

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

Женева, 23–26 февраля 2016 года

Пункт 18 предварительной повестки дня

Изменения на транспорте в Европейском союзе**Изменения на транспорте в Европейском союзе****Представлено Европейской комиссией и секретариатом****Резюме*

В настоящей записке для Комитета по внутреннему транспорту представлены:

- i) краткий обзор некоторых из основных видов деятельности, изменений в политике и решений, принятых Европейским союзом (ЕС) в 2015 году, которые имеют актуальное значение для стран региона Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), и особенно для рассмотрения Комитетом по внутреннему транспорту в свете его деятельности на региональном и глобальном уровнях; и
- ii) информация о сотрудничестве между ЕС и ЕЭК ООН.

Ее цель – дополнить устную информацию представителя Европейской комиссии на семьдесят восьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту. 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 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 был представлен с опозданием ввиду несвоевременного получения материалов из других источников.



ЕС в 2015 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. Начало реализации новой стратегии Европейского союза в области инфраструктуры

2. 15 января 2015 года Европейская комиссия опубликовала девять исследований о состоянии базовой сети коридоров Трансъевропейской транспортной сети (ТЭС-Т) и потребностях их развития. В исследованиях определены потребности в развитии инфраструктуры, на удовлетворение которых до 2030 года будет необходимо выделить финансовые инвестиции в размере порядка 700 млрд. евро. В них отмечается значение оптимизации использования инфраструктуры вдоль коридоров, прежде всего за счет внедрения интеллектуальных транспортных систем, эффективного управления и поощрения ориентированных на будущее решений по обеспечению экологичности транспорта. Впервые десятки тысяч километров железнодорожных линий, автомобильных дорог и внутренних водных путей, а также порты, аэропорты и другие транспортные терминалы стали предметом столь всеобъемлющего исследования, проведенного по единой методологии.

3. Комиссар ЕС по транспорту г-жа Виолетта Балк заявила: «Нам необходимо наращивать свои усилия, с тем чтобы гарантировать полноценное функционирование базовой сети к 2030 году и тем самым обеспечить бесперебойные транспортные потоки пассажиров и товаров на всей территории ЕС. Настало время вкладывать средства в проекты ТЭС-Т и максимально прибыльно использовать средства, выделяемые по линии Фонда соединения Европы, а также принятого Комиссией плана по инвестированию 315 млрд. евро. В конечном итоге Трансъевропейская транспортная сеть имеет определяющее значение для реализации прилагаемых Союзом усилий по повышению темпов роста, созданию рабочих мест и наращиванию конкурентоспособности. В условиях постепенного выхода Европы из экономического кризиса нам необходим не разделенный барьерами, а соединенный Союз, который бы способствовал процветанию нашего единого рынка».

4. По каждому трансъевропейскому транспортному коридору, курируемому европейским координатором, группа внешних экспертов провела всеобъемлющее исследование. Эксперты проанализировали нынешнее состояние инфраструктуры, выявили проблемы, препятствующие транспортным потокам пассажиров и грузов, и определили действия, которые будут предприняты в период вплоть до 2030 года.

Последующие шаги

5. Результаты этих исследований будут учтены в процессе принятия решений о выделении средств ЕС на период 2014–2020 годов по линии Фонда соединения Европы. В частности по итогам этих исследований транспортных коридоров был



подготовлен портфель инвестиционных проектов, являющийся важным источником средств для Европейского инвестиционного плана на сумму 315 млрд. евро, который был опубликован Комиссией в ноябре 2014 года. В этом контексте Комиссия также поручила бывшему заместителю Председателя Европейской комиссии Хеннингу Кристоферсону, а также европейским координаторам Курту Бодевигу и Карло Секки определить конкретные проекты в рамках ТЕС-Т, по линии которых может быть внесен вклад в новый инвестиционный план.

Справочная информация

6. Базовая сеть позволит:
 - 1. соединить 94 основных европейских порта с автомобильными и железнодорожными линиями;
 - 2. соединить 38 ключевых аэропортов с крупными городами при помощи железнодорожных линий;
 - 3. реконструировать 15 000 км железнодорожных линий для эксплуатации на них высокоскоростных составов;
 - 4. реализовать 35 трансграничных проектов для ограничения узких мест.
7. Все это придаст жизненные силы экономике единого рынка и позволит создать условия для действительно свободного потока товаров и людей по территории ЕС.

В. Транспортные перевозки в Альпийском регионе

8. В марте 2015 года комиссар Балк и семь министров транспорта альпийских государств рассматривали вопросы устойчивого транспорта в Австрии. В Инсбруке (Австрия) с участием семи министров транспорта альпийских государств (Австрии, Германии, Италии, Лихтенштейна, Словении, Франции и Швейцарии) состоялся конгресс, на котором обсуждались вопросы развития транспорта в Альпийском регионе.

9. В присутствии около 500 участников комиссар, министры и координаторы основных проектов по созданию трансальпийских транспортных артерий обсудили проблемы подготовки, осуществления и финансирования широкомасштабных трансграничных проектов, затрагивающих несколько государств-членов. После их завершения эти проекты позволят существенно изменить потоки грузовых и пассажирских перевозок через Альпы и укрепить экономические отношения. Комиссар и министры подписали совместное заявление, в котором они подтвердили свой твердый курс на дальнейшее содействие развитию устойчивого транспорта в регионе.

С. Европейская комиссия выделяет транспортному сектору инвестиции на рекордную сумму в размере 13,1 млрд. евро в целях стимулирования занятости и экономического роста

10. В июне 2015 года Комиссия приняла дополнительные меры по реализации своей основной приоритетной задачи создания рабочих мест и стимулирования роста в Европе и обнародовала план инвестиций на рекордную сумму в размере 13,1 млрд. евро на осуществление 276 проектов в области транспорта, которые были отобраны Фондом соединения Европы (ФСЕ). Эти инвестиции позволят разблокировать дополнительные средства для государственного и частного софинансирования на общую сумму 28,8 млрд. евро. Наряду с будущим Европей-

ским фондом для стратегических инвестиций (ЕФСИ) ФСЕ будет играть важную роль в преодолении проблемы нехватки инвестиций в Европе, решение которой является одной из основных приоритетных задач Комиссии. Ее решение скажется не только на транспортном секторе, но и на всей европейской экономике в целом за счет формирования более благоприятных условий для роста и создания рабочих мест.

11. Отобранные проекты в основном имеют отношение к базовой трансъевропейской транспортной сети. К числу основных получателей инвестиций относятся такие крупные проекты, как «Балтийские железные дороги», строительство базисного тоннеля Бреннер, водный путь Сена–Шельда, Каландский мост и постоянное соединение через пролив Фемарн. К числу инициатив меньших масштабов относятся трансграничные проекты между Гронингеном и Бременом, железнодорожная линия «Железный Рейн», планы по широкому использованию СПГ (сжиженного природного газа) или проекты по улучшению условий для судоходства по реке Дунай.

12. Созданный в сентябре 2014 года ФСЕ обратился с призывом вносить предложения, что вызвало беспрецедентный интерес. Комиссия уже получила 700 заявок с просьбой о выделении финансирования на общую сумму 36 млрд. евро, что в три раза превышает имеющийся объем средств. Это позволило Комиссии отобрать проекты, имеющие наибольшую ценность для Европы, обеспечив их сбалансированное распределение между географическими регионами и видами транспорта. В частности, около 4,8 млрд. евро выделено государствам-членам, имеющим право на получение средств из фондов конвергенции. В ходе процесса отбора также проводилась оценка вклада в другие приоритетные направления деятельности Комиссии, в частности по линии Энергетического союза или единого цифрового рынка.

