



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят шестая сессия

Женева, 25–27 февраля 2014 года

Пункт 17 предварительной повестки дня

Изменения на транспорте в Европейском союзе

Изменения на транспорте в Европейском союзе

Записка секретариата

Резюме

В настоящей записке Комитету по внутреннему транспорту представлены i) краткий обзор некоторых из основных видов деятельности, изменений в сфере политики и решений, принятых Европейским союзом (ЕС) в течение 2013 года, которые актуальны для Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН); и ii) информация о сотрудничестве между ЕС и ЕЭК ООН. Она нацелена на дополнение устной информации, изложенной представителем Европейской комиссии на семьдесят шестой сессии Комитета по внутреннему транспорту. Соответствующие виды деятельности ЕЭК ООН указаны для иллюстрации взаимосвязи и взаимодополняемости работы обоих учреждений, проводящейся в сфере транспорта.



I. Введение

1. Политика ЕС в области транспорта нацелена на стимулирование экологичной, безопасной и эффективной мобильности во всей Европе, поддержку внутреннего товарного рынка и обеспечение права граждан свободно передвигаться по всей территории ЕС. Ниже охарактеризованы такие основные действия, как принятие нового законодательства, проведение консультаций, выпуск публикаций и подготовка инициатив, которые были реализованы ЕС в течение 2013 года в области внутреннего транспорта и являются актуальными также для стран, не входящих в ЕС.

II. Транспортная инфраструктура

A. Начало реализации новой стратегии ЕС в области инфраструктуры

2. Согласно новой стратегии ЕС в области инфраструктуры объем финансирования транспортного сектора в период 2014–2020 годов возрастет втрое и составит 26 млрд. евро. При этом финансирование транспортного сектора будет переориентировано на четко обозначенную новую базовую сеть, при помощи которой будет сформирована принципиальная основа системы перевозок в рамках единого европейского рынка. Она позволит устранить узкие места, модернизировать инфраструктуру и рационализировать трансграничные пассажирские и грузовые перевозки на всей территории ЕС. Ее внедрению будет содействовать создание девяти основных транспортных коридоров, которые соединят государства-члены и заинтересованные стороны и позволят обеспечить концентрацию дефицитных ресурсов и достижение конкретных результатов.

3. Новая базовая сеть ТЕС-Т будет дополняться комплексной системой маршрутов, вливающих в базовую сеть на региональном и национальном уровне. Основная цель состоит в том, чтобы к 2050 году постепенно создать для большинства обычных европейских граждан и предпринимателей условия, для того чтобы они могли добраться до этой комплексной сети не более чем за 30 минут.

4. Транспорт жизненно важен для европейской экономики: без эффективных транспортных соединений Европа не сможет развиваться и процветать. Новая стратегия ЕС в области инфраструктуры позволит ввести в эксплуатацию мощную европейскую транспортную сеть в 28 государствах-членах в интересах стимулирования их экономического роста и конкурентоспособности. Она позволит соединить Восток с Западом и заменить нынешнюю весьма разрозненную смесь разнообразных дорог по-настоящему общей европейской сетью.

5. На практике на уровне ЕС необходимо решить пять основных проблем, которые сводятся к следующему:

а) Недостающие звенья, в частности на участках пересечения границ, представляют одно из значительных препятствий для свободного передвижения товаров и пассажиров внутри государств-членов, между ними, а также между ними и соседними странами.



b) Существует ощутимый разрыв в качественном уровне инфраструктуры и в ее доступности в сообщении как между государствами-членами, так и внутри этих государств (узкие места). В частности, соединения Восток–Запад требуют усовершенствования на основе формирования новой транспортной инфраструктуры и/или обслуживания, реконструкции либо модернизации существующей инфраструктуры.

c) Транспортная инфраструктура, используемая различными видами транспорта, весьма раздроблена. Что касается мультимодальных соединений, то многие европейские грузовые терминалы, пассажирские станции, внутренние порты, морские порты, аэропорты и городские центры не соответствуют требуемому уровню. Поскольку они не характеризуются мультимодальными функциями, потенциал мультимодальных перевозок и его роль в плане устранения узких мест и восполнения недостающих звеньев в инфраструктуре реализован недостаточно.

d) Капиталовложения в транспортную инфраструктуру должны способствовать сокращению выбросов парниковых газов на транспорте на 60% до 2050 года.

e) Государства-члены по-прежнему руководствуются различающимися эксплуатационными нормами и требованиями, а это существенно усугубляет проблемы, связанные с наличием барьеров и узких мест в транспортной инфраструктуре. Особо остро это ощущается в сфере эксплуатационной совместимости.

6. Новая базовая сеть позволит:

a) соединить 94 основных европейских порта с автомобильными и железнодорожными звеньями;

b) соединить 38 ключевых аэропортов с крупными городами при помощи железнодорожных линий;

c) реконструировать 15 000 км железных дорог для эксплуатации на них высокоскоростных составов;

d) реализовать 35 трансграничных проектов для ограничения узких мест.

7. 80–85% от бюджета в 26 млрд. евро, утвержденного на следующий финансовый период 2015–2020 годов, будут использованы в следующих целях:

a) финансирования приоритетных проектов, связанных с 9 коридорами в рамках базовой сети; кроме того, финансирование будет направлено также на реализацию ограниченного числа других сегментных проектов, имеющих большое значение для общеевропейской базовой сети;

b) финансирования таких горизонтальных проектов (связанных в основном с ИТ), как обеспечение технологической составляющей Единой европейской системы управления воздушными перевозками (ЕЕСУВП) или Европейской системы управления железнодорожным движением (ЕСУЖД), которая должна использоваться в основных транспортных коридорах;

c) остальные средства могут быть направлены на специальные проекты, включая проекты, связанные с комплексной сетью.

