

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восьмидесятая сессия**

Женева, 20–23 февраля 2018 года

Пункт 16 предварительной повестки дня

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

В настоящей записке для Комитета по внутреннему транспорту представлены:

а) краткий обзор некоторых из основных видов деятельности, изменений в политике и решений, принятых Европейским союзом (ЕС) в 2017 году, которые имеют актуальное значение для стран региона Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), и особенно для их рассмотрения Комитетом по внутреннему транспорту в свете его деятельности на региональном и глобальном уровнях; и

б) информация о сотрудничестве между ЕС и ЕЭК ООН.

Ее цель – дополнить устную информацию представителя Европейской комиссии на семьдесят восьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ). Для облегчения обсуждения в записке приводится информация о соответствующей деятельности КВТ.

I. Введение

1. Транспортная политика ЕС направлена на стимулирование в Европе экологически чистой, безопасной и эффективной системы мобильности, которая является основой для внутреннего рынка товаров и осуществления права граждан на свободное передвижение на всей территории ЕС. Ниже приводятся примеры принятых ЕС в 2017 году основных мер: новых законодательных актов, консультаций, публикаций и инициатив в области внутреннего транспорта, которые имеют также важное значение для стран, не входящих в состав ЕС.

* Настоящий документ был представлен с задержкой в связи с несвоевременным получением материалов из других источников.



II. Транспортная инфраструктура

A. Транспортная инфраструктура: второе поколение планов работы 11 европейских координаторов

2. В январе 2017 года было подготовлено второе поколение планов работы 11 европейских координаторов, утвержденных в декабре 2016 года. Они подводят базу работы на период до 2030 года. Как предусмотрено в их мандатах, европейские координаторы готовят в настоящее время их третий план работы, который должен быть представлен министрам транспорта ЕС в феврале 2018 года. Это новое поколение планов работы будет включать анализ прогресса в деле реализации коридоров ТЕС-Т, а также информацию, касающуюся воздействия инвестиций в инфраструктуру на занятость, и потенциальное воздействие изменения климата на объекты транспортной инфраструктуры.

3. С обновленными планами работы на 2016 год можно ознакомиться по следующим ссылкам:

- План работы по атлантическому коридору (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-atl.pdf>);
- План работы по коридору «Балтика–Адриатика» (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-bac.pdf>);
- План работы по коридору «Ориент–ИстМед» (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-oem.pdf>);
- План работы по коридору «Рейн–Дунай» (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-rhd.pdf>);
- План работы по коридору «Скандинавия–Средиземное море» (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-scm.pdf>);
- План работы по коридору «Северное море–Средиземноморье» (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-nsm.pdf>);
- План работы по коридору «Северное море–Балтийское море» (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-nsb.pdf>);
- План работы по коридору «Рейн–Альпы» (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-ralp.pdf>);
- План работы по средиземноморскому коридору (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-med.pdf>);
- План работы по коридору «морские магистрали» (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-mos.pdf>);
- План работы по коридору ЕСУЖД (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-ertms.pdf>).

В. 1,35 млрд евро на стимулирование инвестиций в европейскую транспортную инфраструктуру

4. В феврале 2017 года Европейская комиссия приступила к осуществлению новых и инновационных способов финансирования проектов в области транспортной инфраструктуры в Европе. Предложение подавать заявки предусматривает два крайних срока: 14 июля 2017 года и 12 апреля 2018 года. В случае первого крайнего срока, установленного на 14 июля 2017 года, была выделена сумма в размере 1 млрд евро, при том что результаты рассмотрения планировалось довести до сведения к концу 2017 года. В случае второго крайнего срока, установленного на 12 апреля 2018 года, бюджет на приоритетные направления «Инновации и новые технологии» был увеличен на 350 млн евро в целях поддержки, в частности, работы по расширению практики использования альтернативных видов топлива. Цель этого предложения – объединить гранты «Фонд соединения Европы – транспорт» и финансирование по линии государственных финансовых учреждений, частного сектора или, в первый раз, Европейского фонда стратегических инвестиций, который положен в основу Инвестиционного плана для Европы и представляет собой главный приоритет для комиссии Юнкера.

5. Это первое в истории ЕС объединение средств будет способствовать достижению двойной цели: стимулирование инвестиций в новаторскую, устойчивую и самую современную инфраструктуру транспорта и в то же время поддержка работы по созданию рабочих мест, необходимых для реализации этой инфраструктуры на практике. Это предложение подтолкнуло работу по осуществлению стратегии Комиссии в интересах мобильности с низким уровнем выбросов в рамках Европейского союза, а также способствовало расширению инвестиций в «устойчивый транспорт» в преддверии инициатив в области мобильности, начало которым будет положено несколько позже в этом году.

6. Это предложение подавать заявки по линии Фонда соединения Европы (ФСЕ) впервые в истории ЕС предполагает необходимость объединения грантов с финансированием за счет средств Европейского фонда стратегических инвестиций (ЕФСИ), Европейского инвестиционного банка, национальных банков льготного кредитования или инвесторов из частного сектора. Для получения поддержки со стороны Фонда соединения Европы подателям заявок будет предложено представить фактические данные, касающиеся финансовой готовности проекта, с целью получить дополнительное финансирование по линии государственных или частных финансовых учреждений.

7. Отдельные проекты должны способствовать созданию устойчивой, инновационной и сквозной системы перевозок в пределах Трансъевропейской транспортной сети. В этой связи особое внимание будет уделяться проектам, ориентированным на устранение узких мест, поддержку трансграничных связей и ускорение оцифровки транспорта, особенно в тех областях, в которых существует значительный потенциал и рыночные нестыковки, например в сопредельных странах, а также устойчивые и эффективные транспортные системы, с особым упором на более широкое применение альтернативных видов топлива и укрепления системы интермодальности и эксплуатационной совместимости в пределах данной транспортной сети. Сюда входят новые технологии и системы управления движением, такие как Европейская система управления железнодорожным движением, интеллектуальные транспортные системы для эксплуатации на автомобильных дорогах или программа исследований по линии Единой европейской системы управления воздушными перевозками (ЕЕСУВП).

8. В декабре 2017 года ЕС принял решение инвестировать более 1 млрд евро в 39 ключевых транспортных проектов, которые были представлены в порядке реагирования на это предложение. Эти проекты позволят создать устойчивую инновационную транспортную инфраструктуру в Европе во всех видах транспорта. Они будут способствовать модернизации сети железных дорог, развитию инфраструктуры для электромобилей, модернизации системы управления воздушным движением в Европе, а также созданию условий для нулевых выбросов в секторе

водного транспорта. Соответствующие проекты будут сосредоточены на стратегических участках Европейской транспортной (базовой) сети с целью обеспечить максимальные преимущества и максимальное воздействие в интересах ЕС. Наибольшая часть финансирования будет выделена на развитие европейской железнодорожной сети (719,5 млн евро), сокращение выбросов углерода и модернизацию автомобильного транспорта (99,6 млн евро), а также на развитие морских портов (78,9 млн евро) и внутренних водных путей (44,7 млн евро).

