



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному транспорту****Семьдесят вторая сессия**

Женева, 21–23 ноября 2018 года

Пункт 20 предварительной повестки дня

**Деятельность Комитета по внутреннему транспорту****Европейской экономической комиссии Организации****Объединенных Наций и его вспомогательных органов****Деятельность Европейской комиссии в области  
железнодорожного транспорта****Представлено Европейской комиссией\*****I. Четвертый железнодорожный пакет, рыночная часть**

1. Цель политики Европейского союза (ЕС) в области железнодорожного транспорта заключается в создании единого европейского железнодорожного пространства и повышении конкурентоспособности железнодорожного транспорта путем повышения качества и экономической эффективности услуг и, как следствие, в стимулировании спроса. ЕС работает над достижением этой цели с конца 90-х годов и в настоящее время завершает формирование своей нормативной базы. Предложения в рамках рыночной части четвертого железнодорожного пакета были приняты в декабре 2016 года и будут осуществляться государствами-членами на последующих этапах; в частности, они включают:

а) регламент (ЕС) № 2016/2338 о внесении поправок в регламент (ЕС) № 1370/2007 о присуждении государственных контрактов в сфере внутренних пассажирских перевозок железнодорожным транспортом («регламент ОПФ»);

б) директиву 2016/2370/EU, вносящую изменения в директиву 2012/34/EU, регламентирующую открытие рынка внутренних пассажирских перевозок железнодорожным транспортом и управление железнодорожной инфраструктурой («директива об управлении»).

2. Государства-члены должны до 25 декабря 2018 года включить директиву об управлении в национальное законодательство. Однако основные положения, регламентирующие либерализацию рынка, вступят в силу только в 2019 году к началу применения рабочего графика в декабре 2020 года.

---

\* Настоящий документ представлен с опозданием ввиду задержек с получением материалов из других источников.



3. Что касается регламента ОПФ, который применяется непосредственно без транспонирования, то положения, регламентирующие проведение тендеров, вступят в силу в 2019 году, при этом льготный период, предусматривающий возможность безоговорочного присуждения контракта без проведения тендера, истечет в 2023 году. После этой даты присуждение контракта без проведения тендера будет по-прежнему возможно только при конкретных и четко определенных обстоятельствах.

4. Комиссия занимается подготовкой дальнейших имплементационных актов для завершения формирования законодательной базы в целях открытия рынка:

а) имплементационный регламент Комиссии (ЕС) № 2017/2177 имеет ключевое значение в плане предоставления всем операторам, действующим в рамках данной сети, справедливого и недискриминационного доступа к услугам, связанным с железнодорожными перевозками, и объектам обслуживания;

б) решение Комиссии (ЕС) № 2017/2075 о графике процесса распределения, принятое ею на основании делегированных ей полномочий и вносящее изменения в приложение VII к директиве 2012/34/EU (переработанный вариант), предусматривает дополнительные правила использования информации о будущих факторах ограничения пропускной способности в процессе составления расписания. Оно также позволяет укрепить координацию и процесс консультаций между управляющими инфраструктурой и их клиентами. Положения этого решения будут осуществляться постепенно, при этом полное осуществление планируется ко времени вступления в силу рабочего графика в декабре 2020 года;

в) имплементационный регламент Комиссии, в котором излагаются процедуры и критерии применения теста экономической сбалансированности, доработан и будет принят до истечения крайнего срока – 16 декабря этого года. В нем определяются условия, в соответствии с которыми государства – члены ЕС могут ограничивать доступ к внутренней железнодорожной инфраструктуре в тех случаях, когда новый порядок транспортного сообщения с открытым доступом может поставить под угрозу экономическую сбалансированность государственных контрактов.

5. В то же время Комиссия прилагает значительные усилия в целях мониторинга и обеспечения соблюдения ныне действующего законодательства, по-прежнему уделяя этому вопросу первоочередное внимание в рамках мандата Комиссии. Комиссия собирается принять шестое издание своего доклада о проекте системы наблюдения за рынком железнодорожных перевозок (РММС), содержащего всеобъемлющий анализ изменений на рынках железнодорожных перевозок ЕС, который будет представляться Европейскому парламенту и Совету каждые два года. Со справочной информацией можно ознакомиться на веб-сайте Европейской комиссии [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market\\_monitoring\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en).

6. В настоящее время Комиссия также проводит оценку выполнения национальных планов государств-членов по дифференцированным сборам за пользование железнодорожными путями в зависимости от уровня шума в целях возможного пересмотра, соответствующего имплементационного регламента Комиссии.

