



## Европейская экономическая комиссия

### Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят девятая сессия

Женева, 21–24 февраля 2017 года

Пункт 13 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:

а) краткий обзор некоторых из основных видов деятельности, изменений в политике и решений, принятых Европейским союзом (ЕС) в 2016 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

б) 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.

\* Настоящий документ представлен без официального редактирования.



## 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 ЕС в 2016 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. Инфраструктура – ТЕС-Т – Соединение Европы

2. 4 февраля 2016 года Комиссия приняла новые карты расширения трансъвропейских транспортных сетей (ТЕС-Т) до Исландии, Норвегии и стран Западных Балкан.

3. По региону Западных Балкан карты отражают важное соглашение с ЕС относительно возможности взаимодействия в рамках региона и с ЕС в целом. Эта базовая сеть станет общим ориентиром для размещения и координации инвестиций, а также принятия мер оптимизации движения по стратегическим транспортным маршрутам. Эти ориентировочные карты были подготовлены в сотрудничестве с заинтересованными странами и одобрены на Саммите «балканской шестерки», проходившем в Вене 27 августа 2015 года.

4. По Исландии и Норвегии в существующие карты были внесены коррективы, с тем чтобы они более точно отражали наземное расположение сети в соответствии с критериями ТЕС-Т. Основанием для них является соглашение высокого уровня, достигнутое в рамках Совместного комитета Европейского экономического пространства (ЕЭП).

5. 21 июня 2016 года было также достигнуто соглашение высокого уровня по картам базовой сети с Турцией и странами Восточного партнерства.

### B. Комиссия получает заявки на предоставление финансирования на сумму 13 млрд. евро и предлагает инициаторам проектов воспользоваться инвестиционным планом

6. 17 февраля 2016 Европейская комиссия и Исполнительное агентство по вопросам инноваций и сетей (ИАИС) года закрыли второй конкурс заявок по линии Фонда соединения Европы (ФСЕ) на сумму более 7,6 млрд. евро в целях финансирования ключевых транспортных проектов в Европейском Союзе. Было получено 427 проектных предложений при общей сумме запрошенного со стороны ЕС финансирования в размере 12,96 млрд. евро. Оптимальное использование средств ФСЕ является неотъемлемой частью инвестиционного плана Комиссии и необходимо для осуществления программы экономического роста и создания рабочих мест, сформулированной Председателем Жаном-Клодом Юнкером. Заявки с наиболее высокой ценностью для Европы будут включены в окончательный список.

### **С. Европейская комиссия вкладывает 6,7 млрд. евро в транспортную инфраструктуру в целях стимулирования занятости и экономического роста**

7. 17 июня 2016 года Европейская комиссия приняла решительные меры по реализации намеченной Председателем Юнкером приоритетной задачи по созданию рабочих мест и стимулированию экономического роста в Европейском Союзе и обнародовала список из 195 проектов в области транспорта, под которые по линии Фонда соединения Европы (ФСЕ) будет выделено финансирование в размере 6,7 млрд. евро.

8. Эти инвестиции позволят разблокировать дополнительные средства для государственного и частного софинансирования на общую сумму 9,6 млрд. евро. Отобранные проекты – наряду с содействием решению более широких политических задач Комиссии – внесут заметный вклад в переход транспорта на цифровые технологии и снижение его зависимости от углеводородов. Почти 85% финансовых ресурсов было выделено государствам-членам, имеющим право на получение средств из фонда конвергенции, что поможет ликвидировать несоответствия инфраструктуры на всей территории ЕС.

9. Отобранные проекты в основном имеют отношение к базовой трансъевропейской транспортной сети (ТЭС-Т). К числу основных получателей инвестиций относятся такие крупные проекты, как восстановление железнодорожного участка Брашов – Сигишоара в Румынии, железнодорожное соединение Авейру – Вилар-Формозу в Португалии, строительство железнодорожной линии со стандартной шириной колеи в коридоре Балтийской железной дороги, реализация Программы внедрения ЕЕСУВП и модернизация железнодорожной линии Е30 (участок Забже – Катовице – Краков) в Польше.

10. В секторе внутреннего судоходства по итогам конкурса заявок в ФСЕ встретил поддержку ряд важных проектов, включая, среди прочего, проект «Судоходный Дунай», предусматривающий сотрудничество семи государств – членов дунайского региона в целях выявления физических узких мест для внутреннего судоходства; строительство нового моста на трансграничном участке между Венгрией (Комаром) и Словакией (Комарно); проект «SWIM», направленный на проведение пробных землечерпательных работ в целях восстановления надлежащего состояния судоходства на важнейшем общем румыно-болгарском участке Дуная; и модернизация шлюза Габчиково в Словакии вблизи венгерской границы.