13. Финансовый вклад ЕС осуществляется в форме грантов, показатель софинансирования которых находится в пределах 20–85% в зависимости от вида конкретного проекта.

III. Автомобильный транспорт и безопасность дорожного движения

A. Насколько безопасны ваши дороги? Статистические данные Комиссии о безопасности дорожного движения указывают на некоторое улучшение в 2014 году

14. После двух лет резкого снижения количества погибших на дорогах ЕС людей первые сообщения о смертности в автодорожных авариях в 2014 году вызвали разочарование. Согласно вышедшим в ноябре 2015 года обновленным статистическим данным количество погибших на дорогах в период 2013–2014 годов оставалось без изменений после его снижения на 8% в 2012 и 2013 годах. Согласно этим данным общее количество погибших на дорогах в 2014 году во всех 28 государствах – членах ЕС составило 25 900 человек. Хотя это несколько ниже аналогичных данных за 2010 год, целевой показатель снижения смертности не был достигнут.

15. Согласно статистическим данным стран за 2014 год между отдельными регионами ЕС до сих пор существуют большие различия в значениях показателя гибели людей на дорогах. Средний показатель гибели людей на дорогах в ЕС за 2014 год составил 51 случай смерти на миллион жителей. Мальта, Нидерланды, Соединенное Королевство и Швеция по-прежнему сообщают о наиболее низких

значениях показателя дорожных происшествий со смертельным исходом, которые составляют менее 30 случаев смерти на миллион жителей. В четырех странах, а именно в Болгарии, Латвии, Литве и Румынии, показатель смертности превышает 90 погибших на миллион жителей.

16. С 2010 года общее количество погибших на дорогах ЕС снизилось на 18%. Некоторые страны сообщают о достижениях ими за эти годы более высоких по сравнению со среднестатистическими показателях улучшения безопасности дорожного движения. Это в первую очередь касается Греции, Испании, Португалии. Дания, Италия, Кипр, Румыния, Словения, Хорватия и Чешская Республика также сообщают о снижении количества случаев смерти на дорогах по сравнению со средним значением показателя ЕС за 2010–2014 годы.



Целевые показатели и меры в области безопасности дорожного движения

17. Для достижения стратегического целевого показателя ЕС по уменьшению в два раза количества погибших на дорогах с период с 2010 по 2020 годы в настоящее время необходимо приложить дополнительные усилия. Большинство повседневных мер по обеспечению безопасности дорожного движения принимаются на местном или национальном уровнях, например в рамках обеспечения соблюдения правил дорожного движения, а также развития и технического обслуживания инфраструктуры. Вклад ЕС состоит в принятии законодательства и рекомендаций по вопросам, представляющим общий интерес, например в отношении минимальных требований к техническому осмотру транспортных средств и согласовании технических стандартов.

18. В мае 2015 года Комиссия завершила работу над промежуточной оценкой основ политики ЕС в области безопасности дорожного движения. По итогам оценки был сделан вывод о том, что эти основы по-прежнему имеют актуальное значение и что стратегический целевой показатель по сокращению смертельных случаев способствовал прогрессу, но для сохранения тенденции к снижению количества смертельных случаев потребуются дополнительные усилия, особенно на уровне государств-членов.

19. Для обсуждения возможных путей достижения прогресса в области безопасности дорожного движения весной и летом Комиссия организовала пять совещаний экспертов за круглым столом совместно с Болгарией, Латвией, Литвой, Польшей и Румынией для обсуждения возможностей достижения прогресса в области безопасности дорожного движения в этих странах, которые страдают от высоких показателей смертности на дорогах. Основными темами обсуждения являлись использование ремней безопасности, ограничение скорости, недопущение вождения в состоянии алкогольного опьянения и меры по обеспечению безопасности инфраструктуры.

20. Последующие действия Комиссии:

- продолжение работы, связанной с проведением дополнительного анализа серьезного травматизма при ДТП: государства-члены находятся в процессе сбора данных о серьезных случаях травматизма при ДТП с использованием принятого ЕС нового единого определения дорожно-транспортного травматизма. В октябре 2015 года начаты исследования факторов, приводящих к такому травматизму;
- проводится обзор правил, касающихся подготовки профессиональных водителей и предъявляемых им квалификационных требований;

- проводится обзор основ ЕС по управлению безопасностью инфраструктуры;
- последующая деятельность по реализации пакета директив, касающихся пригодности транспортных средств к эксплуатации на дорогах (директивы 2014/45/EU, 2014/46/EU и 2014/47/EU).

В. Безопасность дорожного движения: новый свод правил Европейского союза, касающийся применения антиалкогольных блокирующих устройств как условия выдачи водительских удостоверений

21. В целях повышения безопасности дорожного движения Европейская комиссия приняла согласованный свод правил ЕС, касающийся применения антиалкогольных блокирующих устройств как условия выдачи водительских удостоверений (директива Комиссии (ЕС) 2015/653 от 24 апреля 2015 года, вносящая изменения в директиву 2006/126/ЕС Европейского парламента и Совета о выдаче водительских удостоверений).

22. Этот новый свод правил «69» заменит используемые в разных странах национальные своды правил на программы, в рамках которых право водителя на вождение транспортных средств ограничивается только теми транспортными средствами, которые оборудованы антиалкогольными блокирующими устройствами. Такие программы планируются к реализации или уже реализуются в нескольких государствах-членах, в первую очередь для недопущения рецидива правонарушений, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения.

23. Гармонизированный свод правил ЕС будет способствовать пониманию в масштабах ЕС этого ограничения, а также позволит государствам-членам обеспечить его применение. Вместе с тем государства-члены могут по-прежнему решать вопрос о том, вводить или не вводить такие программы и устанавливать свой порядок обеспечения соблюдения этого ограничения.

24. В дополнение к этому новому своду Комиссия скорректировала действующие гармонизированные своды правил ЕС о выдаче водительского удостоверения с учетом научно-технического прогресса, особенно в части, касающейся адаптации транспортных средств и оказания технической поддержки водителям-инвалидам.

Справочная информация

25. Антиалкогольное блокирующее устройство является системой, устанавливаемой на транспортном средстве с целью недопущения вождения транспортного средства водителем, находящимся в состоянии алкогольного опьянения. Свод правил о таких устройствах вводится в действие по просьбе государств-членов и в соответствии с рекомендацией исследования.

26. Несколько государств-членов уже ввели такие ограничения на выдачу удостоверений, но в настоящее время государства-члены применяют разные своды правил, которые не всегда понятны и не могут применяться в других государствах-членах. Основная цель этого нового свода правил – способствовать пониманию в масштабах ЕС и обеспечить его применение в рамках ЕС.

27. Важно отметить, что этот свод правил подлежит использованию только теми государствами-членами, выдача водительских удостоверений в которых обусловлена этим ограничением. Многие государства-члены не предусматривают наличия антиалкогольных блокирующих устройств и, следовательно, не обуслав-

ливают выдачу водительских удостоверений такими ограничениями. Они могут продолжить применяемую ими практику.

