



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике****Пятьдесят восьмая сессия**

Женева, 30 ноября – 1 декабря 2015 года

Пункт 14 предварительной повестки дня

Национальные меры политики**для стимулирования интермодальных перевозок****Национальные стратегии в области интермодальных
перевозок****Представлено правительствами Австрии, Чешской Республики,
Германии и Румынии****I. Мандат**

1. В соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике продолжила работу, которую проводила прежняя Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) в области а) мониторинга и анализа национальных мер для стимулирования интермодальных перевозок и б) контроля за применением и обзором хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках (ECE/TRANS/192, пункт 90).
2. На своей пятьдесят шестой сессии Рабочая группа решила, что соответствующую информацию следует регулярно обновлять, и просила вновь направить вопросник государствам-членам в 2015 году. Секретариат обновил вопросник и направил его заинтересованным сторонам в первой половине 2015 года. В настоящем документе приведены ответы, представленные Австрией, Чешской Республикой, Германией и Румынией.
3. После того как Рабочая группа рассмотрит информацию за 2015 год на нынешней сессии, секретариат разместит эту информацию на веб-сайте WP.24 по адресу <http://apps.unecce.org/NatPolWP24>.



II. Вопросник о национальных стратегических мерах по стимулированию интермодальных перевозок

A. Австрия

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
1. Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	В рамках транспортной политики Австрии комбинированные перевозки имеют ключевое значение для решения нынешних и будущих проблем в области грузовых перевозок в автомобильном сообщении, обусловленных ее географическим и топографическим положением. Ввиду увеличения транспортных потоков как в пределах Австрии, так и транзитом по ее территории, в частности по автомобильным дорогам, Австрия вводит в действие оперативные меры по поддержке экологически чистых видов транспорта, таких как железнодорожный транспорт или комбинированные перевозки.
2. Национальные и международные органы	
2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Австрийские эксперты из Федерального министерства транспорта, инноваций и технологии активно участвуют в деятельности многочисленных рабочих групп по координации национальной политики в области окружающей среды и землепользования, также занимающихся, среди прочего, мерами по стимулированию комбинированных перевозок. Речь идет, в частности, о текущей работе в рамках Альпийской конвенции, Австрийской конференции по территориальному планированию, Национального комитета по климату, австрийского Комитета по устойчивому развитию и национальных целевых групп по разработке средне- и долгосрочных концепций развития инфраструктуры с охватом всех видов наземного транспорта.
2.2 Принятие мер по улучшению координации международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Как следует из приведенного выше ответа, австрийские эксперты по транспорту придают также важнейшее значение продвижению национальных интересов в международных координационных органах. Речь идет, в частности, о деятельности Группы по транспорту в контексте Альпийской конвенции, о текущей работе по линии различных групп экспертов Европейской комиссии по транспорту и окружающей среде, о дальнейшей разработке стратегии устойчивого развития Европейского союза и о деятельности органов, занимающихся рассмотрением вопросов, связанных с гарантиями выполнения обязательств, вытекающих из Киотского протокола, а также всех проектов и задач в рамках пакета мер (ЕС-2020) в обла-

¹ Подробное изложение вопросов и целей, предусмотренных в сводной резолюции ЕКМТ, см. в документе СЕМТ/СМ(2002)3/FINAL. Цели и вопросы, содержащиеся в этой резолюции, были соответствующим образом объединены секретариатом (например, вопросы, касающиеся «добросовестной конкуренции» и «транспарентного и конкурентного ценообразования», упоминаются в различных пунктах резолюции ЕКМТ).

сти климата и энергии, в частности, в контексте решения ЕС о совместных усилиях в сфере наземного транспорта.

Австрия активно участвует в создании трех железнодорожных грузовых коридоров в соответствии с регламентом (ЕС) 913/2010, который призван содействовать развитию интермодальных перевозок посредством повышения эффективности работы терминалов (железнодорожных и автомобильных терминалов, морских и речных портов). Австрия сотрудничает с соседними странами в реализации базовой сети коридоров ТЕС-Т, уделяя особое внимание вопросам интермодальности.

3. Расходы и цены

3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта

Предпосылкой создания условий для добросовестной конкуренции между различными видами транспорта служат разработка и внедрение справедливых и эффективных механизмов ценообразования. Это означает, что в ценах необходимо учитывать использование ресурсов и следует также отражать все внешние издержки.

Последняя поправка к директиве 1999/62/ЕС, касающейся взимания пошлин с большегрузных транспортных средств за использование определенных объектов инфраструктуры (директивы 2011/76/EU Европейского парламента и Совета от 27 сентября 2011 года), впервые предусматривает возможность интернализации внешних издержек, связанных с атмосферным и шумовым загрязнением, источником которого является дорожный транспорт. Поэтому Австрия начала процедуру внутренней оценки проекта поправки к Федеральному закону о платных дорогах, в соответствии с которой будут введены правила взимания платы за проезд в зависимости от уровня загрязнения воздуха и шума большегрузных транспортных средств.

3.2 Создание более дешевых и эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта

(См. раздел 10)

4. Сети, терминалы и логистические центры

4.0 Общий обзор

4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашение СЛКП и Протокол к нему по внутренним водным путям)

В целом Австрия применяет международные стандарты. Австрия ратифицировала и применяет Соглашение СЛКП (22 июля 1993 года) и подписала, но еще не ратифицировала Протокол к СЛКП по внутренним водным путям (13 ноября 1997 года). На основании пункта 42 Закона Австрии о федеральных железных дорогах Австрийская Республика поддерживает работу по планированию и созданию железнодорожной инфраструктуры.