### **Д. Конференция 2016 года по вопросам развития ТЭС-Т: стимулирование инновационных инвестиций в транспортную инфраструктуру**

11. 20–22 июня 2016 года министры государств – членов ЕС и около 3 000 экспертов и руководителей в области транспорта приняли участие в проходившей в Роттердаме Конференции высокого уровня по транспорту «Вопросы развития ТЭС-Т». На этой Конференции рассматривались вопросы развития, реализации и финансирования трансъевропейской транспортной сети, при этом особое внимание уделялось инвестиционному плану Комиссии для Европы. На Конференции министры ЕС приняли Роттердамскую декларацию, обобщающую важнейшие достижения и утверждающую основные направления политики в области транспортной инфраструктуры.

12. Кроме того, министры транспорта придунайских государств подписали Декларацию министров, в которой вновь подтвердили обязательство улучшать условия судоходства по Дунаю. В частности, министры вновь подтвердили желание сотрудничать с соответствующими координирующими органами в целях выработки совместных инициатив по действенной и эффективной реализации Генерального плана для Дуная.

### **III. Автомобильный транспорт и безопасность дорожного движения**

#### **A. Автомобильный транспорт: Комиссия принимает общие правила в целях обеспечения соблюдения соответствующих норм и повышения безопасности дорожного движения**

13. 18 марта Комиссия приняла общие правила в целях обеспечения соблюдения соответствующих норм и повышения безопасности дорожного движения. Европейская комиссия приняла ряд правил, применимых к грузовым автоперевозчикам и операторам автомобильных пассажирских перевозок. Речь идет об общей классификации серьезных нарушений правил безопасности дорожного движения согласно транспортному законодательству, а также о новых спецификациях для «умных» тахографов (устройство, регистрирующее фактическое время работы в рейсе водителя грузовика, городского или междугороднего автобуса), позволяющих максимально эффективно использовать новые цифровые технологии, такие как система «Галилео». Цель состоит в том, чтобы повысить безопасность дорожного движения, способствовать более честной конкуренции между операторами автомобильных перевозок и облегчить последовательное соблюдение правил ЕС в разных странах. Как было заявлено в Рабочей программе Комиссии на 2016 год, приоритетной задачей, по которой Комиссия намерена продолжить работу в предстоящие месяцы, является устранение правовых и технических барьеров для доступа к рынку автомобильных перевозок и усиление контроля за соблюдением применимого социального законодательства. Указанные инициативы были обсуждены с государствами-членами и заинтересованными сторонами в ходе Конференции по автомобильному транспорту, состоявшейся 19 апреля.

14. Положение Комиссии по классификации нарушений предусматривает общую классификацию серьезных и очень серьезных нарушений правил ЕС в области автомобильного транспорта, причем такие нарушения – в случае их выявления – могут быть чреватые для оператора автомобильных перевозок потерей хорошей репутации. В результате нарушения оператор может также лишиться лицензии, необходимой для осуществления транспортной деятельности в ЕС. Общая классификация позволит сократить расхождения в способах, которыми государства-члены решают проблемы с аналогичными нарушениями, и создаст стимулы для более строгого соблюдения правил ЕС, что способствует повышению безопасности дорожного движения и обеспечению справедливых условий труда и бизнеса. Это внесет вклад в повышение эффективности трансграничного соблюдения, поскольку государства-члены обязаны обмениваться информацией о серьезных и очень серьезных нарушениях через электронную систему под названием Европейский реестр предприятий автомобильного транспорта (ЕРПАТ). Государства-члены обязаны транспонировать эту общую классификацию в законодательство к 1 января 2017 года. Утвержденный список нарушений заполнен еще не до конца. Комиссия рассматривает возможность

его обновления в процессе работы по подготовке ряда инициатив в области автомобильного транспорта.

15. Новыми спецификациями для «умных» тахографов предполагается использование в полной мере таких передовых цифровых технологий, как системы спутниковой навигации ГАЛИЛЕО и EGNOS. В процессе движения транспортного средства приборы передают данные непосредственно дорожным контроллерам, что позволяет грузоперевозчикам избежать ненужных остановок и делает работу контроллеров более эффективной. Приборы подключаются к другим телематическим приложениям (например, приложения «умная парковка» или «оплата по факту поездки»). Точки начала и окончания рейса автоматически регистрируются. Новый «умный» тахограф станет решающим шагом в направлении более эффективного соблюдения законодательства в области автомобильного транспорта.

## **В. Безопасность дорожного движения: новые статистические данные диктуют необходимость активизации усилий для спасения жизней на дорогах Европейского союза**

16. Статистические данные по безопасности дорожного движения за 2015 год, опубликованные Европейской комиссией в марте месяце, подтвердили, что – несмотря на недавнее ухудшение такого показателя, как сокращение смертности на дорогах, – европейские дороги остаются самыми безопасными в мире. В прошлом году на дорогах ЕС погибли 26 000 человек, что на 5 500 меньше, чем в 2010 году. Однако по сравнению с 2014 годом общеевропейский показатель не улучшился. Кроме того, по оценке Комиссии, серьезные травмы на европейских дорогах получили 135 000 человек. Социальные издержки (реабилитация, медицинская помощь, материальный ущерб и т.д.) в связи с ДТП со смертельным исходом и причинением вреда здоровью оцениваются в сумму как минимум 100 млрд. евро.

