



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2008/1
28 July 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят вторая сессия
Женева, 13-15 октября 2008 года
Пункт 3 предварительной повестки дня

ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ ВНУТРЕННЕГО
ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В СТРАНАХ-ЧЛЕНАХ

Представлено Европейской комиссией*

Примечание секретариата. На своей пятидесятой сессии Рабочая группа приняла к сведению сообщение Европейской комиссии о Комплексной программе действий в области стимулирования перевозок по внутренним водным путям ("НАЯДЫ") (ECE/TRANS/SC.3/2006/5). В Плане действий по реализации решений Общеευропейской конференции по внутреннему водному транспорту (Бухарест, сентябрь 2006 года), одобренном Комитетом по внутреннему транспорту в его резолюции № 258 (ECE/TRANS/192, приложение II, пункт б), говорится о том, что секретариату ЕЭК ООН необходимо вести учет практических шагов Европейской комиссии по выполнению Программы "НАЯДЫ" в целях обеспечения согласованности действий между ЕЭК ООН и ЕК. Ниже приводится первый доклад о ходе осуществления Программы действий "НАЯДЫ" (СОМ(2007) 770, окончательный вариант, Брюссель, 5 декабря 2007 года). Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению настоящий документ и обсудить последствия этого для деятельности SC.3.

* Секретариат воспроизводит данный документ в том виде, в каком он был получен.

СООБЩЕНИЕ КОМИССИИ

Первый доклад о ходе осуществления Программы действий в области стимулирования перевозок по внутренним водным путям ("НАЯДЫ") (СОМ(2007) 770, окончательный вариант, Брюссель, 5 декабря 2007 года)¹

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Справочная информация

1. В январе 2006 года Комиссия опубликовала Сообщение о стимулировании перевозок по внутренним водным путям, в котором была изложена Программа действий "НАЯДЫ"².
2. Эта программа, рассчитанная на 2006-2013 годы, предусматривает мероприятия в пяти стратегических областях, а именно: улучшение рыночных условий, модернизация флота, развитие человеческого капитала, повышение репутации и совершенствование инфраструктуры.
3. Эта программа адресована всем участникам перевозок по внутренним водным путям, ЕС и его учреждениям, а также государствам-членам. Европейский парламент³ и Совет министров⁴ приветствовали эту инициативу и одобрили программу; представители данной отрасли⁵ подтвердили, что достигли широкого консенсуса.
4. Настоящее Сообщение представляет собой первый доклад о ходе осуществления и о достигнутых результатах⁶. В нем также дается общее описание финансовой поддержки в реализации Программы действий и содержится информация об изменениях в отношении организационной структуры.

¹ С текстом этого сообщения на официальных языках ЕС можно ознакомиться по следующему адресу: http://ec.europa.eu/transport/iw/prospect/index_en.htm.

² СОМ(2006) 6.

³ А 6-0299/2006.

⁴ 8 и 9 июня 2006 года.

⁵ Совещание на высоком уровне, состоявшееся 15 февраля 2006 года в Вене.

⁶ См. добавление.

1.2 Изменения происходившие в 2006-2007 годах

5. В 2006 году объем перевозок по основным водным путям Европы (+ 0,3%) и доля внутреннего водного транспорта в общем объеме перевозок в целом оставались стабильными. Если объем внутренних перевозок сократился, то объем международных перевозок увеличился примерно на 1%. Объем перевозок по Рейну в 2006 году увеличился на 3% главным образом благодаря значительно более высокому уровню воды по сравнению с 2005 годом.

6. Если на Сене и Роне объем контейнерных перевозок, с которыми связываются наибольшие надежды на развитие этого сектора, заметно вырос, то их объем на Рейне в 2006 году несколько сократился (- 1%), что объясняется в основном эпизодическими трудностями с перевалкой грузов с морских судов на суда внутреннего плавания, в частности в порту Роттердама.

7. В первом квартале 2007 года наблюдалась повышательная тенденция в объеме перевозок по внутренним водным путям в Европе, которая, как ожидается, продолжится и после 2007 года.

2. ДОКЛАД О ХОДЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОГРАММЫ

2.1 Принятое европейское законодательство

8. С момента опубликования Сообщения по Программе "НАЯДЫ" было принято ниже следующее законодательство.