9. Эти проекты включают такие знаковые инициативы, как повышение скоростей на подъездной железнодорожной линии к туннелю Фехмарнбелт между Данией и Германией, расширение железнодорожной линии Дивача–Копер в Словении в целях повышения ее пропускной способности, безопасности и надежности, создание на общеевропейской сети 340 зарядных станций для электромобилей в 13 странах ЕС, модернизация самого важного водного пути Бельгии, которым является Альберт-канал, для пропуска более крупных грузовых судов, а также повышения пропускной способности польского порта в Гданьске.

C. Инвестиционный план для Европы: комиссар по транспорту г-жа Балк обсуждает концепцию инвестиций в транспорт

10. В ходе совещания в Софии 23 и 24 марта комиссар по транспорту Виолетта Балк обсудила с государственными и частными учреждениями способы стимулирования инвестиций в транспортный сектор.

11. На этом совещании основное внимание было уделено возможностям инвестирования в работу по сплочению государств-членов, а также сотрудничеству с партнерами из западной части Балкан и восточными партнерами. В работе совещания приняли участие представители высокого уровня, причастные к планированию и финансированию проектов в области транспортной инфраструктуры Европы, финансовые учреждения, а также инициаторы соответствующих проектов на государственном и частном уровнях. Они вместе обсудили способы наиболее эффективного использования возможностей, которые заложены в Инвестиционном плане Комиссии для Европы, включая механизм повышения экологических показателей транспорта, и обменялись опытом и уроками, извлеченными в результате успешной реализации соответствующих проектов в области транспорта.

D. Европейский союз вкладывает 22,1 млн евро в целях поддержки инфраструктуры устойчивого и эффективного транспорта и энергетики

12. В апреле 2017 года ЕС утвердил предложение Европейской комиссии инвестировать 22,1 млн евро в поддержку семи направлений действий, которые могли бы помочь создать инфраструктуры устойчивого и эффективного транспорта и энергетики. На ее развитие будут выделены финансовые средства в соответствии с полученными заявками по линии ФСЕ на обеспечение синергизма. Они были выбраны в связи с тем, что они позволят создать связи между трансъевропейскими сетями энергетики (ТЭС-Э) и трансъевропейскими сетями транспорта (ТЭС-Т), которые проходят через те регионы, в которых требуется наладить более эффективные связи между странами ЕС в области как энергетики, так и транспорта.

13. Семь направлений действий включают оценку вариантов строительства трубопровода для транспортировки сжиженного природного газа из Италии в Мальту для использования в качестве судового топлива, разработку трансграничных интеллектуальных энергосетей, которые позволят повысить энергоэффективность хорватской железнодорожной системы, и создание систем аккумулирования электроэнергии в стратегически важных пунктах в основных транспортных коридорах между Австрией и Германией.

14. Каждое направление действий будет способствовать реализации соответствующего проекта, представляющего общий интерес (ПОИ). ПОИ – это проекты в области инфраструктуры энергетики, которые считаются исключительно важными для завершения работы по созданию внутреннего рынка энергетики и достижения целей политики Европейского союза, ориентированной на обеспечение устойчивых, надежных и устойчивых систем энергетики. Они удовлетворяют критериям финансирования по линии ФСЕ и предоставления других преимуществ.

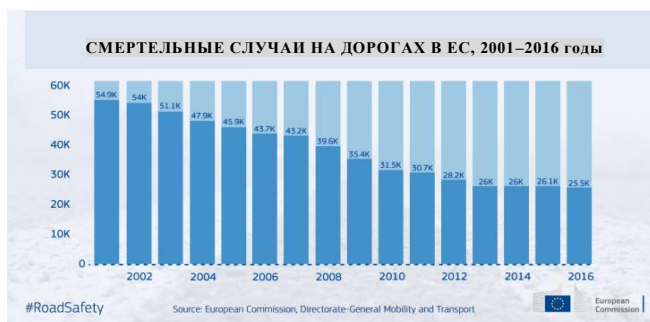
Е. Инвестиции в транспорт Европейского союза: Комиссия предлагает 2,7 млрд евро на 152 проекта

15. В июне 2017 года Европейская комиссия предложила вложить 2,7 млрд евро в 152 проекта, имеющие целью поддержать конкурентоспособную, экологически чистую и единую систему мобильности в Европе. В этих целях Комиссия неукоснительно выполняет свой план инвестиций в интересах Европы и реализации плана ее соединения, включая недавно принятую повестку дня под названием «Европа в движении». Отдельные проекты будут способствовать модернизации железнодорожных линий и совершенствованию трансграничных связей, созданию станций заправки альтернативными видами топлива, а также внедрению в практику новаторских решений в области регулирования движения транспортных средств. Эти инвестиции предусмотрены Фондом соединения Европы – финансовым механизмом Европейского союза для финансирования сетей инфраструктуры – который разблокирует сумму в размере 4,7 млрд евро, сформированную на основе совместного государственного и частного финансирования. Такие инвестиции не только будут способствовать модернизации европейской транспортной сети, но и стимулировать экономическую деятельность и создание рабочих мест. В этом году из общей суммы в размере 2,7 млрд евро Комиссия выделяет 1,8 млрд евро 15 государствам-членам, которые удовлетворяют критериям получения помощи по линии Фонда соединения (в целях дальнейшего устранения разрывов в инфраструктуре на период 2014–2020 годов поддержка по линии Фонда соединения будет оказана Болгарии, Венгрии, Греции, Кипру, Латвии, Литве, Мальте, Польше, Португалии, Румынии, Словакии, Словении, Хорватии, Чешской Республике и Эстонии).

III. Автомобильный транспорт и безопасность дорожного движения

А. Обнадеживающие результаты в 2016 году свидетельствуют о необходимости продолжать усилия в целях спасения жизни людей на дорогах Европейского союза

16. Окончательные статистические данные в области безопасности дорожного движения за 2016 год, изданные Европейской комиссией, свидетельствуют о снижении числа случаев со смертельным исходом, зарегистрированных в пределах ЕС в прошлом году, на 2%. В 2016 году на дорогах ЕС погибло 25 500 человек, что на 600 человек меньше, чем в 2015 году, и на 6 000 человек меньше, чем в 2010 году. Кроме того, по оценкам Европейской комиссии, еще 135 000 человек получили серьезные ранения.