17. Средний показатель гибели людей на дорогах в ЕС за 2015 год составил 51,5 случая на 1 млн. жителей, что аналогично показателям за последние два года. Такое общее снижение, которое последовало за резким сокращением на 8% в 2012 и 2013 годах, было обусловлено рядом факторов, в частности более высоким уровнем взаимодействия в наших городах между незащищенными участниками дорожного движения и водителями транспортных средств. На уязвимых участников дорожного движения (пешеходы, велосипедисты и т.п.) также приходится значительная доля от 135 000 человек, которые, по оценке Комиссии, получили травмы в связи с ДТП. Комиссия впервые публикует такой показатель, поскольку государства – члены ЕС начали подавать сопоставимые и надежные данные по серьезному дорожно-транспортному травматизму. Это первый шаг в сторону европейского подхода к серьезному травматизму.

18. Согласно статистическим данным по странам, между отдельными регионами ЕС все еще существуют большие различия в значениях показателя гибели людей на дорогах, хотя этот разрыв с каждым годом уменьшается. В некоторых странах с традиционно хорошими показателями отмечается снижение прогресса, в то время как три государства-члена с самым высоким уровнем смертности на дорогах сообщили об улучшении ситуации с безопасностью дорожного движения.

### **С. Повышение безопасности дорожного движения в Европейском союзе**

19. Для достижения стратегического целевого показателя ЕС по уменьшению в два раза количества погибших на дорогах в период с 2010 по 2020 год необходимо приложить дополнительные усилия. Государства-члены являются главными действующими лицами, поскольку большинство повседневных мер принимаются на национальном и местном уровнях, причем как по линии обеспечения соблюдения правил дорожного движения, развития и технического обслуживания инфраструктуры, так и в рамках кампаний по просвещению и повышению уровня осведомленности. Европейская комиссия действует по тем направлениям, где четко прослеживается ценность для ЕС, например, посредством введения законодательства, обеспечивающего возможность трансграничного применения санкций за нарушение правил дорожного движения, или путем установления технических стандартов безопасности для инфраструктуры и транспортных средств. Комиссия активно следит за ситуацией, создает для государств-членов соответствующие стимулы и помогает им повысить их эффективность за счет обмена данными, знаниями и опытом, а также передовыми видами практики.

20. Произошедшие за последнее десятилетие технологические прорывы позволили существенно повысить уровень безопасности транспортных средств. Значительные достижения в сфере инноваций и технологий – в частности, в области автоматизации и взаимодействия транспортных средств – несут в себе мощный потенциал для повышения безопасности дорожного движения. В порядке создания условий для перехода к автоматизации и более эффективному управлению дорожным движением Комиссия приняла Европейскую стратегию по совместным интеллектуальным транспортным системам (С-ИТС), ключевую инициативу на пути к совместной, подключенной и автоматизированной мобильности (СОМ 2016/766). Стратегия С-ИТС призвана содействовать смычке в масштабах ЕС инвестиций и нормативной базы в целях развертывания в 2019 году и впоследствии полномасштабных услуг на базе С-ИТС. Это предполагает принятие к 2018 году на уровне ЕС соответствующей правовой основы в интересах обеспечения правовой определенности для государственных и частных инвесторов, наличие финансирования ЕС для осуществления проектов, продолжение процесса в рамках платформы С-ИТС, а также международное сотрудничество с другими основными регионами мира по всем аспектам, связанным с совместными, подключенными и автоматизированными транспортными средствами. Предусматривается также постоянная координация – с использованием подхода «обучения на практике» – с платформой С-ROADS, по линии которой ведется сбор данных о реально осуществляемых в государствах-членах мероприятиях по внедрению.

### **Д. Аналитическое исследование по вопросу о применении Директивы 2011/82/ЕС об облегчении трансграничного обмена информацией по безопасности дорожного движения, связанной с нарушениями правил дорожного движения («Директива об обеспечении трансграничного применения»)**

21. Аналитическое исследование по вопросу о применении Директивы 2011/82/ЕС об облегчении трансграничного обмена информацией по безопасности дорожного движения, связанной с нарушениями правил дорожно-

го движения («Директива об обеспечении трансграничного применения/Директива ОТП») было проведено в июне 2016 года.

22. Исследование проводилось в целях получения независимой и непредвзятой оценки того:

а) насколько эффективной и действенной является Директива ОТП в плане достижения поставленных целей, а именно: повышение безопасности дорожного движения и облегчение трансграничного применения санкций к нарушениям, связанным с безопасностью дорожного движения;

б) насколько она отвечает выявленным потребностям, а именно: обеспечение доступа к регистрационным данным транспортного средства через совместимые электронные средства и предоставление участникам дорожного движения информации о правилах дорожного движения, действующих в государствах-членах;

в) насколько согласованы ее разделы и насколько она согласована с другими стратегиями ЕС;

г) представляет ли она ценность для ЕС, и насколько долгосрочным является эффект от ее применения.

