



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2000/2/Add.1
25 July 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту
(Пятьдесят четвертая сессия, 3-5 октября 2000 года,
пункт 5 повестки дня)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ, ВКЛЮЧАЯ АСПЕКТЫ, СВЯЗАННЫЕ СО СБОРАМИ
ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

Добавление 1

Передано правительствами Армении, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Латвии,
Литвы, Македонии, Нидерландов, Словакии, Словении, Соединенного Королевства,
Финляндии, Чешской Республики и Швеции

В ходе своей пятьдесят третьей сессии (6-8 октября 1999 года) Рабочая группа по железнодорожному транспорту обратилась к правительствам с просьбой передать в секретариат информацию о прогрессе, достигнутом в области определения сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой (TRANS/SC.2/192, пункт 19, и TRANS/SC.2/199/2), в частности по следующим вопросам:

- a) правовой статус (существующий или предполагаемый) управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов железнодорожных перевозок и национального регулирующего органа;
- b) принципы распределения пропускной способности;
- c) принципы выявления участков с ограниченной пропускной способностью. Приоритетные критерии для этих участков;
- d) сотрудничество с управляющими инфраструктурой соседних сетей в деле распределения пропускной способности на международном уровне;
- e) описание существующих/предусмотренных систем взимания сборов за пользование инфраструктурой: принципы и правила взимания сборов;
- f) особые режимы взимания сборов.

Представленная правительствами информация приводится ниже.

* * *

1. АРМЕНИЯ

- a) Правовой статус (существующий или предполагаемый) управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов железнодорожных перевозок и национального регулирующего органа

Национальным железнодорожным регулирующим органом в Армении является Управление железных дорог Армении министерства транспорта и связи Республики Армения, статус которого утвержден правительственным указом № 625 (от 6 ноября 1998 года). Операторами железнодорожных перевозок обычно являются предприятия "Подвижной состав железных дорог Республики Армения", "Железнодорожные перевозки Республики Армения", "Железнодорожная инфраструктура Республики Армения" Управления железных дорог Армении, и статус их управляющих железнодорожной инфраструктурой определен законодательством Республики Армения и вышеупомянутым правительственным указом. В настоящее время обсуждается проект закона о железных дорогах, который будет представлен Национальному собранию Республики Армения. С его принятием разработка правовой базы для функционирования железных дорог в стране будет завершена.

- b) с) Принципы распределения пропускной способности и выявления участков с ограниченной пропускной способностью

Технико-экономические возможности Управления железных дорог Армении позволяют ежегодно перевозить 35 млн. т грузов. Эти данные получены в результате проведения соответствующих расчетов с целью определения эксплуатационных и энергетических возможностей Управления железных дорог Армении, т.е. с учетом эксплуатационного потенциала, инженерных сооружений, действующих электрических станций, контактных сетей, оценки экономического потенциала станций на основе опыта их эксплуатации в прошедшем году.

- d) Сотрудничество с управляющими инфраструктурой соседних сетей в деле распределения пропускной способности на международном уровне

Сеть управления железных дорог Армении соприкасается с аналогичными сетями Грузии (Айрум-Садахло), Турции (Ахурьян-Дагукап), Азербайджана (Эрасх-Норачен и Иджеван-Газах). Сотрудничество с Управлением железных дорог Грузии осуществляется посредством прямых контактов и в рамках Железнодорожного комитета стран СНГ на основе международных и межправительственных соглашений.

Сотрудничество с Турцией и Азербайджаном не является активным по хорошо известным причинам. В случае возобновления соответствующих грузовых перевозок с ними будет поддерживаться непосредственное сотрудничество на основе международных и межправительственных соглашений.

2. БОЛГАРИЯ

Вопросы, касающиеся статуса и пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, а также взимания платы за пользование ею, подробно рассмотрены в законопроекте о железнодорожном транспорте. Его положения соответствуют директивам Европейской комиссии и принципам железнодорожного законодательства государств – членов ЕС.