17. По прошествии двух лет стагнации 2016 год знаменует собой возврат понижательной тенденции, с учетом того что

количество случаев со смертельным исходом за последние шесть лет снизилось на 19%. Хотя эти темпы снижения обнадеживают, все же они могут оказаться недостаточными для того, чтобы выйти на установленный на период с 2010 по 2020 год целевой показатель снижения в два раза числа людей, которые гибнут на дорогах. Это предполагает необходимость дополнительных усилий со стороны всех субъектов и прежде всего со стороны национальных и местных органов, которые уделяют этим вопросам большую часть своей повседневной работы, такой как обеспечение соблюдения правил дорожного движения и повышение осведомленности о рисках, связанных с нарушением правил безопасности дорожного движения.

18. Вероятность потерять жизнь в аварии в разных государствах-членах неодинакова. Хотя разрыв ежегодно уменьшается, все же вероятность того, что люди, проживающие в тех государствах-членах, для которых характерны самые высокие показатели летального исхода, все еще более чем в три раза выше по сравнению с теми, которые живут в странах с самыми низкими показателями.

19. 2016 год – это был первый год, когда Комиссия опубликовала данные о количестве серьезных ранений на автодорогах в соответствии с новым общим определением по 16 государствам-членам, на которые приходится 80% населения ЕС. На основе этих данных Комиссия сделала вывод о том, что на всей территории ЕС серьезные ранения получили 135 000 человек. Большая доля этих лиц, получивших серьезные ранения, приходится на пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов.

20. Для того чтобы включить вопрос безопасности дорожного движения в число важнейших вопросов политической повестки дня, необходимо иметь более достоверные статистические данные. В начале 2017 года, во время исполнения функций Президента ЕС Мальгой, Комиссия координировала работу государств-членов в целях принятия Валлеттской декларации о безопасности дорожного движения. Эта Декларация, утвержденная на соответствующей министерской конференции и отраженная в заключениях Совета в июне, знаменует собой важнейшее событие в области безопасности дорожного движения и общую договоренность на будущее по некоторым очень важным вопросам и, прежде всего, по новому целевому показателю снижения числа серьезных ранений на 50% на период 2020–2030 годов.

21. В порядке осмысления Валлеттской декларации, в которой нашли отражение обязательства ЕС-28, Комиссия также начала работу над следующей стратегической рамочной программой на период 2020–2030 годов. В этой рамочной программе будет отражено признание того факта, что всесторонняя политика в области безопасности дорожного движения должна строиться на основе сотрудничества между компетентными органами, работающими в различных областях, и что добиться реального улучшения ситуации можно только посредством согласованных мер. Параллельно, для реагирования на новые проблемы необходимо проводить соответствующую работу на законодательном уровне.

В. Безопасность дорожного движения: Комиссия предлагает модернизировать систему подготовки профессиональных водителей

22. В феврале 2017 года Европейская комиссия представила предложение по обновлению правил, регламентирующих первоначальную квалификацию и периодическую переподготовку водителей грузовиков и автобусов. Цель этого предложения – содействовать повышению стандартов в области безопасности дорожного движения в целях повышения уровня мобильности профессиональных водителей. Основные нововведения включают модернизацию системы обучения с акцентом, например, на уязвимых участниках дорожного движения и оптимизацию потребления топлива, а также на признание профессиональной подготовки, полученной в других государствах-членах.

С. Безопасность инфраструктуры автомобильного транспорта и туннелей

23. Один из важнейших компонентов безопасности дорожного движения состоит в создании такой инфраструктуры и транспортных средств, которые могли бы «прощать» ошибки людей. В этой связи порядок управления системой безопасности дорожной инфраструктуры имеет целью обеспечить безопасность существующих и планируемых дорог. Хорошо продуманные и поддерживаемые в надлежащем состоянии дороги могут обеспечить условия, позволяющие снизить вероятность дорожно-транспортных происшествий, а также степень тяжести тех из них, которые все же происходят.

24. Нормативно-правовая база ЕС, на которой строится система управления безопасностью, включает две директивы: директиву 2008/96/ЕС, касающуюся управления системой безопасности инфраструктуры автомобильного транспорта (директива по дорожному транспорту), и директиву 2004/54/ЕС, касающуюся минимальных требований к безопасности туннелей на европейской сети автомобильных дорог (директива по туннелям).

25. Ныне действующее законодательство ЕС охватывает автомобильные дороги и туннели в рамках Трансъевропейской транспортной сети (ТЕС-Т), которая представляет собой сеть основных европейских дорог (главным образом, автомагистрали и национальные/главные дороги). (Карта сети ТЕС-Т).

26. Европейская комиссия в настоящее время работает над обновлением этого законодательства посредством включения этих областей в целях потенциального повышения безопасности дорожной инфраструктуры, которые были четко определены в недавнем аналитическом исследовании. Обновленный вариант предусматривает возможность более широкого использования преимуществ этой директивы, например таких, как дополнительная защита уязвимых участников дорожного движения или заблаговременного выявления опасных участков дорожной сети.

IV. Железнодорожный транспорт

А. Европейская система железнодорожной сигнализации

27. В январе 2017 года Европейская комиссия приняла исполнительный регламент о введении в действие европейского плана реализации новой европейской системы управления железнодорожным движением (ЕПР ЕСУЖД). ЕСУЖД дает возможность поездам без всяких проблем пересекать границы за счет замены различных национальных технических систем. Этим планом устанавливаются новые целевые показатели на период до 2023 года, в соответствии с которыми этими системами будет оснащено около 50% основных коридоров сети. В 2023 году ЕПР ЕСУЖД будет обновлен еще раз с указанием конкретных сроков реализации этой системы на остальной части коридоров в период с 2024 по 2030 год. Этот новый план реализации позволит облегчить планирование инвестиций и ресурсов железнодорожных предприятий и управляющих инфраструктурой.

28. ЕСУЖД – это система контроля, управления, сигнализации и связи, которая используется на европейском рынке уже более 20 лет. Данная система управления железнодорожным движением и системой безопасности строится на основе программного обеспечения и постоянно следит за тем, чтобы поезд не превышал предусмотренную безопасную скорость и держался на безопасном расстоянии. Эта стандартная европейская система сигнализации заменит 25 различных национальных систем сигнализации и позволит устранить одно из основных узких мест на взаимосовместимой европейской железнодорожной сети.