8. Согласно оценкам, объем капиталовложений, необходимых для базовой сети в течение 2014–2020 годов, составляет 250 млрд. евро. Комиссия будет регулярно обращаться с призывами о внесении соответствующих предложений, с

тем чтобы ЕС финансировал только лучшие проекты, представляющие наибольшую ценность для ЕС. Фонд соединения Европы (ФСЕ) втрое увеличит объем финансирования транспорта по линии ЕС, который составит 26 млрд. евро в период 2014–2020 годов; в то же время финансирование транспорта будет ориентировано на формирование четко обозначенной новой базовой сети.

III. Автомобильный транспорт

A. Новые правила ЕС, направленные на повышение безопасности и экологичности грузовых транспортных средств

9. Европейская комиссия предложила ввести новые правила, разрешающие изготовителям разрабатывать более аэродинамичные модели грузовых автомобилей, что позволит на 7–10% сократить потребление топлива, уменьшить выбросы парниковых газов, а также повысить безопасность уязвимых участников дорожного движения. Это предложение нацелено на эксплуатацию кабин округлой формы и использование аэродинамических щитков в задней части прицепа. Такие меры позволят значительно улучшить аэродинамические характеристики транспортных средств и примерно на 5 000 евро в год снизить расходы на топливо в случае обычного грузового транспортного средства для дальних перевозок с пробегом 100 000 километров.

10. Основные преимущества этого предложения заключаются в следующем:

а) Улучшение экологических характеристик: в ЕС около 96% энергетических потребностей транспортного сектора приходится на нефть и нефтепродукты. Снижение потребления топлива в секторе дальних перевозок на 7–10% даст весьма ощутимый экономический и экологический эффект. Кроме того, этим предложением допускается использование дополнительной массы, в частности для установки более тяжелых аккумуляторов, требующихся в случае альтернативных энергетических систем (гибридных, электрических), предназначенных для грузовых автомобилей (в основном в городских условиях) и междугородных автобусов. При этом грузоподъемность грузовиков не изменится.

б) Повышение безопасности дорожного движения: используемая в настоящее время конструкция передней части кабины в форме "кирпича" может увеличить тяжесть повреждений, наносимых участникам дорожного движения при столкновении. Кроме того, она ограничивает поле зрения водителя сбоку. Это особенно опасно для велосипедистов и пешеходов на перекрестках. Конструкция более округлой формы позволит увеличить поле зрения водителя, а в случае столкновений на малой скорости, которые происходят обычно в городских условиях, уменьшить опасность нанесения серьезных травм.

в) Выгода для перевозчиков: улучшение аэродинамических характеристик транспортных средств позволит экономить около 5 000 евро в год на топливных затратах в случае обычного грузового автомобиля для дальних перевозок с пробегом 100 000 километров.

г) Перспективные направления деятельности для изготовителей транспортных средств: европейские изготовители транспортных средств большой грузоподъемности – лидеры на рынке, причем инвестиции в НИОКР в данном секторе являются одними из самых высоких среди коммерческих предприятий. Концепция применения новых аэродинамичных кабин и задних щит-

ков даст изготовителям возможность разрабатывать новые модели, что позволит стимулировать создание рабочих мест и экономический рост в Европе.

е) Более последовательный контроль и ограничение повреждаемости дорожного покрытия: до трети транспортных средств, проходящих соответствующий контроль, перегружены, а это приводит к повреждению дорог и снижению безопасности. Бортовые системы взвешивания массы, подсоединяемые к цифровому тахографу, и станции взвешивания массы на ходу на основных автодорогах позволят проводить более последовательный контроль в различных странах.



ф) Стимулирование интермодальных перевозок: бюрократические барьеры будут уменьшены в целях упрощения перегрузки 45-футовых контейнеров с одного вида транспорта на другой (водный, автомобильный и железнодорожный).

11. До преобразования этого предложения в законодательную норму оно должно пройти процедуру утверждения в Европейском парламенте и в государствах-членах. Ожидается, что новые грузовые автомобили появятся на дорогах к 2018–2020 годам.

В. Новые правила ЕС в отношении тахографов

12. В июле 2011 года Европейская комиссия предложила пересмотреть законодательство, касающееся тахографов, и внедрить так называемый "интеллектуальный тахограф", который позволит в полной мере использовать такие новые технологические возможности, как спутниковая навигация, дальняя связь с органами, проводящими проверки на дорогах, и прикладное соединение через интерфейс ИТС. Цель этого предложения состоит в том, чтобы затруднить мошеннические махинации с тахографом и уменьшить административное бремя транспортных компаний. Ожидается, что более строгое выполнение предписаний, касающихся продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха, повысит защищенность водителей и безопасность дорожного движения, а также обеспечит равноправную конкуренцию.



13. В этом предложении также учитывается то обстоятельство, что тахограф используется в международных рейсах перевозчиками не только из ЕС, но и из 23 стран, не входящих в ЕС, но являющихся Договаривающимися сторонами Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Предложением о новом законодательстве относительно тахографа предусматривается создание форума по вопросам тахографа, который будет открыт для участия экспертов из третьих стран, использующих тахограф на основании Соглашения ЕСТР.

14. Ожидается, что новые правила, касающиеся тахографа, будут обсуждаться в январе 2014 года. Если они будут приняты, то большинство их положений

нетехнического характера (в том числе касающиеся Форума по вопросам тахографа) будут применяться в течение двух лет после даты их принятия, а технические положения, касающиеся тахографа, вступят в силу, скорее всего, с 2019 года. В 2011 году была создана Группа экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (Группа экспертов по ЕСТР) (с двухлетним мандатом до 31 декабря 2013 года), с целью изменения текста статьи 22-бис (в которой предусмотрена процедура внесения поправок в добавление 1В) и изучения взаимосвязи между ЕСТР и законами ЕС и при необходимости внесения соответствующих изменений. Исполнительный комитет ЕЭК ООН продлил мандат Группы экспертов по ЕСТР до конца 2014 года для согласования позиций Европейского союза и Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС, в отношении статьи 22-бис. Более подробная информация о ходе работы Группы экспертов по ЕСТР в 2013 году содержится в документе ECE/TRANS/2014/14.