#### **Е. Водительские удостоверения: Комиссия обновляет правила для водителей с сердечно-сосудистыми заболеваниями и диабетом**

23. В июле 2016 года Комиссия утвердила обновленный вариант минимальных медицинских требований, предъявляемых к водителям с сердечно-сосудистыми заболеваниями и диабетом. Данный вопрос регулируется Директивой 2006/126/ЕС о выдаче водительских удостоверений. Цель поправки заключалась в том, чтобы отразить последние достижения в области медицины и при этом обеспечить наилучший баланс между безопасностью дорожного движения и мобильностью. Новые положения о сердечно-сосудистых заболеваниях позволяют провести четкое и простое различие между ситуациями, когда водителям можно разрешить сесть за руль, и ситуациями, когда разрешить этого нельзя по состоянию их здоровья. Отныне государства-члены также имеют возможность оценивать отдельные исключительные случаи. Обновленные правила по диабету облегчают процедуру определения того, способен ли водитель продолжать управлять автомобилем. Они помогают избежать случаев, когда водителям, получающим адекватное лечение, запрещают садиться за руль.

#### **Ф. Отчет Комиссии об эффективности Регламента, касающегося прав пассажиров, перемещающихся на городских и междугородных автобусах**

24. В сентябре Комиссия приняла отчет об эффективности Регламента (ЕС) № 181/2011, касающегося прав пассажиров, перемещающихся на городских и междугородных автобусах. Общее исполнение Регламента является удовлетворительным. Дальнейшие усилия необходимо сосредоточить на разъяснении пассажирам их прав. Кроме того, некоторым национальным ведомствам следует проявлять больше активности в деле контроля за соблюдением, а для обеспечения единообразного применения Регламента также должны продол-

жаться встречи с участием Комиссии, национальных ведомств, отраслевых органов и организаций, представляющих интересы пассажиров.

## **IV. Железнодорожный транспорт**

### **A. Комиссия принимает новые правила доступа к железнодорожной инфраструктуре**

25. В апреле 2016 года Комиссия приняла правила, призванные обеспечить справедливые условия для новых железнодорожных перевозчиков в рамках более полного использования имеющейся железнодорожной инфраструктуры.

26. В масштабах ЕС для рынков железнодорожных перевозок характерно наличие ведущих операторов, которые в ряде случаев наладили тесные связи с управляющими инфраструктурой. Такие железнодорожные предприятия способны на многие годы «заблокировать» инфраструктуру путем заключения с ее управляющими рамочных соглашений. В подобной ситуации новые правила повышают шансы новых операторов железнодорожных перевозок на получение доступа к особо важным маршрутам, расширяя тем самым возможности для обеспечения занятости и инвестиций. Как следствие, железнодорожный рынок станет более конкурентным, что позволит бизнесу лучше адаптироваться к изменяющимся потребностям грузоотправителей и пассажиров.

27. Заинтересованные компании будут проинформированы об вакантных железнодорожных мощностях и возможности заключить контракты. Исполнительный регламент Комиссии предусматривает общие критерии для заключения и изменения таких соглашений в случае перекрестных заявок на использование мощностей. Управляющим инфраструктурой надлежит регулярно выяснять, по-прежнему ли их клиенты нуждаются в конкретной мощности, поскольку срок действия указанных соглашений может составлять пять лет и более. Если управление движением поездов находится в ведении нескольких структур, то они должны действовать в контакте, с тем чтобы стоимость заключенного железнодорожным перевозчиком рамочного соглашения не пострадала. Правила начнут применяться с декабря 2016 года.

### **B. Железнодорожный транспорт: историческая веха в деле улучшения пассажирского железнодорожного сообщения**

28. Европейская комиссия приветствовала достигнутое в апреле 2016 года между Европейским парламентом и Советом министров ЕС соглашение по четвертому пакету мер в области железнодорожного транспорта. Этот пакет представляет собой комплекс мер, направленных на повышение инновационного потенциала и конкурентоспособности европейских железных дорог. В частности, Соглашение будет способствовать росту эффективности пассажирского железнодорожного сообщения в ЕС в условиях постепенного открытия внутренних рынков железнодорожных перевозок. Соглашение подлежит утверждению государствами-членами и Европейским парламентом. Как только пакет будет принят, он завершит оформление единого европейского железнодорожного пространства и, следовательно, знаменует выполнение программы Комиссии по созданию более справедливого и устойчивого внутреннего рынка.



