия, Польша, Португалия и Румыния).

Таблица 1
Число и процентная доля аналоговых и цифровых тахографов, установленных на транспортных средствах, прошедших контрольную проверку на дорогах

<i>Государства-члены</i>	<i>Всего тахографов из-вестных видов</i>		<i>Процентная доля цифровых тахографов</i>		<i>Процентная доля аналоговых тахографов</i>	
	<i>Аналоговые тахографы</i>	<i>Цифровые тахографы</i>	<i>Процентная доля цифровых тахографов</i>	<i>Процентная доля аналоговых тахографов</i>		
Австрия	197 587	98 200	99 387	50	50	
Бельгия	72 113	1 508	70 605	98	2	
Болгария	653 190	326 596	326 595	50	50	
Венгрия	439 754	285 134	154 620	35	65	
Германия	3 826 874	1 453 858	2 373 016	62	38	
Греция	1 658	1 263	395	24	76	
Дания		информация отсутствует				
Ирландия	16 089	10 465	5 624	35	65	
Испания		информация отсутствует				
Италия	268 093	195 540	72 553	27	73	
Кипр	4 896	4 811	85	2	98	
Латвия	36 692	28 354	8 338	23	77	
Литва	65 726	48 753	16 973	26	74	
Люксембург	12 470	5 744	6 726	54	46	
Мальта	79	54	25	32	68	
Нидерланды	35 557	23 750	11 807	33	67	
Польша	542 451	443 108	99 343	18	82	
Португалия	12 375	10 852	1 523	12	88	
Румыния	415 567	343 548	72 019	17	83	
Словакия	10 688	6 444	4 244	40	60	
Словения	18 616	14 900	3 716	20	80	
Соединенное Королевство	284 927	220 613	64 314	23	77	
Финляндия	83 963	33 585	50 378	60	40	
Франция	1 856 146	174 049	1 333 874	88	12	
Чешская Республика	187 318	131 706	55 612	30	70	
Швеция	36 467	18 969	17 498	48	52	
Эстония	8 835	6 105	2 730	31	69	
Итого	8 739 908	3 887 909	4 851 999			
Средний показатель				56	44	

IV. Железнодорожный транспорт

21. Европейская система контроля за движением поездов (ЕСКДП) служит европейским стандартом железнодорожной сигнализации и контроля скорости. Внедрение ЕСКДП во всех грузовых и высокоскоростных коридорах значительно повысит конкурентоспособность европейских железных дорог. Концеп-

ция ЕСКДП проста: информация передается от железнодорожного полотна к поезду, а компьютер, установленный на поезде, рассчитывает максимально разрешенную скорость и затем при необходимости автоматически замедляет поезд. ЕСКДП является частью Европейской системы управления железнодорожным движением (ЕСУЖД). Другим составным элементом является GSM-R – коммуникационный стандарт, основанный на GSM и предназначенный для железнодорожных перевозок.

22. В настоящее время в Европе функционирует более 20 различных систем сигнализации, и их несовместимость является одним из основных технических препятствий для международного сообщения. Например, установка дополнительной национальной системы на локомотиве, у которого уже имеется разрешение в различных странах, и повторное получение всех разрешений может обойтись более чем в 2 млн. евро и может потребовать свыше двух лет. Цель ЕСКДП – устранить эти издержки.



23. 25 января 2012 года Европейская комиссия приняла пересмотренный вариант постановления о соответствующих технических требованиях к эксплуатационной совместимости (ТТСЭ), применимых к высокоскоростным и обычным железнодорожным сетям, в котором содержатся положения, направленные на совершенствование процесса сертификации и утверждения железнодорожных маршрутов и поездов, оснащенных ЕСКДП.