С. Европейская комиссия участвует в глобальных усилиях Организации Объединенных Наций по повышению безопасности дорожного движения

28. Европейская комиссия приветствовала глобальное обязательство Организации Объединенных Наций по обеспечению большей безопасности дорожного движения во всем мире, которое было принято на состоявшейся 18–19 ноября в Бразилии внеочередной межминистерской конференции. В принятой на второй Всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения Бразильской декларации подчеркивается необходимость рассматривать безопасность дорожного движения в качестве глобального приоритета.



29. Комиссар по транспорту г-жа Виолета Балк заявила: «Европейская комиссия привержена делу повышения безопасности дорожного движения. Мы полностью поддерживаем все инициативы Организации Объединенных Наций по достижению этой основной цели развития. Сегодня, по истечении половины Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, Организация Объединенных Наций проведет оценку достигнутого к настоящему времени прогресса и подтвердит свое обязательство. ЕС готов оказывать поддержку и усиливать свою работу любыми возможными способами. ЕС накопил существенный опыт и располагает передовыми практиками, которыми он может поделиться с другими регионами. Я надеюсь, что извлеченные нами уроки могут помочь спасению жизни людей и за пределами границ ЕС. Комиссия гордится тем, что она также вносит свой вклад в реализацию всеобъемлющего глобального обязательства по повышению безопасности дорожного движения».

30. Дороги ЕС в настоящее время действительно намного безопаснее, чем когда бы то ни было ранее, и ЕС является наиболее безопасным регионом мира. В 2014 году показатель смертности на дорогах ЕС составил 51 случай смерти на миллион человек по сравнению с 93 случаями смерти на миллион человек для всего Европейского региона (53 страны, включая Российскую Федерацию) и 159 случаями смерти на миллион человек в американском регионе. В целом в мире общее количество погибших в результате дорожно-транспортных происшествий составляет около 1,2 млн. человек в год, из которых на ЕС приходится всего лишь около 25 900 случаев.

31. Успешным результатам ЕС способствовали многие факторы. ЕС рассматривает безопасность дорожного движения в качестве приоритетного направления политики, приступив к налаживанию широкого трансграничного сотрудничества в области безопасности дорожного движения в масштабах ЕС. К числу основных достижений в законодательной работе относятся обязательное использование ремней безопасности и надлежащих детских сидений, юридически обязывающие принципы управления безопасностью инфраструктуры, а также общие правила утверждения типа конструкции и проведение технических инспекций транспортных средств. Собранная Европейским информационным центром по безопасности дорожного движения и базой данной CARE информация о дорожно-транспортных



происшествиях позволяет создать прочную базу знаний для принятия решений и разработки наиболее эффективных мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

32. Во второй Конференции Организации Объединенных Наций высокого уровня по безопасности дорожного движения приняли участие министры и главы делегаций со всего мира, а также представители международных и региональных организаций и субъекты гражданского общества, научных кругов и частного сектора. Конференция вновь подтвердила обязательство международного сообщества в отношении политики, законодательства, мер и действий, которые могут устранить причины, ежегодно приводящие во всем мире к гибели 1,2 млн. человек и телесным повреждениям еще 30–50 млн. человек, в первую очередь детей и молодежи; связанные с этим глобальные ежегодные издержки составляют по оценкам около 500 млрд. долл. США.

IV. Железнодорожный транспорт

A. Европейская система управления железнодорожным движением (ERTMS)

33. В январе Европейская комиссия приняла усовершенствованный набор технических требований для ERTMS, который стал итогом двухлетнего сотрудничества между экспертами в области железнодорожного сообщения. Эти новые технические требования (Технические требования к эксплуатационной совместимости – ТТЭС) вступили в силу после уведомления государств-членов и стали применяться с июля 2015 года в рамках всей европейской железнодорожной сети.

34. В соответствующем решении содержится рекомендованный Европейским железнодорожным агентством («руководящим органом ERTMS») набор усовершенствованных подробных технических требований к системе; его подготовка проводилась в рамках работы, обязательство о проведении которой совместно с Европейским железнодорожным агентством заинтересованные стороны приняли на себя в подписанном ими и Комиссией в Копенгагене в 2012 году меморандуме о взаимопонимании, посвященном реализации положений решения 2012/696/EU. В этом решении также разъясняются технические требования, предъявляемые ко всей железнодорожной системе ЕС, как это уже было в отношении других ТТЭС (см. Rail news от 18 ноября 2014 года).

35. Технические требования к эксплуатационной совместимости (ТТЭС) приняты в соответствии с правилами эксплуатационной совместимости (директива 2008/57/ЕС); они определяют технические и эксплуатационные нормы, которые должны соблюдаться для обеспечения движения поездов на территории Европы без технических проблем и в соответствии с основными требованиями (по эксплуатационной безопасности, надежности и работоспособности, а также соблюдению санитарных норм, норм охраны окружающей среды, технической совместимости и доступности). ТТЭС охватывают все аспекты железнодорожных систем, например инфраструктуру, энергоснабжение, подвижной состав, сигнализацию, управление железнодорожными перевозками, организацию движения, приложения для управления дорожным движением и телематические приложения для пассажирских и грузовых перевозок.

В. Права железнодорожных пассажиров

36. В марте Комиссия выпустила доклад о правах железнодорожных пассажиров.

37. В докладе содержится фактологический обзор положения дел с применением на национальном уровне исключений в отношении установленных ЕС прав пассажиров железнодорожного транспорта за последние пять лет, т.е. со времени вступления в силу соответствующего Регламента 3 декабря 2009 года. Прогноз о применении соответствующих правил в будущем, т.е. о возобновлении действия исключений, основан на информации государств-членов и может быть изменен в будущем.

38. За прошедшие пять лет Регламент о правах железнодорожных пассажиров в полном объеме применяли только четыре государства-члена, в то время как 22 государства в той или иной степени предоставляли исключения. В докладе также подчеркивается, что слишком широкие исключения стали причиной правовой незащищенности как пассажиров, так и железнодорожной отрасли в целом. В отношении дальнейших перспектив в этой связи в докладе сделан вывод о том, что в ближайшем будущем эти правила будут применяться в полном объеме только еще одним государством-членом. Следовательно, создание одинаковых условий для железнодорожных предприятий и обеспечение высокого уровня защиты пассажиров в ЕС еще далеки от практической реализации.

39. Правила, касающиеся прав пассажиров, в принципе применяются ко всем предоставляемым в ЕС услугам железнодорожной перевозки пассажиров. Вместе с тем Регламент предоставляет государствам-членам возможность делать исключения для некоторых национальных служб¹ либо в целях облегчения постепенного перехода на применение Регламента, либо для учета конкретных условий предоставления некоторых видов услуг, в первую очередь на городском, пригородном и региональном уровнях. К числу железнодорожных услуг, в отношении которых могут быть сделаны исключения, относятся:

а) услуги, предоставляемые внутри страны, не более чем на 5-летний период, который может быть продлен дважды;

б) городские, пригородные и региональные услуги;

в) услуги или поездки, значительная часть которых приходится на территорию за пределами ЕС, не более чем на 5-летний период. Действие этого исключения может быть продлено.