С. Права пассажиров автобусов, перемещающихся на городских или междугородных автобусах и поездах

15. 16 февраля 2011 года в соответствии с предложением Комиссии, внесенным в декабре 2008 года, Совет и Европейский парламент утвердили Регламент 181/2011, касающийся прав пассажиров, перемещающихся на городских и междугородных автобусах. Положения этого Регламента применяются с 1 марта 2013 года. Правила ЕС обязывают государства-члены указывать "национальные правоприменительные органы", роль которых состоит в обеспечении того, чтобы транспортные операторы обращались со всеми пассажирами с учетом их прав. Пассажирам, которые считают, что их права были нарушены, следует обращаться:

а) в национальный правоприменительный орган государства-члена, где находится пункт отправления, или

б) в национальный правоприменительный орган государства-члена, где находится автобусный терминал или автобусная остановка, соответствующие пункту назначения, если пункт отправления расположен в третьей стране.

16. Согласно постановлению Европейского суда пассажиры имеют также соответствующие права в случае задержки или отмены железнодорожной перевозки в силу форс-мажорных обстоятельств.

IV. Железнодорожный транспорт

А. Четвертый нормативный пакет по железнодорожному транспорту

17. 30 января 2013 года Европейская комиссия объявила о комплексном пакете мер, по повышению качества и разнообразия железнодорожных услуг в Европе. Железнодорожный транспорт служит жизненно важным элементом транспорта в ЕС, играя ключевую роль в удовлетворении растущего спроса на перевозки, устранения задержек, обеспечении топливной безопас-



ности и снижении зависимости от углеводов. Однако на многих европейских рынках железнодорожных услуг в настоящее время наблюдается стагнация или спад. С учетом этого Комиссия предложила далеко идущие меры по стимулированию нововведений на железных дорогах ЕС на основе открытия внутренних рынков пассажирских перевозок ЕС для конкурентов, а также параллельного проведения существенных и инфраструктурных преобразований.

18. Эти предложения сосредоточены на нижеследующих четырех ключевых областях.

Эффективная система стандартов и допущений

19. Комиссия желает снизить административные издержки железнодорожных компаний и облегчить доступ новых операторов на этот рынок. Новые предложения предусматривают, что Европейское железнодорожное агентство станет тем органом, который будет по принципу "одного окна" выдавать разрешения на эксплуатацию транспортных средств на всей территории ЕС, а также свидетельства о безопасности, действительные в рамках всего ЕС.

Повышение качества и разнообразия услуг на основе допуска новых операторов железнодорожных перевозок

20. Для стимулирования нововведений, повышения эффективности услуг и улучшения соотношения цены и качества Комиссия предложила открыть доступ к внутренним рынкам железнодорожных перевозок для новых операторов с декабря 2019 года. Эти компании смогут осуществлять внутренние пассажирские железнодорожные перевозки по всей территории ЕС на основе либо предложения конкурентоспособных коммерческих услуг, либо участия в торгах на заключение государственного подряда на внутренние железнодорожные перевозки, на долю которых приходится большая часть (свыше 90%) поездок на железнодорожном транспорте в ЕС, причем условие об их участии в торгах будет носить обязательный характер.

Эффективная инфраструктура

21. В целях обеспечения справедливого доступа к рынку железнодорожных перевозок для всех независимых компаний, управляющих железнодорожными путями ("инфраструктурой"), должны обеспечивать эффективную эксплуатацию в сети без какой-либо дискриминации, а также координацию на уровне ЕС в целях развития по-настоящему общеевропейской сети. Для обеспечения развития сети с учетом интересов всех сторон и достижения максимальной эффективности ее эксплуатации Комиссия предложила усилить роль управляющих инфраструктурой, с тем чтобы они могли контролировать все функции, предусмотренные в рамках железнодорожной сети, включая планирование капиталовложений в инфраструктуру, повседневную эксплуатацию и техническое обслуживание, а также составление графика перевозок.

Квалифицированная рабочая сила

22. Динамичность сектора железнодорожных перевозок зависит от наличия квалифицированной и целеустремленной рабочей силы. В течение последующих десяти лет сектор железнодорожного транспорта столкнется с комплексной проблемой привлечения нового персонала для замены третьей части сотрудников, выходящих на пенсию, и в то же время функционирования в новых условиях более острой конкуренции. Опыт государств-членов, открывших свои рынки, показывает, что такая мера приведет к созданию новых рабочих мест более вы-

сокого качества. В соответствии с нормами ЕС государства-члены будут иметь возможность защищать права работников, требуя от новых подрядчиков принимать их на работу при передаче государственных контрактов, в дополнение к действующим в ЕС общим предписаниям о передаче обязательств.

В. Требования Европейского суда о надлежащем применении железнодорожного права

23. В 2013 году Европейский суд вынес крайне важные постановления, касающиеся условий доступа к инфраструктуре, включая основу для расчета сборов за пользование ею. Суд отметил независимость управляющего инфраструктурой от любого оператора. В некоторых случаях Суд рекомендовал государствам-членам обеспечить финансовую стабильность их управляющих инфраструктурой и ввести критерий эффективности системы начисления сборов за пользование инфраструктурой с соответствующими стимулами за пунктуальность перевозки. Управляющие инфраструктурой должны ограничить взимаемые ими сборы за пользование инфраструктурой прямыми издержками, связанными с обслуживанием индивидуального состава, если государства-члены не допускают надбавки, приемлемой для индивидуального сегмента рынка. В результате ряд управляющих инфраструктурой ЕС уже снизили сборы за пользование инфраструктурой или предполагают сделать это в силу нового постановления Суда.