29. В связи с тем что в настоящее время используются различные национальные системы сигнализации, поезда не могут пересекать границу без остановки. ЕСУЖД позволяет сделать эти системы взаимосовместимыми. Еще одно преимущество

состоит в повышении уровня безопасности, которое обеспечивается системой ЕСУЖД, по сравнению с подавляющим большинством существующих национальных систем. Внедрение в практику ЕСУЖД позволит повысить скорость движения и сократить расстояние между курсирующими составами, что приведет к непосредственному увеличению пропускной способности и повышению производительности. Эксплуатация поездов, оснащенных системой ЕСУЖД, позволит повысить надежность работы и степень соблюдения графика движения, что будет способствовать переключению перевозок с одного вида транспорта на другой.

30. Указанный выше исполнительный регламент заменяет прежний ЕПР ЕСУЖД, действующий с 2009 года. Крайние сроки, предусмотренные прежним планом реализации в шести коридорах ЕСУЖД, нереальны, что обусловлено нехваткой финансирования, ограниченным числом имеющихся квалифицированных экспертов или техническими проблемами, возникшими в процессе реализации. Кроме того, географический охват и окончательный конкретный срок осуществления, предусмотренный в недавно принятом плане реализации был приведен в соответствие с требованиями Регламента (ЕС) № 1315/2013.

В. «Рейл Балтика»: настало время двигаться вперед

31. Новый анализ затрат и выгод проекта «Рейл Балтика» был представлен в апреле 2017 года на Глобальном форуме «Рейл Балтика» в Риге. Результаты анализа указывают на то, что этот проект может принести важные социально-экономические преимущества, включая сокращение продолжительности рейсов, более слабый углеродный след и увеличение экспорта для всего региона. Министры транспорта, Латвии, Литвы и Эстонии и заместитель министра Польши, которые присутствовали на этом форуме, подтвердили свою твердую приверженность делу реализации проекта, соглашаясь с тем, что сейчас настало время продвигаться вперед в работе по его осуществлению.

32. «Рейл Балтика» – проект, имеющий целью соединить государства Балтии с европейской сетью железных дорог с помощью современной и скоростной железнодорожной связи. Это – один из самых важных проектов основного коридора, связывающего Северное море с Балтикой, в составе Трансъвропейской транспортной сети (ТЭС-Т). С учетом нынешнего прогресса в планировании, организации и финансировании этот проект, как ожидается, будет реализован в течение следующих десять лет.

С. Европейская комиссия приводит права пассажиров европейского железнодорожного транспорта в соответствие с современными требованиями

33. Европейская комиссия привела права пассажиров европейского железнодорожного транспорта в соответствие с современными требованиями в целях обеспечения более полной защиты пассажиров поездов в случае задержек, отмены рейсов или дискриминации. Пассажиры железнодорожного транспорта будут пользоваться полной защитой независимо от страны, в которой они совершают свои поездки в пределах границ ЕС. Комиссия также выразила желание обеспечить адекватную информацию для пассажиров и существенным образом расширить права пассажиров с инвалидностью или с ограниченной мобильностью. В то же время в своем предложении Комиссия подходит к этому вопросу взвешенно и признает, что железнодорожные перевозчики могут в строго ограниченных обстоятельствах освобождаться от выплаты пассажирам соответствующей компенсации в случае задержки.

34. Предложение Комиссии имеет целью привести права пассажиров железнодорожного транспорта в соответствие с современными требованиями в следующих пяти ключевых областях:

а) единообразное применение правил: внутренние перевозки на дальние расстояния и трансграничные городские, пригородные и региональные перевозки более не могут освободиться от применения правил, регламентирующих права пассажиров. На сегодняшний день эти правила применяют в полном объеме только пять государств-членов (Бельгия, Дания, Италия, Нидерланды и Словения), в то время как другие ввели в действие соответствующие изъятия, которые варьируются в той или иной степени. Это существенным образом подрывает права пассажиров;

б) информирование и недискриминация: более качественное предоставление информации о правах пассажиров, например, посредством ее печатания на билете. Пассажиры, которые едут с пересадкой на другой рейс по отдельным билетам, должны информироваться о том, распространяются ли их права на всю поездку или только на разные участки. Дискриминация по признаку гражданства или места жительства запрещена;

в) более полное соблюдение прав лиц с инвалидностью или ограниченной мобильностью: обязательное право на оказание помощи в случае всех перевозок и полная компенсация в случае утери или ремонта средств обеспечения мобильности. Соответствующая информация должна даваться в доступных форматах, а работники железнодорожного транспорта должны проходить обучение на предмет повышения осведомленности в вопросах инвалидности;

г) правоприменение, процедуры разбора жалоб и санкции: четкие сроки и процедуры рассмотрения жалоб и четкие обязанности и компетенция национальных органов, ответственных за применение и обеспечение соблюдения прав пассажиров;

д) пропорциональность и правовая объективность: оговорка о «форс-мажорных обстоятельствах» избавит железнодорожные компании от необходимости выплачивать компенсацию в случае задержек, вызванных стихийными бедствиями, которые они не могли ни предвидеть, ни предотвратить. В соответствии с действующими правилами железнодорожные компании должны выплачивать компенсацию даже в тех случаях, когда они сталкиваются с такими событиями.

V. Внутренние водные пути

A. Стратегический информационный документ по программе НАЯДЫ-II

35. В информационном документе, посвященном НАЯДЫ-II, изложена программа ЕС по мерам политики в области внутреннего водного транспорта на период 2014–2020 годов. Меры принимаются по следующим ключевым направлениям деятельности: i) инфраструктура; ii) инновации; iii) функционирование единого рынка; iv) экологические показатели; v) человеческий фактор; и vi) интеграция в мультимодальные логистические цепочки.

36. Работа над докладом о среднесрочном осуществлении плана действий НАЯДЫ-II была начата в 2017 году. Этот доклад должен быть подготовлен в 2018 году.

37. Программа НАЯДЫ-II призвана обеспечить более активное участие этого сектора в проведении изысканий, разработок и внедрении в практику инновационных инициатив в рамках программы «Горизонт-2020». Приоритетами для сектора являются следующие направления: развитие более чистых альтернативных средств тяги; мультимодальная интеграция на основе цифровых технологий, совершенствование логистических возможностей и укрепление человеческого фактора. Важным событием в этой области является внедрение¹ передовых норм, регламентирующих выбросы новыми двигателями для судов внутреннего плавания в период 2019–2020 годов.

¹ https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/environment-protection/non-road-mobile-machinery_en.

38. В ЕС рынок перевозок по внутренним водным путям полностью либерализован. Однако некоторые правила по-прежнему устанавливаются на региональном уровне или на уровне государств-членов. Недостаточная согласованность в этих аспектах может создавать препятствия для функционирования внутреннего рынка. Принятие директивы (ЕС) 1629/2016 укрепляет роль Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) и является важным фактором прогресса в этой области. В настоящее время мы находимся в процессе обновления технических требований ЕС-ТТСВП (новый вариант стандартов, применимых к судам внутреннего плавания, принятый КЕСНИ в 2017 году), которые будут применяться с 7 октября 2018 года.