7. По отдельным аспектам (например, управление в чрезвычайной ситуации на международном уровне в случае сбоя в международном движении или анализ регистрационных данных в целях устранения эксплуатационных проблем, препятствующих международным железнодорожным перевозкам) Комиссия работает в тесном сотрудничестве с железнодорожными предприятиями, управляющими инфраструктурой и соответствующими ассоциациями.

## **II. Четвертый железнодорожный пакет, техническая часть**

8. Техническая часть четвертого железнодорожного пакета будет способствовать усилению эксплуатационной совместимости железнодорожных систем и повышению уровня безопасности в Европе, в частности, посредством усиления роли

Железнодорожного агентства Европейского союза (ЕЖДА), новой рамочной программы обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте, направленной на поощрение культуры безопасности, и повышения согласованности на уровне ЕС в целях улучшения эксплуатационной совместимости железнодорожного транспорта.

9. Четвертый железнодорожный пакет позволит стимулировать дальнейшее согласование все еще слишком сложной железнодорожной системы ЕС и существенно сократить число национальных норм, препятствующих эксплуатационной совместимости. «Техническая часть», принятая Европейским парламентом и Советом в мае 2016 года, включает:

a) регламент (ЕС) № 2016/796 о Железнодорожном агентстве Европейского союза и об отмене регламента (ЕС) № 881/2004;

b) директиву (ЕС) 2016/797 об эксплуатационной совместимости железнодорожной системы Европейского союза (переработанный вариант директивы 2008/57/ЕС);

c) директиву (ЕС) 2016/798 о безопасности на железнодорожном транспорте (переработанный вариант директивы 2004/49/ЕС).

10. Государства-члены должны до 16 июня 2019 года инкорпорировать директивы об эксплуатационной совместимости и безопасности в национальное законодательство с учетом возможности запросить продление до 16 июня 2020 года. В настоящее время Комиссия занимается подготовкой основных исполнительных и подзаконных актов для завершения формирования законодательной базы. На данный момент были приняты следующие правовые документы:

a) решение Комиссии (ЕС) № 2017/1474, принятое ею на основании делегированных ей полномочий, в котором излагаются конкретные задачи, подлежащие выполнению в рамках предстоящих пересмотров Технических требований к эксплуатационной совместимости (ТТЭС). После вступления в силу решения от 4 сентября 2017 года Комиссия разработала план пересмотра ТТЭС на 2017–2020 годы, и в настоящее время ЕЖДА начало процесс подготовки ТТЭС;

b) имплементационный регламент Комиссии (ЕС) № 2018/763 о создании практических механизмов выдачи единых сертификатов безопасности железнодорожным предприятиям;

c) имплементационный регламент Комиссии (ЕС) № 2018/545 о создании практических механизмов в отношении процесса выдачи разрешений на железнодорожные транспортные средства и типы железнодорожных транспортных средств;

d) имплементационный регламент Комиссии (ЕС) № 2018/764 о сборах и платежах, подлежащих уплате Железнодорожному агентству Европейского союза, и условиям этих платежей;

e) имплементационный регламент Комиссии (ЕС) № 2018/867, в котором излагаются правила процедуры апелляционного(ых) совета(ов) Железнодорожного агентства Европейского союза;

f) регламент Комиссии (ЕС) № 2018/762, принятый ею на основании делегированных ей полномочий и устанавливающий общие методы обеспечения безопасности в рамках требований системы управления безопасностью;

g) регламент Комиссии (ЕС) № 2018/761, принятый ею на основании делегированных ей полномочий и устанавливающий общие методы обеспечения безопасности в целях контроля со стороны национальных органов по безопасности после выдачи единого сертификата безопасности или разрешения, подтверждающего безопасность;

h) рекомендация Комиссии по руководству согласованной реализацией Европейской системы управления железнодорожным движением в Европейском союзе.

11. Дополнительный пакет делегированных и исполнительных актов должен быть принят, в частности, в отношении реестра инфраструктуры, классификации национальных правил, спецификаций НРТС и ЕРТС, поправок к различным ТТЭС и т. д.

12. 13 сентября 2017 года Комиссия опубликовала конкретный доклад о прогрессе, достигнутом в подготовке к усилению роли Железнодорожного агентства Европейского союза, в соответствии с директивой (ЕС) № 2016/797 об эксплуатационной совместимости железнодорожной системы Европейского союза (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM:2018:0623:FIN>).