С. Ключевые факты и цифры

a) Оборот сектора железнодорожного транспорта составляет 73 млрд. евро (65% от оборота сектора воздушных перевозок (112 млрд. евро)), и в нем занято 800 000 сотрудников.

b) Железнодорожные перевозки играют крайне важную роль для эффективного функционирования европейской экономики. Ежегодно пассажиры совершают более 8 млрд. поездок на поезде. На железнодорожные перевозки приходится около 10% всех грузовых перевозок в Европе, причем доход от этой деятельности составляет, по оценкам, 13 млрд. евро.

c) Например, через грузовой коридор "Роттердам – Генуя" проходит около 130 000 составов в год, что приравнивается примерно к 4 млн. грузовых автомобилей в год.

d) Ежегодно государственные органы вкладывают огромные средства в железнодорожный сектор. В 2009 году их объем составил около 46 млрд. евро. Изыскивать такое государственное финансирование становится все сложнее.

e) Существенные капиталовложения в государственный сектор, в частности в странах ЕС-10, где объем субсидирования за шесть лет увеличился более чем вдвое, сами по себе не приводят к эквивалентному росту спроса на железнодорожные перевозки.

f) Во многих государствах – членах ЕС железнодорожный сектор претерпевает стагнацию или спад. Несмотря на положительную динамику на отдельных рынках, доля пассажирских перевозок на рынке транспортных услуг внутри ЕС оставалась в среднем более или менее стабильной и за период после 2000 года составила около 6%, между тем как доля грузовых железнодорожных перевозок снизилась с 11,5% до 10,2%.

g) С середины 1990-х годов в ряде стран ЕС (в частности, ЕС-10) недостаточный объем капиталовложений стимулировал порочный круг спада с разрушением инфраструктуры и подвижного состава, лишаящим железные дороги их привлекательности, особенно с учетом стремительного роста численности автовладельцев в результате повышения их благосостояния.

h) Во многих случаях железнодорожные предприятия пришлось выкупать за государственный счет, а в таких странах, как Испания, Португалия и Болгария, действующие операторы имеют значительную задолженность.

i) Оператор железнодорожных перевозок Бельгии в 2004 году был вынужден передать бельгийскому государству задолженность в объеме 7,4 млрд. евро, что сопоставимо с 2% ВВП этой страны. При создании компании СЖДФ она унаследовала задолженность НОЖД в объеме 20,5 млрд. евро. (Имеющаяся в настоящее время у многих компаний задолженность обусловлена эксплуатацией в прошлом неэффективно интегрированных инфраструктур.)

j) Европа сталкивается со следующими серьезными вызовами на транспорте: рост спроса на перевозки (по прогнозам, объем грузовых перевозок к 2030 году увеличится примерно на 40% (по сравнению с 2005 годом), а к 2050 году – чуть более чем на 80%; темпы роста объема пассажирских перевозок будут чуть ниже, чем в случае грузовых перевозок, а именно 34% к 2030 году и 51% к 2050 году), а также связанные с этим проблемы заторов, топливной безопасности, выбросов CO₂ и потребность в создании эффективной транспортной инфраструктуры для поддержания роста европейской экономики.

к) Смириться с текущими негативными тенденциями и необратимым спадом в сфере железнодорожного транспорта в Европе не представляется возможным.

D. Грузовые поезда в Европе вскоре станут менее шумными

24. Поскольку Европейское железнодорожное агентство санкционировало использование тормозных колодок типа LL, предназначенных для грузовых железнодорожных вагонов, на рынок ЕС поступят новые тормозные колодки, позволяющие на 50% уменьшить шум, издаваемый такими вагонами. Речь идет о заключительном этапе многолетних разработок и технических испытаний, проводившихся изготовителями тормозных колодок и Международным союзом железных дорог, и о поворотном пункте в деятельности ЕС, направленной на максимально возможное снижение уровня шума, издаваемого железнодорожным транспортом.

25. Наиболее эффективным образом уменьшить шум в том месте, где он возникает, позволяет эксплуатация "гладких колес на гладких рельсах". Тормозные колодки типа LL изготавливаются из композитных материалов, оказывающих положительное воздействие на поверхность колеса, полируя его и снижая таким образом уровень шума. Эксплуатация же традиционных чугунных тормозных колодок приводит к тому, что поверхность колеса становится шершавой и в результате уровень шума увеличивается. Применение тормозных колодок из композитных материалов (на путях надлежащего качества) позволит уменьшить до 10 дБ шум от проходящего состава, что с точки зрения человеческого восприятия эквивалентно снижению на 50%.

Е. Железнодорожная безопасность: Комиссия приветствует значительный прогресс, достигнутый в рамках Совета по транспорту

26. 10 октября 2013 года Европейская комиссия приветствовала достигнутое в рамках Совета по транспорту согласие относительно "общего подхода" в контексте пересмотра директивы о безопасности на железнодорожном транспорте. Этот пересмотр представляет собой вторую часть так называемого четвертого нормативного пакета по железнодорожному транспорту, предложенного в январе 2013 года с целью устранения существующих административных и технических барьеров на основе дальнейшего развития единого европейского железнодорожного пространства, что позволит повысить конкурентоспособность сектора железнодорожных перевозок по сравнению с другими видами транспорта.

27. Этот "общий подход" предусматривает и такие другие меры по совершенствованию нынешней нормативно-правовой базы, как:

- a) уточнение функций и ответственности всех сторон,
- b) введение новой статьи об обязанностях национальных органов по обеспечению безопасности в части непосредственного контроля,
- c) принятие четких положений относительно связи между контролем и сертификацией.