24. 16 апреля 2012 года Европейская комиссия под председательством Дании открыла в Копенгагене двухдневную конференцию, посвященную Европейской системе управления железнодорожным движением (ЕСУЖД). Эта конференция стала крупным мероприятием, нацеленным на повышение эксплуатационной совместимости европейских железных дорог, что является ключевым шагом на пути к созданию единого железнодорожного пространства. На конференции рассматривались те препятствия, которые необходимо преодолеть для обеспечения бесперебойных трансграничных перевозок, которые действительно необходимы европейцам. Кроме того, между объединениями перевозчиков из европейского сектора железнодорожного транспорта, Европейским железнодорожным агентством и Европейской комиссией был подписан меморандум о взаимопонимании, направленный на расширение сотрудничества с целью содействия скорейшему и согласованному внедрению ЕСУЖД в Европе. На этой же конференции были заслушаны рекомендации Европейского железнодорожного агентства по совершенствованию технических предписаний относительно внедрения ЕСУЖД. Это позволит управляющим инфраструктурой повысить эффективность и сократить издержки при внедрении ЕСУЖД. 6 ноября 2012 года Европейская комиссия приняла соответствующее постановление.

25. В 2012 году были обновлены другие технические требования к эксплуатационной совместимости, а именно ТТСЭ, касающиеся операций и управления движением и использования средств телематики для грузовых и пассажирских перевозок. В связи с последним из указанных аспектов заинтересованные стороны подготовили подробное руководство по осуществлению и генеральные планы.

26. 1 июня 2012 года г-н Каллас принял участие в седьмом Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520", который прошел в Сочи (Российская Федерация).

27. Эта конференция положила начало всестороннему обсуждению будущей структуры железнодорожного сектора во всей Евразии. Основные темы включали нормативные вопросы и вопросы эксплуатационной совместимости, аспекты развития грузовых перевозок по Транссибирской магистрали, транспортных сборов с транзитных грузов и координации инфраструктурных проектов, призванных устранить узкие места и содействовать бесперебойному сообщению. В этой связи заместитель Председателя г-н Каллас подчеркнул необходимость расширения сотрудничества в рамках международных организаций по железнодорожному транспорту. Он также отметил вклад железнодорожной отрасли ЕС в преодоление барьеров на пути к обеспечению эксплуатационной совместимости.

28. Первый нормативный пакет по железнодорожному транспорту состоял из трех директив (2001/12/ЕС, 2001/13/ЕС и 2001/14/ЕС), в которые были внесены значительные изменения в 2004 году (второй пакет) и в 2007 году (третий пакет). Его цель заключалась в придании динамики железнодорожным перевозкам (которые по-прежнему осуществляются главным образом доминирующими на рынке государственными операторами, сфера деятельности которых ограничена национальными рынками) путем постепенного стимулирования конкуренции на общеевропейском уровне. Что касается законодательства ЕС, то рынок железнодорожных грузовых перевозок был открыт с 2007 года, а рынок пассажирских международных перевозок – с января 2010 года.

29. Эффективность такой политики подтверждается стабилизацией доли железнодорожного транспорта за последнее десятилетие вслед за продолжительным периодом ее снижения (его доля среди всех видов наземного транспорта начиная с 2002 года сохраняется на уровне 17,1% в тонно-километрах для грузовых железнодорожных перевозок и от 8,6% до 8,4% в пассажиро-километрах для пассажирских железнодорожных перевозок). Однако, несмотря на эти достижения, потребовавшие больших усилий, процесс создания единого железнодорожного рынка нестабилен и связан с рядом проблем.

30. Пересмотр первого нормативного пакета по железнодорожному транспорту включает в первую очередь меры по упрощению и консолидации законодательства ("*кодификации*"), заключающиеся в объединении трех действующих директив и поправок к ним (всего девять директив, одно постановление и два акта о присоединении). Этот пересмотр направлен также на модернизацию законодательства и решение ключевых проблем, которые наметились на этом рынке за последние десять лет.

31. Новые правила вступили в силу 15 декабря 2012 года (директива 2012/34/ЕС Европейского парламента и Совета от 21 ноября 2012 года, предусматривающая создание единого европейского железнодорожного пространства); они нацелены на решение следующих трех основных проблем, существующих на рынке: 1) укрепление полномочий национальных органов регулирования; 2) совершенствование рамок для капиталовложений в железнодорожный транспорт; 3) обеспечение справедливого доступа к железнодорожной инфраструктуре и услугам, связанным с железнодорожными перевозками. Эти правила служат непосредственным ответом на различные жалобы, поступавшие от операторов в последние годы.