Этот законопроект был внесен на рассмотрение парламента. Проводится подготовка к его второму чтению, которое состоится весной 2000 года.

a) Правовой статус управляющих и операторов

Непосредственное управление железнодорожным транспортом в Республике Болгарии будет осуществляться железнодорожной администрацией, имеющей статус государственного исполнительного учреждения. Она будет контролировать аспекты доступа к железнодорожной инфраструктуре и ее надлежащего использования, выдавать лицензии и осуществлять наблюдение за обеспечением безопасности в соответствии с законодательством. Она подготовит и представит министру транспорта предложения по проектам нормативных документов, касающихся железнодорожного транспорта.

b) Распределение пропускной способности

Непосредственное управление инфраструктурой будет осуществляться национальной компанией БЖД, имеющей статус государственного предприятия, действующего в рамках торгового законодательства. Эта компания будет обеспечивать использование инфраструктуры операторами железнодорожных перевозок, имеющими надлежащие лицензии, и взимать сборы за это, разрабатывать расписания движения поездов и осуществлять управление железнодорожными операциями, проводить мероприятия, связанные с развитием, ремонтом и техническим обслуживанием железнодорожной инфраструктуры.

c) d) Проблемы в связи с ограниченной пропускной способностью и международное сотрудничество

Ответственность за реализацию государственной транспортной политики, выполнение международных обязательств и обеспечение координации с другими транспортными системами возложена на министра транспорта. Соответствующая деятельность осуществляется железнодорожной администрацией.

e) Определение величины сборов и условия их взимания

Величина сборов за пользование инфраструктурой будет определена Советом министров по предложению министра транспорта, подготовленному в координации с министром финансов.

3. ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

a) Правовой статус управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов железнодорожных перевозок и национального регулирующего органа предусмотрен

в Законе № 266/1994 СБ с внесенными в него поправками (Закон о железных дорогах).

- b) Принципы распределения пропускной способности основываются на праве равного доступа всех операторов железнодорожных перевозок к инфраструктуре при условии соблюдения ими расписания движения поездов.
- c) Приоритеты для участков с ограниченной пропускной способностью могут устанавливаться на основе интересов государства в области обороны, в случае стихийных бедствий или при перевозке опасных грузов.
- d) Сотрудничество с управляющими инфраструктурой соседних сетей в деле распределения пропускной способности основано на взаимных соглашениях, которые регулярно обновляются.
- e) В рамках согласования условий доступа к транспортным маршрутам для всех перевозчиков (ДОП, внешних операторов перевозок) система взимания сборов будет основана на предписаниях и нормах, действующих в Европейском союзе (в частности, на директиве 95/19/ЕС о распределении пропускной способности инфраструктуры и взимании сборов за пользование ею). В этой связи необходимо будет разработать надлежащие методы взимания сборов за пользование инфраструктурой, основывающиеся на принципе недискриминации. Величина этих сборов должна устанавливаться в зависимости от характера предоставляемых услуг, продолжительности их предоставления, положения на рынке, а также типа и степени износа используемого оборудования и необходимости его ремонта. Однако, поскольку такие методы пока еще не разработаны, в течение 2000 года будут действовать предписания о допустимых ценах № 01/00, используемые министерством финансов Чешской Республики. С учетом того, что эти предписания основываются на существующей структуре цен на пользование транспортными маршрутами, наиболее высокие из регламентированных сборов в принципе будут взиматься с внешних операторов грузовых перевозок. Предприятие "Ческе драги" планирует включить в цену на пользование транспортным маршрутом соответствующий сбор, взимаемый за его выделение.
- f) С учетом конкретных обстоятельств в каждом случае будет применяться соответствующий подход к транспортировке строительного оборудования, к железнодорожным перевозкам явно нового типа на железнодорожном маршруте, использованном после завершения этапа автомобильной перевозки, и к

эксплуатации традиционных составов с целью стимулирования развития железнодорожной сети.

4. ДАНИЯ

а) Правовой статус

Дания соблюдает положения всех директив ЕК по железнодорожному транспорту:

- Директива 91/440: вопросы отделения железнодорожной инфраструктуры от железнодорожных операций регулируются Законом № 1230-1996 о Датских государственных железных дорогах (управляющий инфраструктурой – BS) и Законом № 289-1998 о железнодорожном секторе в целом. С 1 января 1999 года ДГЖД (Датские государственные железные дороги) стали государственной компанией с ограниченной ответственностью, функционирующей на основании Закона № 485-1998 о независимой государственной компании ДГЖД с ограниченной ответственностью и пригородных поездах ДГЖД;
- директива 95/18: на основании Закона № 336-1996 о безопасности на железных дорогах, правительственного постановления № 920-1998 о железнодорожных операциях (лицензиях) и правительственного постановления № 90-1999 о свидетельствах безопасности было учреждено Государственное железнодорожное управление;
- директива 95/19: принципы распределения пропускной способности инфраструктуры регулируются правительственным постановлением № 998-1998 о распределении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры.

