

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят первая сессия**

Женева, 19–22 февраля 2019 года

Пункт 4 i) i) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной политики:
партнерство и деятельность других организаций,
представляющая интерес для Комитета****Изменения на транспорте в Европейском союзе
за 2018 год****Представлено Европейской комиссией****Резюме*

В настоящей записке для Комитета по внутреннему транспорту представлены:

- a) краткий обзор некоторых из основных видов деятельности, изменений в политике и решений, принятых Европейским союзом (ЕС) в 2018 году, которые имеют актуальное значение для стран региона Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН, и особенно для их рассмотрения Комитетом по внутреннему транспорту в свете его деятельности на региональном и глобальном уровнях;
- b) информация о сотрудничестве между ЕС и ЕЭК.

Ее цель – дополнить устную информацию представителя Европейской комиссии, изложенную на сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ). Для облегчения обсуждения в записке приводится информация о соответствующей деятельности КВТ.

I. Введение

1. Транспортная политика ЕС направлена на стимулирование в Европе экологически чистой, безопасной и эффективной системы мобильности, которая является основой для внутреннего рынка товаров и осуществления права граждан на свободное передвижение на всей территории ЕС. Ниже приводятся примеры принятых

* Настоящий документ представлен с опозданием ввиду задержек с получением материалов из других источников.



ЕС в 2018 году основных мер: новых законодательных актов, консультаций, публикаций и инициатив в области внутреннего транспорта, которые имеют также важное значение для стран, не входящих в ЕС.

II. Транспортная инфраструктура

A. Фонд соединения Европы (ФСЕ)

2. В феврале Комиссия утвердила доклад о среднесрочной оценке деятельности Фонда соединения Европы (ФСЕ). В ходе оценки анализировалась общая эффективность программы в контексте ее заявленных целей, а также рассматривались достигнутые на данный момент результаты. В докладе признается, что с точки зрения финансирования транспорта ФСЕ явно позволил привести дополнительный положительный импульс, в частности в плане завершения формирования основной сети Трансъевропейской транспортной сети (ТЕС-Т) к 2030 году, а также усилий по достижению цели, касающейся обеспечения мобильности с низким уровнем выбросов.

3. На основе сделанных в ходе оценки выводов, а также продолжающихся консультаций по вопросам финансирования стратегической инфраструктуры будут сформулированы рекомендации относительно многолетних рамок финансирования на период после 2020 года и следующего поколения финансовых программ.

4. Механизм ФСЕ является одним из важнейших инструментов финансирования, который направлен на стимулирование экономического роста, создания рабочих мест и повышения конкурентоспособности посредством адресных инвестиций в инфраструктуру на уровне ЕС. Он способствует созданию высокоэффективных, устойчивых и надежно связанных между собой трансъевропейских сетей в секторах транспорта, энергетики и цифровых услуг. На данный момент ФСЕ оказал поддержку более 690 проектам в области транспорта с финансированием по линии ЕС в размере 23 млрд евро, что соответствует совокупному объему инвестиций в транспортную инфраструктуру ЕС (гранты по линии ФСЕ вместе с другими источниками финансирования) в размере 48,3 млрд евро. Это финансирование было главным образом ориентировано на проекты по устойчивым видам транспорта, в частности в сфере железнодорожного и внутреннего водного транспорта, а также проекты в области горизонтальных приоритетов, таких как внедрение инноваций и использование новых технологий и систем управления транспортом в целях повышения безопасности и функциональной совместимости.

B. Доклад К. Бодевига и К. Секки, европейских координаторов Трансъевропейской транспортной сети (ТЕС-Т), о прогрессе в инновационном финансировании для Европейского парламента

5. Спустя два с половиной года после публикации Плана действий, направленного на получение наибольшей отдачи от инновационных схем финансирования европейских проектов в области транспортной инфраструктуры, который был подготовлен проф. Куртом Бодевигом и проф. Карло Секки, они представили в апреле доклад, где проанализировали достигнутый к настоящему времени прогресс и вынесли дальнейшие рекомендации.

6. В своем докладе оба автора отметили, что благодаря их рекомендациям был достигнут определенный прогресс по ряду аспектов, особенно в том, что касается успешного запуска Европейского фонда стратегических инвестиций (ЕФСИ). Вместе с тем по-прежнему имеются возможности для дальнейшей мобилизации финансовых средств, повышения качества проектов и совершенствования и рационализации нормативно-правовой базы. Все это призвано принести пользу в контексте проектов в области транспортной инфраструктуры, с тем чтобы обеспечить быстрое и эффективное перемещение, как внутреннее, так и трансграничное, пассажиров и грузов.