V. Внутренние водные пути

A. Ключевые факты и цифры

a) Все пять крупнейших морских портов ЕС соединены с сетью внутренних водных путей.

b) Ежегодный грузооборот на внутренних водных путях в ЕС составляет 140 млрд. тонно-километров.

c) В сети ТЕС-Т функционирует более 230 внутренних портов, 75 из которых входят в базовую сеть. Около 40 из этих портов являются одновременно и внутренними, и морскими.



d) Объем выбросов CO₂ и расход топлива крупного судна внутреннего плавания составляют лишь одна треть того, что приходится на долю автомобильного транспорта.

e) В Роттердаме, являющемся крупнейшим морским портом ЕС, в 2010 году была произведена перевалка трети всех грузов, перевезенных по внутренним водным путям.

f) Протяженность судоходства внутренних водных путей Европы достигла 37 000 километров.

В. Усилия по обеспечению качественных водных перевозок

28. Программа действий НАЯДЫ-II направлена на стимулирование долгосрочных структурных изменений в секторе внутреннего водного транспорта. Она также предусматривает краткосрочные действия, которые предпринимаются в настоящее время Комиссией для решения проблем, обусловленных сложной экономической ситуацией в секторе.

29. В рамках программы НАЯДЫ-II принимаются следующие меры:

а) повышение качества инфраструктуры и стимулирование интеграции внутреннего водного транспорта в логистическую цепочку;

б) наличие эффективной инфраструктуры служит основным условием успешного функционирования внутреннего водного транспорта. Внутреннее судоходство может полноценно функционировать только в том случае, если внутренние водные пути будут действенным образом соединены с маршрутами других видов транспорта и будут поддерживаться в надлежащем состоянии, если будут восполнены недостающие звенья и устранены узкие места;

в) через Фонд соединения Европы Комиссия окажет поддержку, направленную на улучшение существующей и создание новой инфраструктуры внутренних водных путей, и содействие в стимулировании взаимодополняемости этого вида транспорта с другими видами транспорта. В процессе реализации коридоров ТЕС-Е развитие коридоров будет обеспечиваться в контексте всех видов транспорта на скоординированной основе.

30. Сектор внутреннего водного транспорта функционирует в сложных экономических условиях. Степень его фрагментации весьма велика, так как 80% флота эксплуатируется операторами-собственниками. Это затрудняет усилия по обеспечению соответствия между спросом и предложением и ограничивает возможности сектора в плане капитализации и нововведений. Согласно оценкам, уровень занятости в секторе снизился на 10%. С учетом возрастного состава сотрудников их отток в ближайшие 10 лет увеличится. В некоторых сегментах рынка возраст до 50% занятых превышает 50 лет.

31. Комиссия предлагает предпринять шаги в следующих направлениях:

Устранение узких мест

32. Характерные узкие места в виде неадекватных шлюзов, мостов или судоходных каналов и такие недостающие звенья, как соединение между Сеной и Шельдой, сдерживают возможности полноценного развития сектора. Комиссия предлагает усовершенствовать грузовые водные перевозки посредством модернизации шлюзов, мостов и судоходных каналов.

Охрана окружающей среды и нововведения в этой области

33. По сравнению с другими видами наземных перевозок внутренний водный транспорт является энергоэффективным, безопасным, бесшумным, причем на нем практически не возникает заторов. Комиссия внесет предложение по соответствующим мерам, включая новые стандарты на двигатели, в целях стимулирования капиталовложений в технические средства с низким уровнем выбросов и поддержки научно-внедренческой деятельности.

Улучшение соединений с другими видами транспорта

34. Основной упор будет сделан на улучшение связей между внутренними водными путями, автомобильными и железными дорогами с уделением особого внимания соединениям с морскими и речными портами. На основе проводящегося обзора речных информационных служб Комиссия внесет предложения по усовершенствованию средств обработки грузов и сокращению объема документации.

Инвестиции в квалифицированную рабочую силу

35. Сектор водных перевозок опирается на квалифицированную рабочую силу. Предполагается, что реализация новых предложений позволит обеспечить более широкое признание квалификации и профессиональный рост, улучшить доступ к рынку труда и повысить мобильность.

VI. Безопасность дорожного движения

A. Новые водительские удостоверения в Европе

36. Около 60% жителей ЕС (примерно 300 млн. граждан) имеют действующее водительское удостоверение. Многие из них совершают трансграничные поездки в рамках ЕС в личных или профессиональных целях либо меняют страну проживания. На сегодняшний день в Европе существует более 110 различных образцов водительских удостоверений, дающих разные права и имеющих разные сроки действия. На основании директивы ЕС о водительских удостоверениях 2006/126/ЕС Европейская комиссия внесла ряд изменений в положения о водительских удостоверениях, применимые к странам – членам ЕС, в том числе о водительских удостоверениях новых категорий. Были выявлены несоответствия между категориями водительских удостоверений, предусмотренными в Конвенции о дорожном движении 1968 года и в директиве ЕС. Была учреждена неофициальная группа экспертов в составе некоторых членов Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1) для подробного рассмотрения этих несоответствий и вынесения рекомендаций для WP.1 относительно их устранения. Речь идет об обеспечении "взаимного признания" водительских удостоверений, выдаваемых Договаривающимися сторонами Конвенции о дорожном движении 1968 года (на основании статьи 41 2) а) i), которая гласит следующее: "Договаривающиеся стороны будут признавать любое национальное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 6 к настоящей Конвенции... действительным на своей территории для управления автомобилем..."). Согласованные сроки действия и правила о медицинском осмотре позволят обеспечить большую правовую определенность для многих европейцев, проезжающих на территорию другого государства-члена.