Принципы взимания сборов за пользование инфраструктурой регулируются правительственным постановлением № 879-1999 о сборах за пользование инфраструктурой и субсидировании расходов по охране окружающей среды для операторов грузовых железнодорожных перевозок; сборы за пользование инфраструктурой были введены с 1 января 1999 года.

b) Принципы распределения пропускной способности

Обычные процедуры

С целью повышения конкурентоспособности государственной железнодорожной сети Дании на BS возложена ответственность за распределение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры с надлежащим учетом существующих традиционных прав.

Если не выявляется никаких проблем в связи с пропускной способностью, то BS вносит в проект расписания движения соответствующие железнодорожные пути.

В случае возникновения неразрешимого конфликта BS может принять решение о выделении отдельного железнодорожного пути. Однако основной принцип заключается в том, что BS надлежит стимулировать операторов железнодорожных перевозок к самостоятельному урегулированию возникающих между ними конфликтов в связи с распределением пропускной способности; если им не удастся сделать это, то BS выступает посредником в решении любых проблем в связи с пропускной способностью.

BS в силу своего статуса принимает решения о распределении пропускной способности в тех случаях, когда ни переговоры, ни посреднические услуги не позволяют достичь какого-либо результата.

Датские государственные железные дороги (ДГЖД) получают доступ к железнодорожной инфраструктуре наравне с другими иностранными и коммерческими операторами железнодорожных перевозок, однако в отношении ДГЖД также действует правило о соответствующих традиционных правах, которое сводится к нижеследующему.

Любое железнодорожное предприятие, предоставляющее услуги по пассажирским перевозкам, кроме перевозок общественным транспортом, может потребовать сохранения за собой 80% пропускной способности от той пропускной способности, которая была закреплена за ним в течение прошлого периода на всех маршрутах, и перенести остаток на следующий период. Предприятия, осуществляющие грузовые перевозки, имеют право сохранить за собой остаток пропускной способности от предыдущего периода до мая 2001 года. Вместе с тем величина квот непосредственно до начала предусмотренного периода составляет лишь до 95%, а в период с мая 2001 до мая 2003 годов – до 90% и впоследствии – до 80% (правительственное постановление № 998-1998, § 12).

Предельный срок

Все операторы должны обращаться с просьбой о выделении пропускной способности своевременно, т.е. до ежегодно устанавливаемого предельного срока, указываемого BS. В данном случае действует принцип удовлетворения заявок в порядке их поступления.

Ниже охарактеризованы этапы составления служебного расписания поездов:

- за 18 месяцев до начала периода распределения пропускной способности BS публикует отчет о доступности инфраструктуры на данный период распределения (§4);
- за 12 месяцев до начала этого периода (§5) BS принимает решение о распределении железнодорожных путей;
- по меньшей мере за девять месяцев до начала этого периода BS резервирует железнодорожные пути для осуществления долгосрочных работ, связанных с инфраструктурой (§6);
- за восемь месяцев до начала этого периода BS проводит совещание представителей железнодорожных предприятий для урегулирования путем переговоров конфликтов, связанных с предоставлением железнодорожных путей (§7);
- за шесть месяцев до начала этого периода производится окончательное распределение железнодорожных путей (§8).

Конфликтные ситуации

§10. При распределении железнодорожных путей перевозки общественным транспортом пользуются приоритетом перед другими типами перевозок. Однако в случае недостаточной пропускной способности объем перевозок общественным транспортом может быть увеличен только посредством расширения пропускной способности соответствующего маршрута либо на основании положений, предусмотренных в §11.

§11-(1). В тех случаях, когда представляется несколько заявок на выделение одних и тех же железнодорожных путей на маршруте, пропускная способность которого еще не полностью используется для осуществления перевозок общественным транспортом (см. §10), распределение этих путей производится в следующем порядке:

1. все те, кто впервые подает заявки на выделение железнодорожных путей на том или ином маршруте, в совокупности имеют право на предоставление половины железнодорожных путей, выделяемых на этом маршруте в соответствии с разделом 12;
 2. после этого выделяются железнодорожные пути для осуществления новых перевозок общественным транспортом;
 3. затем выделяются железнодорожные пути для осуществления грузовых перевозок в рамках международных железнодорожных коридоров, определенных министром транспорта Дании;
 4. оставшиеся железнодорожные пути выделяются подателям заявок, желающим обеспечить на них предоставление других транспортных услуг.
- c) Принципы выявления участков с ограниченной пропускной способностью. Приоритетные критерии для этих участков.

Для этих участков приоритетных критериев не существует, однако в случае выявления реальных ограничений пропускной способности применяются общие приоритетные критерии, указанные в пункте b.

- d) Сотрудничество с управляющими инфраструктурой соседних сетей в деле распределения пропускной способности на международном уровне.