- Директива 87/2006/ЕС, содержащая *технические требования* к судам внутреннего плавания, которая предусматривает согласованные современные требования к судам внутреннего плавания, эксплуатируемым во всей водной сети Сообщества, включая Рейн.
- Финансовое постановление ТЕС (ЕК) 680/2007, которое предусматривает повышение финансовых ставок для приоритетных проектов и проектов РИС с 10% до 20%, а для трансграничных участков - до 30%.
- Программа "Марко Поло-II" (постановление (ЕК) 1692/2006), которая будет и впредь стимулировать перераспределение грузовых перевозок с автомобильного на другие виды транспорта. Новым благоприятным явлением стало возникновение возможности для объединения нескольких менее крупных

операций в рамках одной перевозки, что позволяет небольшим компаниям принимать участие в ее осуществлении.

- Постановление (ЕК) 1365/2006, обновившее и заменившее директиву 80/1119/ЕС о статистических показателях, касающихся перевозки грузов по внутренним водным путям.

2.2 Комиссия

2.2.1 Улучшение рыночных условий

9. Внутренним судоходством занимаются многочисленные малые и средние предприятия (МСП), которые, как правило, вынуждены преодолевать значительную конкуренцию на открытом рынке транспортных услуг, имея небольшие доходы и не располагая свободным **доступом к капиталу**. Это в значительной степени затрудняет создание новых транспортных услуг и предприятий.

10. Комиссия совместно с Европейским инвестиционным банком (ЕИБ) могла бы изучить возможность создания конкретных каналов финансирования для предприятий, осуществляющих перевозки по внутренним и водным путям, если этого пожелают заинтересованные стороны. Разработке современных средств оказания содействия данному сектору могло бы способствовать создание секторального резервного фонда и возможное объединение финансовых потоков, обеспечиваемых государствами-членами и Сообществом в целом (см. 3.1).

11. Что касается имеющихся в наличии схем оказания помощи, то Комиссия распорядилась о создании перечня подобных европейских, национальных и региональных схем. В 2008 году должно быть опубликовано **Руководство по финансированию**.

12. В декабре 2006 года Комиссия постановила, что правило **de minimis** в отношении государственной помощи по линии ЕС распространяется и на транспортный сектор⁷. Согласно этому правилу, в течение трех лет любое предприятие может получить в виде государственной помощи до 200 000 евро без дополнительного разрешения на уровне ЕС.

⁷ Постановление (ЕК) 1998/2006.

13. В целях создания более благоприятных условий для предпринимательства была начата **работа по выявлению препятствий административного и нормативного характера**. Ее результаты будут представлены в 2008 году.

2.2.2 Модернизация флота

14. В целях поддержания своих активов в надлежащем состоянии предприятия данного сектора должны постоянно видоизменять свой флот и повышать его эффективность, безопасность и экологические характеристики.

15. В этой связи Комиссия выступила с предложением по директиве⁸ о транспортировке опасных грузов, в том числе по внутренним водным путям.

16. В целях дальнейшего сохранения ведущих позиций внутреннего водного транспорта по сравнению с другими видами транспорта в сфере экологии Комиссия предложила снизить максимальный допустимый уровень **содержания серы в дизельном топливе**⁹.

2.2.3 Создание новых рабочих мест и повышение квалификации

17. По этому направлению ведутся подготовительные работы, в частности с целью *определения рабочего времени и требований к профессиональной квалификации* (см. 2.4).

2.2.4 Повышение репутации

18. Репутация сектора внутреннего судоходства не всегда соответствует его реальным показателям. Поэтому решающее значение придается стимулированию перевозок по внутренним водным путям и повышению уровня информированности лиц, принимающих решение в области логистики, грузоотправителей и директивных органов о потенциале таких перевозок. В большинстве соответствующих государств-членов запланированы или уже проведены рекламно-пропагандистские кампании с этой целью.

19. Один из способов повышения прозрачности внутреннего водного транспорта - это предоставление надежных и актуальных рыночных данных и информации. Поэтому в 2005-2007 годах Комиссия поручила Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) разработать соответствующее средство для **наблюдения за рынком**. Проводится

⁸ СОМ(2006) 852.

⁹ СОМ(2007) 18.

подготовка мероприятий, нацеленных на продолжение и дальнейшее совершенствование этого вида деятельности и после 2007 года.