V. Внутренний водный транспорт

A. Новые предписания, касающиеся внутреннего судоходства и охраны окружающей среды

32. 18 октября 2012 года Европейская комиссия утвердила новые предписания, касающиеся внутреннего судоходства и охраны окружающей среды, в целях содействия этому крупному сектору в применении законодательства ЕС в сфере охраны окружающей среды. В этих предписаниях, озаглавленных "Внутренний водный транспорт и природа – 2000: развитие устойчивых внутренних водных путей и управление ими в контексте директив ЕС, касающихся птиц и среды обитания", содержатся рекомендации по обеспечению соответствия деятельности, связанной с внутренним судоходством, общей политике ЕС в сфере охраны окружающей среды вообще и природоохранному законодательству в частности. В этом документе подчеркивается также важное значение внутреннего судоходства с точки зрения обеспечения долгосрочной устойчивости транспортной сети ЕС и рассматриваются достижения этого сектора в связи с учетом экологических аспектов его работы.

33. Комиссар по вопросам охраны окружающей среды Янеш Поточник, выразил надежду на то, что этот документ станет "полезным инструментом для повышения взаимопонимания между инвесторами, органами, отвечающими за планирование и принятие решений, и защитниками окружающей среды, позволит им создавать устойчивые проекты в области судоходства, отвечающие задачам внутреннего водного транспорта и соответствующие при этом целям охраны экологии рек".

34. В этих предписаниях предусмотрен комплексный подход к внутреннему водному транспорту и охране окружающей среды. В них характеризуется политический контекст, связанный с внутренним судоходством и сохранением биоразнообразия в Европе, и отмечается, что зоны "Природа – 2000" не рассматриваются в качестве "не подлежащих развитию районов" и что их дальнейшее развитие не исключается при условии, что при этом в достаточной степени будет гарантирована охрана окружающей среды. В этом документе разъясняются также правовые обязанности компаний, занимающихся строительством инфраструктуры и ее управлением, с точки зрения природоохранного законодательства ЕС. При этом особый упор сделан на директивы ЕС об охране птиц и среды обитания. В него представлены ряд тематических исследований с примерами оптимальной практики, в которых демонстрируется, каким образом управление внутренним судоходством и его развитие могут сочетаться с охраной окружающей среды. В этих предписаниях особое внимание уделяется преимуществам интегрированного планирования, при котором требования, связанные с охраной окружающей среды, учитываются на каждом из этапов процесса создания инфраструктуры, обеспечивается активное и транспарентное участие различных заинтересованных сторон, включая неправительственные организации (НПО) и гражданское общество, что ведет к принятию взаимовыгодных решений для обоих секторов.



35. Данный документ является четвертым по счету руководящим документом, касающимся применения природоохранного законодательства ЕС в контексте стратегических секторов экономики ЕС. До этого были опубликованы пред-

писания, касающиеся ветровой энергии, неэнергетической отрасли по добыче полезных ископаемых и строительства в портах и устьях рек.

В. Пересмотр программы NAIADES

36. Европейская комиссия проделала существенную работу по пересмотру Комплексной европейской программы действий в области водного транспорта (NAIADES), являющейся программой действий, направленной на поддержку развития внутреннего водного транспорта и рассчитанной до 2013 года. Усилия по пересмотру программы NAIADES сосредоточены на конкретных действиях, которые помогут раскрыть потенциал внутреннего водного транспорта и расширить его вклад в обеспечение устойчивости и эффективности транспортных перевозок.