37. Во многих странах ЕС водительское удостоверение не только дает возможность управлять всеми видами транспортных средств, но и может использоваться в качестве удостоверения личности. Поэтому вопрос о противодействии мошенничеству вызывает серьезную обеспокоенность. Новое водительское удостоверение практически не поддается подделке. Оно защищается европейской



электронной системой обмена данными, которая упростит систему учета водительских удостоверений соответствующими органами и позволит более эффективно выявлять случаи их подделки.

38. Правила, касающиеся водительских удостоверений, также оказывают значительное воздействие на безопасность дорожного движения. С учетом того, что на дорогах Европы ежегодно гибнут более 30 000 человек, новые правила о водительских удостоверениях позволят повысить на них безопасность. Наиболее важны изменения, связанные с мотоциклами. Введение постепенного допуска к мотоциклам для молодых водителей на основании новых европейских правил позволит более эффективно защитить эту уязвимую группу участников дорожного движения. Срок действия всех новых водительских удостоверений на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, трициклом и квадрициклом будет составлять не более десяти лет.

В. Безопасность дорожного движения: стратегия борьбы с серьезным травматизмом при ДТП

39. Европейская комиссия опубликовала документ, посвященный серьезному травматизму при дорожно-транспортных происшествиях, в котором охарактеризованы последующие меры по разработке комплексной стратегии борьбы ЕС с серьезным травматизмом при ДТП, а именно:

а) общее определение серьезной травмы при ДТП;

б) способ усовершенствования сбора данных о серьезных ДТП государствами-членами;

в) принцип принятия на уровне ЕС целевого показателя по сокращению серьезного травматизма при ДТП.



40. Отсутствие общих определений и широко распространенная практика неполной отчетности и сообщения неточных сведений свидетельствуют о том, что информация о масштабах и характере серьезных травм является недостаточной, неполной и неподробной. В настоящее время наблюдаются также существенное искажение и передача неполной информации о серьезных травмах. Искажение информации происходит по той причине, что оценка ситуации, производимая "на местах" полицией, является обычно единственным способом определения степени тяжести телесного повреждения, которая указывается в базах данных о безопасности дорожного движения.

41. Комиссия охарактеризовала три этапа разработки комплексной стратегии ЕС по борьбе с травматизмом.

Общее определение дорожной травмы

42. Разработка общего определения серьезной травмы служит одной из предпосылок эффективной борьбы с травматизмом. Без согласованного определения серьезной травмы масштаб и истинный характер этой проблемы полностью осознать невозможно. Невозможно также и произвести сколь-либо существенные сопоставления.

Объективный сбор данных о серьезных травмах

43. Первостепенное внимание следует уделить уточнению общего числа лиц, получивших серьезные травмы при ДТП, а также более глубокому осознанию конкретного характера травмы. Крайне важно разработать общее определение серьезной травмы, хотя для эффективного сбора данных могут использоваться различные системы отчетности.

Определение целевого показателя

44. Как предусмотрено в стратегических направлениях деятельности Комиссии на 2011–2020 годы, оперативный и перспективный целевой показатель серьезного травматизма дополнит нынешние установки ЕС в области безопасности дорожного движения. Государства-члены могут усовершенствовать целевой показатель на уровне ЕС, определив соответствующие целевые показатели на национальном уровне. Государства-члены могут также поставить перед собой еще более амбициозные задачи или подзадачи, например по конкретным группам участников дорожного движения, регионам или дорожно-транспортным ситуациям.

VII. Устойчивая городская мобильность

A. Общий план действий по обеспечению устойчивой городской мобильности в рамках всего ЕС

45. 17 декабря 2013 года Комиссия приняла нормативный пакет по городской мобильности. Он будет служить основой для оказания ЕС поддержки в сфере городской мобильности в течение отчетного периода 2014–2020 годов. Этот нормативный пакет по городской мобильности нацелен также на более эффективное привлечение государств-членов к предпринимаемым в масштабах всего ЕС усилиям в данной связи. В частности, в нем содержится призыв к государствам-членам создавать надлежащие условия для администраций городов, с тем чтобы они могли успешно реализовать местные стратегии устойчивой городской мобильности. В нормативном пакете по городской мобильности также предлагается предпринять совместные действия в пяти конкретных областях, а именно: планирование городской мобильности; городская логистика; управление доступом к городским районам; внедрение городских интеллектуальных транспортных систем; и обеспечение безопасности дорожного движения в городах.

46. Для подготовки этого нормативного пакета Комиссия провела обзор осуществления плана действий по обеспечению городской мобильности, консультации с общественностью и оценку воздействия.

B. 18 европейских инициатив в области устойчивой городской мобильности

47. В рамках своей рассчитанной на три года кампании по обеспечению устойчивой городской мобильности под девизом "Найди верное сочетание" Евро-

пейская комиссия в 2013 году назвала еще 18 проектов, подлежащих финансированию. На каждый из них будет выделено до 7 000 евро, которые могут быть использованы для укрепления деятельности по стимулированию устойчивой городской мобильности. Речь идет об обучении езде на велосипеде, групповом использовании автомобилями, развлекательных мероприятиях для детей и т.д.

48. С момента начала этой кампании в 2012 году на центральном веб-сайте (www.dotherightmix.eu) зарегистрировано около 400 мероприятий в области устойчивой городской мобильности. Проводящиеся и будущие мероприятия отражаются на инновационной "Карте мобильности", которая позволяет участникам кампании получить представление о ее ходе в общеевропейском масштабе. В рамках второго обращения с призывом о финансировании было подано 74 заявки из 18 зарегистрированных стран. Третье (последнее) обращение с призывом о финансировании усилий по обеспечению устойчивой городской мобильности будет озвучено в марте 2014 года.