20. В Программе действий предлагается создать максимально приближенную к клиентам сеть **центров стимулирования перевозок по внутренним водным путям**. Основная ее цель состоит в консультировании потребителей транспортных услуг на региональном и местном уровнях и в стимулировании их к использованию возможностей, предоставляемых внутренним судоходством, путем решения их логистических проблем, ознакомления с оптимальной практикой и популяризации данного сектора. В мае 2007 года Комиссия выступила с призывом о внесении соответствующих предложений, которые будут реализованы в 2008 году и позднее.

2.2.5 Создание адекватной инфраструктуры

21. Эффективность внутреннего водного транспорта зависит от соразмерной и надлежащим образом обслуживаемой инфраструктуры. Сообщество оказывает содействие в этом на основе таких своих программ, как программа **трансъевропейских сетей**. 27 сентября 2007 года Комиссия назначила г-жу Карлу Пейс европейским **координатором для формирования** приоритетного маршрута перевозок по внутренним водным путям Рейна/Мааса-Майны-Дуная (проект № 18) и строительство транспортного соединения Сена-Шельда (№ 30).

22. Сети инфраструктуры дополняются современными системами информации и телекоммуникаций. Для осуществления директивы 44/2005/ЕС о **речных информационных службах (РИС)** Комиссия в 2007 году приняла три постановления, а именно: о технических директивах в области планирования, внедрения и эксплуатации РИС¹⁰, о технических требованиях, касающихся систем поиска и слежения (стандарт АИС для внутреннего судоходства)¹¹ и об уведомлениях для капитанов судов¹². Кроме того, идет работа над двумя другими постановлениями.

¹⁰ Постановление (ЕК) 414/2007.

¹¹ Постановление (ЕК) 415/2007.

¹² Постановление (ЕК) 416/2007.

2.3 Государства-члены

23. Все соответствующие государства-члены активно участвуют в разработке политики в области внутреннего водного транспорта. Направленность, интенсивность и масштабы мер по стимулированию перевозок по внутренним водным путям зависят от их конкретных условий, традиций и национальных приоритетов.

24. Например, в контексте программы "НАЯДЫ" одно из государств-членов утвердило компенсацию национальной программе действий, включающую около 40 мер. В других государствах-членах конкретные меры поддержки уже приняты или рассматриваются. Такие меры направлены, например, на подготовку программ содействия в предоставлении услуг новых типов в области контейнерных перевозок или вывоза отходов в крупных городских районах и т.д. В одном конкретном случае был создан административный координационный центр по вопросам сертификации и аттестации, а также центр стимулирования перевозок по внутренним водным путям.

25. Другими приоритетными задачами являются модернизация флота, которая в некоторых государствах-членах стимулируется на основе освобождения от налогообложения реинвестируемых средств, и финансовая помощь с целью улучшения экономических и экологических показателей судов (например, посредством выдачи безвозмездных субсидий на приобретение экологически более чистых двигателей, более эффективных двигательных установок, корпусов судна новых конструкций). В некоторых районах осуществляются инициативы, имеющих порою трансграничный характер для развития судоходства на водных путях меньшей протяженности.

26. В некоторых государствах-членах принимаются меры для повышения привлекательности профессии, имеющих отношение к внутреннему водному транспорту (например, посредством поддержки программ профессиональной подготовки, оказания молодым предпринимателям помощи на начальном этапе их деятельности).

27. В области инфраструктуры водных путей основное внимание уделяется техническому обслуживанию сети и соответствующих объектов, включая усовершенствование интермодальных терминалов и строительство современных перевалочных сооружений. Государства-члены приступили к созданию транспортного соединения Сена-Шельда и к усовершенствованию дунайского участка поблизости от австрийско-словацкой границы. На основных внутренних водных путях ведутся работы по формированию речных информационных служб (РИС) и монтажу оборудования со средствами ИКТ.

2.4 Заинтересованные стороны

2.5 Социальный диалог в Европе

28. В Программе действий "НАЯДЫ" в качестве одной из центральных задач указано улучшение условий труда и социальных условий в секторе. Одним из способов достижения этого служит конструктивный **диалог между социальными партнерами** на европейском уровне. В 2006 и 2007 годах при содействии Комиссии регулярно проводились заседания секторального комитета по социальному диалогу¹³, который добился прогресса в двух важных областях. Что касается *определения рабочего времени применительно к данному сектору*, то социальный диалог достиг этапа переговоров. Что касается единого для ЕС определения *требований к профессиональной квалификации*, то комитет провел подготовительную работу на основе сравнения различных национальных определений.