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	Комплексная программа развития сети терминалов в соответствии с решениями управляющих инфраструктурой. Осуществляются процедуры комплексного планирования терминалов в восточной части Австрии, которые стимулируются Федеральными железными дорогами Австрии (ФЖДА) и руководством округов данного региона. Одним из примеров являются почти завершённые работы по расширению терминала по обслуживанию трех видов транспорта в порту Вена. Кроме того, к концу 2016 года начнет работу новый терминал в Инзердорфе.
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Информацию о мерах нормативного регулирования, принимаемых для улучшения доступа к терминалам, см. в пунктах 7.1 и 7.2.
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	Увеличение времени работы терминалов, обслуживающих несопровождаемые перевозки (например, Вельс – 6 дней в неделю в круглосуточном режиме). Перевод терминалов, обслуживающих перевозки РоЛа («катящееся шоссе») (Вельс, Вергль, Бреннер), на работу 6/7 дней в неделю в круглосуточном режиме. Внедрение так называемых передаточных концепций.
5. Эксплуатационная совместимость	
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	Австрия улучшает эксплуатационную совместимость сетей в соответствии с европейскими стандартами. В частности, Австрия твердо намерена внедрить Европейскую систему управления железнодорожным движением (ЕСУЖД) в соответствии с регламентом 2012/88/EU и на основе национального плана развертывания. В Австрии уже эксплуатируется 420 км линий ЕСУЖД в коридорах L1 и L2 и планируется дальнейшее увеличение их числа, особенно вдоль базовой сети коридоров Европейского союза.
5.2 Внедрение электронных информационных систем	Австрия ввела в действие систему «подготовки машинистов поездов», по прохождении которой они могут пересекать границы. В соответствии с директивой 2005/44/EC Австрия реализовала проект создания речных информационных служб (РИС).
5.3 Прочие меры	Без особых комментариев.
6. Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	Австрия оказывает финансовую поддержку в целях закупки транспортного оборудования, внедрения инновационных и новых технологий, а также подготовки технико-экономических обоснований в связи с мерами по реализации. В «инновационной программе по комбинированным грузовым перевозкам», рассчитанной на период с 1 января 2009 года по 31 декабря 2014 года, предусмотрены существенные финансовые меры по стимулированию комбинированных перевозок в Австрии. Она преду-

смаатривает поддержку инвестиций в установки, системы и мобильное оборудование, необходимые для транспортировки или обработки грузов в рамках комбинированных перевозок. Ведется подготовительная работа по продлению этой программы.

Австрия оказывает также финансовую поддержку на цели инвестирования в терминалы в отношении создания, расширения и модернизации перегрузочного оборудования. С 1 января 2013 года действует «программа поддержки развития стыковочных железнодорожных линий и перевалочных терминалов на период 2013–2017 годов», которая будет завершена 31 декабря 2017 года. Инвестиции в установки и сооружения, используемые исключительно для перевалки грузов, могут осуществляться по линии государственного финансирования.

6.2 Финансовая поддержка деятельности (целевая, на начальном этапе и т.д.)

Федеральное министерство транспорта, инноваций и технологии (ФМТИТ) Австрии поддерживает операции по комбинированным перевозкам (равно как и повагонные отправки), осуществляемые железнодорожными предприятиями, для обеспечения высококачественных перевозок железнодорожным транспортом. Исходя из этого, с различными железнодорожными компаниями заключаются ежегодные контракты. На основе этих контрактов оказывается финансовая поддержка комбинированных перевозок. В секторе несопровождаемых комбинированных перевозок размер компенсации зависит главным образом от веса и габаритов/длины интермодальных транспортных единиц, типа транспортировки (национальная, двусторонняя, транзитная) и от расстояния перевозки в Австрии. Что касается сопровождаемых комбинированных перевозок («катящееся шоссе»), то размер компенсации зависит от маршрута перевозки груза и отчасти от времени транспортировки (день/ночь).

6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождение от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)

Стимулы для комбинированных перевозок, касающиеся налога на транспортное средство (согласно BGBI. 449/1992 с последними поправками, внесенными на основании BGBI. I 13/2014).

Все национальные транспортные средства и их прицепы весом более 3,5 т освобождаются от уплаты налога на транспортные средства в том случае, если в течение данного календарного месяца они используются исключительно на начальных и конечных этапах перевозки грузов в комбинированном железнодорожном/автомобильном сообщении, т.е. для сбора грузов на ближайшем терминале контейнеров (длиной не менее 20 футов), съемных кузовов или полуприцепов, перевозимых по железным дорогам, и для их доставки на ближайший технически подходящий терминал. По соответствующему представлению национальные транспортные средства весом более 3,5 т, использующие метод «катящееся шоссе» (РоЛа)

или (в случае полуприцепов) несопровождаемых комбинированных перевозок по австрийской территории, имеют право на возмещение ежемесячного налога на транспортное средство в размере 15% за каждый рейс в комбинированном сообщении, произведенный с использованием железнодорожного транспорта. Это возмещение может достигать 100% годового налога на транспортное средство.

7. Нормативные меры поддержки

7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение

Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в выходные и праздничные дни

Движение автотранспортных средств и прицепов весом более 3,5 т, а также автотранспортных средств и тягачей весом более 7,5 т запрещено по субботам с 15 ч. 00 м. до 24 ч. 00 м. и по воскресеньям и праздничным дням с 12 ч. 00 м. до 22 ч. 00 м. Перевозки в комбинированном сообщении освобождаются от соблюдения запрета в том случае, если они осуществляются в радиусе не более 65 км от следующих терминалов: Бреннерзее, Зальцбург–Хауптбанхоф, Филлах–Фюрниц, Вельс–Фершибебанхоф, Вена–Нордвестбанхоф, Вергль, Грац–Зюд ССТ, Энц Хафен ССТ, Вена Фройденау Хафен ССТ, Кремс-на-Дунае ССТ, Линц Штадтхафен ССТ, Санкт-Михаэль ССТ, Халь-ин-Тироль ССТ, Блюденц ССТ, Вольфурт ССТ.

Примечание: В правовой текст включены еще два терминала, но они больше не предоставляют услуг по комбинированным перевозкам.

Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в выходные дни в летний период

По субботам с 28 июня по 30 августа 2014 года (начало и конец действия запрета на движение в период отпусков публикуется ежегодно заблаговременно) движение автотранспортных средств и прицепов весом более 7,5 т запрещено на некоторых дорогах с 8 ч. 00 м. или 9 ч. 00 м. до 15 ч. 00 м. Перевозки в комбинированном автомобильном-железнодорожном сообщении и внутреннем водном-автомобильном сообщении освобождаются от соблюдения этого запрета в пределах ближайшей подходящей железнодорожной грузовой станции/порта.

Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в ночное время

Движение автотранспортных средств весом более 7,5 т, которые не соответствуют нормам шумности, установленным для так называемых малошумных транспортных средств («lärmarme KFZ»), с 22 ч. 00 м. до 5 ч. 00 м. запрещено. Перевозки в комбинированном сообщении

- в направлении конкретных железнодорожных станций/портов и в обратном направлении в пределах четко указанных автомобильных коридоров освобождаются от соблюдения этого запрета в обоих направлениях. Эти железнодорожные станции/порты и коридоры определяются соответствующим постановлением федерального министра по вопросам транспорта, инноваций и технологии («Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Ausnahmen vom Nachtfahrverbot für Fahrten im Rahmen des Kombinierten Verkehrs», BGBl. Nr. 1027/1994 с последними поправками, внесенными на основании BGBl II Nr. 76/2007).
- 7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки
- В случае комбинированных перевозок автотранспортные средства, зарегистрированные в Европейском союзе или европейской экономической зоне и имеющие лицензию Сообщества, освобождаются от действующих ограничений на начальном и конечном этапах автомобильной перевозки с учетом соответствующих правовых положений Европейского союза (в частности, правил (ЕС) № 1072/2009). Кроме того, в соответствии с постановлением федерального министра Австрии по вопросам транспорта, инноваций и технологии в ряде конкретных автомобильных коридоров, используемых на начальном и конечном этапах маршрута контейнерных перевозок, в направлении некоторых терминалов разрешения не требуются (т.е. в этих коридорах двустороннее разрешение на автомобильную перевозку грузовым транспортом не требуется при условии, что на начальном и конечном этапах маршрутов контейнерных перевозок грузовые операции осуществляются автомобильным транспортом). Вокруг терминала в Вельсе в радиусе 70 км разрешения на перевозку на начальных и конечных этапах в целях осуществления погрузочно-разгрузочных операций не требуются, если используется метод «катящееся шоссе» (РоЛа).
- 7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы
- В соответствии с Законом об автотранспортных средствах Австрии (BGBl. 267/1967 с последними поправками, внесенными на основании BGBl Teil I Nr. 87/2014, пункт 4, раздел 7 а)) предельная норма на общий вес автотранспортных средств и их прицепов, используемых на начальном и конечном этапах автомобильной перевозки в комбинированном сообщении, не должна превышать 44 т (по сравнению с 40 т применительно к автомобильному транспорту в целом). (В Законе об автотранспортных средствах термин «комбинированные перевозки» определен в пункте 2 статьи 1, № 40.)

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
7.4 Упрощение контроля документов	Как следует из других пунктов (например, 7.2 и 7.3), в Австрии на перевозки в комбинированном сообщении распространяются определенные льготы. Поэтому должны быть представлены надлежащие документы, подтверждающие осуществление именно комбинированных перевозок.
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	Заключены многочисленные двусторонние соглашения по перевозке грузов автомобильным транспортом, которые содержат дополнительные условия в целях стимулирования комбинированных перевозок. В случае стран, которые не являются членами Европейского союза, эти дополнительные условия предусматривают, помимо других конкретных мер, что при использовании метода «катящееся шоссе» (РоЛа) в направлении Австрии, из нее и по ее территории будут выдаваться дополнительные разрешения на перевозку грузов автомобильным транспортом.
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Правилами в отношении ограничения веса транспортных средств допуски не предусмотрены. Поэтому в принципе любое нарушение наказуемо. На основании Закона об автотранспортных средствах Австрии в случае угрозы безопасности дорожного движения могут налагаться более жесткие санкции (например, полный запрет на эксплуатацию транспортного средства). Угроза безопасности дорожного движения может возникнуть по разным причинам, в частности, если превышение максимальной разрешенной общей массы составляет более 2%, а максимальной разрешенной нагрузки на ось – более 6%.
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	В соответствии с трудовым законодательством Австрии время, затраченное водителем грузового автомобиля, перевозимого контрейлерным составом (РоЛа), засчитывается в качестве периода отдыха.
8. Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Железнодорожная сеть Австрии открыта для доступа.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	В соответствии с «достижениями Сообщества» ЕС и Белградской конвенцией Австрия сняла ограничения на доступ к внутреннему водному транспорту.
9. Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Сбор данных о комбинированных перевозках осуществляет Бюро статистики Австрии на основе статистики по отдельным видам транспорта в соответствии с правилами 70/2012 (автомобильный транспорт), 91/2003 (железнодорожный транспорт) и 1365/2006 (внутренние водные пути) ЕС. В частности, в связи со статистикой железнодорожных перевозок Австрия использует более детально разработанный механизм сбора данных о перевозках интермодальных транспортных единиц по сравнению с предусмотренным в законодательстве ЕС. ФМТИТ

9.2 Составление перечня узких мест	осуществляет сбор подробных данных о трансальпийских перевозках, включая статистику комбинированных перевозок и информацию относительно метода «катящееся шоссе» (РоЛа).
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	Анализ узких мест в инфраструктуре железнодорожного транспорта проводится совместно ФМТИТ и главным оператором инфраструктуры железных дорог Австрии («ÖBB-Infrastruktur AG»): ФМТИТ разрабатывает прогнозы относительно спроса на перевозки, а компания «ÖBB-Infrastruktur AG» использует соответствующие модели для распределения и анализа пропускной способности. С результатами, которые использовались непосредственно для определения долгосрочной целевой сети на период 2025 года и далее («Zielnetz 2025+»), можно ознакомиться в проектном докладе.
10. Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	Поскольку Австрия не имеет выхода к морю и у нее нет центра, который занимался бы развитием системы морских перевозок на короткие расстояния, она сосредоточила свою деятельность на железных дорогах и внутренних водных путях. Тем не менее Австрия заинтересована в разработке концепции «морских автомагистралей» (которая первоначально была предложена в «Белой книге» Европейской комиссии по транспорту в 2001 году в качестве «реальной конкурентоспособной альтернативы наземному транспорту» и подтверждена в ходе ее среднесрочного обзора в 2006 году), так как эта концепция предусматривает введение в действие в Европе новых интермодальных логистических цепочек на базе морского транспорта. Эти логистические цепочки могли бы обеспечить более устойчивые (а поэтому и более эффективные с коммерческой точки зрения) транспортные решения по сравнению с перевозкой только автомобильным транспортом.
10. Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	Исследовательская программа «Мобильность в будущем» сосредоточена на поиске комплексных решений, направленных на содействие созданию системы мобильности будущего – системы, в которой должны быть сбалансированы социальные, экологические и экономические потребности. Такой комплексный подход помогает внедрять системы, которые вносят значительный вклад в обеспечение мобильности при минимизации негативных последствий транспорта. Сложные факторы взаимодействия, присущие транспортным системам, требуют междисциплинарных исследовательских подходов, нацеленных на развитие как технологических, так и социально-организационных инноваций. Исходя из этого, акцент в программе делается на новых рынках и разработке решений, непосредственно отвечающих основным потребностям общества.