BS координирует распределение железнодорожных путей для осуществления международных пассажирских и грузовых перевозок в рамках Европейского форума железнодорожных компаний - европейского форума для координации расписаний движения в международном сообщении. Сессии проводятся в виде конференций по вопросам расписания движения поездов по крайней мере три раза в год.

На двустороннем уровне BS будет впервые координировать вместе с шведской компанией "Банверкет" транспортные потоки на участке, проходящем через пролив Эресунн, на котором движение начнется со 2 июля 2000.

- е) Описание существующих/предусмотренных принципов и правил взимания сборов за пользование инфраструктурой

Сборы за пользование инфраструктурой в Дании в 2000 году

Все приведенные ниже данные о сборах взяты из закона Дании о сборах за пользование железнодорожной инфраструктурой и субсидировании расходов по охране окружающей среды (постановление № 879 от 4 декабря 1999 года).

Сборы в расчете на 1 км перевозки на основном участке

Основной участок Дании: Падборг (датско-германская граница) – соединение через пролив Эресунн (датско-шведская граница):

- пассажирские поезда: 21,53 датской кроны за 1 км железнодорожной перевозки;
- грузовые поезда: 8,71 датской кроны за 1 км железнодорожной перевозки.

Сборы в расчете на 1 км перевозки на других участках

- пассажирские поезда: 3,28 датской кроны за 1 км железнодорожной перевозки;
- грузовые поезда: 1,64 датской кроны за 1 км железнодорожной перевозки;

Сборы за доступ к инфраструктуре

Только участки грузовых перевозок:

- 1 615,40 на 1 км x (X/365 дней)

При выделении железнодорожного пути железнодорожному предприятию на год до начала эксплуатации этого пути взимается сбор, соответствующий величине сбора за доступ к инфраструктуре, умноженной на коэффициент X/365, где X равняется числу оставшихся дней данного года по состоянию на дату начала эксплуатации.

Сбор за пользование соединением через пролив Большой Бельт

- пассажирские поезда: 6 385 датских крон за поезд;

- грузовые поезда: 687 датских крон за вагон, прошедший по данному соединению, но не более 5 922 датских крон за поезд.

Сбор за пользование соединением через пролив Эресунн

- пассажирские поезда: 1 000 датских крон за поезд;
- грузовые поезда: 1 938 датских крон за поезд (максимум).

Субсидии на охрану окружающей среды

0,031 датских крон на тонно-километр перевезенного груза. Это касается только внутренних перевозок.

Величина субсидии не должна превышать 50% от общей цены на соответствующие перевозки, уплаченной в счете-фактуре (грузовой накладной).

f) Особые режимы взимания сборов

Таких режимов не существует. Каждый оператор железнодорожной перевозки должен оплачивать установленную стоимость на недискриминационной основе.

5. ФИНЛЯНДИЯ

- a) Правовой статус (существующий или предполагаемый) управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов железнодорожных перевозок и национального регулирующего органа

Железнодорожная администрация (ЖДА) Финляндии выступает в роли управляющего железнодорожной инфраструктурой и является независимым органом при министерстве транспорта и связи. ЖДА принимает решения относительно пропускной способности железнодорожной инфраструктуры (правовая основа - Закон о железнодорожной сети, предусматривающий осуществление директивы 95/19/ЕС).

В настоящее время в Финляндии существует лишь одно железнодорожное предприятие – "ГЖДФ Лтд.". Оно обладает соответствующей лицензией и правом на использование и эксплуатацию принадлежащей государству железнодорожной сети (в соответствии с решением ЖДА о распределении пропускной способности).

Право выдавать лицензии предоставлено министерству транспорта и связи, которое делает это на основании Закона о железнодорожной сети (предусматривающего осуществление директивы 95/18/ЕС). Право на эксплуатацию сети может предоставляться также другим компаниям (только) в рамках международного сообщения по смыслу директивы 91/440/ЕЕС).

b) Принципы распределения пропускной способности

Нет никакого смысла в разработке для единственного оператора перевозок конкретных правил, регулирующих распределение пропускной способности. Компания "ГЖДФ Лтд." самостоятельно составляет графики движения поездов, которые утверждаются ЖДА.

c) Принципы выявления участков с ограниченной пропускной способностью.
Приоритетные критерии для этих участков

ЖДА производят надлежащие расчеты для оценки пропускной способности, на основе которых принимаются решения о капиталовложениях.

d) Сотрудничество с управляющими инфраструктурой соседних сетей в деле распределения пропускной способности на международном уровне

Финляндская Республика и Российская Федерация учредили постоянный комитет по перевозкам через границу. Эти перевозки осуществляются на основании соответствующего договора.