7. По оценкам, в период 2021–2030 годов по-прежнему потребуется 500 млрд евро для завершения строительства основной инфраструктуры ТЕС-Т. Если же брать в расчет завершение строительства полной сети к 2050 году, то эта цифра увеличивается до 1,5 трлн евро. Таким образом, для ассигнования этих весьма высоких сумм решающее значение имеет мобилизации большего объема частного финансирования и поиск новых источников финансовой поддержки.

8. В своем докладе авторы освещают целый ряд мер, которые по-прежнему требуется принять, чтобы обеспечить своевременную реализацию проекта ТЕС-Т.

С. Конференция 2018 года по вопросам развития Трансъевропейской транспортной сети (ТЕС-Т)

9. В 2018 году Конференция по вопросам развития ТЕС-Т была проведена 25–27 апреля в Любляне (Словения). В этом мероприятии приняли участие более 2 300 экспертов по транспорту и лиц, ответственных за транспортную политику, в том числе 4 члена Европейской комиссии, а также 26 министров, из которых 17 представляли государства – члены Европейского союза; основное внимание в ходе конференции было уделено вопросам «умной», устойчивой и безопасной мобильности в рамках ТЕС-Т и соответствующим инвестициям в транспортное сообщение. Кроме того, конференция 2018 года стала новым динамичным форматом, который позволил собрать вместе инвесторов и новаторов, предлагающих самые смелые решения в области мобильности будущего. В рамках площадки под названием «Идеи для ускорения рынка» Европейская комиссия предоставила 50 инновационным предприятиям и другим компаниям, занимающимся продвижением проектов, возможность рассказать о своих идеях и проектах, а также встретиться с новыми инвесторами и государственными и частными заинтересованными партнерами со всей Европы. Эти идеи и проекты имели прямое отношение к ТЕС-Т и касались, в частности, приложений в сфере цифровой мобильности и мобильности с низким уровнем выбросов, повышения безопасности и защищенности (дорожного движения), а также «умных» городов. Также более 100 участников представили инновационные транспортные решения и технологии, в том числе инновационный электрический самолет.

Д. Бюджет Европейского союза для будущего: Фонд соединения Европы

10. В мае 2018 года Комиссия подготовила долгосрочный бюджет на период 2021–2027 годов, основанный на критерии прагматичности и отвечающий современным реалиям. Что касается инвестиций в сфере транспорта, Фонд соединения Европы (ФСЕ) был признан механизмом, который обеспечивает дополнительный положительный импульс на европейском уровне, поэтому ЕС продолжает инвестировать в развитие транспортного сообщения и, таким образом, объединяющего вектора в Европе. Будущая программа позволит обеспечить безопасную и защищенную мобильность на основе подключенных элементов и «умных», устойчивых и инклюзивных решений. Предлагаемый бюджет программы ФСЕ по транспорту составляет 30,6 млрд евро, включая общее финансирование в размере 12,8 млрд евро и ассигнования из фонда солидарности в размере 11,3 млрд евро. Кроме того, Комиссия предложила ЕС укреплять его стратегическую транспортную инфраструктуру, с тем чтобы сделать ее пригодной для военной мобильности. На эти цели предусмотрен специальный бюджет в размере 6,5 млрд евро по линии Фонда соединения Европы.

11. Финансирование по линии ФСЕ является лишь одним из элементов предложения Комиссии по следующему долгосрочному бюджету ЕС. Комиссия предлагает учитывающий современные реалии, простой и гибкий бюджет:

а) учет современных реалий: новый Союз, куда теперь входят 27 государств-членов, требует нового, учитывающего текущую ситуацию бюджета,

который бы доказал, что Европа извлекла уроки из прошлого. Это означает необходимость дальнейшего сокращения бюрократических проволочек для бенефициаров и управляющих органов путем обеспечения большей согласованности правил на основе использования единого свода правил. Кроме того, это означает также установление более четких целей и уделение более пристального внимания результативности. Такой подход облегчит возможность для отслеживания и оценки результатов, а также, при необходимости, для внесения соответствующих изменений;

b) простота: структура бюджета будет более четкой и будет более тесно увязана с приоритетами Союза. В настоящее время средства, как бюджетные, так и внебюджетные, распределяются на слишком большое число программ и механизмов. В этой связи Комиссия предлагает сократить число программ более чем на треть (с 58 в настоящее время до 37 в будущем), например с помощью объединения разрозненных источников финансирования в новые комплексные программы, а также кардинальной рационализации использования финансовых инструментов, включая через Фонд ИнвестЕС;

c) гибкость: недавние вызовы, особенно миграционный кризис и кризис беженцев 2015 года, четко продемонстрировали пределы гибкости нынешнего бюджета ЕС в плане своевременного и эффективного реагирования. Поэтому предложение Комиссии предусматривает повышение гибкости в рамках программ и между ними, укрепление механизмов кризисного управления, а также создание нового «резерва Союза» для реагирования на непредвиденные события и чрезвычайные ситуации в таких областях, как безопасность и миграция.