Цели и тематические направления программы:

Программа, ориентированная на решение поставленных задач, призвана найти ответ на стратегические вызовы в таких областях, как развитие общества, окружающая среда и экономика, посредством сосредоточения внимания на четырех темах.

Программа поддерживает системные инновации в области пассажирских и грузовых перевозок с учетом потребностей пользователей. В дополнение к этим ориентированным на пользователя темам в рамках программы оказывается также содействие техническим инновациям в области транспортной инфраструктуры и автомобильных технологий. Такое сочетание мер способствует применению синергических подходов, направленных на решение сегодняшних проблем мобильности, и помогает создать устойчивую и ориентированную на будущее основу для проведения исследований в области мобильности.

Сведения о программе:

- продолжительность: 2012–2020 годы;
- годовой бюджет: 13–19 млн. евро;
- бенефициары: университеты и научно-исследовательские группы, компании, неправительственные организации, общественные учреждения, включая поставщиков транспортных услуг;
- покрытие расходов: Австрия (главным образом), возможно международное участие;
- критерии оценки: два раза в год объявляется конкурс на представление предложений по конкретным темам (конкурсный процесс), деятельность по созданию сетей, мероприятия по распространению продуктов и поддержке их вывода на рынок;
- проекты, отвечающие критериям: совместные стратегические исследования с упором на практическое применение.

11. Операторы интермодальных транспортных цепочек

- 11.1 Расширение сотрудничества и продвижение соглашений о партнерстве
- 11.2 Более широкое использование интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов
- 11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов

Австрия сотрудничает с Германией и Италией в рамках платформы Бреннерского коридора.

Без особых комментариев.

Без особых комментариев.

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	Информацию о финансовой поддержке операций см. в пункте 6.2. Никакой дополнительной поддержки в области эксплуатации маршрутных составов не оказывается.
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, обнаружение и отслеживание и т.д.)	Хотя в Австрии не существует отдельной программы по использованию «эффективных и совместимых систем обмена электронными данными», действуют различные программы поддержки, касающиеся, в частности, инновационных и эффективных систем ЭОД, такие как, например, «инновационная программа по комбинированным грузовым перевозкам» или программа «Мобильность в будущем».

В. Чешская Республика

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
1. Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	<p>Интермодальные (комбинированные) перевозки относятся к числу приоритетных направлений развития транспортной политики Чешской Республики на период 2014–2020 годов.</p> <p>Транспортной политикой предусмотрено строительство мультимодальных терминалов общего пользования, которые отвечают параметрам СЛКП и которые следует включить в сети ТЕС–Т в рамках транспортных коридоров в соответствии с регламентом (ЕС) 913/2010.</p>
2. Национальные и международные органы	<p>Транспортная политика Чешской Республики разрабатывается в соответствии с национальной стратегией устойчивого развития. Одной из ее конкретных целей является сокращение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.</p>
2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	<p>Транспортная политика Чешской Республики регулярно обновляется. Транспортная политика на период 2014–2020 годов основана главным образом на европейской транспортной политике – Белой книге ЕС и документе «Европа 2020 – стратегия интеллектуального, устойчивого и инклюзивного роста». Транспортная политика является средством достижения целей ЕС, направленных на сплочение общества и создание сети ТЕС–Т.</p>
2.2 Принятие мер по улучшению координации международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	<p>Транспортная политика Чешской Республики базируется на европейских документах и преследует цель экономического роста и устойчивого развития, а также является средством достижения европейских целей в области создания сети ТЕС–Т. Транспортная политика на период 2014–2020 годов основана главным образом на европейской транспортной политике – Белой книге ЕС и документе «Европа 2020 – стратегия интеллектуального, устойчивого и инклюзивного роста». Транспортная поли-</p>

- тика является средством достижения целей ЕС, направленных на сплочение общества и создание сети ТЕС–Т (особенно на осуществление приоритетных проектов № 22, 23 и 25). Через политику районного развития обеспечивается также взаимосвязь с документами по вопросам землепользования на территории Центральной Европы.
3. Расходы и цены
- 3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта
- Предварительным условием является введение в действие справедливых и эффективных схем установления цен на автомобильные перевозки. Таким образом, важная цель заключается в расширении системы электронного сбора дорожных пошлин во всей дорожной сети, включая учет всех внешних расходов. Это будет соответствовать законодательству Сообщества.
- 3.2 Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта
- Это является одной из целей разрабатываемой стратегии стимулирования интермодальных перевозок – поддержки строительства и расширения интермодальных терминалов.
4. Сети, терминалы и логистические центры
- 4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашения СЛКП и Протокола к нему по внутренним водным путям)
- Чешская Республика ратифицировала Соглашение СЛКП и Протокол к СЛКП по внутренним водным путям. Чешская Республика осуществляет также планы развития железнодорожных сетей, разработанные ЕС и МСЖД.
- В рамках модернизации четырех национальных транзитных железнодорожных коридоров, соответствующих основным железнодорожным линиям, предусмотренным в СЛКП и СМЖЛ, используются международные стандарты.
- Модернизация внутренних водных путей – рек Лавы и Влтавы (Е20) – проводится в соответствии с Соглашением СМВП.
- Примечание:* При модернизации или строительстве новых терминалов их владельцы по возможности соблюдают стандарты Соглашения СЛКП.
- 4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования
- Разработана стратегия стимулирования интермодальных перевозок – поддержки строительства и расширения интермодальных терминалов в местах, обладающих потенциалом развития/расширения использования (международных) интермодальных перевозок.
- 4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам
- Доступ к терминалам должен быть недискриминационным.
- 4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов
- Применительно к терминалам, находящимся в частной собственности, этот вопрос зависит исключительно от владельцев (операторов) терминалов.

5. Эксплуатационная совместимость

5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации

В сентябре 2007 года был представлен и в феврале обновлен Национальный план внедрения ЕСУЖД. Основное внимание в нем уделяется основным элементам – системе связи GSM-ЖД и Европейской системе контроля за движением поездов (ЕСКДП).