40. 3 июля 2015 года Комиссия приняла Руководящие принципы с толкованием регламента 1371/2007 (Ю С 220, 4 июля 2015 года, стр. 1) для внесения ясности и усиления работы по применению и обеспечению применения в Европейском союзе прав железнодорожных пассажиров. В основу Руководящих принципов положена подробная оценка применения Регламента и соответствующей практики его применения. Их целью является облегчение железнодорожных поездок в интересах пассажиров, включая инвалидов и лиц с ограниченной мобильностью, и оказание в этой связи помощи железнодорожным компаниям и руководству железнодорожных станций в целях совершенствования практики применения Регламента. Они также направлены на совершенствование правоприменительной деятельности национальных органов.

¹ В отношении применения статей 9, 11, 12, 19, 20(1) и 26 исключения не допускаются.

41. Руководящие принципы вносят ясность в такие положения Регламента, как:

1. Сфера применения Регламента и исключений, предоставляемых государствами-членами

42. Для обеспечения единообразного подхода к защите прав железнодорожных пассажиров во всех странах ЕС Комиссия рекомендует делать исключения только в течение того периода времени, который необходим для постепенного перехода к применению Регламента в полном объеме и лишь в связи с предоставлением некоторых конкретных услуг.

2. Вопросы, касающиеся договора перевозки, информации и билетов

43. В Руководящих принципах подчеркнута важность предоставления пассажирам всеми сторонами информации о поездке, тарифах и порядке приобретения билетов, включая альтернативные варианты для инвалидов. Предоставление широких возможностей для приобретения билетов через различные каналы продажи должно обеспечить пассажирам всех категорий возможность приобретения билетов по низким тарифам.

3. Задержки, аннулирование рейсов и опоздание на пересадку

44. В Руководящих принципах разъяснены права пассажиров в случае возникновения затруднений с поездкой. В отношении поездок с пересадками Комиссия напоминает железнодорожным компаниям о необходимости предлагать сквозные билеты, хотя такие сквозные билеты могут также предоставляться в форме билетов на отдельные рейсы. Таким образом, в случае задержки прибытия к конечному пункту назначения более чем на 60 минут, пассажиры, приобретшие билеты на отдельные рейсы в рамках одного договора перевозки, имеют равные права на информацию, помощь, изменение маршрута, возмещение или компенсацию, что и пассажиры с разовым билетом.

4. Права инвалидов или лиц с ограниченной мобильностью

45. В Руководящих принципах разъяснено, что железнодорожные компании не имеют права требовать предоставления медицинских свидетельств в качестве предварительного условия для продажи билета или допуска инвалидов или лиц с ограниченной мобильностью к использованию железнодорожных услуг либо для обоснования просьбы в оказании помощи. Комиссия также настаивает на проведении достаточной подготовки персонала в целях его информирования о правах инвалидов.

5. Рассмотрение жалоб, обеспечение применения и сотрудничество между национальными органами

46. Компании создали надлежащие механизмы по рассмотрению жалоб и реагируют на жалобы пассажиров в пределах жестко установленных сроков. Национальные органы должны иметь достаточное оснащение и персонал для получения и рассмотрения жалоб граждан и осуществления сотрудничества в случае жалоб пассажиров трансграничного сообщения. У них также должны быть достаточные средства для обеспечения соблюдения Регламента и, при необходимости, применения санкций за его нарушение.

47. В 2015 году Комиссия выпустила дополнительное исследование, посвященное издержкам и вкладу железнодорожного сектора.

48. Железнодорожный сектор вносит существенный вклад в экономику ЕС; количество непосредственно занятых в этом секторе работников для обслуживания пассажирских и грузовых перевозок, а также путевого и станционного хозяйства составляет 577 000 человек. Согласно некоторым оценкам в случае полного учета всей цепочки поставок для обслуживания железнодорожных перевозок (например, включая изготовление поездов, услуги питания и т.д.) вклад железнодорожного сектора в экономику Европы равнозначен 2,3 млн. занятых и 143 млрд. евро валовой добавленной стоимости (около 1,1% от общего показателя). Кроме того, он имеет крайне важное значение для стратегий ЕС по укреплению социально-экономической сплоченности и взаимодействия в пределах государств-участников и между ними.

49. В этом исследовании содержатся следующие ключевые выводы:

- несмотря на неблагоприятную экономическую ситуацию в большинстве стран ЕС в период 2007–2012 годов, на железнодорожном транспорте произошло увеличение показателя пассажиро-километров, хотя отмечено существенное снижение показателя железнодорожных перевозок, оцениваемого в тонно-километрах;
- общие расходы железнодорожной отрасли ЕС составляют 110 млрд. евро, 60% из которых покрываются доходами от пассажирских и грузовых перевозок, 30% – за счет государственных субсидий, а остальная часть – из других источников дохода;
- между разными государствами-членами существует значительные различия в железнодорожных перевозках с точки зрения их национальных характеристик, и в случае проведения любого сопоставительного анализа их уровня эффективности необходимо учитывать влияние географических, демографических и других внешних факторов.
- на уровне эффективности в железнодорожном секторе также влияет эффект масштаба: некоторые государства-члены, которые, как представляется, менее результативны в своей деятельности, в действительности достигают относительно высоких результатов с учетом ограниченных размеров их сетей;
- вместе с тем у некоторых государств-членов, в частности Болгарии, Венгрии, Румынии и Чешской Республики, имеются существенные возможности для повышения фондоотдачи их железных дорог;
- если бы все государства-члены достигли уровней эффективности, эквивалентных наиболее высоким показателям результативности в их секторе, то ЧПС полученного роста в прямой валовой добавленной стоимости (ВДС) в период 2015–2030 годов могла бы составить 32 млрд. евро; с учетом косвенной ВДС, генерируемой обслуживающими секторами, прибыли могли бы вырасти до 64 млрд. евро;
- повышение активности железнодорожных перевозок за счет реинвестирования прибыли от операционной деятельности позволило бы создать в период 2015–2030 годов 1 600 рабочих мест непосредственно в секторе и примерно такое же количество рабочих мест за его пределами;
- различные недостатки в данных ограничивают возможности для проведения анализа и в силу этого сужают возможности для подготовки информации, необходимой для формулирования политики на национальном уровне и уровне ЕС.



С. Завершение создания конкурентоспособной грузоориентированной европейской сети железных дорог: созданы и эксплуатируются еще три грузовых железнодорожных транспортных коридора ЕС

50. В ноябре 2015 года введены в эксплуатацию три железнодорожных грузовых коридора (ЖГК) ЕС: скандинавско-средиземноморский ЖГК, балтийско-адриатический ЖГК и североморско-балтийский ЖГК, которые позволили завершить работу по созданию грузоориентированной европейской железнодорожной сети, насчитывающей в своем составе девять коридоров. Шесть других ЖГК были введены в эксплуатацию еще в ноябре 2013 года.

51. ЖГК образуют железнодорожную грузовую сеть мультимодальной базовой сети коридоров ЕС. Их создание является ключевой инициативой комиссии по формированию по-настоящему единого европейского железнодорожного пространства для грузовых железнодорожных перевозок; на осуществление их деятельности комиссия предоставляет софинансирование по линии ФСЕ. ЖГК способствуют трансграничному сотрудничеству на уровне государств-членов и руководителей железнодорожной инфраструктуры, а также более активному вовлечению пользователей в развитие европейской грузовой железнодорожной системы, главным образом в рамках консультативных групп для железнодорожных предприятий и терминалов. Цель концепции ЖГК заключается в предоставлении качественного потенциала для международных грузовых поездов путем координации работы по планированию потенциала, управлению движением и инфраструктурой, а также создания коридора с обслуживанием по принципу «одного окна», позволяющего сконцентрировать оказание любых услуг клиентам в одном месте.