3. ПРОГРАММЫ ФИНАНСОВОЙ ПОДДЕРЖКИ

3.1 Инновационный фонд

29. Для сохранения преимуществ перевозок по внутренним водным путям как эффективного, безопасного и экологически чистого вида транспорта необходимо и впредь осуществлять капиталовложения с целью разработки логистических концепций, модернизации флота, развития людских ресурсов и рекламирования внутреннего водного транспорта, за что отвечает в первую очередь сама эта отрасль. В качестве дополнительного стимула для содействия в осуществлении дальнейших капиталовложений в Программе действий "НАЯДЫ" предлагается использовать целевые национальные программы поддержки и уже существующие программы Сообщества. В этой связи рекомендуется также рассмотреть вопрос об использовании Резервного фонда развития водного внутреннего транспорта, созданного в соответствии с постановлением Совета (ЕК) № 718/1999¹⁴ и финансируемого данной отраслью, и других источников финансирования.

¹³ Решение 98/500/ЕС,
http://ec.europa.eu/employment_social/social_dialogue/sectorial13_en.htm.

¹⁴ OJ L 90, 2.4.1999, pp. 1-5.

30. В связи с этим Совет в своих выводах, сделанных в июне 2006 года, обратился к Комиссии с просьбой представить предложение о европейском инновационном фонде для внутреннего водного транспорта, использование которого координировалось бы согласно национальным программам государств-членов. В своей резолюции, принятой в октябре 2006 года, Европейский парламент указал, что такой фонд "в качестве одного из важных средств Программы действий "НАЯДЫ" (...) следует финансировать на одну треть сектором (по линии имеющегося [Резервного] фонда развития внутреннего водного транспорта), на одну треть ЕС и на оставшуюся треть государствами-членами", и предложил Комиссии "разработать в тесном сотрудничестве с сектором условия создания такого фонда (...)".

31. Соответствующие службы Комиссии провели исследовательскую работу и выдвинули в тесном сотрудничестве с экспертами от отрасли и государствами-членами, имеющими положительный остаток средств в своем Резервном фонде, различные идеи в отношении конкретной программы финансирования ВВТ.

3.1.1 Цели в области финансирования

32. Будущая программа работы инновационного фонда будет ориентирована в первую очередь на переводчиков и операторов ВВТ. Для оказания содействия в нововведениях и скорейшем распространении новых концепций и методов в этой программе могли бы определяться надлежащие меры финансирования, стимулирующие данную отрасль к:

- формированию новых рынков и транспортных услуг в секторе внутреннего водного транспорта;
- модернизации флота в целях повышения безопасности, эффективности и экологических характеристик судов;
- развитию человеческого капитала путем организации профессиональной подготовки и обучения и;
- улучшению репутации сектора на основе соответствующих мероприятий в области общественной информации.

33. Такая программа могла бы осуществляться в 2009-2013 годах. Параллельно с этим продолжалась бы финансовая поддержка в области предоставления услуг по перевозкам внутренним водным транспортом в рамках программы "МАРКО ПОЛО", в области усовершенствования инфраструктуры по линии ТЕС-Т и Единой политики, а также в

области проведения исследований в контексте Рамочной программы Сообщества по вопросам НИТР.

3.1.2 Источники средств

34. Первым из источников средств является существующий Резервный фонд развития внутреннего водного транспорта, созданный в соответствии с Постановлением (ЕК) 718/1999, который был сформирован за счет ресурсов самой отрасли, но почти десять лет не использовался. Для его задействования необходимо принять новый юридический документ, согласованный всеми заинтересованными сторонами, который позволит создать в рамках Сообщества программу поддержки сектора. На настоящий момент объем ресурсов Резервного фонда составляет примерно 40 млн. евро.

35. Во-вторых, помимо такой возможной, но пока не реализованной поддержки, активное содействие в этом смысле оказывает Комиссия на основе описанных выше средств. Если удастся разработать целенаправленное современное средство совместно с отраслью и государствами-членами, то Комиссия могла бы рассмотреть предложение о выделении дополнительных фондов за счет имеющихся ресурсов.