29. Четвертый пакет мер в области железнодорожного транспорта позволит постепенно открыть внутренние рынки железнодорожных пассажирских перевозок для конкуренции. Постепенное открытие рынков сулит пассажирам, государственным властям и европейской экономике в целом ряд преимуществ. В частности:

а) **оживит внутренние рынки железнодорожных перевозок.** В последние десятилетия в сфере железнодорожных перевозок наблюдался устойчивый спад с сохранением внутренних монополий. Благодаря четвертому пакету мер в области железнодорожного транспорта все европейские железнодорожные предприятия смогут предлагать свои услуги по всему ЕС. Что касается «коммерческих» перевозок, то новые компании смогут начать работать с 2020 года. С 2023 года компетентные ведомства должны будут – за исключением конкретных отдельных случаев – присуждать государственные контракты на железнодорожные перевозки по итогам конкурентных торгов, открытых для всех европейских железнодорожных предприятий;

б) **сделает железнодорожный транспорт более чувствительным к потребностям рынка и потребителей.** Открытие рынка будет способствовать появлению новых бизнес-моделей и предоставит потребителям более широкие возможности выбора. Давление со стороны новых конкурентов также заставит действующих операторов приспосабливаться и больше ориентироваться на потребителя. Однако конкуренция не является самоцелью, и государства-члены смогут по-прежнему напрямую присуждать государственные контракты на железнодорожные перевозки при условии выполнения целевых показателей (качество, пунктуальность и т.п.). Эти нововведения сулят выгоду пассажирам. Опыт государств-членов, которые уже открыли свои внутренние рынки, свидетельствует об увеличении частоты движения поездов, повышении качества перевозок и снижении тарифов.

### **С. Анализ стоимости и качества железнодорожных пассажирских перевозок**

30. В июне 2016 года ГД по мобильности и транспорту опубликовал Анализ стоимости и качества железнодорожных пассажирских перевозок, в котором рассматривается вопрос о том, каким образом устанавливаются и изменяются тарифы и стандарты качества в области железнодорожных перевозок в государствах-членах. Предметом анализа также является влияние, с которым сопряжены для железнодорожных перевозок либерализация, конкуренция и проводимая транспортная политика. Кроме того, дается оценка конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с воздушными и автомобильными перевозками. В рамках анализа проводится различие между пригородными, региональными и магистральными перевозками с охватом всех государств-членов (кроме Кипра и Мальты, где нет железных дорог), а также Норвегии и Швейцарии.

31. По итогам анализа делается вывод, что тарифы на перевозки и их качество в значительной степени определяются решениями, принимаемыми национальными, региональными и местными транспортными ведомствами, а не с учетом рыночных условий. Кроме того, спрос на железнодорожные перевозки зависит, помимо тарифов и качества, от целого ряда демографических, географических и экономических факторов. А посему государства-члены, где уровни тарифов и качество перевозок являются сопоставимыми, могут характеризоваться весьма разными уровнями спроса на железнодорожные перевозки. Кон-

курения в железнодорожном секторе позитивно сказалась на доступности и качестве перевозок. Однако, учитывая широкий ассортимент услуг, предлагаемых на свободных рынках, важно, чтобы пассажиры имели доступ к качественной информации о вариантах покупки билетов, равно как понимали действующие условия и положения.

#### **D. Министры транспорта подписали декларацию о «плане действий» в отношении железнодорожных грузовых перевозок по восточному/восточно-средиземноморскому коридору**

32. С целью устранения узких мест и повышения эффективности железнодорожных перевозок между их странами 21 июня 2016 года – в ходе проходившей в Роттердаме Конференции по вопросам развития ТЕС-Т – министры транспорта восьми стран – членов ЕС, расположенных вдоль восточного/восточно-средиземноморского коридора, подписали по инициативе координатора ТЕС-Т Матье Гроша соответствующую декларацию.

33. Важной частью «Совместной декларации министров об эффективных усовершенствованиях в целях устранения узких мест и облегчения международного движения по восточному/восточно-средиземноморскому коридору» является «программа действий», содержащая конкретные предложения и меры, которые надлежит реализовать в предстоящие месяцы. Декларацию подписали все страны, расположенные вдоль восточного/восточно-средиземноморского коридора, который тянется от севера Германии в направлении на юго-восток через Чешскую Республику, Австрию, Словацкую Республику, Венгрию, Румынию и Болгарию до южного побережья Греции.

34. Меры, о которых договорились министры транспорта, подписав Декларацию, направлены главным образом на повышение точности прибытия грузовых составов и сокращение среднего времени транзита между странами, а также на усиление привлекательности, транспортного потенциала и конкурентоспособности коридора. Для достижения намеченных целей в равной мере важны и действия на государственном уровне в соответствующих странах, и эффективные трансграничные координационные процедуры. Это диктует необходимость углубления сотрудничества между всеми участниками, признания передового опыта и обмена примерами оптимальной практики, а также принятия обязательств в рамках трансграничных соглашений.

35. В конкретном плане предложение координатора Гроша заключается в существенном сокращении – до не более двух часов ожидания – среднего времени пересечения границ; выход на данный целевой показатель намечается в Декларации к июлю 2018 года. Соответственно, углубленный анализ возможных причин позволит выявить до 31 декабря 2016 года, среди прочего, технические, эксплуатационные и административные правила, которыми обусловлено лишнее время ожидания на границе, а впоследствии итоги анализа необходимо будет воплотить в конкретные результаты. Так, например, оптимизировать наличие локомотивов в тех пунктах пересечения границ, где различными техническими требованиями предусматривается смена локомотива, либо избегать по возможности дублирующих мер технического или административного контроля по обе стороны границы.