### **III. Европейская система управления железнодорожным движением**

13. Европейская система управления железнодорожным движением (ЕСУЖД) – это крупнейшая промышленная программа обеспечения согласованности между автоматическим управлением движением поездов и коммуникационной системой, а также эксплуатационной совместимости всей железнодорожной системы Европы. Поскольку различия между многочисленными сохранившимися национальными системами управления движением поездов являются весьма существенным фактором, препятствующим обеспечению эксплуатационной совместимости европейской железнодорожной системы, развертывание ЕСУЖД создаст соответствующую основу для формирования цифрового и согласованного единого европейского железнодорожного пространства.

14. 5 января 2017 года Комиссия приняла имплементационный регламент (ЕС) № 2017/6, в котором закреплен европейский план развертывания (ЕПР) нового варианта ЕСУЖД. К 2023 году ЕПР предусматривает установку ЕСУЖД более чем на 15 500 км коридоров базовой сети. В настоящее время функционирует лишь одна треть от этого запланированного количества. В 2018 году примерно на 2 600 км должна быть введена в эксплуатацию Европейская система контроля за движением поездов. В то же время благодаря инновационной версии ЕСУЖД путевое оборудование может быть сокращено почти на 70%, что приведет к значительному снижению расходов на обновление и техобслуживание, а также на поддержание надежности.

15. Дополнительное сокращение энергии, связанное с автоматическим управлением поездами (АУП), в сочетании с более легкими поездами в будущем и более высоким коэффициентом загрузки, может привести к дальнейшему сокращению потребления энергии на 20–50%. АУП в сочетании с развертыванием ЕСУЖД также позволит сократить эксплуатационные расходы железнодорожных предприятий и стоимость техобслуживания для управляющих инфраструктурой, оказывая тем самым дополнительное положительное влияние на потенциал сети и точное соблюдение графика движения. Кроме того, использование систем бортового дистанционного зондирования, а также пусковых путевых устройств и беспилотников позволит получить значительное количество «больших массивов данных», обеспечивая постоянный мониторинг важнейших параметров в целях предотвращения выхода из строя железнодорожной инфраструктуры и мобильных устройств и, как следствие, оптимизации технического обслуживания. В рабочем документе для сотрудников Комиссии «Обеспечение эффективности и эксплуатационной совместимости ЕСУЖД – дальнейшие действия» (SWD (2017) 375) изложены необходимые шаги для участников железнодорожных перевозок, направленные на устранение выявленных препятствий на пути к реализации ЕСУЖД и обеспечение эксплуатационной совместимости ЕСУЖД.

16. 26 октября 2018 года участники, принявшие участие в заседании Совета платформы ЕСУЖД, приняли декларацию, укрепляющую обязательства в рамках принятого в 2016 году меморандума о взаимопонимании 2016 года, ([https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mou\\_for\\_signatures.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mou_for_signatures.pdf)), в котором предусматривается развертывание этой системы как на путях, так и на борту составов (например, стандартизация интерфейсов, сокращение числа национальных

технических правил, автоматическое обновление бортовых устройств для исправления ошибок).

17. На данный момент Фонд соединения Европы (ФСЕ) оказывает финансовую поддержку 69 мероприятиям ЕСУЖД, включая следующие:

а) 52 мероприятия, соответствующие приоритетам в рамках специального запроса ЕСУЖД. На них выделяется в общей сложности 1,2 млрд евро средств ФСЕ, предназначенных для финансирования транспорта, в том числе 1,1 млрд евро, которые предназначены исключительно для финансирования работ по развертыванию ЕСУЖД;

б) 17 мероприятий, соответствующих приоритетам на основании запроса на производство работ в коридорах базовой сети. Они, в частности, способствуют развертыванию ЕСУЖД, и на них выделяется в общей сложности 3,4 млрд евро средств ФСЕ, фактически предназначенных на финансирование транспорта, в том числе 88,3 млн евро, которые предназначены исключительно на финансирование работ по развертыванию ЕСУЖД.

#### **IV. Европейская железнодорожная сеть для конкурентоспособных грузовых перевозок**

18. Важнейшим фактором достижения прогресса на пути к устойчивой мобильности является создание внутреннего рынка железнодорожных перевозок, в частности грузовых перевозок. В дополнение к общей политике и законодательству в области железнодорожных перевозок (железнодорожные пакеты) в 2010 году Европейский союз принял регламент (ЕС) № 913/2010, касающийся Европейской железнодорожной сети для конкурентоспособных грузовых перевозок. Этот регламент обязывает государства-члены открыть международные железнодорожные грузовые коридоры, ориентированные на рынок, в целях:

а) укрепления сотрудничества между управляющими инфраструктурой по основным оперативным аспектам (например, распределение путей, развертывание эксплуатационно-совместимых систем и развитие инфраструктуры);

б) предоставления адекватных возможностей и приоритетных прав на перевозку в соответствии с потребностями рынка, а также обеспечения успешного решения общих задач в части соблюдения пунктуальности грузовых поездов;

с) более широкое использование системы интермодальности между железнодорожным транспортом и другими видами транспорта путем интеграции терминалов в систему управления коридорами и их развития.