37. Пересмотр программы действий NAIADES должен завершиться принятием информационного документа NAIADES II, который планируется опубликовать в 2013 году. В своем рабочем документе секретариат Комиссии представил следующие конкретные меры, находящиеся в процессе разработки:

а) инфраструктура: запланированные меры в области внутреннего судоходства в рамках существующих программ, а также будущих механизмов многолетней финансовой рамочной программы на период 2014–2020 годов (финансовая и техническая помощь);

б) рынок: содействие интеграции внутреннего судоходства в мультимодальные логистические цепочки; финансовое стимулирование внутреннего судоходства;

в) флот: меры, направленные на снижение выбросов (например, разработка стандартов);

г) рабочие места и квалификация: меры, направленные на повышение согласованности стандартов профессиональной подготовки и сертификации;

д) обмен информацией: обзор политики в области речных информационных служб.

VI. Безопасность дорожного движения

А. Новые европейские водительские удостоверения

38. 19 ноября 2012 года Европейская комиссия утвердила технические поправки к директиве о водительских удостоверениях в целях повышения гибкости и облегчения перехода к новому режиму выдачи этих удостоверений. Эта поправка призвана устранить излишнее административное бремя для граждан или отрасль в целом. Водительские удостоверения выданы 300 млн. европейских граждан, большинство из которых будут затронуты этой новой директивой. Речь идет о том, что с 19 января 2013 года вместо использования 100 различающихся форматов водительских удостоверений государства-члены будут выдавать удостоверения, соответствующие единому формату ЕС и представляющие собой пластиковую карту.

39. С 19 января 2013 года на основе директивы 2006/126/ЕС о водительских удостоверениях будет введен единый формат европейского водительского удо-

стоверения и новые категории водительского удостоверения. Поправки, внесенные в ноябре 2012 года, охватывают следующие четыре области:

а) единые для ЕС коды водительских удостоверений, указывающие конкретные нормативы для управления транспортным средством; поправки предусматривают обновление этих кодов и учет "приобретенных прав" в силу предыдущих правил;

б) в них содержится разъяснение, касающееся экзаменов на управление транспортными средствами категории С и D, оснащенными гибридными или полуавтоматическими системами трансмиссии; они направлены на устранение будущих ограничений для таких водителей и на учет некоторых элементов, связанных с экологичным вождением;

с) непрофессиональные водители транспортных средств категории С1 (т.е. квалифицированные специалисты, пожарные, водители автомобилей с жилым кузовом) будут проходить экзамен по более облегченной процедуре, чем в случае профессиональных водителей; это означает, что непрофессиональные водители не будут тестироваться по темам, связанным с коммерческими транспортными операциями, периодами вождения и отдыха, а также с использованием тахографа;

д) предусматривается изменение требований к мотоциклам, используемым для проведения экзамена на вождение, с учетом существующих на рынке моделей мотоциклов. Это позволит, в частности, использовать в ходе данного экзамена электромотоциклы. Европейская комиссия предприняла необходимые шаги для принятия в первом квартале 2013 года нормативного положения, которое позволит государствам-членам применять гибкие требования к характеристикам мотоциклов, используемых в ходе экзаменов, до 31 декабря 2018 года и таким образом снять экономическую нагрузку с компаний, занимающихся подготовкой водителей.



40. Новую водительскую карточку будет труднее подделать, поскольку в ней предусмотрены механизмы защиты от подделок и сроки административного действия. Удостоверения категорий А и В будут иметь срок действия 10 и 15 лет, а категорий С и D – 5 лет.

41. В новых европейских водительских правах предусматривается также защита уязвимых участников дорожного движения на основе введения прогрессивного допуска к механизированным двухколесным транспортным средствам. Система прогрессивного допуска подразумевает наличие опыта вождения менее мощного мотоцикла перед получением допуска к вождению более мощного мотоцикла. Мопеды будут также выделены в отдельную категорию под названием АМ.

В. Безопасность дорожного движения: ужесточение правил испытания транспортных средств ради спасения жизни людей

42. Технические осмотры транспортных средств играют важнейшую роль с точки зрения безопасности дорожного движения. Каждый день в дорожно-транспортных происшествиях, связанных с техническими неполадками, на европейских дорогах погибают более пяти человек. Европейская комиссия утвер-

дила новые правила, ужесточающие режим технических проверок и сферу его применения. Технические дефекты являются весьма значительным фактором, обуславливающим дорожно-транспортные происшествия. Они служат причиной 6% всех ДТП, в которых ежегодно погибают 2 000 человек и еще больше людей получают травмы. 8% всех ДТП с участием мотоциклов связаны с техническими дефектами.