36. Применительно к железнодорожным предприятиям министры подчеркнули необходимость максимально возможной защиты обеспечиваемой коридором пропускной способности. Поэтому крайний срок ввода в действие резерв-

ных мощностей надлежит пересмотреть в сторону уменьшения с учетом рыночных требований. Кроме того, возможные ограничения мощности необходимо планировать заранее, многолетние инвестиционные планы должны быть транспарентными, а задержек при строительстве объектов инфраструктуры следует избегать.

## **V. Внутренние водные пути**

### **A. Комиссия принимает предложение по директиве о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве**

37. В феврале Комиссия приняла предложение по директиве о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве. Предложение ориентировано на повышение мобильности плавсостава судов внутреннего плавания и предоставление новых возможностей для карьерного роста. Проект директивы направлен на усиление кадрового потенциала в секторе перевозок по внутренним водным путям, что созвучно приоритетной задаче Юнкера о создании более справедливого и устойчивого внутреннего рынка. С повышением мобильности члены экипажей смогут более свободно предлагать свои услуги там, где требуются их навыки.

38. 7 июня 2016 года Советом был принят общий подход применительно к данному предложению. С декабря 2016 года это предложение находится в стадии окончательного утверждения Европейским парламентом и Советом. Таким образом, в начале 2017 года новая директива может вступить в силу. Затем государства – члены ЕС перейдут к утверждению к середине 2018 года мер по реализации директивы в рамках своего национального законодательства. Принятие этой директивы является важной вехой для внутреннего судоходства в ЕС, поскольку она открывает новые возможности для карьерного роста и обеспечивает мобильность людей, работающих в секторе. Она устанавливает общую систему сертификации для всего экипажа, от матросов-учеников до судоводителей. Держатели таких удостоверений смогут работать по профессии на внутренних водных путях по всей Европе. В целях обеспечения высокого уровня безопасности инициативой предусматривается положить в основу признания профессиональной квалификации компетенцию, которая необходима для эксплуатации судов.

### **B. Внутренние водные пути: вступление в силу новой Директивы о технических стандартах для внутреннего судоходства**

39. После принятия Европейским парламентом и Советом Директива 2016/1629 ЕС, устанавливающая технические требования к судам внутреннего плавания, была опубликована 16 сентября 2016 года в «Официальном бюллетене». Новые правила направлены на внесение большей определенности в правовую сферу, устранение различий в уровнях безопасности и сокращение административных нагрузок в секторе. Правила также помогут избежать нарушения свободы конкуренции, равно как облегчат и ускорят внедрение инноваций в Европе. Отныне судам внутреннего плавания, которые хотят получить сертификат Союза и совершать рейсы по внутренним водным путям Европы, придется соответствовать техническим стандартам, установленным Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ).

40. КЕСНИ был основан под эгидой Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) в июне 2015 года. В ноябре 2015 года им был принят первый стандарт, который будет внесен в законодательство ЕС на основании пересмотренной директивы. В числе прочих положений стандартом предусматриваются новые требования, применимые к судам, работающим на сжиженном природном газе (СПГ), в целях стимулирования использования этого альтернативного вида топлива во внутреннем судоходстве. К ожидаемым выгодам от новой Директивы относятся: обеспечение более высокого уровня безопасности для экипажа и пассажиров; повышение безопасности движения в акватории портов и безопасности портовых операций; сокращение выбросов парникового газа и улучшение экологической приемлемости внутреннего судоходства; рост эргономики; устранение технических барьеров в торговле и создание открытых рынков по всей Европе; а также гармонизация национальных стандартов. Стимулирование наиболее устойчивых видов транспорта – внутреннего водного и железнодорожного – имеет решающее значение для выполнения задачи Комиссии по снижению зависимости от углеводородов, что созвучно цели Энергетического союза и соглашению, достигнутому на КС 21 в Париже.

### **С. Внутренние водные пути: определение концепции «надлежащего состояния судоходства»**

41. Задача Трансъвропейской транспортной сети (ТЕС-Т) состоит, среди прочего, в обеспечении надлежащей интеграции европейских водных путей в европейскую транспортную систему. Руководящими принципами ТЕС-Т предусматривается, что судоходные водные пути, представляющие интерес для Европы, должны достичь «надлежащего состояния судоходства (НСС)» к 2030 году, однако определение этого понятия не дается. В 2016 году Европейская комиссия приступила к проведению исследования в целях определения совместно с государствами-членами, речными комиссиями и пользователями данной концепции до конца 2017 года. Более широкая цель – обеспечить бесперебойное, надежное и предсказуемое судоходство по существующим водным путям при полном соблюдении европейского экологического законодательства. В ходе работы над концепцией НСС будут всецело учтены результаты соответствующей деятельности ЕЭК ООН, а также обеспечена полная согласованность с ее работой в области внутреннего судоходства.