12. В ходе совещания, состоявшегося 13–14 декабря 2018 года, Европейский совет принял решение относительно цели по принятию общего долгосрочного бюджетного соглашения ЕС на сессии Европейского совета осенью 2019 года. Переговоры между Советом Европейского союза и Европейским парламентом продвигаются поступательно, что сохраняет возможность для достижения этой цели.

Е. Саммит ЕС-Китай: углубление стратегического глобального партнерства в области транспорта

13. На третьем совещании Платформы по повышению транспортной связности между ЕС и Китаем, которое состоялось на полях саммита под председательством комиссара Виолеты Булц от ЕС, обе стороны вновь подтвердили свою приверженность усилиям по повышению транспортной связности на основе соответствующих политических приоритетов, принципа устойчивости, рыночных правил и при международной координации.

14. В ходе обсуждения основное внимание было уделено следующему:

- политическому сотрудничеству между ЕС и Китаем по вопросам рамочных основ проекта ТЕС-Т и инициативы «Один пояс – один путь» с участием соответствующих третьих стран;
- сотрудничеству по вопросам снижения зависимости от углеродов и цифровизации транспорта, в том числе на международных форумах, таких как Международная организация гражданской авиации (ИКАО) и Международная морская организация (ИМО);
- сотрудничеству по инвестиционным проектам на основе критериев устойчивости, транспарентности и равных условий в целях стимулирования инвестиций в области транспорта между странами ЕС и Китаем.

15. Можно ознакомиться с совместным согласованным протоколом совещания Председателей, а также перечнем европейских проектов в области транспортной инфраструктуры, представленных в рамках Платформы по повышению транспортной связности между ЕС и Китаем.

Г. Инвестиции Европейского союза в транспортную инфраструктуру

1. Фонд соединения Европы (ФСЕ) – Транспорт

16. В 2018 году Комиссия приняла три решения, касающиеся отбора проектов для финансирования по линии ФСЕ: решения по двум этапам конкурса комплексных заявок 2017 года и решение по конкурсу исследований по программе Единой европейской системы управления воздушными перевозками (СЕСАР).

17. В рамках конкурса комплексных заявок, который направлен на поддержку проектов, сочетающих гранты ФСЕ с кредитами и гарантиями ЕИБ, ЕФСИ или частных финансовых учреждений, было отобрано 74 проекта в области устойчивой и инновационной инфраструктуры транспорта с софинансированием по линии ФСЕ на сумму свыше 1,4 млрд евро.

18. В рамках конкурса СЕСАР было отобрано 14 проектов, касающихся модернизации системы управления воздушным движением в Европе с софинансированием по линии ФСЕ на сумму свыше 290 млн евро.

19. Комиссия также объявила два новых конкурса предложений, которые пройдут в 2019 году:

- рассчитанный на несколько лет конкурс 2018 года по линии ФСЕ с ориентировочным бюджетом в размере 450 млн евро. В рамках этого конкурса приоритетными темами для финансирования являются несколько межсекторальных тем: цифровизация, безопасность дорожного движения и мультимодальность, – которые лежат в русле третьего принятого Комиссией Пакета мер в области экологически чистой мобильности от 17 мая 2018 года. Решение об отборе заявок планируется принять в середине апреля 2019 года;
- ежегодный конкурс 2019 года с ориентировочным бюджетом в размере 100 млн евро. Этот конкурс направлен на поддержку 1) трансграничных проектов (железнодорожный и автомобильный транспорт) и соединений и развития морских портов на протяжении всей сети ТЕС-Т (65 млн евро), а также 2) мер по снижению шумности грузовых железнодорожных перевозок (35 млн евро). Крайний срок для представления предложений – 24 апреля 2019 года, а окончательный отбор, как ожидается, состоится в октябре 2019 года.

20. Заглядывая в будущее, следует отметить, что Комиссия в координации со своим Исполнительным агентством по вопросам инноваций и сетей осуществляет постоянный мониторинг прогресса в осуществлении проектов, в случае необходимости применяя принцип «используй или потеряешь», с тем чтобы повторно использовать неосвоенные средства в рамках новых конкурсов заявок в период 2019–2020 годов.