С. Комиссия укрепляет инициативу СИВИТАС

49. Инициатива СИВИТАС (наименование которой представляет собой сокращение слов "города, живучесть, устойчивость") финансируется по линии научно-исследовательской рамочной программы ЕС, направленной на поддержку городов в их усилиях по осуществлению инновационной деятельности в области более устойчивой городской мобильности. С момента начала реализации инициативы СИВИТАС в 2002 году была оказана поддержка в проведении 700 демонстрационных мероприятий в 60 городах (в рамках всей сети, включающей 200 городов, получающих информацию благодаря подобным демонстрационным мероприятиям), причем общий объем капиталовложений ЕС составил более 200 млн. евро. Благодаря этому удалось привлечь дополнительные капиталовложения со стороны местных и региональных органов власти, а также частных партнеров в объеме около 1 млрд. евро.

50. 11 декабря Европейская комиссия выдвинула инициативу СИВИТАС-2020, нацеленную на усиление поддержки в рамках проекта "Горизонт-2020". Предварительной программой работы на 2014 и 2015 годы предусматривается финансирование инициативы СИВИТАС-2020 в объеме по меньшей мере 100 млн. евро.

51. Уже в сентябре 2013 года с консорциумом в составе 14 европейских научно-исследовательских институтов, объединений и консалтинговых компаний (включая 10 МСП) было подписано соглашение о субсидировании в объеме 4 млн. евро в целях реализации рассчитанной на три года инициативы СИВИТАС-Капитал.

52. В рамках инициативы СИВИТАС-Капитал:

а) будут компилироваться имеющиеся знания через группы, занимающиеся конкретными темами и разрабатывающие руководства по оптимальной практике;

б) будут опубликованы рекомендации относительно будущих приоритетов в сфере НИОКР, которые Комиссия отразит в своей программе научных исследований на 2014–2020 годы;

с) будут разработаны программы профессиональной подготовки и трудоустройства специалистов в области городской мобильности, а также обмена этими специалистами – будут обеспечены профессиональная подготовка и трудоустройство 500 специалистов;

д) будет осуществляться управление фондом в объеме 500 000 евро для оказания поддержки в передаче опыта другим городам с целью успешной реализации мер в области обеспечения городской мобильности большим числом городов;

е) будут созданы пять дополнительных национальных и региональных сетей и будет продолжена работа с уже действующими пятью сетями; эти сети позволяют расширить процесс распространения ноу-хау и оптимальной практики в рамках тех или иных языковых либо географических групп;

ф) будет создан центр знаний, доступ к которому через сайт инициативы СИВИТАС получают все заинтересованные стороны; речь идет об универсальном механизме подготовки всех материалов для СИВИТАС и в рамках СИВИТАС, которые будут доступны для изучения и повторного применения всеми заинтересованными сторонами.

VIII. Снижение нефтяной зависимости и борьба с изменением климата

A. Городской транспорт: транспортное топливо будущего

53. Европейский транспорт на 94% зависит от нефтепродуктов (причем 84,3% этих нефтепродуктов импортируются и сталкивается с растущими проблемами нестабильности топливных поставок, так как нефть поступает из все более неустойчивых регионов, и роста и без того уже высоких цен на импортируемую нефть (1 млрд. евро в день в 2011 году), что обуславливает дефицит торгового баланса (около 2,5% ВВП). Совершенно ясно, что транспортный сектор ЕС должен диверсифицировать свои источники энергоносителей. Принятая в 2011 году Транспортная стратегия Комиссии на период до 2050 года направлена на освобождение транспортного сектора ЕС от нефтяной зависимости и предусматривает 60-процентное сокращение выбросов парниковых газов к 2050 году. Ею определяются соответствующие цели для различных видов транспорта, включая материально-техническое обеспечение основных городских центров при нулевом уровне выбросов CO₂ к 2030 году, сокращение вдвое масштабов эксплуатации автомобилей, функционирующих на обычном топливе, в городских условиях к 2030 году и полный отказ от их эксплуатации в городах к 2050 году. Ею также устанавливается 40-процентное увеличение доли авиационного топлива с низким выбросом CO₂ к 2050 году и снижение выбросов CO₂, связанных с эксплуатацией судов, на 40%. Эти цели невозможно достичь в условиях использования традиционных видов топлива, и для их реализации требуется значительно увеличить долю альтернативного топлива.



54. В соответствии с национальными планами действий в области использования возобновляемых источников энергии (NREAPs), представленными в конце 2010 года, государства-члены намерены сообщать в некоторой степени превысить 10-процентный целевой показатель. Они заявили о намерении использовать примерно на 8,5% биотопливо первого поколения, на 1% биотопливо второго поколения и на 1% возобновляемую электроэнергию, причем последнюю главным образом на железных дорогах, а не на автомобилях. Доля используемого водорода в соответствии с этими планами является незначительной.

55. Вместе с тем с учетом предложения Комиссии о поправках к директиве о возобновляемой энергии, внесенного 17 октября 2012 года и ограничивающего долю биотоплива первого поколения до 5%, для достижения 10-процентного целевого показателя государствам-членам необходимо скорректировать свои планы действий с учетом таких других возобновляемых видов топлива, как биометан, возобновляемая электроэнергия и водород.

56. Основными возможными видами топлива для разных видов транспорта являются: сжиженный нефтяной газ (СНГ), природный газ и биометан (в виде КПП, СПГ и СЖТ), электроэнергия, биотопливо и водород.

57. Комиссия предлагает принять меры для строительства необходимой инфраструктуры во всей Европе с учетом общих стандартов эксплуатационной совместимости. Требование о развертывании минимальной сети пунктов подзарядки электричеством/заправки водородом, СПГ и КПП морского и другого водного, а также автомобильного транспорта должно быть выполнено до 31 декабря 2020 года. Требование о минимальном охвате инфраструктуры в случае СПГ, предназначенного для перевозок по внутренним водным путям, должно быть выполнено до 31 декабря 2025 года. Соответствующие технические стандарты на эти виды топлива должны быть утверждены и введены в действие до 31 декабря 2015 года. Государства-члены должны распространить четкую и легкую для понимания информацию о совместимости различных видов топлива и транспортных средств, с тем чтобы к этой дате положения данной директивы были перенесены в национальное законодательство.