### **Д. Обзор рынка европейских внутренних водных путей**

42. Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) по поручению Европейской комиссии на регулярной основе проводит обзор и анализ сектора внутреннего водного транспорта. В 2016 году в сотрудничестве с Дунайской комиссией и организациями европейского внутреннего судоходства был представлен новый подход, касающийся обзорных отчетов по рынку внутренних водных путей и предусматривающий: анализ спроса на перевозки по внутренним водным путям; анализ предложения на рынке внутреннего водного транспорта; обзор условий судоходства по внутренним водным путям Европы; и макроэкономический анализ сектора. Такой подход к обзору рынка четко ориентирован на дальнейшее стимулирование сектора и позволяет проанализировать динамику его развития.

## **VI. Сокращение зависимости от нефти и борьба с изменением климата**

### **A. Комиссия публикует стратегию мобильности с низким уровнем выбросов**

43. Начался глобальный переход к низкоуглеродной, циркулярной экономике, и его темпы ускоряются. В порядке обеспечения того, чтобы Европа оставалась конкурентоспособной и могла удовлетворить растущие потребности в мобильности людей и товаров, разработанная Комиссией стратегия мобильности с низким уровнем выбросов предусматривает четкие и справедливые руководящие принципы, помогающие государствам-членам подготовиться к будущему. Стратегия Энергетического союза также способствует достижению этой цели.

44. Стратегия мобильности с низким уровнем выбросов проходит «красной нитью» через инициативы, которые стоят в плане Комиссии на ближайшие годы, и отображает области, в которых она прорабатывает варианты. Стратегия также показывает, как инициативы в смежных областях связаны между собой и как добиться синергии. Ее следует рассматривать как один из инструментов для модернизации европейской экономики и укрепления внутреннего рынка ЕС.

45. Основными элементами стратегии являются:

а) повышение эффективности транспортной системы за счет рационального использования цифровых технологий, «умного» ценообразования и дальнейшего стимулирования перехода к более экологически чистым видам транспорта;

б) ускорение перехода транспорта на альтернативные виды энергии с низким уровнем выбросов, такие как передовые виды биотоплива, электричество, водород и возобновляемое синтетическое топливо, а также устранение препятствий для электрификации транспорта;

в) постепенный переход к транспортным средствам с нулевым уровнем выбросов. Несмотря на необходимость дальнейшего совершенствования двигателя внутреннего сгорания, Европа должна ускорить переход к транспортным средствам с низким и нулевым уровнем выбросов.

46. Для реализации этой стратегии решающая роль отводится городам и местным властям. В целях сокращения заторов дорожного движения и загрязнения окружающей среды уже внедряются схемы стимулирования использования транспортных средств и альтернативных видов энергии с низким уровнем выбросов, а также всячески поощряется модальный переход к активным способам передвижения (езда на велосипеде и ходьба пешком), общественному транспорту и/или программам совместной мобильности, таким как велосипед, совместное или поочередное использование автомобиля.

47. Наконец, эта стратегия еще раз подтверждает готовность Европы к реализации глобальных усилий по борьбе с выбросами при международных авиационных и морских перевозках.

48. Доступное финансирование для обеспечения действий: стратегия реализуется с опорой на имеющиеся механизмы и средства. Крайне важную роль играет Инвестиционный план Председателя Юнкера для Европы, причем уже достигнут значительный прогресс по проектам, ожидающим утверждения на предмет финансирования в рамках Европейского фонда для стратегических ин-

вестиций (ЕФСИ). Кроме того, на нужды транспортного сектора из Европейского структурного и инвестиционного фонда выделено 70 млрд. евро, в том числе 39 млрд. евро на поддержку перехода к мобильности с низким уровнем выбросов, из которых 12 млрд. евро выделены исключительно на низкоуглеродную и устойчивую городскую мобильность. В рамках программы исследования «Горизонт-2020» на проекты низкоуглеродной мобильности выделено 6,4 млрд. евро.

49. Выгоды для европейских граждан и потребителей:

а) как только стратегия будет реализована в государствах-членах в полном объеме, результатом станет повышение качества воздуха, снижение уровня шума, уменьшение перегруженности дорог и повышение безопасности;

б) потребители выиграют от использования более эффективных и потребляющих меньше энергии транспортных средств. Потребители также выиграют от наличия усовершенствованной инфраструктуры, приспособленной под альтернативные виды топлива, от более четкого взаимодействия между видами транспорта, от повышения безопасности и сокращения задержек благодаря внедрению цифровых технологий;

в) обеспечение более полной и точной информации позволит им сделать осознанный выбор исходя из своих потребностей в мобильности. Так, например, маркировка автомобилей будет пересмотрена, и соответствующие преимущества альтернативных видов топлива будут четко обозначены.