43. Основная проблема состоит в том, что на дорогах слишком много транспортных средств с техническими дефектами. Недавние исследования, проведенные в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, а также в Германии, свидетельствуют о том, что в любой момент времени до 10% автомобилей имеют дефект, который не позволил бы им пройти технический осмотр. Более того, согласно существующим правилам многие технические дефекты, имеющие серьезные последствия с точки зрения безопасности (например, неисправность антиблокировочной тормозной системы (АБС) и электронной системы контроля устойчивости), даже не подлежат проверке.

44. Действующие правила ЕС, в которых устанавливаются минимальные стандарты в отношении технических осмотров транспортных средств, были утверждены в 1977 году и претерпели лишь незначительные изменения. С тех пор автомобили, поведение водителей и технологии значительным образом изменились. Цель новых предложений – сохранить более 1 200 жизней в год и предотвратить более 36 000 ДТП, связанных с техническими неполадками.

45. Ключевыми элементами новых предложений являются:

а) обязательная техническая проверка скутеров и мопедов на всей территории ЕС. Водители мопедов и скутеров, особенно молодые, представляют группу наиболее высокого риска среди всех водителей транспортных средств;

б) увеличение частоты периодических проверок старых автомобилей на пригодность к эксплуатации; после пяти–шести лет эксплуатации автомобиля число серьезных ДТП с его участием по причине технических неполадок резко возрастает;

в) увеличение частоты проверок автомобилей и фургонов с крайне высоким пробегом; это позволит привести проверку таких транспортных средств в соответствие с проверкой других транспортных средств с высоким пробегом, например такси, машин скорой помощи и т.д.;

г) повышение качества проверок транспортных средств с помощью введения общих минимальных стандартов в отношении неполадок, оборудования и инспекторов;

д) ввод обязательной проверки электронных элементов безопасности;

е) борьба с мошенничеством в том, что касается показателей пробега, с помощью регистрации этих показателей.

С. Подготовка профессиональных водителей

46. 12 июля 2012 года Европейская комиссия опубликовала доклад о применении законодательства, обязывающего профессиональных водителей проходить специальную подготовку. В этом докладе содержатся рекомендации по отдельным вопросам, направленные на повышение эффективности применения данного законодательства.

47. 10 сентября 2003 года вступила в силу Директива 2003/59/ЕС о начальной квалификации и периодическом обучении водителей грузовых транспортных средств и автобусов. Целью этой директивы является повышение безопасности дорожного движения в Европе путем обеспечения единого уровня подготовки и необходимых навыков и знаний у профессиональных водителей, необходимых для управления их транспортными средствами. В ней устанавливаются обязательный уровень первоначальной квалификации профессиональных водителей в Европейском союзе и требования в отношении периодической профессиональной подготовки. Такая подготовка осуществляется в центрах подготовки, утвержденных государствами-членами.

48. Согласно этому докладу, несмотря на национальные различия между государствами-членами в применении данной директивы, единообразие национальных систем профессиональной подготовки обеспечивается набором стандартных критериев подготовки. Государства-члены могут предоставить водителям, имеющим "приобретенные права", время, в течение которого они могут пройти первый курс периодической подготовки, до сентября 2015 года для водителей автобусов и до сентября 2016 года для водителей грузовиков.

49. В докладе излагается ряд таких рекомендаций по повышению эффективности применения этой директивы, как стимулирование вовлеченности социальных партнеров и расширение сотрудничества между государствами-членами. Перечень национальных координационных пунктов облегчит сотрудничество между национальными службами в целях решения таких вопросов, как, в частности, посещение водителями курсов профессиональной подготовки за границей. Кроме того, обмен информацией о национальных графиках периодической профессиональной подготовки позволит преодолеть любые трудности, с которыми могут столкнуться правоохранительные органы при проверке водителей из другой страны.