39. Внутренний водный транспорт – это сектор, для которого характерны давние традиции и европейский опыт и знания. В этой связи необходимо сохранить этот высокий уровень профессионализма и для грядущих поколений. Директива (ЕС) 2017/2397 о признании профессиональной квалификации на внутреннем судоходстве, принятая 14 декабря 2017 года, обеспечит значительные преимущества в плане решения проблемы нехватки рабочей силы путем повышения уровня мобильности трудовых ресурсов. Члены экипажа смогут легче выполнять свою профессиональную работу в трансграничных условиях, поскольку союзные свидетельства о пригодности будут признаваться на всех внутренних водных путях на всей территории Союза. Кроме того, принцип признания будет строиться на современной системе определения компетентности, что позволит повысить безопасность и привлекательность этой профессии. Комиссия примет исполнительные и делегированные акты, указанные в директиве от 17 января 2020 года. Государства-члены введут в действие законы, подзаконные акты и административные положения, необходимые для обеспечения соблюдения этой Директивы до 17 января 2022 года. Любая третья страна может представить Комиссии запрос на признание национальных свидетельств, служебных книжек и журналов учета, которые были выданы ее компетентными органами в тех случаях, когда выдача таких документов производится в соответствии с требованиями, идентичными тем, которые закреплены в этой директиве.

В. На пути к цифровым технологиям в области внутреннего судоходства

40. В целях развития цифровых технологий в данном секторе Европейская комиссия разрабатывает и/или поддерживает различные инструменты и проекты. Некоторые из них перечислены ниже.

41. Базы данных TENtec содержат данные, получаемые от государств – членов ЕС, и позволяют ЕК выявлять принципиально важные проблемы, «узкие места» на транспорте, а также вопросы, касающиеся эксплуатационной совместимости в трансграничном контексте. TENtec будет охватывать три уровня: коридоры, базовую сеть и всю сеть в целом. Что касается внутреннего судоходства, то в настоящее время в TENtec имеются только данные по соответствующим участкам коридоров базовой сети. В целях повышения качества и темпов сбора данных, поступающих в TENtec, в 2015–2017 годах были начаты специальные обследования по вопросам сбора данных, результаты которых должны быть готовы в 2018 году. В настоящее время создается частный портал TENtec на основе ГИС по вопросам разработки стратегических мер (ОМС).

42. В 2015 Комиссия приступила к работе по созданию соответствующего сегмента оцифровки внутреннего судоходства (СОВС) в целях оцифровки потоков информации в области внутреннего водного транспорта, что позволит беспрепятственно включать его в мультимодальные системы логистики. Например, она поручила провести исследование по концепции сегмента оцифровки внутреннего судоходства (СОВС)² и цифровых мультимодальных узлов (ЦМУ), начала работу по оценке

² <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2017-10-dina.pdf>.

директивы 2005/44 по речным информационным службам и приступила к анализу оценки воздействия цифровых инструментов на внутреннее судоходство.

С. Развитие сети ТЕС-Т в период 2014–2015 годов

43. Внутренние водные пути в сети ТЕС-Т, практически полностью соответствуют требованиям класса IV Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), а также в значительной мере принципам внедрения в практику речных информационных служб (РИС), хотя соответствие критериев допустимой осадки по-прежнему составляет менее 75%. Если морские порты соединены с железными дорогами во всех случаях, то уровень соблюдения требований в отношении их сообщения с внутренними водными путями класса IV ЕКМТ остается низким.

44. В исследованиях 2014–2016 годов, касавшихся коридоров базовой сети ТЕС-Т, был определен набор основных показателей деятельности (ОПД) для оценки развития этих коридоров с течением времени и мониторинга уровня их соответствия требованиям к качеству инфраструктуры, установленным в регламенте о ТЕС-Т. Применительно к внутреннему водному транспорту эти ОПД включают следующие параметры (в части грузовых перевозок):

Показатель	Расчет	Целевой показатель в %*	Значение в 2015 году в %
Требования ЕКМТ для класса IV	Протяженность внутренних водных путей класса не ниже IV в виде доли (в %) от всей сети водных путей	100	95,4
Допустимая осадка (минимум 2,5 м)	Сеть внутренних водных путей, допускающих эксплуатацию судна с осадкой 2,5 м, в виде доли (в %) от данного участка водного пути	100	68
Допустимая высота прохода под мостами (минимум 5,25 м)	Сеть внутренних водных путей с вертикальным просветом под мостами не менее 5,25 м в качестве доли (в %) от данного участка водного пути	100	Не применимо
Осуществление требований к РИС	Сеть внутренних водных путей, на которой соблюдаются минимальные технические требования директивы по РИС, в качестве доли (в %) от данного участка водного пути	100	79,6

Примечание: * Крайний срок создания базовой сети – 2030 год, а всей сети в целом – 2050 год.

45. При приеме последовательных заявок Фонд соединения Европы уделял приоритетное внимание финансированию проектов, связанных с инфраструктурой внутренних водных путей (заявки 2014, 2015, 2016 и 2017 годов). Проекты, которым оказывается поддержка, призваны способствовать налаживанию транспортного сообщения между промышленными регионами и городскими районами и их сообщения с портами, модернизации внутренних портов как центров связи внутреннего водного транспорта с другими видами транспорта, развертыванию системы РИС и реализации связанных с ней проектов³. В 2017 году Комиссия обратилась с комплексным предложением (гранты, дополненные финансовыми инструментами). В этой связи были выбраны проекты в области внутреннего водного транспорта, реализация которых будет начата в 2018 году.

46. Проекты в области внутреннего судоходства получают также финансовую поддержку по линии структурных и инвестиционных фондов регионального развития.

³ С перечнем проектов, пользующихся финансовой поддержкой по линии ФСЕ, можно ознакомиться по адресу <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-transport-mode/water>.

В этой связи Европейская стратегия для Дунайского региона поддерживает трансграничное сотрудничество с соседними странами ЕС, в частности в рамках Дунайской транснациональной программы «Интеррег»⁴.

47. Руководящими принципами ТЕС-Т предусмотрено требование о том, чтобы водные пути, являющиеся частью коридоров базовой сети ТЕС-Т, достигли «надлежащего состояния судоходства» (НСС) в условиях соблюдения экологических норм. В руководящих принципах особое внимание уделено рекам со свободным течением, естественное русло которых практически не претерпело никаких изменений, поэтому в их случае можно применять специфичные меры. Европейская комиссия приступила к проведению исследования по вопросу о концепции НСС в виду необходимости представления практических указаний для компетентных органов и субъектов, управляющих инфраструктурой, а также заинтересованных сторон в целом. Это исследование будет подготовлено в 2018 году.