Система GSM-ЖД применяется на железнодорожной сети протяженностью 1 132 км. К 2020 году планируется оборудовать системой GSM-ЖД все коридоры сети ТЕС–Т в Чешской Республике.

Был реализован экспериментальный проект по ЕСКДП на участке Поржичаны–Колин (линия С-Е 61). Принято решение осуществить этот проект (уровень 2) на национальной сети транзитных железнодорожных линий. Системой ЕСКДП (уровень 2) оснащается участок Колин–Бржецлав (линия С-Е 61). К 2020 году планируется оснастить соответствующим оборудованием национальные транзитные коридоры.

5.2 Введение в действие систем электронной информации

См. пункт 5.1.

Во исполнение директивы 2005/44/ЕС Европейского парламента и Совета о гармонизированных речных информационных службах (РИС) на внутренних водных путях в Сообществе и соответствующих правил ЕК, касающихся основных рекомендаций по РИС, в Чешской Республике продолжается эксплуатация и дальнейшее развитие этих служб.

5.3 Другие меры

Для обеспечения эксплуатационной совместимости на основных железнодорожных линиях в настоящее время производится замена железнодорожных систем, работающих на 25 и 50 Гц.

6. Меры финансовой поддержки и налоговых льгот

6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)

Программа стимулирования интермодальных перевозок – поддержки строительства и расширения интермодальных терминалов направлена в Европейскую комиссию на предмет уведомления.

Будет подготовлена программа поддержки для приобретения новых интермодальных транспортных единиц.

6.2 Финансовая поддержка операций (специальных, начальных операций и т.д.)

Нет.

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	Снижение годового дорожного налога (на 100%) для транспортных средств, которые используются исключительно на начальных и конечных этапах перевозки, и (на 25–90%) для транспортных средств, выполняющих соответствующее количество рейсов в рамках комбинированных перевозок (в соответствии с действующим текстом Закона № 16/1993 (Свод законов) о дорожном налоге).
7. Нормативные меры поддержки	
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	Дорожным транспортным средствам, используемым в комбинированных перевозках, разрешено движение по указанным диспетчером дорогам до ближайшего терминала комбинированных перевозок или с этого терминала до грузополучателя в течение всего года – см. раздел 43 (3) Закона № 361/2000 (Свод законов).
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	Для автомобилей, зарегистрированных в государствах – членах ЕС, автомобильные грузовые перевозки полностью либерализованы.
7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	Нет.
7.4 Упрощение контроля документов	Нет.
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	Нет.
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	Допуски правилами не предусмотрены.
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	Нет.
8. Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Операторам, удовлетворяющим соответствующим квалификационным требованиям и выполняющим технические условия эксплуатации железнодорожного транспорта, свободный доступ гарантирован.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	Операторам, удовлетворяющим соответствующим квалификационным требованиям и выполняющим технические условия эксплуатации внутреннего водного транспорта, свободный доступ гарантирован.
9. Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Имеются согласованные и надежные данные о комбинированных перевозках. Некоторые специфические данные коммерческого и финансового характера являются конфиденциальными, и операторы не сообщают их.

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
9.2 Составление перечня узких мест	<p>Узкие места известны.</p> <p>Железные дороги:</p> <p>Большинство узловых станций в четырех национальных транзитных железнодорожных коридорах – линии С-Е 40, (С-Е 55), С-Е 61, С-Е 551 и С-Е 65. В настоящее время на многих из них ведутся работы для увеличения пропускной способности. Во многих местах имеются проблемы, связанные с недостаточными габаритами погрузки (главным образом туннели) или малой протяженностью железнодорожных путей на станциях.</p> <p>Автомобильные дороги:</p> <p>Значительная часть автомагистрали D1, участок автомагистрали D8 в регионе Северной Богемии, отсутствие четырех полос на важных международных и национальных дорогах, незавершенная кольцевая автомагистраль вокруг Праги.</p> <p>Внутренние водные пути:</p> <p>Участок реки Лабе между границей и Усти-над-Лабем (около 40 км).</p>
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	<p>Чешская Республика не имеет выхода к морю и морских перевозок на короткие расстояния не осуществляет. Отделения информации о морских перевозках на короткие расстояния не создано.</p>
10. Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	<p>Оптимистичные прогнозы в отношении более широкого применения принципа комодальности способствуют решению проблем в рамках процесса реализации транспортной политики. Это особенно касается развития инфраструктуры железных дорог, например увеличения мощностей грузового транспорта и установки систем телематики.</p>
11. Операторы интермодальных транспортных цепочек	<p>Непрямое стимулирование в ходе совещаний международных рабочих групп и конференций с участием представителей Министерства транспорта.</p>
11.1 Стимулирование усилий по заключению соглашений о сотрудничестве и партнерстве	
11.2 Стимулирование использования интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	См. пункт 11.1.
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Нет.
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	См. пункт 11.1.

<i>Цели и вопросы</i> ¹	<i>Разъяснения</i>
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, контроль и отслеживание и т.д.)	Нет.

С. Германия

<i>Цели и вопросы</i> ¹	<i>Разъяснения</i>
1. Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	В качестве одной из основных целей своей транспортной политики Федеративная Республика Германия стремится увеличить долю железнодорожного и водного транспорта, являющихся экологически чистыми видами транспорта, особенно в общем объеме грузовых перевозок. Эта цель должна быть достигнута в рамках комплексной транспортной системы в целом. В этой связи большое значение имеют комбинированные перевозки, поскольку они позволяют в значительной мере перераспределить перевозки с автомобильного транспорта на железнодорожный и внутренний водный транспорт.
2. Национальные и международные органы	
2.1 Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	Эксперты Федерального министерства транспорта и цифровой инфраструктуры и других министерств Германии участвуют в работе многочисленных групп по координации национальной политики и других групп и совещаний по вопросам комбинированных перевозок.
2.2 Принятие мер по улучшению координации международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт)	См. ответ на вопрос 2.1: германские эксперты по транспорту также придают важнейшее значение продвижению национальных интересов в международных координационных органах. Германия активно участвует в создании шести железнодорожных грузовых коридоров в соответствии с регламентами ЕС № 913/2010 и 1316/2013/EU (SEF), в которых интермодальные перевозки рассматриваются через призму развития терминалов. Германия участвует также в создании коридоров сети магистральных дорог ТЕС–Т.
3. Расходы и цены	
3.1 Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта	Германия поощряет добросовестную конкуренцию, например с помощью мер государственной (макро) политики и финансовой поддержки сектора комбинированных перевозок (см. 6.1–6.3). Внешние издержки учитываются в программе взимания платы с большегрузных транспортных средств за пользование дорогами (пункт 3 в связи с приложением 1 к Bundesfernstraßenmautgesetz).