V. Внутренние водные пути

A. Европейский комитет по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ)

52. На своей весенней пленарной сессии 3 июня 2015 года ЦКСР приняла Резолюцию ЦКСР 2015-1-3 о создании и порядке функционирования Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). К числу его задач относятся принятие технических стандартов в различных областях, в частности в том, что касается судов, информационной технологии и экипажа, единообразного толкования стандартов и соответствующих процедур, а также обсуждение вопросов безопасности судоходства, охраны окружающей среды или других областей судоходства.

53. В состав КЕСНИ входят эксперты, представляющие государства – члены ЦКСР и ЕС. Стороны ЦКСР (Бельгия, Германия, Нидерланды, Франция и Швейцария), а также остальные государства – члены ЕС наделены правом голоса по принципу «одно государство – один голос». ЕС не является Стороной ЦКСР или КЕСНИ. Вместе с тем он может принимать участие в работе КЕСНИ без права голоса наряду с другими международными организациями, цели которых имеют отношение к областям, представляющим интерес для КЕСНИ.

54. Комитет КЕСНИ принимает стандарты на основе единогласного голосования присутствующих государств – членов ЦКСР и ЕС. В отсутствие консенсуса



**ЕПСВВП – Европейские
правила судоходства
по внутренним водным
путям (пересмотр 5)**

при принятии решения о включении вопроса об утверждении стандартов в повестку дня КЕСНИ принимает решение двумя третями голосов присутствующих на совещании государств-членов. На втором этапе КЕСНИ принимает стандарты путем единогласного голосования присутствующих государств – членов ЦКСР и ЕС. После утверждения стандартам присваивается собственный идентификационный номер, после чего они публикуются.

55. ЦКСР накопила значительный опыт в принятии технических требований для судов внутреннего плавания. Таким образом, созданная в рамках ЦКСР с участием всех государств – членов ЕС КЕСНИ обладает необходимыми экспертными знаниями и географической представленностью для разработки единых стандартов для всей сети внутренних водных путей Европейского союза.

56. Подготовительная работа по разработке единого технического стандарта на суда внутреннего плавания, который будет применяться в рамках ЕС и ЦКСР, началась в рамках существующей Совместной рабочей группы, которая оказывает поддержку осуществлению директивы Европейского парламента и Союза 2006/87/ЕС, устанавливающей технические требования к судам внутреннего плавания и отменяющей директиву Совета 82/714/ЕЕС.

57. Совместная рабочая группа сопоставила действующие технические требования, применимые в соответствии с законодательством ЕС и в рамках ЦКСР, и разработала единые требования в тех областях, в которых имеются различия. В продолжение работы Совместной рабочей группы КЕСНИ планирует принять стандарт в отношении технических требований к судам внутреннего плавания.

В. Внутренние водные пути в Трансъевропейской транспортной сети (ТЕС-Т)

58. В июле 2015 года в связи с первым призывом ФСЕ о подаче заявок ЕС утвердил предоставление грантов на общую сумму 1,33 млрд. евро для инфраструктуры внутренних водных путей. Утвержденные проекты позволят усовершенствовать соединения промышленных регионов и городских районов и связать их с портами. Приоритетное значение уделяется проектам по увеличению количества точек взаимодействия между водным транспортом и другими видами транспорта. Этот призыв также способствовал появлению нового поколения проектов в рамках речных информационных служб и проведению таких исследований, как проект FAIRway (семь мероприятий в Австрии, Болгарии, Венгрии, Румынии, Словакии и Хорватии), предусматривающий ускорение работы по устранению узких мест и созданию условий для устойчивой навигации на Дунае (часть Генерального плана для Дуная).



59. Кроме того, в рамках ФСЕ в ноябре и декабре 2015 года ЕС утвердил две меры в поддержку программы (МПП) в интересах ЦКСР и Комиссии по реке Дунай. МПП направлены на укрепление обеих речных комиссий в вопросах, относящихся к техническим стандартам и рекомендациям (сравнить КЕСНИ), наблюдению за рынком, экспертным группам и консультациям с общественностью и т.д. МПП также должны способствовать обеспечению должного учета большого опыта и технических знаний, накопленных ЦКСР и ДК при создании коридоров ТЕС-Т, реализации Плана действий «Наяды II», обеспечению надлежащего состояния судоходства на всех коридорах ТЕС-Т для ВТТ до 2030 года, развертывания РИС и т.д.

60. В заключение следует отметить, что в течение 2015 года ЕС работал в тесной связи с портами и операторами ВВТ в рамках обсуждения вопросов осуществления, связанных с ЕС мер, в частности по созданию возможностей для использования чистых видов топлива на основных коридорах ВВТ (например, в связи с Генеральным планом по использованию СПГ), поддержки Европейского фонда для стратегических инвестиций (ЕФСИ) в целях инвестирования в инфраструктуру ВВТ, обследованию финансовых потребностей операторов ВВТ или по внедрению инноваций и интеллектуальных транспортных систем в этом секторе.

61. В сфере законодательной деятельности Европейский парламент и Совет достигли устойчивого прогресса в связи с завершением пересмотра директивы 2006/87, касающейся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания. Комиссия также провела полную оценку последствий возможных вариантов расширения взаимного признания квалификационных свидетельств судоводителей и членов экипажа на ВВТ. В 2016 году планируется представить Парламенту и Совету новое законодательное предложение.

VI. Обеспечение непрерывной мобильности пассажиров в случае сбоев в транспортной системе

A. Бремен и Эстерсунд были объявлены лидерами в области городской мобильности в Европе

62. 23 марта на состоявшейся в Брюсселе церемонии Европейский комиссар по транспорту Виолетта Балк вручила Бремену (Германия) премию за реализацию Плана по устойчивой городской мобильности (ПУГМ). Генеральный директор Генерального директората Европейской комиссии по окружающей среде Карл Фалькенберг вручил премию городу Эстерсунду (Швеция), который стал победителем в рамках Европейской недели мобильности.

63. Комиссар Балк заявила: «Эти города изыскали креативные и инновационные пути улучшения состояния городской среды благодаря использованию экологически более чистых решений на транспорте. Я хотела бы поздравить все вышедшие в финал города за проявленные ими целеустремленность и решимость в решении стоящих перед ними конкретных проблем. Бремен подал прекрасный пример в налаживании взаимодействия с его жителями в деле разработки планов городской мобильности на основе уроков, извлеченных из накопленного ранее опыта, и координации своей деятельности с равными по масштабам городами и партнерами. Эстерсунд получает признание в ходе Европейской недели мобильности 2014 года в связи с проведением им амбициозной кампании по реализации программы, предусматривающей разнообразные варианты создания устойчивых транспортных связей».

64. Генеральный директор ГД по окружающей среде Карл Фалькенберг заметил: «Возможность дышать чистым воздухом не кажется непомерным требованием, но загрязнение воздуха по-прежнему является причиной необоснованного сокращения продолжительности жизни слишком многих европейцев на всем нашем континенте. Значительная доля загрязнения приходится на частные транспортные средства, в связи с чем весьма обнадеживает применение экологически чистых «зеленых» решений в области городской мобильности. Повышение мобильности позволяет не только повысить качество воздуха, но и сократить выбросы и создать менее шумную и более здоровую городскую среду для всех».