Финляндия также заключила договор о перевозках через границу со Швецией.

В обоих случаях практической организацией движения занимается персонал пограничных станций.

e) Описание существующих/предусмотренных систем взимания сборов за пользование инфраструктурой: принципы и правила взимания сборов

Сборы за пользование инфраструктурой взимаются ЖДА. Они основаны на расчете предельных издержек. В случае грузовых перевозок используются двухэлементные сборы, а в случае пассажирских - переменные.

f) Особые режимы взимания сборов

Никаких других оснований для взимания сборов или процедур их взимания не существует.

6. ГЕРМАНИЯ

a) Правовой статус управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов железнодорожных перевозок и национального регулирующего органа

К перевозкам на общественном транспорте в Федеративной Республике Германии допущены 244 железнодорожных предприятия и компании, занимающиеся управлением железнодорожной инфраструктурой (23 федеральные железные дороги и 221 нефедеральная железная дорога).

Управлять инфраструктурой уполномочены:

- три федеральные железные дороги и
- 137 нефедеральных железных дорог, включая 30 предприятий, занимающихся исключительно музеями железных дорог и туристическими поездками.

Осуществлять железнодорожные перевозки уполномочены операторы:

- 21 федеральной железной дороги и
- 207 нефедеральных железных дорог, включая 55 предприятий, занимающихся исключительно музеями железных дорог и туристическими поездками.

Национальным регулирующим органом в случае федеральных железных дорог и нефедеральных железных дорог, эксплуатируемых в Германии и имеющих свои штаб-квартиры за границей, служит Федеральное управление железных дорог. Что касается нефедеральных железных дорог, то федеральные земли располагают собственными регулирующими органами.

b) Принципы распределения пропускной способности

Принципы распределения пропускной способности были установлены с учетом требования о недискриминации, предусмотренного международными и национальными правилами.

В целях осуществления этих правил в качестве основы для распределения пропускной способности в рамках общих эксплуатационных условий были определены инфраструктурные приоритеты.

Преследуя цель оптимизации своей железнодорожной инфраструктуры, компания "DB Netz AG" (корпорация сети германских железных дорог) рассматривает запросы на предоставление железнодорожных путей, а следовательно, и на распределение пропускной способности с учетом следующих принципов:

- первоочередности своевременно поданных заявок по сравнению с заявками, представленными без соблюдения установленных сроков;
- первоочередности уже заключенных договоров о предоставлении железнодорожных путей по сравнению с новыми заявками;
- первоочередности заявок, поданных теми, кто при необходимости может выполнить условия, предусмотренные для некоторых линий в соответствии с "требованиями в отношении качества инфраструктуры", по сравнению с заявками тех, кто не в состоянии обеспечить соблюдение этих условий;
- первоочередности заявок на предоставление транспортных услуг, которые в силу их регулярности позволяют более эффективным образом использовать пропускную способность инфраструктуры в рамках выделенного в расписании времени, по сравнению с заявками, касающимися услуг, предоставляемых нерегулярно или изредка;
- первоочередности заявок на предоставление транспортных услуг в течение нескольких периодов, выделенных в расписании, по сравнению с заявками на предоставление услуг в течение лишь одного такого периода или его части.

- c) Принципы выявления участков с ограниченной пропускной способностью
Приоритетные критерии для этих участков

Железнодорожные линии с ограниченной пропускной способностью определяются компанией "DB Netz AG" в соответствии с установленными правилами путем сопоставления пропускной способности маршрута с пропускной способностью предоставленных или запланированных для предоставления железнодорожных путей. Распределение железнодорожных путей на участках с ограниченной пропускной способностью также осуществляется в соответствии с принципом обеспечения недискриминационного доступа к сети.

- d) Сотрудничество с управляющими инфраструктурой соседних сетей

Европейский форум железнодорожных компаний (ФТЕ) является тем органом, в рамках которого осуществляется сотрудничество между управляющими инфраструктурой в деле распределения пропускной способности на международном уровне. Недавно учрежденное глобальное совещание С ФТЕ обеспечивает согласование расписаний движения поездов в международном сообщении и распределение пропускной способности управляющими инфраструктурой среди операторов железнодорожных перевозок.