D. Интеллектуальный, экологически чистый и интегрированный транспорт: программа работы на 2018–2020 годы

48. Самая крупная программа ЕС в области финансирования научных исследований и инноваций – «Горизонт-2020» на сумму около 80 млрд евро рассчитана на срок свыше семи лет (2014–2020 годы).

49. По направлению «Интеллектуальный, экологически чистый и интегрированный транспорт» подпрограммы «Транспорт» принимаются заявки в трех областях: а) мобильность для роста, б) экологически чистые транспортные средства и с) малый бизнес и ускоренное внедрение инноваций на транспорте. В числе проектов, которые финансировались в 2014–2017 годах по линии программы «Горизонт-2020», можно отметить проект по стимулированию инноваций в секторе внутреннего водного транспорта под названием («Проминент»), в котором основной упор сделан на смещение акцента в работе на экономичные и экологически чистые суда, сертификацию и мониторинг показателей выбросов, а также на согласование и модернизацию стандартов профессиональной квалификации⁵. Программа работы по проекту «Горизонт-2020» на 2018–2020 годы была принята 27 октября 2017 года. Она предусматривает, в частности, прием заявок по таким направлениям, как низкоуглеродный и устойчивый транспорт, устойчивая инфраструктура и инновационные суда, концепция автономных судов и др.

E. Группы экспертов, созданных Европейской комиссией

50. Группа экспертов Комиссии представляет собой консультативный орган, созданный Комиссией или ее департаментами для оказания им консультативной и экспертной помощи в процессе формирования политики (подготовка законодательных предложений и инициатив в области политики, осуществление законодательства ЕС, программы и стратегии и т. д.)⁶.

51. В 2017 году Комиссия учредила четыре группы экспертов. В совещаниях этих групп экспертов участвуют ЕЭК ООН и речные комиссии:

а) Группа экспертов по внутренним водным путям (группа по осуществлению программы НАЯДЫ-II). Первое совещание этой группы экспертов (26 июня 2017 года в Брюсселе) было посвящено основным подвижкам в политике ЕС в течение 2016–2017 годов и приоритетам на 2018–2020 годы. Рассмотренные вопросы касались создания качественной инфраструктуры, внедрения инноваций, обеспечения бесперебойного функционирования внутреннего водного транспорта, проекта

⁴ www.interreg-danube.eu/.

⁵ <https://ec.europa.eu/inea/en/horizon-2020/projects/h2020-transport/waterborne/prominent>.

⁶ С Регистром можно ознакомиться по адресу <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm>.

директивы о профессиональной квалификации, а также интеграции внутреннего водного транспорта в систему мультимодальной логистики.

b) Группа экспертов по социальным вопросам в области внутреннего судоходства: на первом совещании (7 сентября 2017 года, Брюссель) эта Группа рассмотрела вопросы, касающиеся будущей директивы ЕС о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве, включая разработку стандартов КЕСНИ для делегированных актов, а также подготовку специального делегированного акта по Европейской базе данных о квалификации экипажей; кроме того, была представлена концепция ЕС по цифровым инструментам для облегчения и обеспечения соблюдения законодательства в области внутреннего водного транспорта.

c) Группа экспертов по техническим предписаниям для судов внутреннего плавания. На первом совещании (13 октября 2017 года, Брюссель) были рассмотрены вопросы, касающиеся текущей работы по осуществлению директивы (ЕС) 2016/1629, включая делегированные и исполнительные акты по техническим предписаниям для судов внутреннего плавания.

d) Группа экспертов по «сегменту оцифровки внутреннего судоходства». Инициатива ДИНА вписывается в стратегию Комиссии по развитию единого цифрового рынка и направлена на стимулирование применения цифровых технологий на внутреннем водном транспорте, включая его взаимодействие с другими видами транспорта, что таким образом способствует повышению его конкурентоспособности в рамках мультимодальных производственно-сбытовых цепочек. Первое совещание состоится в феврале в Брюсселе.

VI. Интеллектуальные транспортные системы

A. Пересмотр директивы 2004/52/ЕС и решения 2009/750/ЕС по европейской службе электронного сбора платы за проезд

52. Многие дороги в ЕС платные, т. е. за использование этих дорог транспортные средства облагаются сборами. Большинство лиц осведомлены о сборах за пользование концессионными дорогами, например во Франции или Италии, которые оснащены физическими сооружениями, используемыми для взимания платы за проезд, где водители платят наличными или карточками соответствующий сбор, пропорциональный пройденному расстоянию. В странах Центральной Европы водители автомобилей привыкли использовать этикетки (виньетки), наклеиваемые на ветровое стекло, которые дают возможность доступа к дорожной сети данной страны в течение установленного периода времени.

53. Помимо этих физических средств оплаты, можно или даже нужно вносить плату за пользование некоторыми дорогами с помощью электронных средств; например, в Лондоне, прежде чем въезжать в зону с плотным движением, в которых взимается плата с транспортных средств, необходимо сначала зарегистрироваться в онлайн-режиме и затем оплатить соответствующий сбор по получении счета. В указанных выше пунктах оплаты дорожного сбора для транспортных средств, оснащенных бортовыми транспондерами, которые позволяют автоматически рассчитывать установленный сбор и снимать его со счета пользователя, предусмотрены специальные полосы.

54. Если для взимания дорожного сбора с легкового автомобиля обычно предлагается, как правило, ручной вариант оплаты, то в случае грузовых автомобилей гораздо шире применяется электронная система оплаты. Если в Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Польше, Словакии и Чешской Республике это даже единственный практический способ платы за дорогу, то в Греции, Ирландии, Испании, Италии, Португалии, Франции и Хорватии он используется в случае грузовиков по той причине, что он проще.

55. С учетом множества электронных систем оплаты дорожных сборов в Европе транспортные средства, которые часто курсируют по этому континенту, должны быть

оснащены добрым десятком устройств, для того чтобы можно было платить за дороги в каждой стране. В целях оказания им помощи в этом вопросе Европейский союз предусмотрел создание Европейской службы электронного взимания платы за пользование (ЕЕТС), которая позволяет производить беспрепятственную оплату электронных дорожных сборов на всей территории ЕС с помощью единственного бортового блока на основании одного контракта и единого счета.