65. Конкурсное жюри выразило особое признание Салоникам (Греция) за проявленную этим городом твердую решимость и его усилия по реализации ПУГМ. Это первый греческий город, который уже в феврале 2014 года принял первый ПУГМ и приложил огромные усилия в сложных для работы условиях по созданию принципиально новых процедур осуществления, мониторинга и оценки своего плана мобильности.

66. Премия в размере 10 000 евро вручена Бремену за проявленный им творческий и системный подход к мониторингу и оценке. Для сбора откликов жителей использовалась интерактивная веб-платформа. На основе этих откликов и других данных был проведен анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз (ССВУ). Было рассмотрено пять разных сценариев, отражающих последствия разных мер, например осуществления крупных инвестиций в общественный транспорт или принятия малозатратных мер по поощрению пешеходного и велосипедного движения. Эти сценарии показали, что поощрение активной мобильности является наиболее эффективной стратегией для Бремена. Наконец, под руководством внешних экспертов был проведен анализ затрат и выгод.

67. На членов жюри особое впечатление произвела эффективность принятых Бременом стратегий мониторинга и оценки, которые явились основным фактором, повлиявшим на выбор победителя. В частности, члены жюри позитивно отметили способность Бремена извлекать уроки и эффективно доводить их до заинтересованных сторон. Для повышения информированности населения использовались такие формы работы, как проведение общих собраний и использование информационных киосков.

68. В число других финалистов вошли Дрезден (Германия) и Гент (Бельгия). Эстерсунд участвовал в Европейской неделе мобильности 12 лет подряд, и его успех за последний год, отмеченный 3-минутным пропагандистским видеоматериалом, последовал за его отбором в число финалистов в 2012 году. С учетом того, что в Эстерсунде насчитывается более 7 000 студентов, этот город работает в тесном сотрудничестве со Средне-шведским университетом, с тем чтобы побудить студентов к использованию устойчивых вариантов передвижения. В прошлом году город сосредоточил свои усилия на сотрудничестве и обеспечении инклюзивности, например, путем организации трехдневных курсов по обучению велосипедной езде молодых мигрантов. Эстерсунд также является ведущим партнером проекта «Зеленая магистраль», целью которого является создание автодорожной магистрали в Швеции и Норвегии протяженностью 440 километров, на которой не должны использоваться ископаемые виды топлива.

69. Кроме того, городом принят целый ряд постоянно действующих мер, включая создание улучшенной инфраструктуры для велосипедного и пешеходного движения, строительство новых крытых автобусных остановок, а также обеспечение информирования пассажиров общественного транспорта в реальном времени с использованием мобильного приложения и создание инфраструктуры для зарядки электромобилей.

70. Двумя другими финалистами являются Мурсия (Испания) и Вена (Австрия).

Справочная информация

71. Премия ПУГМ выдается местным органам власти, которые демонстрируют значительные успехи в рамках конкретной темы. В этом году в центре внимания находилось проведение мониторинга и оценки процессов планирования и мер по осуществлению планов устойчивой городской мобильности. Для участия в конкурсе на премию ПУГМ в этом году было подано 17 заявок из 10 стран.

72. В состав членов жюри по присуждению премии ПУГМ входят специалисты в области транспорта и городского планирования: Патриция Мальджери, консалтинговая компания ТРТ («Транспорт и территория»), Альяз Плевник, УИРС (Институт городского хозяйства Республики Словения) и Сюзанна Бёлер-Бедкер, консалтинговая компания «Руппрехт конзулт».

73. Для участия в конкурсе на получение премии в рамках Европейской недели мобильности заявки подали в общей сложности 38 городов из 18 стран. Эти города были отобраны на основе их активности по теме ЕНМ 2014 «Наши улицы, наш выбор».

74. В состав жюри, присуждающего премию в рамках ЕНМ, вошли четыре независимых эксперта по вопросам транспорта: Виллиам Тодтс, «Транспорт и окружающая среда» (ТОС), Роберт Прессель, консалтинговая компания FGM-AMOR («Исследования мобильности в Австрии»), Винсент Мершерт, консультативное бюро «Тражект», Бенедикт Свеннен, ЕФВ (Европейская федерация велосипедистов), представитель ГД по окружающей среде и представитель ГД по мобильности и транспорту.

VII. Сокращение зависимости от нефти и борьба с изменением климата

Учреждение группы экспертов по альтернативным видам топлива – Форум по устойчивому транспорту

75. После принятия директивы 2014/94/EU о разворачивании инфраструктуры для альтернативных видов топлива 23 апреля 2015 года Европейская комиссия объявила о создании Форума по устойчивому транспорту (ФУТ).

76. ФУТ должен помогать Комиссии в работе по применению стратегии по чистым источникам энергии для транспорта и облегчать осуществление директивы 2014/94/EU. Он должен оказывать Комиссии содействие в осуществлении деятельности и программ Союза, направленных на оказание поддержки разворачиванию инфраструктуры для альтернативных видов топлива, и вносить вклад в достижения целей ЕС в области энергетики и климата.

77. ФУТ объединяет государства-члены и заинтересованные стороны, занимающиеся производством альтернативных видов топлива. На форуме будут созданы возможности для проведения структурированного диалога, обмена передовой практикой и координации и тем самым для обсуждения практических вопросов, которые могут возникнуть в процессе осуществления директивы 2014/94/EU.

78. Первое совещание ФУТ состоялось 29 июня 2015 года. ФУТ имеет следующую структуру: пленарное заседание, секретариат и непостоянные технические подгруппы для дальнейшей разработки мер, предусмотренных в решении Комиссии. ФУТ, в частности, планирует:

- предоставлять консультации и технические знания Комиссии по вопросам разработки и осуществления законодательства, политики, проектов и программ в области альтернативных видов транспортного топлива и вносить вклад в создание энергоэффективного, безуглеродного транспортного сектора;



- способствовать обмену информацией об инициативах, проектах и партнерствах в области альтернативных видов топлива для транспорта;
- представлять рекомендации и доклады или разрабатывать и предлагать Комиссии инновационные решения либо по просьбе последней, либо по собственной инициативе по любым вопросам, относящимся к поощрению использования альтернативных видов топлива в Союзе.

VIII. Интеллектуальные транспортные системы

A. Конференция по ИТС 2015 года «Цифровая стратегия в интересах мобильности: от потенциала к расширению транспортных связей»

79. Европейская комиссия организовала свою Конференцию по интеллектуальным транспортным системам 24 апреля 2015 года в Брюсселе. Целью этого мероприятия высокого уровня являлось рассмотрение положения дел по реализации ряда ключевых мер и крупных инициатив в контексте Плана действий в области ИТС и директивы 2010/40/EU в области ИТС.



80. На Конференции по ИТС 2015 года обсуждались такие темы, как данные для оцифровки транспортных операций, мобильность как услуга и расширение транспортных связей и автоматизация. В Конференции по ИТС 2015 года приняли участие представители европейских учреждений высокого уровня, представители государственных органов и частные субъекты, занимающиеся проблематикой ИТС.