19. Реализация международных железнодорожных грузовых коридоров в целях формирования Европейской железнодорожной сети конкурентоспособных грузовых перевозок проводится с учетом развития коридоров Трансъвропейской транспортной сети (ТЕС-Т) и Европейской системы управления железнодорожным движением (ЕСУЖД).

20. В настоящее время действует 11 железнодорожных грузовых коридоров. В дополнение к девяти первоначальным железнодорожным грузовым коридорам, предусмотренным в регламенте (ЕС) № 913/2010, и в соответствии с предложением соответствующих государств-членов Комиссия в 2017 году постановила создать железнодорожный грузовой коридор «Янтарный», пролегающий через территории Польши, Словакии и Словении (имплементационное решение Комиссии (ЕС) № 2017/177). В марте 2018 года Комиссия также одобрила предложение Австрии, Болгарии, Сербии, Словении и Хорватии создать «Альпийско-западнобалканский» железнодорожный грузовой коридор (имплементационное решение Комиссии (ЕС) № 2018/500). С более подробной информацией и картами можно ознакомиться на веб-сайте «Рейл Нет Юроп» <http://www.rne.eu>.

## V. Безопасность на железнодорожном транспорте

21. 13 июня 2018 года Комиссия приняла конкретные краткосрочные меры по повышению безопасности железнодорожных перевозок в пассажирском сообщении. Этот план предусматривает мероприятия, которые должны быть проведены Комиссией, а также государствами-членами.

22. 29 июня 2018 года Комиссия приняла решение о создании Платформы безопасности на железнодорожном транспорте ЕС, на которую возложена задача по предоставлению Комиссии консультаций и оказанию экспертной помощи по вопросам, касающимся безопасности пассажиров железнодорожного транспорта на железнодорожных вокзалах и в поездах, а также содействия в координации и сотрудничестве с государствами-членами и между государствами-членами.

23. Эта группа должна состоять из представителей органов государств-членов, компетентных в вопросах безопасности на железнодорожном пассажирском транспорте, и будет пользоваться в своей работе опытом и знаниями соответствующих субъектов железнодорожных перевозок. Она должна содействовать: разработке рекомендаций, с тем чтобы помочь государствам-членам эффективно координировать меры по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте в целях уменьшения рисков; предоставлению технической помощи и поддержки в целях обновления и внедрения в практику работы соответствующей методологии оценки рисков; и выработке руководящих указаний в отношении планов управления рисками.

## VI. Директива о комбинированных перевозках

24. Предложение о внесении поправки в директиву ЕС о комбинированных перевозках (92/106/ЕЕС) (далее – ДКП) представлено в рамках второй серии «Пакета мер в области мобильности», принятого Комиссией 8 ноября 2017 года. ДКП ЕС является единственным действующим специализированным правовым документом в целях содействия перераспределению перевозок по видам транспорта и поддержки внедорожных альтернатив для грузовых перевозок посредством определения условий комбинированных перевозок и закрепления мер стимулирования в целях переключения грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный, внутренние водные пути и систему каботажных морских перевозок. Хотя эта директива все еще актуальна, тем не менее ее следует обновить, с тем чтобы она оказывала максимальное влияние на перераспределение перевозок по видам транспорта и, таким образом, способствовала снижению выбросов CO<sub>2</sub>, уровня загрязнения воздуха, количества аварий и степени перегруженности. Цель внесения поправок в ДКП состоит в дальнейшем повышении конкурентоспособности комбинированных перевозок по сравнению с грузовыми перевозками автомобильным транспортом на большие расстояния и тем самым в стимулировании переключения автомобильных грузоперевозок на другие виды транспорта и соответствующего снижения транспортной доли внешних факторов, связанных с грузовыми перевозками.

25. Предлагаемая поправка к ДКП позволит повысить эффективность этой директивы посредством:

а) упрощения «критериев допустимости» соответствующих мер поддержки;

б) содействия проведению мониторинга допустимости и обеспечения соблюдения;

в) пересмотра мер экономической поддержки в целях их приведения в соответствие с современными требованиями и;

г) улучшения системы подготовки отчетности и проведения мониторинга государствами-членами в целях повышения прозрачности и содействия дальнейшей оценке последствий применения этих мер.