IX. Интеллектуальные транспортные системы

A. Система eCall: автоматическая система вызова экстренных служб в случае ДТП, обязательная для установки в автомобилях с 2015 года

58. В июне 2013 года для смягчения последствий серьезных ДТП на территории ЕС Европейская комиссия приняла два предложения в целях обеспечения к октябрю 2015 года установки на всех автомобилях системы, которая в случае серьезного ДТП будет автоматически вызывать экстренные службы. В случае серьезного ДТП система eCall будет автоматически набирать номер 112, являющийся единым номером экстренных служб в Европе. Она будет сообщать экстренным службам о местонахождении транспортного средства, даже если водитель потерял сознание или неспособен самостоятельно позвонить по телефону. Согласно оценкам, это позволит спасти до 2 500 человек в год (МЕМО/13/547).

59. Данные, поступающие через систему eCall, позволят экстренным службам быстрее оказывать помощь водителям и пассажирам транспортных средств, а значит – и оперативнее спасать жизнь людей и лечить нанесенные им травмы. Согласно оценкам, благодаря системе eCall время реагирования экстренных служб в городских районах увеличится на 40%, а в сельских районах – на 50%, причем ежегодно можно будет спасать до 2 500 человек.



60. Помимо обеспечения безопасности дорожного движения, система eCall позволит значительно уменьшить заторы, связанные с ДТП, а также сократить численность так называемых "вторичных ДТП", обусловленных отсутствием ограждений в местах аварий. Преимущества в данной связи получит и промышленность с учетом того, что многие компании вовлечены в поставки технических средств, элементов и услуг, используемых в различном виде в схеме eCall, включая бортовые системы, беспроводные системы передачи данных и системы реагирования в контексте общественной безопасности. Кроме того, предполагается, что бортовое оборудование eCall может быть использовано для оказания услуг, представляющих дополнительную ценность (например, для розыска угнанных автомобилей).

В. Интеллектуальные транспортные системы для городских районов

61. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) содействуют достижению целей городского развития в таких областях, как информирование о мультимодальных перевозках, управление движением, включая городскую логистику, и автоматизированные средства продажи билетов. В городских районах комплексный подход еще в большей степени необходим в контексте различных видов транспорта и объединения как технических, так и стратегических аспектов. В центре внимания должен находиться гражданин.

62. В планах действий Европейской комиссии, касающихся как ИТС, так и городской мобильности, предусмотрены взаимодополняющие мероприятия в области ИТС для городских районов.

а) План действий по ИТС требует формирования платформы для сотрудничества в области ИТС в целях стимулирования инициатив по ИТС в области городской мобильности.

б) План действий по обеспечению городской мобильности предусматривает оказание помощи в применении ИТС в рамках городской мобильности, причем, возможно, в виде разработки какого-либо методического документа.

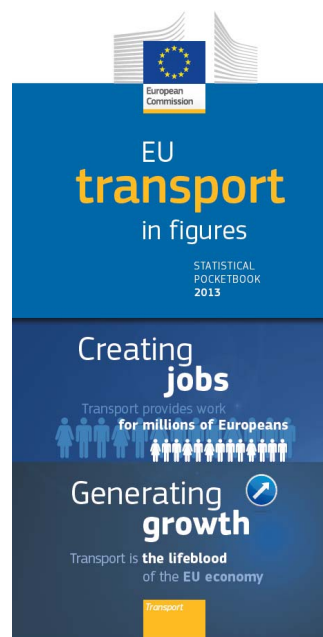
Х. Публикации

А. Транспорт ЕС в цифрах

63. В этой публикации представлен обзор наиболее свежей и актуальной ежегодной статистики транспорта в Европе. Она касается Европейского союза и его государств-членов, а также – насколько это возможно – нынешних кандидатов в члены ЕС, стран, присоединяющихся к ЕС, и стран ЕАСТ. Содержание этого карманного издания основано на ряде источников, включая Евростат, международные организации, национальную статистику и – при отсутствии данных – собственные оценочные показатели.

64. Эта публикация состоит из следующих трех частей:

- а) общая часть, содержащая общие экономические и другие актуальные данные;
- б) часть, посвященная транспорту, охватывающая как пассажирский, так и грузовой транспорт, а также содержащая другие данные, связанные с транспортом;
- в) часть, посвященная энергопотреблению и охране окружающей среды и содержащая данные о воздействии транспортного сектора на окружающую среду.



65. В большинстве таблиц данные приведены до 2011 года; более свежие данные указаны в случае их наличия.

ХІ. Расширение ЕС и внешняя транспортная политика ЕС

66. 1 июля 2013 года, после проводившихся в течение шести лет переговоров, ЕС принял в свой состав Хорватию, ставшую его 28-м членом. Эта страна, имеющая береговую линию протяженностью 1 000 км и крупные морские порты, придаст новый импульс транспортной системе ЕС. В рамках своей программы Восточного партнерства ЕС принял решение о расширении своих транспортных коридоров на восток. С введением нового Таможенного кодекса ЕС завершится переход к использованию электронных таможенных деклараций. Реализация этой системы к 2015 году позволит внедрить ориентированные на запросы клиентов процедуры в отношении несопровождаемых грузовых составов на внешних границах Европейского таможенного союза.

ХII. Сотрудничество между ЕЭК ООН и Европейским союзом

67. ЕС и его государства-члены принимают активное участие во всех межправительственных форумах Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта, которые обслуживаются 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.