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
3.2 Создание более дешевых и эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта	(Финансовая) поддержка, предоставляемая для терминалов комбинированных перевозок, обеспечивает оптимальные операции по перевалке грузов с одного вида транспорта на другой.
4. Сети, терминалы и логистические центры	
4.1 Введение в действие международных стандартов (например, Соглашение СЛКП и Протокол к нему по внутренним водным путям)	Германия ратифицировала Соглашение СЛКП, но еще не ратифицировала Протокол к СЛКП о перевозках по внутренним водным путям.
4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования	Планирование и определение месторасположения терминалов комбинированных перевозок осуществляются операторами с учетом региональных различий в нормативных положениях, особенно с точки зрения требований к строительству и планированию, а также местных условий.
4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам	Стимулирование комбинированных перевозок обеспечивается с помощью мер государственной (макро) политики и финансовой поддержки (см. 6.1–6.3).
4.4 Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	В принципе стимулирование комбинированных перевозок посредством финансовой поддержки ограничивается инвестициями (исключение: см. 6.2).
5. Эксплуатационная совместимость	
5.1 Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	<p>Реализация конкретных мер входит в сферу ответственности отдельных предприятий. Государственные органы власти обеспечивают требуемые предварительные правовые условия и в некоторых случаях оказывают финансовую поддержку.</p> <p>Германия улучшает совместимость своей сети в соответствии с европейскими стандартами. Одной из мер является внедрение системы ЕСУЖД при реализации нескольких проектов.</p>
5.2 Внедрение электронных информационных систем	<p>Директива 2005/44/ЕС устанавливает рамки для внедрения и использования гармонизированных речных информационных служб (РИС) в Сообществе для поддержки внутреннего водного транспорта в целях повышения его безопасности, эффективности и экологичности, а также облегчения взаимодействия с другими видами транспорта.</p> <p>Для того чтобы обеспечить применение согласованной, интероперабельной и открытой системы навигационных средств и информации по сети внутренних водных путей Сообщества, были введены общие требования и технические условия.</p> <p>Вводятся руководящие принципы РИС, а также технические условия, касающиеся СОЭНКИ для внутреннего судоходства, электронных судовых сообщений, извещений судоводителям и систем обнаружения и отслеживания судов.</p>

5.3 Прочие меры	В последние годы Федеральное министерство транспорта и цифровой инфраструктуры приняло две программы финансовой поддержки для установки информационных пассажирских систем, передающих информацию в режиме реального времени для клиентов железных дорог.
6. Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	Без особых комментариев.
6.1 Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	<p>Финансирование терминалов комбинированных перевозок компании «Дойче банк АГ» (Германской железнодорожной компании) и других частных компаний (например, портов, частных железнодорожных компаний).</p> <p>Федеральное правительство стимулирует комбинированные перевозки с помощью субсидий на строительство новых интермодальных терминалов с высокой пропускной способностью и модернизации существующих терминалов (железнодорожных/автомобильных или внутренних водных/железнодорожных/автомобильных). Эти субсидии предоставляются либо на основании Федерального закона о модернизации железнодорожной инфраструктуры, если такими сооружениями являются терминалы, управляемые компанией «ДБ Нец АГ», либо на основе Руководства по стимулированию развития перевалочных центров комбинированных перевозок от 1998 года. Руководство пересматривалось пять раз и будет представлено Европейской комиссии для оценки в целях обеспечения его соответствия правилам оказания государственной помощи. Нынешнее Руководство по финансированию терминалов комбинированных перевозок частных операторов вступило в силу в январе 2012 года и действует до 31 декабря 2015 года. В январе 2016 вступит в силу пересмотренное руководство.</p>
6.2 Финансовая поддержка деятельности (целевая, на начальном этапе и т.д.)	Без особых комментариев.
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождение от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	<p>Освобождение от налога на автотранспортные средства в отношении тех транспортных средств, которые используются исключительно для операций на начальных и конечных этапах перевозки (§ 3 Nr. 9 Kraftfahrzeugsteuergesetz).</p> <p>Возврат налога на автотранспортные средства в случае транспортных средств, используемых в контейнерных перевозках (§ 4 Kraftfahrzeugsteuergesetz).</p>
7. Нормативные меры поддержки	
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	Освобождения от запретов на движение в выходные и нерабочие банковские дни, а также от запрета на движение в праздничные дни (§ 30 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung).

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	В случае трансграничных комбинированных перевозок, осуществляемых на автотранспортных средствах, зарегистрированных в ЕС или европейской экономической зоне, начальные и конечные этапы автомобильной перевозки либерализованы.
7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	Для начальных и конечных этапов перевозки максимальный допустимый вес был увеличен до 44 т (§ 1 der 53. Ausnahmeverordnung von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung).
7.4 Упрощение контроля документов	Без особых комментариев.
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	Без особых комментариев.
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	В принципе каждое нарушение в отношении лимита веса транспортных средств подлежит наказанию (мелкое правонарушение).
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	В случае технологии «катящееся шоссе» время, проведенное водителем в поезде, засчитывается в качестве ежедневных периодов отдыха.
8. Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Железнодорожная сеть в Германии открыта для доступа. Доступ к терминалам комбинированных перевозок, строительство которых проводилось при поддержке государственных средств, должен обеспечиваться без какой-либо дискриминации.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	Внутренние водные пути в Германии открыты для доступа. Доступ к терминалам комбинированных перевозок, строительство которых проводилось при поддержке государственных средств, должен обеспечиваться без какой-либо дискриминации.
9. Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	Сбором данных о комбинированных перевозках занимается Федеральное статистическое управление (Statistisches Bundesamt (destatis)). Федеральное управление по грузовым перевозкам осуществляет сбор данных о комбинированных перевозках, распределении перевозок по видам транспорта и экономическому развитию транспортного сектора. Данные публикуются дважды в год в докладе о мониторинге рынка. Сбор согласованных и надежных данных осуществляется, например, в процессе подготовки Федерального плана развития транспортной инфраструктуры.
9.2 Составление перечня узких мест	В процессе подготовки Федерального плана развития транспортной инфраструктуры также выявляются узкие места.