VII. Таможни и пересечение границ

Вес и габариты в контексте автомобильных перевозок

50. Большегрузные транспортные средства, перевозящие товары по Европе, а также городские и междугородные автобусы должны соответствовать определенным предписаниям в отношении веса и габаритов с учетом соображений безопасности дорожного движения и для недопущения повреждения дорог, мостов и туннелей. В директиве 96/53/ЕС устанавливается единый предельный уровень в отношении таких мер, с тем чтобы государства-члены не могли ограничить передвижение транспортных средств, которые соответствуют данным требованиям и осуществляют все международные транспортные операции на их территории. Для недопущения получения национальными операторами неправомерных преимуществ в конкурентной борьбе с операторами из других государств-членов (при осуществлении национальных перевозок), введено требование о том, чтобы они соответствовали требованиям стандартов, установленных для международных перевозок.

51. Эта директива направлена на уменьшение препятствий на границах и устранения несправедливой конкуренции между перевозчиками в целях облегчения операций на внутреннем рынке и обеспечения свободного перемещения товаров в Европе. Однако в контексте национальных перевозок директива предусматривает ряд отступлений и государства-участники могут принять решение

о применении стандартов, которые отличаются от стандартов, указанных в директиве, в связи с перевозками в границах своих границ, например с перевозками таких крупных грузов, как товары лесоперерабатывающей промышленности, или с перевозками с помощью более длинных составов транспортных средств в странах Северной Европы.

52. Эти правила дополняют требования об официальном утверждении типа грузовых транспортных средств, изложенные в директиве 97/27/ЕС. Эта директива (относящаяся к ведению Генерального директората предпринимательства) устанавливает надлежащие для выпуска на рынок таких транспортных средств, как автомобили малой и большой грузоподъемности, автобусы и прицепы, и применяется только к новым транспортным средствам, тогда как директивой 96/53/ЕС устанавливаются соответствующие правила для всех грузовых транспортных средств вне зависимости от даты начала их эксплуатации.

VIII. Изменение климата

Городской транспорт: транспортное топливо будущего

53. Альтернативные виды топлива должны постепенно заменить углеводородные источники энергии, используемые на транспорте, и способствовать декарбонизации транспорта. Важную вспомогательную роль играют также такие другие меры, как повышение эффективности транспорта и управление объемами перевозок. В качестве важных определяющих условий, влияющих на внедрение альтернативных видов топлива, следует рассматривать такие факторы, как совместимость новых видов топлива с нынешними технологиями, используемыми на транспортных средствах, а также с энергетической инфраструктурой и возможную потребность в резких системных изменениях.



54. В марте 2012 года Европейская комиссия сформировала Экспертную группу заинтересованных сторон по транспортному топливу будущего в целях разработки рекомендаций для Комиссии по формированию политических стратегий и конкретных действий, направленных на замену в долгосрочной перспективе такого углеводородного топлива, как транспортное топливо, и декарбонизацию транспорта, сохранив при этом возможности для экономического роста. Помимо Экспертной группы по транспортному топливу будущего, Европейская комиссия обратилась также к экспертам Совместной группы по вопросам транспорта и охраны окружающей среды с призывом представить материалы и рекомендации, относительно разработки долгосрочной стратегии развития альтернативных видов топлива.

IX. Интеллектуальные транспортные системы

Европейская консультативная группа по ИТС

55. В соответствии со статьей 16 директивы 2010/40/ЕС Комиссия учредила на основании своего постановления от 4 мая 2011 года (2011/С 135/03) Группу экспертов по интеллектуальным транспортным системам (Европейскую кон-

сультативную группу по ИТС). Члены Европейской консультативной группы по ИТС были назначены 27 января 2012 года генеральным директором Генерального директората по вопросам мобильности и транспорта г-ном Маттиасом Рёйге.