36. Третьим источником средств в контексте программы поддержки могла бы стать помощь соответствующих государств-членов. Некоторые из государств-членов располагают национальными программами оказания целенаправленной помощи внутреннему водному транспорту или же готовятся к реализации таких программ. В настоящее время обсуждается вопрос о возможной интеграции или объединении таких программ в рамках будущей программы финансирования Сообщества и о конкретных формах такой интеграции или объединения.

3.1.3 Последующие меры

37. На основе изложенных выше соображений Комиссия проводит оценку будущего состояния дел и воздействия, с тем чтобы проанализировать возможные решения и их последствия, а также целесообразность, эффективность и рентабельность усилий по созданию "Европейского инновационного фонда для развития внутреннего водного транспорта". В зависимости от результатов этой оценки и дальнейших консультаций с отраслевыми организациями и государствами-членами Комиссия, возможно, выступит с соответствующим предложением в 2008 году.

3.2 Использование существующих программ Сообщества в области внутреннего водного транспорта

- В ответ на сформированный в 2006 году в рамках программы "**Марко Поло**" призыв к внесению предложений был отобран один единственный проект в области внутреннего водного транспорта. Аспекты, связанные с призывом, сформулированным в 2007 году еще анализируются.
- По линии **бюджета ТЕС-Т** в 2006 году было налажено совместное финансирование двух проектов развития внутренних водных путей в объеме порядка 9 млн. евро (1,5% от совокупного бюджета, что значительно ниже доли ВВТ в общем объеме перевозок). В настоящее время рассматриваются предложения по призыву 2007 года, а также по широкомасштабной многолетней программе на период до 2013 года.

Составным элементом многолетней программы ТЕС-Т стало формирование речных информационных служб (РИС)¹⁵. Первый призыв к внесению предложений по РИС был запланирован на декабрь 2007 года.

- На основе соответствующих постановлений (ЕФРР, Единого фонда и ЕСФ)¹⁶ и стратегических директив Сообщества об обеспечении единства Комиссия, государства-члены и регионы завершают разработку оперативных программ (ОП) **Единой политики** на 2007-2013 годы. Такие ОП могут включать приоритеты в области транспортной инфраструктуры, а в некоторых государствах-членах будут приняты ОП, посвященные исключительно транспорту.
- **Седьмая рамочная программа** исследований, технических разработок и демонстрационной деятельности¹⁷ ЕС на 2007-2013 годы предусматривает ряд возможностей для сектора внутреннего водного транспорта, в частности в плане модернизации флота, дальнейшей оптимизации сектора, а также его интеграции в общие логистические цепочки.

¹⁵ Решение Комиссии С(2007) 2158.

¹⁶ См. Постановление (ЕК) 1083/2006.

¹⁷ Решение 1982/2006/ЕС.

В рамках первого призыва к внесению предложений¹⁸, срок которого истек в июне 2007 года, запрашивались предложения по ряду видов деятельности, связанных с внутренним судоходством, включая создание координационного механизма. Ожидается, что в 2008 году будут подписаны соответствующие договоры.

4. МОДЕРНИЗАЦИЯ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ

38. В Сообщении по Программе "НАЯДЫ" также был затронут вопрос о модернизации организационной структуры внутреннего водного транспорта в Европе.

Соответствующие службы Комиссии провели оценку последствий реализации четырех вариантов и консультации с заинтересованными сторонами¹⁹ по этому вопросу.

4.1. Последствия реализации различных вариантов

39. Последствия реализации различных вариантов кратко излагаются ниже.

- Вариант 1: расширение сотрудничества без изменения существующих институциональных рамок

Расширение сотрудничества Европейской комиссии с речными комиссиями будет означать также наращивание усилий по координации деятельности всех задействованных сторон. Даже если раздробленную юридическую базу и различные наборы правил, действующих в рамках единого рынка, оставить без изменений, то основная цель, состоящая в создании однородной конкурентной среды на всех водных путях Сообщества, может быть достигнута без корректировки существующей системы. Однако данный процесс потребовал бы относительно больших затрат времени и таких же административных издержек, как и в случае варианта 2.

- Вариант 2: вступление Сообщества в Рейнскую и Дунайскую комиссии

Административные структуры и людские ресурсы можно было бы использовать более эффективно, если бы Сообщество вступило в международные речные

¹⁸ Уведомление Комиссии 2006/C316/10.

¹⁹ SEC(2007) xxx.