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	Германия создала Центр информации о морских перевозках на короткие расстояния и развития внутреннего водного транспорта (СПЦ) в Бонне.
10. Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	Инновационные системы уже могут финансироваться на основе Руководства по финансированию терминалов комбинированных перевозок частных операторов.
11. Операторы интермодальных транспортных цепочек	
11.1 Расширение сотрудничества и продвижение соглашений о партнерстве	Германия способствует использованию экологически чистых видов транспорта. В принципе вопросы распределения перевозок по видам транспорта непосредственно не регулируются.
11.2 Более широкое использование интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	По соображениям безопасности мероприятия по распределению перевозок по видам транспорта, упомянутые в пункте 11.1, ограничены перевозкой особых опасных грузов (§ 35 der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB)).
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	См. пункты 11.1 и 11.2.
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	См. пункты 11.1 и 11.2.
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, обнаружение и отслеживание и т.д.)	Германия приветствует и поддерживает использование эффективных и совместимых систем ЭОД.

D. Румыния

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
1. Важность интермодальных перевозок в национальной транспортной политике	<p>Министерство транспорта Румынии постоянно работает над обновлением и развитием транспорта в Румынии, а также европейских и международных транспортных маршрутов. В рамках этой общей структуры была завершена подготовка Общего генерального плана развития транспорта в Румынии (ОГПТ) на период 2015–2030 годов – документа, который в настоящее время находится на утверждении Европейской комиссии.</p> <p>Что касается интермодальных перевозок, то в ОГПТ содержатся проекты предложений по стимулированию и развитию этого экологически чистого вида транспорта, что в свою очередь помогает сохранять автодорожную инфраструктуру.</p>

- | | | |
|-----|--|--|
| 2. | Национальные и международные органы | |
| 2.1 | Принятие мер по улучшению координации национальной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт) | Общий генеральный план развития транспорта (ОГПТ) является стратегическим документом для развития инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, водного, воздушного и мультимодального (интермодального) транспорта в соответствии с потребностями развития страны, целями в области развития и региональных задач экономического развития ЕС. При разработке Общего генерального плана развития транспорта Румыния практически завершила создание всеобъемлющего и обоснованного плана развития инфраструктуры всех основных видов транспорта на период 2015–2030 годов. Являясь стратегическим документом, ОГПТ предлагает поэтапную программу мероприятий, которые включают в себя не только предложения по совершенствованию транспортной инфраструктуры, но и предложения, касающиеся текущего обслуживания, управления и операций, а также транспортной безопасности. |
| 2.2 | Принятие мер по улучшению международной политики (окружающая среда, землепользование, транспорт) | Румыния активно участвует в работе международных организаций для улучшения координации международной политики. |
| 3. | Расходы и цены | |
| 3.1 | Создание условий для добросовестной конкуренции между видами транспорта | К тарифам на транспортных рынках не применяются никакие ограничения. |
| 3.2 | Создание более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта | Операторы принимают меры по созданию более дешевых и более эффективных транспортных узлов, обслуживающих различные виды транспорта. |
| 4. | Сети, терминалы и логистические центры | |
| 4.1 | Введение в действие международных стандартов (например, Соглашение СЛКП и Протокол о внутренних водных путях к нему) | <p>В 1991 году Румыния стала Договаривающейся стороной Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), ратифицированного парламентом Румынии в соответствии с законом № 8/1993.</p> <p>В 1999 году Румыния присоединилась к Протоколу о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП).</p> <p>На основе национальной стратегии и Общего генерального плана развития транспорта Министерство транспорта Румынии поддерживает усилия по планированию и модернизации железнодорожной инфраструктуры.</p> |

4.2 Интеграция процедуры планирования терминалов в национальный, региональный и трансграничный контекст планирования в области транспорта и землепользования

Общим генеральным планом развития транспорта предусматривается, что для обеспечения конкурентоспособности мультимодальных перевозок в Румынии необходимо создать развитую сеть современных мультимодальных терминалов с учетом дальнейшего роста спроса на мультимодальные железнодорожные перевозки. В дополнение к предложенным мероприятиям по стимулированию роста импортно-экспортных потоков через порт Констанца (за счет расширения емкости контейнеров в ближайшие десять лет, что обусловлено расширением рынка) в Генеральном плане рекомендуется также провести переоснащение существующего терминала и построить новые мультимодальные терминалы.

Цель заключается в создании сети терминалов «открытого пользования», которые могли бы эффективно эксплуатироваться частным сектором. В настоящее время ведутся ремонтные работы на существующих объектах, некоторые из которых уже успешно используются частным сектором. В других местах проводится радикальная модернизация или полная замена терминалов. Все терминалы призваны содействовать осуществлению международных перевозок, при этом терминалы в Тимишоаре и Яссах будут выполнять роль международных пунктов доступа, учитывая их расположение на западе и востоке страны. Терминал в Яссах будет использоваться для перехода с одной железнодорожной колеи на другую, что важно с точки зрения перевозок в пункты назначения в Украине, Российской Федерации и большей части Восточной Европы. Другие терминалы выбираются с учетом их расположения и призваны обслуживать крупные центры промышленного производства и экономической деятельности в таких городах, как Крайова, Клуж-Напока, Турда, Бакэу и Сучава.

После ввода в эксплуатацию тримодальных терминалов (водный, железнодорожный и автомобильный транспорт) в Джурджу и Галаце в Румынии будет создана обширная сеть мультимодальных терминалов, подсоединенных к модернизированным железнодорожным линиям, что обеспечит быстрые и надежные услуги и конкурентное предложение, которое может стать жизнеспособной альтернативой автомобильному транспорту.