26. Следуя обычной законодательной процедуре, Комитет по транспорту и туризму Европейского парламента в июле принял свой доклад по этому предложению Комиссии (<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2018-0259+0+DOC+XML+V0//EN&language=EN#title5>).

27. Параллельно с законодательной процедурой внесения поправок в директиву о комбинированных перевозках Комиссия выделила финансовые средства на поддержку комбинированных перевозок в соответствии с запросом на участие в конкурсе заявок в сфере транспорта, сделанным ФСЕ в 2018 году ([https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/2018\\_cef\\_transport\\_map\\_mlp.pdf](https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/2018_cef_transport_map_mlp.pdf)). Процедура отбора полученных заявок должна быть завершена в первой половине 2019 года.

## **VII. Регламент о правах пассажиров железнодорожного транспорта**

28. 27 сентября 2017 года Комиссия приняла предложение по пересмотру Регламента о правах пассажиров железнодорожного транспорта. Данное предложение позволит повысить уровень защиты пассажиров железнодорожного транспорта, с учетом загруженности железнодорожного сектора. В нем рассматриваются следующие основные вопросы: 1) в настоящее время пассажиры не могут в полной мере осуществлять свои права в то время, когда они пользуются услугами железнодорожного транспорта. Это обусловлено главным образом тем фактом, что государства-члены предоставили широкие привилегии некоторым национальным услугам, а также наличием устаревших положений в отношении лиц с инвалидностью или ограниченной мобильностью и ряда неясных вопросов, таких как сквозные билеты; 2) включение положения о форс-мажорных обстоятельствах позволит снизить нагрузку на железнодорожные предприятия, которые больше не должны будут выплачивать компенсации в тех случаях, когда задержки были вызваны крупными стихийными бедствиями или неблагоприятными погодными условиями. Принимая во внимание международные обязательства, которые взяли на себя государства – члены ЕС, подписав Конвенцию Организации Объединенных Наций о правах инвалидов (КПИ ООН), ЕС со своей стороны также должен проявлять ответственность по отношению к лицам с ограниченной мобильностью в железнодорожном секторе с точки зрения их прав в качестве пассажиров.

## **VIII. Договор о транспортном сообществе с западнобалканскими государствами**

29. В период с 12 июля по 9 октября 2017 года Европейский союз и шесть стран региона Западных Балкан (Албания, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Косово<sup>1</sup>, Сербия и Черногория) подписали Договор о создании транспортного сообщества.

30. Это транспортное сообщество нацелено на углубление интеграции региона Западных Балкан с транспортным рынком ЕС в части общих стандартов, показателей эффективности сети и качества услуг, предлагаемых гражданам и бизнесу. Это поможет осуществить реформы, затрагивающие повседневную жизнь людей, например в области безопасности дорожного движения. Благодаря обеспечению большей стабильности это также станет причиной привлечения новых инвесторов в регион и придаст стимул его экономическому росту. И наконец, этот договор поможет странам региона Западных Балкан согласовать свои национальные законы в области транспорта с транспортным законодательством ЕС, что позволит укрепить добрососедские отношения, содействовать трансграничному сотрудничеству и, в конечном итоге, в большей степени сблизить эти страны с Европейским союзом.

<sup>1</sup> Данное обозначение применяется без ущерба для позиций в отношении статуса и в соответствии с резолюцией 1244/1999 СБ ООН и заключением МС о провозглашении независимости Косово.

С более подробной информацией по этому вопросу можно ознакомиться на веб-сайте Европейской комиссии ([https://ec.europa.eu/transport/themes/international/enlargement/westernbalkans\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/international/enlargement/westernbalkans_en)).

31. Договор о транспортном сообществе был ратифицирован всеми западнобалканскими партнерами. В настоящее время ведется работа по созданию секретариата, который будет находиться в Белграде и должен приступить к работе к середине 2019 года.

32. 2 февраля 2018 года Комиссия приняла сообщение (COM (2018) 65 final) о надежной перспективе расширения и активизации взаимодействия ЕС с западнобалканскими государствами. Помимо ключевых вопросов безопасности дорожного движения и облегчения пересечения границ, в этом сообщении также содержится призыв к разработке новой стратегии в области железнодорожного транспорта в целях вовлечения западнобалканских государств в основную сеть и рынок ЕС и стимулирования открытости регионального рынка железнодорожных перевозок. Помимо инвестиций, приоритетная задача состоит в обеспечении согласования с эксплуатационными стандартами ЕС. Это потребует проведения важнейших реформ и активизации мер, направленных на устранение административных барьеров и препятствий на границах в целях содействия осуществлению комплексных железнодорожных операций.

---