комиссии. Данный вариант не привел бы к существенному изменению институциональных параметров и потребовал бы лишь незначительного увеличения людских ресурсов. Согласование законодательства можно было бы ускорить путем использования уже имеющихся специальных знаний и уже созданных механизмов. Вместе с тем было установлено, что последствия этого для ЦКСР и Дунайской комиссии будут различаться (см. выводы ниже).

- Вариант 3: Общеввропейская конвенция

Принятие общеввропейской конвенции²⁰, по сравнению с двумя предыдущими вариантами, означало бы добавление дополнительного "слоя" к уже и без того сложному процессу согласования нормативных положений. Помимо достаточно сложных переговоров, значительно повысились бы административные расходы (по сравнению с вариантами 1 и 2), а увеличение людских ресурсов, возможно, не оправдалось бы достигнутым ростом эффективности. Вместе с тем обеспечению стратегического развития, возможно, способствовала бы готовность политиков обратить более пристальное внимание на эту проблему.

- Вариант 4: Европейское агентство

Создание в рамках ЕС агентства по внутреннему водному транспорту или включение в одно из существующих агентств подразделения по вопросам внутреннего водного транспорта повлекло бы за собой аналогичные оперативные издержки, что и в случае варианта 3. Эта мера соответствовала бы политике Союза в отношении других видов транспорта и ускорила бы процесс согласования по сравнению с вариантами 1 и 3. Однако создание какого-либо агентства ЕС *в дополнение* к уже существующим международным речным комиссиям и национальным органам по обеспечению безопасности не способствовало бы более эффективному использованию людских ресурсов.

4.2 Выводы, сделанные в результате оценки последствий

40. Оценка последствий показывает, что даже с учетом недостатков нынешней системы ни один из вариантов не дает явного преимущества законодательного, институционального или административного характера. В нынешних условиях предпочтительнее создать организационную структуру с задействованием уже имеющихся институциональных субъектов и по возможности совершенствовать,

²⁰ См. инициативное заключение ЕЭСК ТЕН/222 - EESC 599/2006.

модернизировать и координировать методы работы и отношения между сторонами. В этих условиях сейчас наибольшие преимущества можно получить посредством объединения вариантов 1 и 2 для расширения координации действий существующих институциональных субъектов и присоединения Сообщества к Дунайской комиссии. С учетом этих выводов Комиссия не предлагает создавать структуры в дополнение к существующей институциональной системе. В соответствии с просьбой заинтересованных сторон Комиссии следует играть более активную роль в уже существующей организационной структуре.

Членство Сообщества в Дунайской комиссии относится к числу особых случаев, так как правовой режим судоходства на Дунае в настоящее время пересматривается. Присоединение Сообщества согласно с областями его компетенции будет не только способствовать сосуществованию или принятию согласованных правил судоходства по Дунаю, но и поможет ускорить пересмотр Белградской конвенции 1948 года, что необходимо для реформирования Дунайской комиссии. Кроме того, это будет отражать внутреннее распределение компетенции в рамках ЕС в отношении тех членов Дунайской комиссии, которые не являются членами ЕС. 7 июня 2007 года Совет министров ЕС принял решение о том, чтобы разрешить Европейской комиссии провести переговоры по вопросу о членстве Сообщества в Дунайской комиссии.

4.3 Дальнейшая деятельность

41. В этих условиях, отражающих общее стремление к созданию согласованной системы, уместно признать, что в последние годы роль Сообщества в области *согласования законодательства* возрастает. Об этом свидетельствуют:

- директивы ЕК, касающиеся в отношении речных информационных служб (РИС)²¹ и технических требований к судам²², которые образуют базу для использования всех внутренних водных путей Сообщества, включая реку Рейн;
- предложение по директиве о перевозках опасных грузов по внутренним водным путям²³, которое позволит включить в законодательство Сообщества

²¹ Директива 44/2005/ЕС.

²² Директива 87/2006/ЕС.

²³ См. 2.2.2.

Европейское соглашение и тем самым избежать разработки двух различных правовых режимов в будущем.

42. Такой прогресс базируется на всестороннем участии экспертов от государств-членов в работе различных форумов, включая речные комиссии. В Программе действий "НАЯДЫ" предусматривается выдвижение Комиссией дальнейших законодательных инициатив, в частности в отношении патентов судоводителей и требований о составе экипажей.

43. Что касается *разработки стратегической политики*, то Европейская комиссия будет стремиться осуществлять координирующую роль и в будущем.