B. Предоставление в масштабах ЕС информационных услуг о мультимодальных перевозках в соответствии с директивой 2010/40/EU по ИТС

81. Организованы консультации с общественностью для ознакомления с мнениями заинтересованных субъектов и сторон, включая граждан ЕС, а также частные и государственные организации, и получения (количественных) данных по вопросам, относящимся к предоставлению в масштабах ЕС информационных услуг о мультимодальных перевозках. Ответы, полученные в ходе этих консультаций с общественностью, будут приняты во внимание при разработке соответствующих технических требований в рамках директивы по ИТС.

82. ИТС может внести существенный вклад в создание более устойчивой, безопасной и эффективной транспортной системы; директива по ИТС была принята в целях ускорения развертывания таких инновационных транспортных технологий на территории Европы. Директива по ИТС предусматривает принятие функциональных, технических и организационных требований в форме делегированного акта для обеспечения сопоставимости, эксплуатационной совместимости и непрерывности в целях развертывания и операционного использования в масштабах ЕС информационных услуг о мультимодальных перевозках (приоритетная область действий «А» согласно директиве по ИТС). Этот делегированный акт явится юридически обязывающей мерой политики по принятию положений, содержащих предписания или любые другие соответствующие правила, которые будут выполняться в случае развертывания ИТС.

83. Эти технические требования будут направлены на обеспечение эксплуатационно совместимыми данными и услугами, относящимися к перевозкам, по возможности, на основе действующих стандартов и технологий. В настоящее время информационные услуги в сфере мультимодальных перевозок в Европе не имеют эксплуатационной совместимости и являются фрагментированными с точки зрения предлагаемого ими контента, включая охват видами транспорта и географический охват, предоставление информации в реальном времени, а также ее качества. Как ожидается, эта инициатива внесет вклад в обеспечение непрерывности в масштабах ЕС и согласованное предоставление информационных услуг о мультимодальных перевозках. В свою очередь ожидается, что все это будет стимулировать в позитивном направлении перераспределение перевозок в пользу устойчивых видов транспорта и, следовательно, содействовать повышению эффективности управления европейской транспортной сетью.

84. Сфера охвата этих технических требований не включает в себя создание комплексной системы продажи билетов на разные виды транспорта; вместе с тем решение этой задачи по-прежнему является долгосрочной целью Европейской комиссии.

85. Услуги по информированию о мультимодальных перевозках и их планированию (УИМПП) позволяют пассажирам планировать свою поездку из пункта А в пункт В на основе сравнения различных вариантов поездки, позволяющих сочетать различные виды транспорта. УИМПП могут включать в себя комбинацию из двух или более следующих видов транспорта, которые могут использоваться пассажиром: воздушный, железнодорожный и водный транспорт, автобусы дальнего следования, общественный транспорт, транспортные услуги, позволяющие выбирать маршрут, пешее передвижение или передвижение на велосипеде. Такие услуги позволяют пассажирам выбирать индивидуальный маршрут в соответствии с их конкретными предпочтениями или потребностями, в том числе наиболее быстрые или наиболее дешевые маршруты, маршруты с наименьшим количеством пересадок или наиболее приемлемые с экологической точки зрения, а также наиболее доступные маршруты для лиц с ограниченной мобильностью и т.д. либо такие маршруты, на которых они желают воспользоваться каким-либо транспортным(и) средством(ами) (т.е. поездкой на велосипеде или общественном транспорте).

86. К числу пользователей информации о мультимодальных перевозках относятся главным образом граждане, совершающие новую, редкую или регулярную/ежедневную поездку. Пассажиры могут затребовать информацию, помогающую им выбрать наиболее затратоэффективный, быстрый или удобный по времени вид транспорта для конкретной поездки. Кроме того, пассажиры могут пожелать получить информацию о любых изменениях в ходе планируемой ими поездки, либо о ее нарушениях, изменениях маршрута или ожидаемом времени в пути. Пользователю может потребоваться информация о коротких местных поездках или более продолжительных поездках, в том числе связанных с пересечением границ.

87. В то же время к числу пользователей информационных услуг о мультимодальных перевозках относятся не только сами пассажиры, но и все большее число перевозчиков и транспортных ведомств, которые также пользуются УИМПП в целях максимального повышения эффективности управляемой ими транспортной сети с использованием информации в реальном времени о нарушениях и инцидентах в ходе перевозочных процессов с целью обеспечения безболезненного перенаправления транспортных потоков по их сети. Кроме того, логистические фирмы и грузовые компании также используют информацию в реальном времени в своей повседневной деятельности для принятия информированных решений в отношении выбора наиболее оптимального маршрута для эффективного прове-

дения своих операций и избежания нарушений и инцидентов, связанных с перевозками.

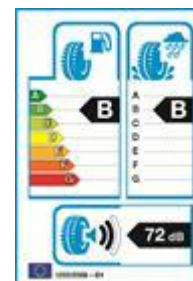
88. Информационные услуги в мультимодальных перевозках могут предоставляться пользователям по самым разным каналам. При сохранении определенной доли пользователей, предпочитающих получать доступ к информации через такие службы, как телефонные справочные линии или вокзальные справочные бюро, большинство этих услуг в настоящее время предоставляется в онлайн-режиме с использованием поисковых программ, а также приложений для мобильных телефонов. Информация предоставляется широкому кругу организаций разного типа, включая перевозчиков, транспортные ведомства, инициативы государственного сектора и технологические компании частного сектора.

IX. Правила в области транспортных средств

89. Низкокачественные или старые шины со сниженной глубиной рисунка протектора могут привести к скольжению вашего автомобиля в сырую погоду или при торможении. Новые качественные шины обеспечивают устойчивость вашего автомобиля на дороге, позволяют экономить топливо и снижать шум и выбросы.

90. Этикетки с указанием топливной эффективности, сцепления с мокрой поверхностью и шумности.

91. ЕС ввел систему этикетирования (с 1 ноября 2012 года) для оказания потребителям помощи в выборе наиболее качественных шин с точки зрения топливной эффективности, сцепления с мокрой поверхностью и шумности. Шины для легковых автомобилей и легких коммерческих транспортных средств должны иметь этикетку с информацией о продукте. Параметры шин большегрузных транспортных средств приводятся в технических документах и на веб-сайтах.



92. При широком использовании эффективных по расходу топлива шин, по оценкам, до 2020 года удалось бы обеспечить экономию топлива на 6,6 Мт н.э. (млн. т в нефтяном эквиваленте) в год. Благодаря им появилась бы возможность сократить выбросы CO₂ на 4 млн. т в год, что эквивалентно прекращению использования на дорогах ЕС 1,3 млн. легковых автомобилей в год.

93. На этикетках будет указываться тормозная способность шин на влажном дорожном покрытии. Благодаря высокоэффективным шинам тормозной путь может быть сокращен на несколько метров.

94. На этикетках также будет указана информация о наименее шумных шинах.

95. ЕС является Договаривающейся стороной Соглашений 1958 и 1998 годов по конструкции транспортных средств, относящихся к сфере ведения Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Поскольку начиная с 1 ноября 2014 года большое количество правил ООН стали юридически обязывающими для ЕС нормами в рамках осуществления соответствующих положений Регламента (ЕК) № 661/2009 в отношении общей безопасности транспортных средств (Регламент по общей безопасности), который отменил более 50 директив ЕС и заменил большинство из них 70 правилами ООН по тому же вопросу.