## **VII. Интеллектуальные транспортные системы**

### **A. Интеллектуальный транспорт: сектор издает руководящие положения относительно того, как ЕС может с максимальной выгодой использовать подключенные автомобили**

50. В ответ на призыв Комиссии представители отрасли и государственные органы пришли к единому мнению относительно скоординированного развертывания в Европе совместных интеллектуальных транспортных систем (С-ИТС) в рамках платформы С-ИТС. Это важный шаг в направлении подключенных автомобилей, поскольку С-ИТС позволяют транспортным средствам поддерживать связь друг с другом и с инфраструктурой, что может заметно повысить безопасность дорожного движения и снизить загруженность дорог. В заключительном отчете по первому этапу платформы С-ИТС также отмечается, что благодаря С-ИТС автомобильный транспорт сможет использовать все преимущества преобразования в цифровую форму, равно как способствовать осуществлению замысла Председателя Юнкера о создании единого цифрового рынка. В отчете делается вывод, что отдача от С-ИТС в плане социальных выгод может достигать 3 евро на каждый вложенный евро, а также предлагаются конкретные рекомендации по решению таких вопросов, как цифровая безопасность и защита конфиденциальных данных.

51. По итогам заключительного отчета по платформе С-ИТС Комиссия в ноябре 2016 года приняла стратегию налаживания услуг на базе С-ИТС (СОМ 2016/766). Цель Европейской стратегии по совместным интеллектуальным транспортным системам – обеспечить к 2019 году широкомасштабное коммерческое внедрение С-ИТС. Ожидается, что это существенно повысит безопасность дорожного движения, эффективность движения и комфортность вождения за счет оказания помощи водителю в принятии верных решений и адап-

тации к дорожной ситуации. Связь между транспортными средствами, инфраструктурой и другими участниками дорожного движения также имеет решающее значение для повышения безопасности будущих автоматизированных транспортных средств и их полной интеграции в общую транспортную систему. Иными словами, взаимодействие и сотрудничество являются необходимыми условиями для безопасной автоматизации. В целом данная стратегия ориентирована на те виды услуг, которые можно легко реализовать в краткосрочной и среднесрочной перспективе, но при этом они сулят долгосрочные выгоды в плане безопасности, устойчивости и автоматизации дорожного движения.

## **В. «Умные города»: Комиссия сообщает импульс развитию «электромобильности» и «умной мобильности»**

52. В январе 2016 года Комиссар ЕС по транспорту г-жа Виолетта Балк открыла Конференцию по вопросам транспорта для «умных городов», собравшую 200 ведущих участников Европейского инновационного партнерства (ЕИП), целью которого является повышение уровня городской жизни за счет устойчивых комплексных решений. Комиссар Балк присутствовала на презентации двух новых инициатив, направленных на объединение усилий городов и отрасли в целях стимулирования широкомасштабного внедрения услуг в области «умной электромобильности» и мобильности «умных городов». Области применения включают интеллектуальное управление парками электромобилей и информацию о перевозках в режиме реального времени.

## **VIII. Публикации – стратегические документы**

### **А. Стратегия развития автомобильного транспорта**



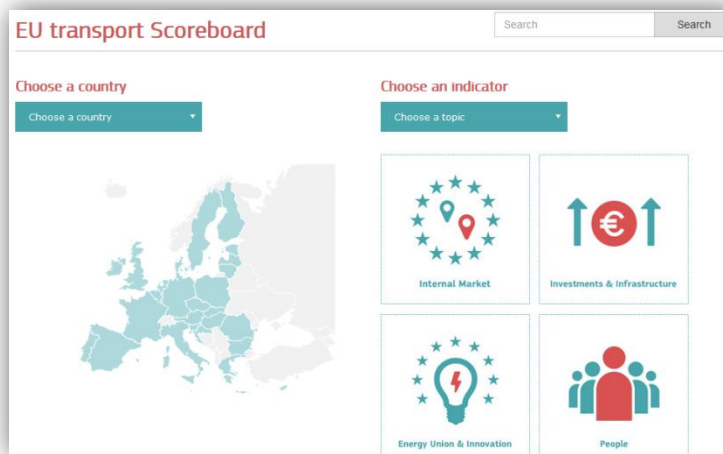
53. Надежно функционирующий внутренний рынок:

- a) доступ к профессии и доступ на рынок грузовых перевозок;
- b) использование при автомобильных перевозках взятых напрокат транспортных средств;
- c) доступ на рынок перевозок городскими и междугородными автобусами.

54. Честная конкуренция и права работников:

- a) продолжительность управления транспортным средством и периодов отдыха водителей, рабочее время и откомандирование работников;
- b) снижение зависимости от углеводородов;
- c) дорожные сборы (Евровиньетка);
- d) переход на цифровые технологии;
- e) совместимость систем электронного сбора платы за проезд (EETS).

## В. Матрица показателей транспорта в ЕС



## IX. Сотрудничество между ЕЭК ООН и Европейским союзом

55. 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.