56. Задачей Европейской консультативной группы по ИТС является разработка рекомендаций для Европейской комиссии по экономическим и техническим аспектам внедрения и использования ИТС в ЕС. Эта группа состоит из 25 членов, представляющих соответствующих поставщиков услуг в сфере ИТС, объединения пользователей, операторов перевозок и инфраструктуры, обрабатывающую промышленность, организации, являющиеся социальными партнерами, профессиональные ассоциации, местные органы власти и другие занимающиеся этим вопросом стороны.



57. 22 октября 2012 года в Вене Европейская комиссия провела свою третью конференцию по вопросам интеллектуального транспорта в Европе. Цель этой конференции высокого уровня состояла в представлении и рассмотрении результатов обсуждения плана действий по ИТС, а также в ознакомлении с ходом осуществления директивы 2010/40/ЕС по ИТС.

58. Повестка дня конференции Европейской комиссии по ИТС 2012 года включала следующие темы:

- a) прогресс в осуществлении плана действий по ИТС и директивы об ИТС;
- b) представление и обсуждение предварительных результатов работы по:
 - i) техническим характеристикам в рамках директивы по ИТС;
 - ii) правовым аспектам внедрения ИТС;
 - iii) европейскому механизму планирования мультимодальных маршрутов.

Х. Публикации Европейского союза в 2012 году

А. "Инновации для нашей будущей мобильности"

59. Директорат транспорта Генерального директората Европейской комиссии по исследованиям и инновациям осуществляет поддержку передовых европейских исследовательских проектов в сфере транспорта, а именно тех проектов, которые способствуют созданию более экологичной, безопасной и интеллектуальной общеевропейской транспортной системы и повышению конкурентоспособности Европы. В этих целях в рамках седьмой рамочной программы исследований выделено 4,16 млрд. евро (FP7, с 2007 по 2013 год). Исследования, финансируемые в рамках этой программы, затрагивают разнообразные направления:



от абсолютно новых подходов к транспорту до доработки существующих технологий. Они опираются как на практический опыт МСП, так и на знания молодых представителей научных кругов и реальные потребности производителей. В данной публикации представлены проекты, которые позволяют получить представление о некоторых результатах европейских исследований в области транспорта и о том влиянии, которое они могут оказать на общество и мобильность будущего.

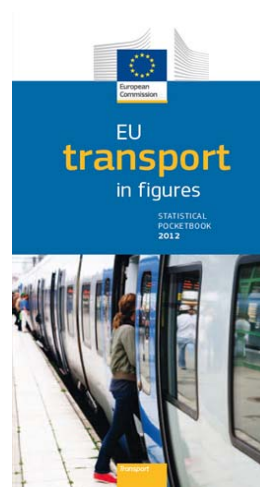
В. Транспорт ЕС в конкретных цифрах

60. В этой публикации представлен обзор наиболее свежей и актуальной ежегодной статистики в области транспорта в Европе. Она касается ЕС и 27 ее государств-членов, а также – насколько это возможно – нынешних кандидатов в члены ЕС и стран ЕАСТ.

61. Содержание этого карманного издания основано на ряде источников, включая Евростат, международные организации, национальную статистику и – при отсутствии данных – оценочные показатели по ЕС. Оценочные показатели по ЕС были рассчитаны в основном с целью получения суммарных показателей по ЕС. На уровне отдельных стран они носят лишь приблизительный характер и ни в коем случае не должны толковаться как "официальные" данные. Эта публикация состоит из трех следующих частей:

- a) общая часть, содержащая общие экономические и другие актуальные данные;
- b) часть, посвященная транспорту, охватывающая как пассажирский, так и грузовой транспорт, а также другие данные, связанные с транспортом; и
- c) часть, посвященная энергопотреблению и охране окружающей среды, содержащая данные о воздействии транспортного сектора на энергопотребление и окружающую среду.

62. В большей части таблиц данные указаны до 2010 года; более свежие данные приведены в случае их наличия.



XI. Сотрудничество между ЕЭК ООН и Европейским союзом

63. ЕС в лице своих государств-членов, а также представителей Европейской комиссии принимает активное участие во всех межправительственных механизмах 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.