2. Европейские структурные и инвестиционные фонды (ЕСИФ) (транспорт)

21. В период 2014–2020 годов политика сплоченности финансируется из средств Европейских структурных и инвестиционных фондов (ЕСИФ). ЕСИФ включают пять различных фондов, которые подпадают под действие регламента (ЕС) № 1303/2013 Европейского парламента и Совета. Транспорт в основном охвачен структурными фондами и Фондом сплоченности. Фонд сплоченности выделяет средства в размере 63,4 млрд евро на деятельность, связанную с развитием трансъевропейских транспортных сетей, в частности на приоритетные проекты, определенные ЕС как представляющие интерес для Европы. Фонд сплоченности будет оказывать поддержку инфраструктурным проектам по линии Фонда соединения Европы.

3. Европейский фонд стратегических инвестиций (ЕФСИ) (транспорт)

22. По состоянию на декабрь 2018 года по линии ЕФСИ было одобрено финансирование в размере 69,5 млрд евро, которые стимулировали инвестиции на сумму 371,2 млрд евро. По состоянию на момент проведения декабрьского совещания

Инвестиционного комитета ЕФСИ были одобрены 67 операций по линии ЕФСИ, нацеленные на содействие достижению целей в области транспорта, которые стимулировали в общей сложности 27 млрд евро сопутствующих инвестиций. Это составляет около 11% от совокупных инвестиций по механизму финансирования инфраструктуры и инноваций (МФИИ) ЕФСИ.

23. Кроме того, было предварительно одобрено шесть программ при финансировании по линии ЕФСИ на сумму 2,6 млрд евро.

4. Устойчивое финансирование (рынок капитала)

24. В мае 2018 года Комиссия представила пакет мер, которые включают создание единой европейской системы классификации видов устойчивой хозяйственной деятельности («таксономия»). Это предложение предусматривает согласованные критерии для определения того, является ли тот или иной вид хозяйственной деятельности экологически устойчивым. Конечная цель состоит в том, чтобы разработать систему, которая обеспечит ясность в отношении того, какие виды деятельности считаются устойчивыми, с тем чтобы предприятия и инвесторы принимали более обоснованные решения.

25. Была создана Рабочая группа по таксономии (РГТ), которой поручено рекомендовать технические критерии для скрининга, которые должны позволить Комиссии оценить, насколько экономически устойчивые виды деятельности могут быть включены в эту таксономию.

26. На первом этапе ГТО по транспорту работала над сегментами транспортного сектора, которые имеют наиболее высокую долю в общем объеме выбросов CO₂ (т. е. наземный транспорт и автомобильный транспорт в частности). В декабре были начаты открытые консультации в целях получения замечаний в отношении первых предложенных видов деятельности, которые в значительной степени способствуют смягчению последствий изменения климата, а также чтобы ответить на вопросы, касающиеся удобства использования таксономии. На этом первом этапе были включены следующие подсектора транспорта: пассажирские и грузовые железнодорожные перевозки; общественный транспорт; инфраструктура для низкоуглеродного транспорта; легкие пассажирские автомобили и коммерческие транспортные средства; услуги в сфере автомобильных грузоперевозок; а также междугородные перевозки пассажиров автомобильным транспортом. Консультации завершатся 22 февраля 2019 года.

Е. Транспортное сообщество на Западных Балканах

27. В 2018 году мы достигли нескольких важных целей:

а) по приоритетам политики: три декларации, отражающие обязательства «балканской шестерки» по осуществлению – при поддержке ЕС – региональной стратегии развития железнодорожного транспорта, комплексного плана действий в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также комплексного плана действий по упрощению процедур пересечения границ;

б) по вспомогательным инструментам: после заключения соглашения, регулирующего отношения между Транспортным сообществом и Сербией – принимающей страной Постоянного секретариата (июль 2018 года, саммит «балканской шестерки»), – Совет (ЕС) принял бюджет секретариата на 2019 год и уполномочил Комиссию выполнить этот бюджет и начать подготовку к работе секретариата Транспортного сообщества (19 декабря);

в) по финансированию: на саммите ЕС и «балканской шестерки» (18 мая) было принято решение о выделении 192,7 млн евро по линии Инвестиционной рамочной программы для Западных Балкан (ВБИФ) на осуществление проектов, связанных с ТЕС-Т, в регионе Западных Балкан, что позволит привлечь в регион более 1 млрд евро инвестиций.

G. Новые карты Трансъевропейской сети в контексте повышения транспортной связности со странами Восточного партнерства

28. В ноябре Европейская комиссия утвердила карты Трансъевропейской транспортной сети (основная сеть ТЕС-Т) в Азербайджане, Армении, Беларуси, Грузии, Республике Молдова и Украине.

29. Тесное сотрудничество в области развития сетей транспортной инфраструктуры будет способствовать укреплению транспортной связности между Европейским союзом и нашими восточными соседями. Оно позволит повысить эффективность работы пунктов пересечения границы, а также повысить безопасность дорожного движения. Эффективные транспортные сети генерируют возможности для роста и создают рабочие места, позволяют людям быть ближе друг к другу и обеспечивают перемещение товаров.