56. По планам система ЕЕТС должна была устанавливаться на грузовых автомобилях и автобусах уже в 2012 году, а на других транспортных средствах (главным образом на легковых автомобилях) – в 2014 году. Вместе с тем на данный момент эта концепция пока еще не реализована на практике. В этой связи Комиссия критически изучает причины, по которым произошел сбой в этой работе, и намерена пересмотреть свое законодательство с целью дать гражданам и предприятиям ЕС возможность использовать эту систему как можно скорее. Пересмотр этого законодательства также даст возможность изучить электронную систему взимания дорожных сборов в более широком ракурсе и выяснить, не слишком ли узки (или широки) те цели, которые закреплены в существующем законодательстве.

В. Интеллектуальный транспорт: сектор готовит дополнительные руководящие принципы, ориентированные на совместную, сетевую и автоматизированную систему мобильности

57. По приглашению Европейской комиссии представители отрасли и государственные органы согласовали в сентябре 2017 года более тщательно разработанную совместную концепцию взаимоувязанного развертывания совместных интеллектуальных транспортных систем (С-ИТС), ориентированную на совместную, сетевую и автоматизированную систему мобильности (ССАМ) в Европейском союзе.

58. В докладе, подготовленном на основе отчета по этапу I реализации платформы С-ИТС за период с января 2016 года, рассмотрена общая техническая и законодательная база, необходимая для развертывания С-ИТС, и, кроме того, учтены потребности и возможности обеспечения более высоких уровней автоматизации.

59. Это – еще один важный шаг на пути реализации ССАМ, поскольку С-ИТС дает транспортным средствам возможность коммуникации с другими транспортными средствами и соответствующей инфраструктурой. Это может привести к существенному повышению уровня безопасности дорожного движения и уменьшения заторов на дорогах. Это также дает автомобильному транспорту возможность пользоваться всеми преимуществами оцифровки и содействовать достижению цели Комиссии в создании единого цифрового рынка.

60. Результаты второго этапа реализации платформы С-ИТС также явятся существенным вкладом в работу по текущей подготовке, вместе со специалистами из государств-членов, соответствующих спецификаций по созданию совместных интеллектуальных транспортных систем в форме делегированного регламента в соответствии с директивой по ИТС (2010/40/EU), которая должна быть принята в 2018 году.

VII. Мобильность

А. Европейская неделя мобильности: рекордный год по числу новых чемпионов среди городов с устойчивой мобильностью

61. «ЕВРОПЕЙСКАЯ НЕДЕЛЯ МОБИЛЬНОСТИ – 2017» явилась самой успешной компанией из всех основных кампаний этой серии, проведенных до настоящего времени, в которой приняли участие в общей сложности 2 526 малых и крупных городов. Эта цифра свидетельствует об увеличении числа участников по сравнению с прошлым годом на 110 городов, который уже сам по себе стал рекордным годом. Другие факты включают:

- участие в проведении дня без автомобилей: на 30% больше, чем в предыдущем году (1 352 малых и крупных города);
- принято 7 993 постоянно действующих мер (на 607 больше, чем в прошлом году);
- наиболее популярные постоянно действующие меры: **НОВЫЕ ИЛИ УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЕ УСТРОЙСТВА ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДОВ** (более 1 000) и **СОЗДАНИЕ ПЕШЕХОДНЫХ ЗОН**: Модернизация инфраструктуры и обустройство пешеходных зон (850);
- существенное повышение популярности веб-сайта ЕНМ (<http://mobilityweek.eu>): 76 232 посетителя в сентябре 2017 года, что почти на 19 000 больше, чем в 2016 году.

62. В 2017 году Европейская комиссия также объявила участников финала и лауреатов премии конкурса «ЕВРОПЕЙСКОЙ НЕДЕЛИ МОБИЛЬНОСТИ – 2016». Финалистами конкурса ЕНМ стали Лиссабон (Португалия), Мальмё (Швеция) и Скопье (бывшая югославская Республика Македония). Лиссабон набрал много баллов за выделение мест общего пользования для пешеходов, а Мальмё – за проведенную большую работу по организации велосипедного движения в качестве одного из устойчивых видов транспорта. Жюри также отметило проект создания пула автомобилей в Скопье в порядке оказания жителям помощи в экономии денег и защиты окружающей среды. В итоге премия была присуждена городу Мальмё.

63. В короткий список были также включены следующие города:

- a) Белосток (Польша)
- b) Крушевац (Сербия)
- c) Пальма (Испания)
- d) Прага (Чешская Республика)
- e) Самос (Греция)
- f) София (Болгария)
- g) Валенсия (Испания)

64. Города-кандидаты, включенные в короткий список, ставили перед собой целью претворение в жизнь долгосрочной концепции с акцентом на систему масштабной коммуникации и участие общественности. У них был комплексный подход и стратегия поощрения такого поведения общественности, которое служило бы интересам устойчивого транспорта. Премия «ЕВРОПЕЙСКОЙ НЕДЕЛИ МОБИЛЬНОСТИ» имеет целью служить примером для местных органов власти, которые проводят большую работу по укреплению системы устойчивой мобильности в городах.

В. Комиссия придает импульс мобильности молодежи в Европе

65. Европейская комиссия представила в марте 2017 года соответствующую инициативу в рамках программы «Эразм+», которая предусматривает дальнейшую поддержку программ обучения и мобильности в интересах европейской молодежи. Эта программа под названием «Движение – это учеба, учеба – это движение» позволит как минимум 5 000 граждан из числа молодежи совершить поездку в другую страну ЕС на устойчивой основе – в одиночку или вместе всем школьным классом. Эта разовая инициатива, которая была увязана с 30-й годовщиной программы «Эразм», соответствовала двум центральным приоритетом Комиссии: еще раз привлечь внимание европейской молодежи к этой проблеме и содействовать продвижению концепции мобильности среди граждан ЕС, в особенности мобильности, сопряженной с низким уровнем выбросов.

66. В основу программы «Движение – это учеба, учеба – это движение» была положена идея, выдвинутая Европейским парламентом в 2016 году. Она будет

осуществляться в рамках электронного средства «eTwinning» – самой обширной сети, объединяющей в своем составе школьных учителей. Являясь частью программы «Эразм+», она даст возможность учителям и учащимся в пределах всей Европы разрабатывать на совместной основе нужные проекты на базе соответствующей онлайн-платформы.

С. Комиссия принимает меры в целях продвижения экологически чистой, конкурентоспособной и сетевой системы мобильности

67. В мае 2017 года Европейская комиссия приняла меры по кардинальной модернизации европейской системы мобильности и транспорта. Цель этих мер – помочь этому сектору оставаться конкурентоспособным на этапе справедливого в социальном плане перехода на чистую энергию и цифровые технологии.