44. В целях накопления специальных знаний в области внутреннего водного транспорта и более рационального использования имеющихся ресурсов, как это было указано Европейским парламентом, международным речным комиссиям можно было бы поручить выполнение особых заданий и мандатов²⁴. Такие задания должны соответствовать собственному кругу ведения речных комиссий с точки зрения правовых, территориальных и финансовых аспектов и должны опираться на надежную правовую базу законодательства Сообщества; для этого требуется дополнительный анализ²⁵. Вместе с тем Комиссия уже активизировала свои контакты с речными комиссиями, в частности с ЦКСР.

45. Другим направлением будущей деятельности может стать создание на добровольной основе и под эгидой Комиссии "мозгового центра ВВТ" в составе представителей отрасли, органов, отвечающих за разработку политики и принятие решений, и ученых, а также обеспечение присоединения к нему, что позволило бы рассматривать вопросы и выносить рекомендации по развитию внутреннего водного транспорта в Европе в будущем.

²⁴ В рабочем документе для персонала Комиссии, посвященном Программе "НАЯДЫ" (SEC(2006) 34/3), перечислены следующие функции: проведение исследований; надзор/координация в отношении соблюдения технических стандартов; контроль за работой оповещенных органов; управление базами данных; наблюдение за регистрацией судов.

²⁵ Так, в соответствии со статьей 8 Постановления (ЕК) № 549/2004 (единое воздушное пространство Европы) Комиссии разрешено определять мандаты для Евроконтроля. Может быть также учтен опыт сотрудничества Комиссии с Европейским космическим агентством в области разработки проекта "Галилео".

5. ВЫВОДЫ

46. Несмотря на то, что Программа действий "НАЯДЫ" функционирует лишь в течение полутора лет, политическое видение проблем и задач внутреннего водного транспорта улучшилось не только на уровне ЕС, но и в рамках государств–членов и всего сектора судоходства. Комиссия преисполнена решимости реализовать эту программу и намерена воспользоваться импульсом, созданным ее инициативой. В ближайшие годы будут приняты меры в следующих областях:

Финансирование

47. По результатам оценки последствий/оценки будущего воздействия, а также консультаций с заинтересованными сторонами будет разработана правовая основа для *Инновационного фонда развития ВВТ*²⁶, включая правила его использования. В дополнение к этому будут подготовлены *Руководство по финансированию* и, возможно, соответствующие *Принципы государственной помощи*.

Человеческий фактор

48. Другой пакет мер будет нацелен на развитие человеческого фактора. Конкретные *договоренности в отношении рабочего времени* и принятое в рамках ЕС определение *требований к профессиональной квалификации* следует оптимальным образом согласовать в контексте социального диалога²⁷. После оценок последствий и консультаций эти результаты можно было бы дополнить законодательными предложениями, касающимися *согласования минимальных требований о составе экипажей*, а также *единообразного патента судоводителя*, которые действовали бы на всех водных путях Сообщества.

Административные и законодательные рамки

49. Для рассмотрения вопроса о препятствиях административного и нормативного характера результаты соответствующего исследования²⁸ будут оценены и по возможности использованы в сотрудничестве с администрациями и заинтересованными сторонами государств–членов.

²⁶ См. 3.1.3.

²⁷ См. 2.4.

²⁸ См. 2.2.1.

Усовершенствование инфраструктуры

50. В дополнение к скоординированному формированию РИС в тесном сотрудничестве с государствами–членами будет разработан ориентировочный *план развития, нацеленный на усовершенствование и техническое обслуживание внутренних водных путей и портов*, в котором найдет отражение Европейская портовая политика. При выполнении этой задачи будут учитываться также экологические и иные требования в контексте текущего диалога между международными комиссиями по судоходству и защите Рейна и Дуная.

Организационная поддержка

51. Для содействия скоординированному осуществлению Программы "НАЯДЫ" Комиссия будет рассчитывать на поддержку со стороны всех заинтересованных сторон, государств–членов, речных комиссий и отрасли в целом, возможно в виде оказания интеллектуальной помощи в области ВВТ²⁹. Определенную роль может сыграть призыв по внесению предложения в контексте НИТР–РП7³⁰, например по линии скоординированных действий в интересах внутреннего водного транспорта.

²⁹ См. 4.3.

³⁰ См. сноску 18.