30. Это решение было принято после подписания шести соглашений высокого уровня между ЕС и этими шестью странами. Сотрудничество с соседними странами в области планирования и развития инфраструктуры является частью политики ЕС в отношении ТЕС-Т. Теперь у Совета и Европейского парламента есть двухмесячный период для рассмотрения, после истечения которого закон вступит в силу.

III. Автомобильный транспорт

Подготовка профессиональных водителей

31. В марте, на пленарной сессии Европейского парламента в Страсбурге, подавляющим большинством голосов было принято предложение, направленное на улучшение ситуации с подготовкой профессиональных водителей.

32. В феврале 2017 года Комиссия предложила, путем пересмотра директивы 2003/59/ЕС, усовершенствовать правила, касающиеся подготовки профессиональных водителей, с целью укрепления стандартов в области безопасности дорожного движения.

33. Это предложение преследует следующие цели:

- модернизация обучения с акцентом на вопросах безопасности дорожного движения, в том числе, например, защиты уязвимых участников дорожного движения и использования систем помощи водителю, и уделением особого внимания оптимизации расхода топлива, а также через внедрение новых технологий, таких как электронные варианты обучения;
- уточнение правил, касающихся минимального возраста для вождения, в директиве о подготовке профессиональных водителей и правилах ЕС в отношении водительских удостоверений;
- обеспечение взаимного признания профессиональной подготовки, полученной в государстве-члене, отличном от государства проживания;
- придание тексту директивы более ясного и понятного характера.

34. Кроме того, Парламент принял решение о создании электронной системы обмена информацией о водительских квалификациях, которая будет способствовать взаимному признанию профессиональной подготовки, полученной в другом государстве – члене ЕС, и которая может быть использована правоохранительными органами.

IV. Железнодорожный транспорт

A. Европейская Комиссия предлагает план действий по повышению безопасности пассажиров на железнодорожном транспорте в Европейском союзе

35. В июне 2018 года Европейская комиссия представила план действий ЕС по повышению безопасности пассажиров и персонала железных дорог в ЕС путем создания новых рамок для сотрудничества и координации. Цель состоит в том, чтобы повысить эффективность мер предупреждения и реагирования на возможные террористические нападения на железнодорожном транспорте через создание эффективной среды для сотрудничества и представление рекомендаций, которые помогут государствам-членам эффективно координировать работу в области обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте.

36. Транспортные власти и транспортные операторы в ЕС уже давно решают задачи по противодействию рискам в сфере безопасности, однако новый характер возникающих сегодня и меняющихся со временем рисков безопасности вынуждает их вырабатывать новые, адекватные меры реагирования. При этом меры, принимаемые в одностороннем порядке отдельными государствами-членами, могут создавать барьеры, быть недостаточно эффективными и приводить к издержкам. В этой связи План действий предусматривает создание Платформы ЕС по безопасности на железнодорожном транспорте. Первое совещание состоялось в декабре 2018 года. Платформа будет оказывать содействие в усилиях по сбору информации о безопасности на железнодорожном транспорте, разработке возможных технических руководств, оптимизации мер безопасности для трансграничных железнодорожных перевозок и поиску механизма координации, позволяющего избегать принятия односторонних решений на национальном уровне. Она будет играть ключевую роль в обеспечении эффективного обмена жизненно важной информацией на уровне ЕС. Кроме того, она поможет государствам-членам и заинтересованным сторонам на железнодорожном транспорте создать механизм для быстрой оценки новых угроз и инцидентов в области безопасности, а также принятия надлежащих скоординированных ответных мер.

B. Железнодорожный транспорт: ситуация с управлением в чрезвычайных ситуациях год спустя после инцидента в Раштатте

37. В результате инцидента, произошедшего год назад, 12 августа 2017 года, вблизи немецкого города Раштатт, почти на два месяца был закрыт интенсивно используемый участок железной дороги. Этот участок расположен в Рейнско-альпийском грузовом железнодорожном коридоре, который связывает порты Роттердама, Гамбурга и Антверпена со Швейцарией и Италией и является одним из самых загруженных железнодорожных грузовых маршрутов в ЕС. Поскольку альтернативные маршруты имели ограничения в плане пропускной способности и эксплуатационной совместимости, инцидент повлек за собой весьма существенные финансовые убытки и нанес ущерб железнодорожным перевозкам.

