



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2002/9
11 July 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

(Пятьдесят шестая сессия, 16-18 октября 2002 года,
пункт 7 повестки дня)

**РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ДИРЕКТИВЫ 2001/16/СЕ ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И
СОВЕТА ОБ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ СОВМЕСТИМОСТИ ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКОЙ
СИСТЕМЫ ОБЫЧНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ

Представлено Комиссией Европейских сообществ

Введение

В соответствии с Договором о ЕС (статьи 154 и 155) Сообщество содействует созданию и развитию трансъевропейских транспортных сетей. Для реализации этих целей Сообщество использует все средства, которые могут оказаться необходимыми для обеспечения эксплуатационной совместимости сетей, особенно в области согласования технических норм.

Что касается железнодорожного сектора, то 23 июля 1996 года в качестве первой меры Совет утвердил директиву 96/48/СЕ об эксплуатационной совместимости трансъевропейской системы скоростных железнодорожных линий.

Для реализации целей этой директивы Европейская ассоциация по эксплуатационной совместимости железнодорожного транспорта (ЕАЭСЖ), которая играет роль определенного в этой директиве общего репрезентативного органа, объединяющего представителей организаций, занимающихся управлением инфраструктурой, а также представителей железнодорожных и промышленных предприятий, подготовила проекты технических спецификаций эксплуатационной совместимости (ТСЭС).

Проекты ТСЭС были одобрены Комитетом по нормированию, который был создан в соответствии со статьей 21 директивы 96/48/СЕ. В мае эти проекты планируются утвердить в виде решения Комиссии, после чего они будут опубликованы в Официальных ведомостях Европейского сообщества. Таким образом, после вступления ТСЭС в силу все новые и реконструированные скоростные железнодорожные линии должны будут сооружаться в соответствии с новым стандартом эксплуатационной совместимости.

В 1998 году началось осуществление программы развития соответствующих европейских норм, которая регулярно корректируется на основе результатов работы по подготовке ТСЭС.

Ход работы по обеспечению эксплуатационной совместимости трансъевропейской системы обычных железнодорожных линий

Директива 2001/16/СЕ от 19 марта 2001 года об эксплуатационной совместимости обычных железнодорожных линий устанавливает, как и директива о скоростных железнодорожных линиях, процедуры Сообщества по подготовке и утверждению ТСЭС, а также общие правила оценки соответствия этим техническим спецификациям.

Директива предусматривает принятие через три года, т.е. в 2004 году, первой партии приоритетных ТСЭС в следующих областях: системы контроля-управления и сигнализации; средства вычислительной техники с дистанционной передачей данных грузовой службе; эксплуатация движения и управление им (включая квалификационную подготовку персонала для трансграничных служб); грузовые вагоны; шум, связанный с подвижным составом и эксплуатацией инфраструктуры.

Спустя шесть месяцев после публикации директивы Комиссия заручилась поддержкой Комитета по нормированию, который одобрил **первую программу работы**, назначение ЕАЭСЖ в качестве **общего репрезентативного органа**, а также **мандат ЕАЭСЖ на разработку первой партии ТСЭС**.

В соответствии с этим мандатом ЕАЭСЖ создала механизм и рабочие группы, необходимые для разработки проектов ТЭС; таким образом, более 240 экспертов, представляющих страны Европейского союза и страны-кандидаты, будут участвовать в этой важной работе, которая с учетом срока, предусмотренного в директиве, связана со значительными трудностями.

Для преодоления этих трудностей необходимо использовать новый механизм: в данном случае речь идет о **структуре, характерной для системы обычных железнодорожных линий**. Разработка этого механизма началась в 2001 году с весьма подробного функционального анализа всей системы, т.е. анализа, который теперь требуется представить с помощью формального метода отображения, позволяющего показать не только ряд составных элементов и связи, через которые они включаются в систему, но и условия, подлежащие проверке для каждой из этих связей. Этот механизм можно будет использовать не только в рамках групп, разрабатывающих проекты ТЭС, в интересах обеспечения связности и полноты их спецификаций, но и в качестве заслуживающего доверия средства - с научной точки зрения - для доказательства надежности технических спецификаций.

В настоящее время разрабатывается еще один механизм, а именно **законодательные рамки на переходный период**, предусмотренные в статье 25 директивы 2001/16/СЕ. Эти рамки можно будет с пользой использовать в течение периода, который будет предшествовать принятию всех ТЭС и который может оказаться достаточно длительным в зависимости от встречающихся трудностей и имеющихся ресурсов - как людских, так и финансовых. Эти законодательные рамки создаются на основе спецификаций, уже используемых в международных перевозках, а также технических правил, которые были официально объявлены государствами-членами в соответствии с пунктом 3 статьи 16 и пунктом 5 статьи 10 вышеуказанной директивы.

И наконец, в настоящее время ведется также разработка механизмов, относящихся к **анализу затрат и результатов**, предусмотренному в директиве, как с точки зрения подлежащей использованию методологии, так и в отношении документов, описывающих инфраструктуру, подвижной состав и перевозки, т.е. механизмов, которые необходимо создать для того, чтобы экономический анализ основывался на конкретных и реальных сценариях.

С другой стороны, директива предусматривает также - и это является новым элементом в сравнении с директивой о скоростных железнодорожных линиях - **проведение консультаций с организациями, представляющими клиентов, с одной стороны, и с социальными партнерами - с другой**. Для подготовки этих консультаций

был составлен перечень организаций, с которыми требуется проводить консультации, а также протокол о согласии между ЕАЭСЖ и Комитетом по социальному диалогу, созданному в рамках решения Комиссии № 98/500/СЕ.

Будущая работа

Поскольку в настоящее время уже разрабатывается первая партия приоритетных ТСЭС, Комиссия предполагает уполномочить ЕАЭСЖ подготовить новую группу ТСЭС.

В настоящее время в качестве приоритетных считаются следующие вопросы:

- безопасность в железнодорожных туннелях;
- загрязнение воздуха;
- доступность железнодорожного транспорта для лиц с ограниченной мобильностью.

В настоящее время этот новый мандат обсуждается в рамках Комитета с государствами-членами.

Вывод

Комиссия прилагает все силы для того, чтобы обеспечить соблюдение сроков, предусмотренных в директиве для утверждения первой партии ТСЭС. Соблюдение этих сроков поистине является большой проблемой с учетом трудностей, связанных с техническим согласованием, которое, как оказалось, имеет более важное значение, чем в случае скоростных железнодорожных линий, а также с учетом необходимости реализации дополнительных положений, таких, как проведение консультаций с социальными партнерами. Дополнительная проблема заключается в необходимости учета технического отставания железнодорожных сетей стран-кандидатов, стремящихся вступить в Европейский союз, до их официального принятия. Решение этих проблем позволило бы избежать того, чтобы ТСЭС, принимаемые в интересах обеспечения эксплуатационной совместимости, не вызвали дальнейшего увеличения разрыва в период расширения Европейского союза, одновременно сопровождающегося увеличением объема перевозок, в особенности грузовых, по оси Восток - Запад.

Дополнительная информация

Железнодорожная политика и эксплуатационная совместимость:

http://europa.eu.int/comm/transport/rail/index_en.html

Деятельность Комитета по вопросам эксплуатационной совместимости:

<http://forum.europa.eu.int/Public/irc/tren/Home/main>

Деятельность ЕАЭСЖ:

<http://www/aEIF.org/>