До сих пор возникают проблемы в связи с тем, что на железных дорогах, являющихся участниками Форума, предельные сроки подачи заявок на предоставление железнодорожных путей и участие в торгах весьма различаются. Поэтому Европейский форум железнодорожных компаний вместе со своими глобальными совещаниями А и В не может выступать в роли международного механизма, координирующего подачу заявок и участие в торгах. Таким образом, предельные сроки подачи заявок относительно эксплуатации и выделения железнодорожных путей регулируются соответствующими национальными предписаниями.

Управляющие инфраструктурой также поддерживают тесное сотрудничество в рамках так называемой сети грузовых магистралей. На основании соответствующего договора компания "DB Netz AG" принимает участие в реализации программы эксплуатации грузовой магистрали Север-Юг и Восток-Запад. В отдельных международных коридорах заранее и без конкретных распоряжений клиентов были определены железнодорожные пути для грузовых перевозок с относительно высокой средней скоростью, которые могут оперативно предоставляться клиентам через так называемый совмещенный центр реализации услуг, объединяющий заинтересованных управляющих инфраструктурой.

- е) f) Описание существующих/предусмотренных режимов взимания сборов за пользование инфраструктурой: принципы и правила взимания сборов. Особые режимы взимания сборов

После изменения расписания движения поездов в 1998 году (24 мая) компания "Дойче бан АГ" ввела новую систему взимания сборов за пользование железнодорожными путями.

Эта система характеризуется взиманием двухэлементного сбора. Сбор, взимаемый за пользование железнодорожными путями, состоит из следующих двух элементов:

- фиксированной ставки, не увязываемой с реальным использованием услугами и называемой "InfraCard"; и
- меняющейся ставки, увязываемой с реальным использованием железнодорожной инфраструктурой.

Основное преимущество этой системы состоит в том, что после уплаты ставки "InfraCard" операторам железнодорожных перевозок остается уплатить лишь низкую меняющуюся ставку, увязываемую с эксплуатацией железнодорожных путей. Это существенно стимулирует стремление к более широкому использованию железнодорожных перевозок.

Факторами ценообразования в случае "InfraCard" служат:

- объем (протяженность маршрута) используемой сети;
- качество используемых линий (шесть категорий), в первую очередь скорость движения на них, а также тип перевозки (перевозки на большие расстояния и наиболее важные пассажирские и грузовые перевозки); и
- период действия договора (соответствующие скидки предоставляются в случае более долгосрочных обязательств).

Изменяющаяся ставка для клиентов, имеющих "InfraCard", определяется в зависимости от:

- использования пропускной способности линии (сеть разделена на четыре различные категории с учетом объема движения);
- возможностей для применения компанией "DB Netz AG" гибкого подхода к составлению расписания движения с учетом потребностей клиента (принцип гибкости расписания);
- дополнительных сборов и скидок, причем последние предоставляются, например, в случае использования особенно благоприятных в экологическом отношении составов или составов нового типа.

Вместе с тем для обеспечения доступа к сети по привлекательным ценам для тех клиентов, которые по экономическим соображениям не приобретают карту "InfraCard" (в первую очередь в том случае, если на эксплуатируемых железнодорожных линиях осуществляются относительно немногочисленные транспортные операции), компания "DB Netz AG" предлагает в качестве альтернативы двухэлементной ставке ставку "VarioPrice" с картой "VarioCard", уровень которой зависит только от общего количества купленных поездо-километров. Это делается для того, чтобы "InfraCard" не служила искусственным препятствием для получения доступа к рынку. Как и в случае двухэлементной ставки, ставка "VarioPrice" определяется такими характеристиками железнодорожной линии, как объем движения, гибкость расписания, а также дополнительные сборы и скидки.

Система назначения цен на пользование оборудованием "DB AG"

Компания "DB Netz AG" выделяет железнодорожные пути для формирования составов, подачи пассажирских/грузовых вагонов и поездов, а также стоянки транспортных средств.

Соответствующие цены также рассчитываются на основе постоянной и меняющейся ставок. Кроме того, сдается в аренду соответствующее оборудование (например, оборудование, используемое для подогрева составов, их внутренней очистки, обеспечения электромагнитного рельсового торможения, мостовые устройства, предназначенные для взвешивания подвижного состава, и т.п.).

Система назначения цен на использование станций "DB AG"

Компания "DB Station & Service AG" взимает плату с операторов железнодорожных перевозок за стоянку на пассажирских станциях. Ее величина зависит от

продолжительности стоянки состава на пассажирской станции. Критериями ценообразования в данном случае служат категория станции и ценовая категория состава.