38. Европейская комиссия оперативно отреагировала на этот инцидент, собрав вместе ключевые заинтересованные стороны для поиска общеевропейских решений, что позволило быстро разработать меры для более эффективного смягчения последствий таких инцидентов в будущем. Составленное в результате Руководство по международному управлению в чрезвычайных ситуациях содержит стандартные меры, которые – в случае сбоев в международном сообщении – позволяют возобновить железнодорожное движение на самом высоком возможном уровне. Кроме того, оно позволяет обеспечить более качественную информацию о положении дел с нарушением движения, о принятых мерах, об альтернативных маршрутах и о последствиях для движения транспортных потоков.

39. 17 июня 2019 года Европейская комиссия организует совещание, посвященное последующим шагам в связи с Руководством по международному управлению в чрезвычайных ситуациях, с тем чтобы оценить, лучше ли железнодорожный сектор сегодня – спустя год после принятия Руководства – подготовлен к возможным сбоям.

С. Обследование «Евробарометра» по удовлетворенности железнодорожным сообщением: европейцы все больше удовлетворены услугами пассажирского железнодорожного транспорта

40. В сентябре Европейская комиссия опубликовала результаты обследования «Евробарометра», касающегося удовлетворенности европейцев железнодорожными услугами, в ходе которого изучалось, кто и почему путешествует поездом, а также в какой степени население удовлетворено предоставляемыми услугами.

41. По данным обследования, 66% европейцев удовлетворены частотой курсирования поездов. Пунктуальность и надежность услуг также оцениваются высоко и вызывают удовлетворенность у 59% пассажиров. Кроме того, 55% европейцев удовлетворены тем, как им предоставляется информация во время поездки, в частности в случае задержки. Все эти цифры свидетельствуют о значительном улучшении результатов по сравнению с аналогичным обследованием, проведенным в 2013 году. Обследование позволяет также получить представление о предпочтениях пассажиров в плане поездок. Четверо из пяти (80%) европейцев путешествуют поездом, и чаще всего они пользуются поездом для пригородных поездок (67%). При этом более трех четвертей (78%) европейцев никогда не пользуются поездом для поездок за границу.

42. Тем не менее сохраняются значительные возможности для улучшения: лишь 38% европейцев удовлетворены механизмами рассмотрения жалоб, а также требуется дальнейшая работа по обеспечению доступности железнодорожных услуг для лиц с ограниченной мобильностью. Например, только 41% европейцев выразили удовлетворенность помощью, оказываемой лицам с ограниченными возможностями или ограниченной мобильностью со стороны персонала станций. Эти цифры свидетельствуют также о необходимости усиления контроля за соблюдением прав пассажиров.

43. Обследование показало, что 75% европейцев считают покупку железнодорожных билетов простой задачей, а 62% довольны наличием билетов на поездки, сочетающие несколько поездов и видов транспорта. Таким образом, оно показывает ценность продолжения усилий по поощрению развития мультимодального транспорта, – т. е. использования различных видов транспорта или транспортных средств в течение одной поездки, – что повышает привлекательность железнодорожных услуг.

V. Внутренний водный транспорт

44. В январе вступила в силу директива о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве. Речь идет о директиве (ЕС) 2017/2397 Европейского парламента и Совета от 12 декабря 2017 года о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве, отменяющей директивы Совета 91/672/ЕЕС и 96/50/ЕС.

На пути к обеспечению качества внутреннего водного транспорта: состояние дел

45. В сентябре Европейская комиссия опубликовала промежуточный доклад о ходе осуществления программы действий для внутренних водных путей ЕС, также известной под названием «НАЯДЫ-II», и доклад о цифровой зоне внутреннего

судоходства (ДИНА). В промежуточном докладе по программе «НАЯДЫ-II» подчеркивается, что большинство предусмотренных мер в отношении регулирования, политики и финансирования были приняты, и далее в нем определяются направления текущей деятельности на период до 2020 года для целей дальнейшего осуществления программы «НАЯДЫ-II».

46. В промежуточном докладе по программе «НАЯДЫ-II» отражены прогресс, достигнутый в ее реализации по состоянию на 2017 год, и текущая деятельность по ее осуществлению на период до 2020 года. В докладе, в частности, обращается особое внимание на шесть основных областей для принятия мер:

- качественная инфраструктура;
- качество через инновации;
- бесперебойное функционирование рынка;
- качество окружающей среды благодаря низким выбросам;
- квалифицированная рабочая сила и высококачественные рабочие места;
- интеграция внутреннего судоходства в мультимодальную логистическую цепочку.

47. Программа действий «НАЯДЫ-II» направлена на создание условий для того, чтобы внутренний водный транспорт стал высококачественным видом транспорта. Она была объявлена в 2013 году.