4.3 Принятие административных мер по улучшению доступа к терминалам

Цель заключается в создании сети терминалов «открытого пользования», которые могли бы эффективно эксплуатироваться частным сектором. В настоящее время ведутся ремонтные работы на существующих объектах, некоторые из которых уже успешно используются частным сектором. В других местах проводится радикальная модернизация или полная замена терминалов. Все терминалы призваны содействовать осуществлению международных перевозок, при этом терминалы в Тимишоаре и Яссах будут выполнять роль международных пунктов доступа,

4.4	Принятие административных мер по улучшению работы и оснащения терминалов	<p>учитывая их расположение на западе и востоке страны. Терминал в Яссах будет использоваться для перехода с одной железнодорожной колеи на другую, что важно с точки зрения перевозок в пункты назначения в Украине, Российской Федерации и большей части Восточной Европы. Другие терминалы выбираются с учетом их расположения и призваны обслуживать крупные центры промышленного производства и экономической деятельности в таких городах, как Крайова, Клуж-Напока, Турда, Бакэу и Сучава.</p> <p>Цель заключается в создании сети терминалов «открытого пользования», которые могли бы эффективно эксплуатироваться частным сектором. В настоящее время ведутся ремонтные работы на существующих объектах, некоторые из которых уже успешно используются частным сектором. В других местах проводится радикальная модернизация или полная замена терминалов. Все терминалы призваны содействовать осуществлению международных перевозок, при этом терминалы в Тимишоаре и Яссах будут выполнять роль международных пунктов доступа, учитывая их расположение на западе и востоке страны. Терминал в Яссах будет использоваться для перехода с одной железнодорожной колеи на другую, что важно с точки зрения перевозок в пункты назначения в Украине, Российской Федерации и большей части Восточной Европы. Другие терминалы выбираются с учетом их расположения и призваны обслуживать крупные центры промышленного производства и экономической деятельности в таких городах, как Крайова, Клуж-Напока, Турда, Бакэу и Сучава.</p>
5.	Эксплуатационная совместимость	
5.1	Обеспечение совместимости железнодорожной информации и систем сигнализации	<p>Румыния транспонировала во внутреннее законодательство все принятые Европейской комиссией директивы об эксплуатационной совместимости. Все новые проекты железнодорожного строительства или модернизации должны соответствовать принятым ЕС Техническим требованиям к эксплуатационной совместимости (ТТЭС).</p> <p>Всеми новыми проектами модернизации железнодорожной инфраструктуры предусмотрено введение ЕСУЖД.</p>
5.2	Введение в действие систем электронной информации	Системы электронной информации постоянно совершенствуются.
5.3	Другие меры	—
6.	Меры финансовой поддержки и налоговых льгот	
6.1	Финансовая поддержка инвестиций (установки, подвижной состав, системы и т.д.)	Министерство транспорта Румынии поддерживает модернизацию транспортных коридоров IV и IX, которые пересекают румынскую территорию и являются также частью СМЖЛ и СЛКП.

Цели и вопросы ¹	Разъяснения
6.2 Финансовая поддержка операций (специальных, начальных операций и т.д.)	<p>Согласно румынскому законодательству, инвестиции в железнодорожную инфраструктуру и ее модернизацию финансируются из государственного бюджета, Европейским союзом, а также национальными или международными финансовыми учреждениями.</p> <p>Модернизация проводится в соответствии со следующими параметрами СЛКП: двухпутная линия, электрифицированная, максимальная скорость 160 км/ч для пассажирских поездов и 120 км/ч для грузовых поездов.</p> <p>Работа на участках коридора IV (Констанца–Бухарест–Кампина–Предял) завершена; участки Куртичи–Брашов–Предял находятся на различных стадиях модернизации.</p>
6.3 Меры, связанные с налоговыми льготами (освобождения от налога на транспортные средства, сборов с пользователей дорог и т.д.)	<p>В 2015 году Европейская комиссия одобрила решение в поддержку финансирования проекта РоЛа в Румынии на период 2015–2017 годов.</p> <p>Финансирование этой программы осуществляется за счет средств Фонда окружающей среды.</p> <p>В ответ на принятую Европейским союзом директиву 92/106/ЕС об учреждении общих правил для некоторых видов комбинированных перевозок грузов между государствами-членами румынское правительство через посредство Министерства транспорта издало постановление правительства № 88/1999, устанавливающее правила комбинированных перевозок грузов в Румынии. В соответствии с этим постановлением хозяйственным субъектам, участвующим в комбинированных перевозках, может быть предоставлено временное освобождение от уплаты налога на прибыль в обмен на инвестиции в развитие инфраструктуры и приобретение/модернизацию оборудования, непосредственно используемого в комбинированных перевозках.</p>
7. Нормативные меры поддержки	
7.1 Освобождение от соблюдения ограничений и запретов на движение	–
7.2 Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки	Перевозки на начальных и конечных этапах либерализованы.
7.3 Более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы	–
7.4 Упрощение контроля документов	Постановление правительства 323/2000 облегчает документальный контроль в области комбинированных перевозок.
7.5 Система бонусов в случае интермодальных перевозок	–

<i>Цели и вопросы</i> ¹	<i>Разъяснения</i>
7.6 Строгое соблюдение правил автомобильных перевозок	–
7.7 Другие меры поддержки на уровне нормативного регулирования	–
8. Транспортные операции	
8.1 Либерализация доступа к железнодорожным сетям	Доступ к железнодорожным сетям либерализован.
8.2 Либерализация доступа к внутреннему водному транспорту	Доступ к внутреннему водному транспорту либерализован.
9. Мониторинг рынка	
9.1 Обеспечение наличия согласованных и надежных данных	–
9.2 Составление перечня узких мест	–
9.3 Создание отделений информации о морских перевозках на короткие расстояния	–
10. Развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки	–
11. Операторы интермодальных транспортных цепочек	
11.1 Стимулирование усилий по заключению соглашений о сотрудничестве и партнерстве	Транспортные операторы могут подписывать с операторами железнодорожной инфраструктуры соглашения с целью сокращения расходов и оптимизации маршрутов.
11.2 Стимулирование использования интермодальных перевозок для транспортировки опасных грузов	В интермодальных перевозках могут использоваться общие меры, касающиеся перевозки опасных грузов.
11.3 Стимулирование использования международных пулов железнодорожных вагонов	Транспортные операторы могут свободно подписывать любые соглашения об использовании международных пулов железнодорожных вагонов.
11.4 Стимулирование эксплуатации маршрутных составов между терминалами	Для маршрутных составов предусмотрены сниженные ставки сборов за доступ к железнодорожной инфраструктуре.
11.5 Стимулирование использования эффективных и совместимых систем обмена электронными данными (например, обнаружение и отслеживание и т.д.)	–