96. В центре внимания Комиссии ЕС находилось успешное завершение реформы Соглашения 1958 года путем оперативного принятия его пересмотренного варианта 3, в связи с чем ожидаются существенные выгоды в плане упрощения торговли и укрепления конкурентоспособности автомобильной промышленности ЕС на глобальном рынке, центр тяжести которого неуклонно смещается в сторону стран с формирующейся экономикой. Уже имеются убедительные свидетельства заинтересованности в присоединении к Соглашению 1958 года таких важных партнеров ЕС, как Бразилия, Индия и Китай, а также других стран Азиатского региона.

97. В рамках реформирования Соглашения 1958 года прилагаются весьма энергичные усилия по возможному принятию новых Правил ООН в отношении международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) в целях создания условий, позволяющих по крайней мере обеспечить частичное применение этой системы Договаривающимися сторонами в 2016 году. С учетом того, что МОУТКТС будет проводиться только между Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года, исключая таким образом важных партнеров ЕС, необходимость содействовать присоединению к этому Соглашению большего числа стран приобретает все более осязаемый характер.

98. Усилия Европейской комиссии направлены на активизацию осуществления принятых на международном уровне стандартов в рамках ЕЭК ООН и их дополнение двусторонним сотрудничеством в области нормативного регулирования с ключевыми партнерами ЕС. В этой связи первостепенное значение имеют переговоры с Соединенными Штатами Америки по заключению трансатлантического соглашения о торговом и инвестиционном партнерстве.

99. На европейском уровне Комиссия провела интенсивную работу по разработке устойчивых процедур испытаний транспортных средств на выбросы. В настоящее время выбросы дизельными транспортными средствами оксидов азота (NO_x), измеряемые в процессе движения, превышают такие выбросы, измерение которых проводится в рамках процедуры испытаний (НЕЕЦ). С целью устранения этого пробела Комиссия занималась разработкой процедур испытаний на выбросы в реальных условиях вождения (ВРУВ).

100. Процедура испытаний на ВРУВ дополнит применяемую в настоящее время процедуру лабораторных испытаний (НЕЕЦ) по проверке уровней выбросов оксидов азота (NO_x), а на более позднем этапе и испытаний, связанных с измерением количества частиц (КЧ), с тем чтобы измеренные в ходе лабораторных испытаний значения получали подтверждения в условиях реального вождения. Выбросы загрязнителей будет измеряться с помощью переносных систем измерения выбросов (ПСИВ), которые будут устанавливаться на соответствующем легковом автомобиле. Испытания на ВРУВ позволят существенно сократить наблюдаемые в настоящее время различия между выбросами, измеряемыми в лабораторных условиях, и выбросами, измеряемыми в реальных условиях дорожного движения, а также в значительной степени снизить риск мошенничества с использованием блокирующего устройства.

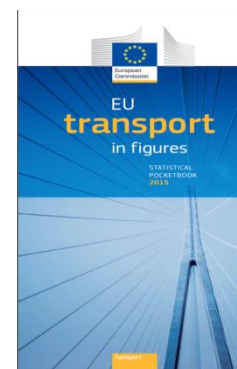
101. В случае одобрения Европейским парламентом не подлежащие превышению предельные значения выбросов, которые были согласованы государствами-членами в октябре 2015 года, будут введены с сентября 2017 года.

Х. Публикации

А. Транспорт ЕС в цифрах, 2015 год

1. Валовая добавленная стоимость

102. На сектор транспортных услуг и услуг по хранению (включая почтовую и курьерскую деятельность), в котором валовая добавленная стоимость (ВДС) по базовым ценам составляет 562 млрд. евро, в 2012 году в ЕС-28 пришлось около 4,9% от общей ВДС. Однако этот показатель включает в себя только ВДС компаний, основным видом деятельности которых является предоставление транспортных (и связанных с транспортом) услуг, и в него не включены перевозки, производимые компаниями за собственный счет.



2. Занятость

103. В 2013 году в секторе транспортных услуг и услуг по хранению (включая почтово-курьерскую деятельность) в ЕС-28 было занято около 11 млн. человек, т.е. около 5,1% от общей численности рабочей силы. Около 53% из них работали в секторе наземного транспорта (автодорожный, железнодорожный и трубопроводный), 3% на водном транспорте (морские и внутренние водные пути), 4% на воздушном транспорте и 25% в сфере складского хозяйства и вспомогательных транспортных операций (например, погрузка–выгрузка, хранение, и складское хозяйство), а остальные 16% были заняты в сфере почтово-курьерской деятельности.

3. Расходы домохозяйств

104. Согласно оценкам в 2013 году частные домохозяйства в ЕС-28 израсходовали на связанные с транспортом товары и услуги 961 млрд. евро, или около 12,8% от общего объема расходов на потребление. Почти 26% от этой суммы (около 248 млрд. евро) было израсходовано на покупку транспортных средств, и более половины этой суммы (520 млрд. евро) – на цели эксплуатации личного транспортного оборудования (например, на покупку топлива для легковых автомобилей), а оставшаяся сумма (193 млрд. евро) была израсходована на транспортные услуги (например, на приобретение билетов на автобусы, поезда, самолеты).

4. Грузовой транспорт

105. В 2013 году общий объем грузовых перевозок в ЕС-28 согласно оценкам достиг 3 481 млрд. т-км. Этот показатель включает в себя воздушные и морские перевозки в пределах ЕС, но не включает транспортную деятельность между ЕС и остальным миром. На автодорожный транспорт приходится 49,4% от общего значения, на железнодорожный транспорт – 11,7%, внутренний водный транспорт – 4,4% и на транспортировку нефти – 3,2%. Морские перевозки внутри ЕС являются вторым по значению видом транспорта, доля которого достигает 31,3%, в то время как на воздушные перевозки внутри ЕС приходится только 0,1% от общего объема.

5. Пассажирские перевозки

106. В 2013 году общий показатель пассажирских перевозок в ЕС-28 всеми транспортными средствами согласно оценкам достиг 6 465 млрд. пассажиро-км, или в среднем около 12 700 км на человека. Этот показатель включает в себя воз-

душные и морские перевозки в пределах ЕС, но не включает транспортную деятельность между ЕС и остальным миром. На легковые автомобили пришлось 72,3% от этого общего показателя, механизированные двухколесные транспортные средства – 1,9%, городские и междугородные автобусы – 8,1%, железнодорожный транспорт – 6,6% и на трамвай и метро – 1,5%. На долю воздушных и морских перевозок в пределах ЕС пришлось 9% или 0,6% соответственно.

6. Эксплуатационная безопасность

107. Автотранспорт: в 2013 году в дорожно-транспортных происшествиях (со смертельным исходом в течение 30 суток) погибло 25 938 человек, т.е. на 7,8% меньше, чем в 2012 году (когда свою жизнь потеряли 28 143 человек). По сравнению с 2001 годом количество дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом снизилось более чем в два раза (–52,8%). Железнодорожный транспорт: в 2013 году погибло 97 пассажиров; этот показатель не включает в себя жертвы среди работников железных дорог или лиц, пострадавших от наезда поездов. Воздушный транспорт: в 2013 году погибло 120 человек.

XI. Сотрудничество между ЕЭК ООН и Европейским союзом

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