48. Доклад о цифровой зоне внутреннего судоходства является логическим продолжением исследования «Цифровая зона внутренних водных путей», проведенного в октябре 2017 года. Доклад помогает направить в нужное русло дискуссии о цифровизации сектора внутреннего водного транспорта с целью достичь синергии и улучшить эксплуатационную совместимость в логистике и грузовых перевозках по всей Европе. В нем всеобъемлющим образом отражены существующие инициативы и инструменты в этой области, включая выводы предыдущего исследования по этой теме и текущие инициативы Комиссии.

VI. Безопасность дорожного движения

Данные свидетельствуют об улучшении ситуации в 2017 году, однако для достижения дальнейшего существенного прогресса необходимы дополнительные усилия

49. Статистика ЕС по безопасности дорожного движения за 2017 год показала – второй год подряд – сокращение числа смертельных случаев примерно на 2%.

50. В 2017 году на дорогах ЕС погибли 25 260 человек, что на 300 человек меньше, чем в 2016 году (-2%), и на 6 200 человек меньше, чем в 2010 году (-20%). Хотя эта тенденция обнадеживает, все же будет весьма затруднительным выйти на установленный на период с 2010 по 2020 год целевой показатель ЕС по снижению в два раза числа людей, которые гибнут на дорогах. Кроме того, по оценкам, в прошлом году серьезные травмы получили еще 135 000 человек, включая значительное число уязвимых участников движения: пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов. Дорожно-транспортные происшествия со смертельным исходом и травмами затрагивают не только жертв ДТП, но и общество в целом, причем социально-экономические издержки (реабилитация, медицинская помощь, материальный ущерб и т. д.) оцениваются в 120 млрд евро в год. Все это требует новых мощных усилий со стороны всех заинтересованных сторон для повышения безопасности движения на европейских дорогах. Большинство повседневных мер, в частности в сфере контроля за применением и повышением информированности, принимается национальными и местными органами власти, а Комиссия в настоящее время работает над рядом

конкретных мер, направленных на стимулирование дальнейшего существенного прогресса.

51. В 2017 году при среднем показателе в 49 смертельных случаев в результате ДТП на один миллион жителей европейские дороги были по-прежнему самыми безопасными в мире. Среди стран ЕС в 2017 году лучшие показатели были зафиксированы в Швеции (25 смертей на миллион жителей), Великобритании (28), Дании (30) и Нидерландах (31). Наибольшее снижение этого показателя по сравнению с 2016 годом продемонстрировала Эстония, где число смертей в результате ДТП сократилось на 32%.

52. Кроме того, в 2017 году продолжил сокращаться разрыв в показателях между государствами-членами, при этом лишь в двух государствах-членах уровень смертности в ДТП превысил 80 смертей на миллион жителей (Румыния и Болгария).

53. В мае 2018 года в целях дальнейшего улучшения показателей безопасности дорожного движения Комиссия приняла, в рамках третьего Пакета мер в области экологически чистой мобильности, законодательные предложения, касающиеся безопасности транспортных средств и инфраструктуры; стратегию в области подключенной и автоматизированной мобильности; а также принципы стратегических рамок для своей работы в области обеспечения безопасности дорожного движения на период 2021–2030 годов вместе с соответствующим Стратегическим планом действий.

VII. Городской транспорт и мобильность

A. Онлайн-инструмент для составления «дорожных карт» для развития городского транспорта

54. В феврале был запущен веб-инструмент, призванный помочь городам в разработке стратегий в области устойчивой мобильности, – «Дорожные карты» для развития городского транспорта. Этот инструмент для составления «дорожных карт» по городскому транспорту представляет собой онлайн-инструмент, который призван помочь городским властям в разработке планов развития городского транспорта, учитывающих самые насущные экологические, социальные и экономические проблемы, с которыми транспортные системы городов будут сталкиваться в период до 2030 года.

55. Этот инструмент позволяет городским администрациям выявлять, разрабатывать, проверять и оценивать различные стратегии и меры в области транспорта. Так, например, он помогает быстро и легко оценить возможные затраты на реализацию мер, которые могли бы способствовать повышению устойчивости городских транспортных систем, а также последствия принятия таких мер. Таким образом, городская администрация может изучать возможные сочетания различных стратегических сценариев и оценивать последствия реализации этих сценариев для окружающей среды, ситуации в области безопасности, мобильности, экономики и транспортной системы города. Такой анализ сценариев помогает городским администрациям оперативно определить, какие меры политики, вероятно, будут полезны с точки зрения достижения их заявленных целей по обеспечению устойчивости городского транспорта.

56. Одно из главных преимуществ этого инструмента заключается в том, что пользователям не требуется никакого предварительного опыта в области транспортного моделирования. Инструмент удобен для пользователя, имеет простой и интуитивно понятный графический пользовательский интерфейс.