Нефедеральные железные дороги применяют собственные системы взимания сборов за пользование инфраструктурой, основывающиеся на соответствующих правовых положениях. В принципе цены рассчитываются на основе затрат, связанных с эксплуатацией инфраструктуры. В данном случае также существует тенденция к использованию двухэлементной системы, в рамках которой проводится различие между фиксированной (связанной с эксплуатацией маршрута) и меняющейся (связанной с эксплуатацией состава) ставками. Ценоопределяющими факторами служат категория маршрута, тип перевозки и гибкость расписания движения.

7. ВЕНГРИЯ

a)

В рамках согласования законодательства на основе графика, составленного в ходе переговоров с ЕС, ведется разработка нормативных актов, касающихся создания организации для управления инфраструктурой и учреждения национального железнодорожного органа. В Закон о железных дорогах 2000 года будут внесены поправки с целью урегулирования статуса организации, управляющей инфраструктурой. Кроме того, в нынешнем году должен быть учрежден соответствующий орган по административным вопросам (который будет заниматься выдачей лицензий на доступ к инфраструктуре, выделением железнодорожных путей и т.д.).

b)

Цель положений разрабатываемого законодательства, касающихся распределения пропускной способности, состоит в удовлетворении всех соответствующих требований, установленных в ЕС. Однако эти положения вступят в силу только после присоединения страны к ЕС.

c)

Что касается использования национальной железнодорожной сети для перевозок общественным транспортом, то никаких ограничений на этот счет не предусмотрено. Вместе с тем с учетом недавно принятых положений ЕС свободного доступа к инфраструктуре, разумеется, не будет предоставляться операторам, осуществляющим городские и пригородные массовые перевозки.

d)

До настоящего времени никакого сотрудничества с соседними странами не осуществлялось.

e)

В принципе до сих пор взимается единый амортизационно-эксплуатационный сбор. Согласованное с ЕС законодательство вступит в силу в 2001 году. Предлагаемые сборы будут различаться в зависимости от значения состава, времени дня, скорости движения состава и нагрузки на ось.

f)

Пока не планируется вводить особый режим взимания сборов.

8. ЛАТВИЯ

- a) Правовой статус (существующий или предполагаемый) управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов железнодорожных перевозок и национального регулирующего органа

Государственная корпорация "Латвийские железные дороги" (национальная железнодорожная компания) является управляющим железнодорожной инфраструктурой и в то же время перевозчиком. Техническое обслуживание железнодорожной инфраструктуры и железнодорожные операции регулируются двумя различными режимами учета. В настоящее время двум частным железнодорожным компаниям выданы лицензии на перевозку, с тем чтобы они могли осуществлять маневровые операции.

Такие регулирующие функции, как выдача лицензий на перевозку, распределение пропускной способности инфраструктуры, определение метода расчета затрат, связанных с использованием железнодорожной инфраструктуры, выполняются железнодорожной администрацией.

b) Принципы распределения пропускной способности

Пропускная способность железнодорожной инфраструктуры распределяется с соблюдением принципа равенства перевозчиков в соответствии с требованиями директивы 96/19 ЕС Европейского союза.

c) Принципы выявления участков с ограниченной пропускной способностью.
Приоритетные критерии для этих участков

В железнодорожной инфраструктуре Латвии отсутствуют участки с ограниченной пропускной способностью. Если такие участки появятся, то возникшие проблемы будут решаться посредством усовершенствования движения составов. Первоочередное внимание уделяется пассажирским перевозкам; расписание движения грузовых составов должно координироваться с расписанием движения пассажирских поездов.

d) Сотрудничество с управляющими инфраструктурой соседних сетей в деле распределения пропускной способности на международном уровне

Между железными дорогами соседних государств были подписаны договоры о сотрудничестве с целью обеспечения беспрепятственного приема подвижного состава в каждой из стран. Подвижной состав передается перевозчикам соседних государств на передаточных станциях.

e) Описание существующих/предусмотренных систем взимания сборов за пользование инфраструктурой: принципы и правила взимания сборов

Сборы за пользование инфраструктурой с целью осуществления перевозок общественным транспортом определены предписаниями министерства транспорта "Методы расчета сборов за пользование инфраструктурой", которые были приняты до создания железнодорожной администрации. В будущем эти методы будут использоваться железнодорожной администрацией.

f) Особые режимы взимания сборов

Операторы пассажирских перевозок, входящие в число учреждений, относящихся к Латвийским железным дорогам, оплачивают лишь символический сбор за пользование инфраструктурой.