68. «Европа в движении» – широкий комплекс инициатив, который позволит повысить безопасность дорожного движения, содействовать внедрению в практику принципа грамотного взимания сборов за пользование дорогами, снизить уровень выбросов CO₂ и перегруженность дорог, положить конец бюрократическим проволочкам в сфере бизнеса, бороться с незаконной занятостью и обеспечить надлежащие условия и периоды отдыха трудящихся. Долгосрочные преимущества этих мер проявятся далеко за пределами транспортного сектора в результате стимулирования роста и создания рабочих мест, укрепления социальной справедливости, расширения вариантов выбора и неуклонного продвижения Европы по пути, который приведет к нулевым выбросам.

69. Мобильность оказывает важнейшее влияние на повседневную жизнь европейских граждан и является непосредственным источником занятости для более чем 11 млн человек. И вместе с тем этот сектор претерпевает целый ряд технологических, экономических и социальных изменений, темпы которых постоянно растут. Потенциал этих изменений необходимо реализовать во чтобы то ни стало. В противном случае мы не сможем сделать то, что является одним из политических приоритетов Комиссии Юнкера, – создать такую Европу, которая предохраняет, созидает и защищает. В этих целях сегодня Комиссия приняла долгосрочную стратегию, которая позволит превратить эти проблемы в возможности и к 2025 году создать разумную, социально справедливую и конкурентоспособную систему мобильности. ЕС будет управлять этим переходом с помощью целенаправленного законодательства и мер поддержки, включая инвестиции в инфраструктуру, научные изыскания и инновации. Это позволит разрабатывать, предлагать и производить в Европе самые чистые, сетевые и автоматизированные решения, транспортное оборудование и транспортные средства.

70. Комиссия также намерена содействовать более широкому применению сквозных решений в области мобильности, с тем чтобы граждане и предприятия могли легко передвигаться по всей Европе. Например, эксплуатационная совместимость систем оплаты дорожных сборов позволит пользователям дорог ехать на автомобиле по всему ЕС, не обращая внимания на различные связанные с этим административные формальности. Общие спецификации на данные, касающиеся общественного транспорта, также дадут пассажирам лучше планировать свои поездки и ехать по наиболее подходящим для них дорогам даже в случае пересечения границ.

71. 8 ноября 2017 года Комиссия предприняла решительный шаг в целях укрепления глобального лидерства Европейского союза в вопросе экологически чистых транспортных средств и выполнения обязательств Европейского союза на основании Парижского соглашения по климату. В этой связи она приняла комплекс директивных инициатив под общим названием **«Пакет мер в области экологически чистой мобильности»**.

72. **«Пакет мер в области экологически чистой мобильности»** включает следующие документы:

- Новые **нормы по CO₂**, имеющие целью помочь изготовителям учесть в своей работе инновационные решения и поставлять на рынок транспортные средства с низким уровнем выбросов. Это предложение также включает целевые показатели как на 2025, так и на 2030 годы. Промежуточный целевой показатель на 2025 год предусматривает, что инвестиции в эту работу будут осуществляться уже сейчас. Целевой показатель на 2030 год придает этим инвестициям стабильность и долгосрочное направление. Эти целевые показатели подталкивают переход от традиционных транспортных средств, оснащенных двигателями внутреннего сгорания, на экологически чистые транспортные средства.
- **Директива по экологически чистым транспортным средствам**, имеет целью содействовать более широкому применению решений в области экологически чистой мобильности в ходе открытых торгов на государственные закупки и тем самым явится сильным стимулом повышения спроса и дальнейшего внедрения в практику решений в области экологически чистой мобильности.
- План действий и инвестиционные решения по **расширению сети инфраструктуры для альтернативных видов топлива в трансъвропейском контексте**. Цель здесь состоит в увеличении масштабности национальных планов, расширении инвестиций и повышении уровня признания со стороны потребителей.
- **Директива по автобусным пассажирским перевозкам**, имеющая целью активизировать развитие автобусных связей для перевозки пассажиров дальнего следования по территории Европы и предложить альтернативные варианты для использования частных автомобилей, будет содействовать дальнейшему снижению уровня выбросов в секторе транспорта и перегруженности дорог. Это даст дополнительные, более качественные и более доступные варианты мобильности, в особенности для лиц с низким уровнем доходов.
- **Инициатива, касающаяся аккумуляторных батарей**, имеет стратегическое значение для единой промышленной политики Европейского союза в том плане, что транспортные средства и другие варианты мобильности завтрашнего дня и их компоненты будут изобретаться и производиться в ЕС.
- Пересмотр **директивы по комбинированным перевозкам (92/106/ЕЕС)**, которая призвана содействовать развитию комбинированных вариантов использования различных видов грузового транспорта (например, грузовиков и поездов), упростит порядок истребования компаниями соответствующих льгот и тем самым будет стимулировать комбинированное использование грузовых автомобилей и поездов, барж или судов для перевозки грузов.

73. Предложение по внесению поправок в директиву по комбинированным перевозкам имеет целью дальнейшее поощрение логистических компаний к тому, чтобы они увеличивали свою долю в устойчивых перевозках грузов посредством переключения большего объема грузов с автомобильного на другие виды транспорта с целью уменьшить негативные побочные последствия грузовых перевозок, такие как выбросы CO₂, перегруженность дорог, шум и дорожно-транспортные происшествия.

74. Эта цель будет достигнута посредством пересмотра и обновления этой директивы, что позволит повысить эффективность и результативность действующих правил и обеспечить дополнительные стимулы, которые дадут возможность переключить грузоперевозки дальнего следования с автомобильного транспорта на железнодорожный, внутренний водный и морской на короткие расстояния. Если говорить более конкретно, то предлагаемые изменения к этой директиве будут включать новое определение «комбинированных перевозок», более четкие спецификации, касающиеся условий соблюдения (включая возможность использования электронных средств), продление сроков применения мер поддержки (включая меры в области инвестиций на развитие перевалочных терминалов) и большей прозрачности предлагаемых мер и ответственности за их осуществление, в частности на уровне соответствующей сети компетентных органов.

75. Это предложение будет способствовать повышению конкурентоспособности комбинированных перевозок по сравнению с грузоперевозками в автомобильном сообщении, что позволит этой отрасли ежегодно экономить до 7 млрд евро в год начиная с 2022 года и далее и тем самым повысить уровень перераспределения грузов между отдельными видами транспорта. С точки зрения окружающей среды это перераспределение грузоперевозок проявится (в период с 2022 по 2030 год), как можно ожидать, в дополнительной экономии на экологических расходах на уровне 1,6 млрд евро и сокращении выбросов CO₂ на 5 881 кт, NO_x – на 6 694 т и дисперсного вещества – на 130 тонн.

VIII. Сотрудничество ЕЭК и Европейского союза

76. ЕС и его государства-члены принимали активное участие во всех межправительственных форумах Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта, которые обслуживались секретариатом ЕЭК, 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.