В. «Европа в движении»: Комиссия завершает реализацию повестки дня по обеспечению безопасной, чистой и подключенной мобильности

57. Третий пакет мер в области мобильности нацелен на реализацию новой стратегии в области промышленной политики, принятой в сентябре 2017 года, и завершает процесс, который был начат в рамках осуществления Стратегии мобильности с низким уровнем выбросов от 2016 года и предыдущих европейских пакетов мер по мобильности, принимавшихся в мае и ноябре 2017 года. Все эти инициативы образуют единый комплекс последовательных стратегий, которые охватывают многочисленные взаимосвязанные аспекты нашей транспортной системы. Третий пакет включает:

- справочную записку, в которой излагаются новые рамки политики в области обеспечения безопасности дорожного движения на период 2020–2030 годов. Она сопровождается двумя законодательными инициативами, касающимися безопасности транспортных средств и пешеходов, а также управления безопасностью инфраструктуры;
- специальную записку по вопросу о подключенной и автоматизированной мобильности, развитие которой призвано вывести Европу в мировые лидеры в области автономных и безопасных мобильных систем;
- законодательные инициативы, касающиеся стандартов для выбросов CO₂ грузовыми автомобилями, их аэродинамических характеристик, маркировки шин, а также общей методологии сравнения цен на топливо. Они сопровождаются Стратегическим планом действий в области использования аккумуляторных батарей. Эти меры нацелены на укрепление усилий по достижению целевого показателя ЕС в области сокращения выбросов парниковых газов на транспорте и выполнению обязательств по Парижскому соглашению;
- две законодательные инициативы, касающиеся создания цифровой среды для обмена информацией на транспорте;
- законодательную инициативу по упорядочению разрешительных процедур для проектов, связанных с развитием основной сети ТЕС-Т.

58. Для усиления эффекта от принятия этих мер объявлен конкурс предложений по линии Фонда соединения Европы с финансированием на сумму 450 млн евро для поддержки тех проектов в государствах-членах, которые способствуют повышению безопасности дорожного движения, цифровизации и развитию мультимодальности. Заявки на конкурс будут приниматься до 24 октября 2018 года. Кроме того, дополнительно будет выделено финансирование в размере 4 млн евро по линии Телекоммуникационной программы ФСЕ для проектов в области кибербезопасности для совместной, подключенной и автоматизированной мобильности.

С. ELENA (Европейская инициатива по содействию развитию местной энергетики): поддержка развития устойчивой и инновационной городской мобильности

59. В рамках инициативы ELENA (Европейская инициатива по содействию развитию местной энергетики) предоставляются гранты на поддержку разработки проектов государственным и частным организациям, занимающимся их продвижением. По линии этой инициативы ЕС уже оказал поддержку проектам на сумму около 120 млн евро, в результате чего в 21 стране ожидается поступление инвестиций на местах в объеме 4,7 млрд евро.

60. Этот механизм был создан Европейской комиссией и Европейским инвестиционным банком (ЕИБ) с целью поддержать разработку экономически обоснованных, прорывных и крупномасштабных инвестиционных программ в области

энергоэффективности и распределенных систем генерации возобновляемой энергии. Начиная с 2016 года в рамках инициативы ELENA поддерживаются также проекты в области устойчивой и инновационной городской мобильности. В настоящее время по линии инициативы ELENA получают финансовую поддержку шесть транспортных проектов в размере 12,4 млн евро. Ожидается, что общий объем инвестиций в эти проекты составит 511 млн евро.

61. Начиная с 2014 года финансирование на инициативу ELENA, которая реализуется ЕИБ в рамках соглашения с Европейской комиссией, выделяется из средств программы «Горизонт 2020». Средства, выделенные по линии инициативы ELENA, могут покрывать до 90% оплачиваемых расходов на разработку проекта, что может включать в себя расходы, связанные с подготовкой технико-экономического обоснования и проведением рыночных исследований; проработкой структуры программы; проведением энергетического аудита; проработкой финансовой структуры и/или подготовкой к проведению торгов и разработкой договорных механизмов. При этом инициатива не покрывает расходы, связанные с самими инвестициями.

VIII. Публикации

Транспорт в Европейском союзе: текущие тенденции и проблемы

62. В апреле 2018 года впервые был опубликован доклад «Транспорт в Европейском союзе: текущие тенденции и проблемы». В докладе содержится обзор основных проблем в области транспорта как на уровне ЕС, так и в государствах-членах. В нем излагаются ключевые тенденции и трудности в контексте единой европейской транспортной зоны. В дальнейшем планируется выпуск обновления к докладу. Более подробную информацию см. по адресу <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>.