ДОБАВЛЕНИЕ 1

Обзор Программы действий "НАЯДЫ"

А. ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ

Согласование:	По состоянию на 2007 год
<ul style="list-style-type: none"> ▪ технических требований к судам ▪ интермодальных грузовых единиц (ИГЕ) ▪ статистики грузовых перевозок по внутренним водным путям 	<p style="text-align: center;">☑ ✓ ☑</p>
<p>Руководящие положения по оказанию государственной помощи для реализации программ поддержки и, возможно, определения правил <i>de minimis</i> для ВВТ</p>	<p style="text-align: center;">△ ☑</p>
<p>Согласование требований в области:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ перевозок опасных грузов ▪ выбросов загрязняющих веществ двигателями 	<p style="text-align: center;">✓ △</p>
<p>Укрепление позиций и нормативной основы ВВТ</p>	<p style="text-align: center;">~~~~</p>
<p>Согласование требований в области:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ патентов судоводителей ▪ ответственности в ходе интермодальных перевозок ▪ состава экипажей ▪ удаления отходов ▪ стандартов образования и профессиональной подготовки ▪ документации для интермодальных перевозок ▪ взимания платы за инфраструктуру ▪ качества топлива 	<p style="text-align: center;">△</p> <p style="text-align: center;">2008 год</p> <p style="text-align: center;">2009 год</p> <p style="text-align: center;">2009 год</p> <p style="text-align: center;">2009 год</p> <p style="text-align: center;">2010 год</p> <p style="text-align: center;">2013 год</p> <p style="text-align: center;">✓</p>

В. ИНСТРУМЕНТЫ ПОЛИТИКИ

	По состоянию на 2007 год
Координатор ТЕС для внутренних водных путей	✓
Справочник по финансированию для ВВТ	△
Выявление препятствий в существующем и новом европейском и национальном законодательстве	△
Единые административные органы и координационные центры ВВТ	△
Социальный диалог в рамках сектора	~~~
Наблюдение за рынком ВВТ	~~~
Европейский план развития инфраструктур водных путей и перевалочных сооружений	2009 год
Кампании по найму персонала	
Пространственное планирование с уделением приоритетного внимания развитию (расширению) промышленных зон вблизи водных путей	
Междисциплинарный диалог в рамках проектов	

- = принято ЕП и Советом
 ✓ = предложено Комиссией
 ~~~ = на этапе осуществления  
 △ = на этапе подготовки

### С. ИНСТРУМЕНТЫ ПОДДЕРЖКИ

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Европейский резервный фонд развития ВВТ</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>По состоянию на 2007 год<br/>△</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <p><b>Национальные программы поддержки</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Содействие перераспределению перевозок по видам транспорта, обеспечение инвестирования</li> <li>▪ Технологии для повышения эффективности, обеспечения охраны окружающей среды и безопасности</li> <li>▪ Информационно-рекламные организации</li> <li>▪ Совершенствование и текущее обслуживание инфраструктуры</li> </ul>                                                                      | <p>Австрия △, Бельгия, Германия, Нидерланды, Соединенное Королевство △, Франция</p> <p>Австрия, Бельгия, Германия, Нидерланды, Франция</p> <p>Австрия, Бельгия, Германия, Нидерланды, Франция</p> <p>Австрия, Бельгия, Болгария, Германия, Нидерланды, Польша, Румыния, Соединенное Королевство △, Франция, Чешская Республика</p> |
| <p><b>Европейские программы НИТР и поддержки</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Службы: "Марко Поло", ПКИ, ИНТЕРРЕГ и т.д.</li> <li>▪ Флот: программы НИТР (РП7) и т.д.</li> <li>▪ Рабочие места и квалификация: программы "СОКРАТ", "ЛЕОНАРДО ДА ВИНЧИ" и т.д.</li> <li>▪ Инфраструктура <ul style="list-style-type: none"> <li>- Приоритетные проекты ТЕС-Т № 18 и 30</li> <li>- РИС (МОП ТЕС-Т)</li> <li>- РНАРЕ, ИСПА, КАРДС, ИНТЕРРЕГ и т.д.</li> </ul> </li> </ul> | <p>~~~~</p> <p>~~~~</p> <p>~~~~</p> <p>~~~~</p> <p>~~~~</p> <p>~~~~</p>                                                                                                                                                                                                                                                            |

-----