9. ЛИТВА

Был подготовлен проект реорганизации Литовских железных дорог, которым предусматривается отделение инфраструктуры от операций с созданием самостоятельного предприятия. Принято решение о том, что мероприятия по развитию и модернизации инфраструктуры должны финансироваться главным образом из государственных источников, а мероприятия по текущему ремонту и эксплуатации инфраструктуры - за счет сборов, взимаемых за пользование инфраструктурой. Было предложено три методологии расчета сборов за пользование инфраструктурой.

- a) Правовой статус (существующий или предполагаемый) управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов железнодорожных перевозок и национального регулирующего органа

В процессе реорганизации Литовских железных дорог (ЛЖД) будут созданы отдельные предприятия, занимающиеся инфраструктурой и операциями (грузовыми перевозками, пассажирскими перевозками, обслуживанием подвижного состава, строительством и текущим ремонтом). Эти предприятия будут входить в состав холдинговой компании. В соответствии с проектом реорганизации ЛЖД должен быть учрежден национальный регулирующий орган для упорядочения отношений между различными железнодорожными компаниями (национальной компанией и новосозданными частными компаниями); функции регулирования могут быть возложены также на железнодорожное управление министерства путей сообщения (транспорта).

- b) Принципы распределения пропускной способности

До настоящего времени принципы распределения пропускной способности не применялись, поскольку железнодорожная инфраструктура эксплуатировалась только Литовскими железными дорогами (ЛЖД). Сейчас созданы новые частные железнодорожные компании, и в соответствии с директивой 95/19/ЕС Европейского союза разрабатываются правила распределения пропускной способности инфраструктуры между ними.

- c) Принципы выявления участков с ограниченной пропускной способностью.
Приоритетные критерии для этих участков

В Литве эти принципы не применяются.

- d) Сотрудничество с управляющими инфраструктурой соседних сетей в деле распределения пропускной способности на международном уровне

Литовские железные дороги сотрудничают с железными дорогами Латвии, Беларуси, Польши и Калининградской области.

- e) Описание существующих/предусмотренных систем взимания сборов за пользование инфраструктурой: принципы и правила взимания сборов

Системы взимания сборов за пользование инфраструктурой разрабатываются.

- f) Особые режимы взимания сборов

В зависимости от объемов перевозок, времени дня и интенсивности движения на конкретном участке будет применяться система соответствующих коэффициентов.

10. МАКЕДОНИЯ

- a)

Действует закон о Македонских железных дорогах, статья 2 которого гласит следующее: "Железнодорожные перевозки, работы по строительству, реконструкции, капитальному и текущему ремонту железнодорожной инфраструктуры, а также мероприятия по обеспечению безопасности осуществляются государственным предприятием "Македонские железные дороги" (далее называемым Македонскими железными дорогами) в качестве деятельности, представляющей государственный интерес.

Железнодорожная инфраструктура может использоваться другими юридическими и физическими лицами в том порядке и на тех условиях, которые определяются настоящим Законом и международными соглашениями".

- c)

Пропускная способность, выделенная для пассажирских перевозок, является недостаточной. Участков с ограниченной пропускной способностью не существует.

d)

Сотрудничество с соседними администрациями регулируется следующими документами:

- соглашением о тяговом оборудовании и связанных с его эксплуатацией расходах, ежегодно заключаемым между ЖДМ и ЖДР;
- соглашением о перевозках для СДК (НАТО).

11. НИДЕРЛАНДЫ

Недавно в Нидерландах проходила дискуссия по проблемам, которые могут возникнуть в связи с планируемым правительством страны выбором правовых документов, регулирующих аспекты государственного распределения пропускной способности и режимы взимания сборов за пользование инфраструктурой.

В соответствии с нынешним законодательством, а также с законодательством, которое предполагается принять в будущем, обязательство платить за пользование инфраструктурой обуславливается не (добровольно) заключенным договором, а непосредственно действующим законом, по аналогии с системой налогообложения. Поскольку возможными источниками правовых обязательств служат только законы и соглашения, порядок взимания сборов за пользование инфраструктурой должен определяться одним из этих законов или соглашений. Порядок распределения пропускной способности также должен определяться соответствующими соглашениями или законами.

Для недопущения дискриминации и обеспечения транспарентности правительство Нидерландов отдало предпочтение системе взимания сборов и распределения пропускной способности, которая основывается на законодательстве. Помимо этого предполагается, что правительство само будет официально выполнять функции управляющего инфраструктурой. В соответствии с правовой системой страны эти аспекты должны регулироваться нормами публичного права.

Поскольку между добровольно принимаемыми и установленными законом обязательствами существует принципиальное различие, правовой режим, охватывающий эти обязательства, также соответствующим образом различается с точки зрения правовых

последствий, компетентных судов, средств обжалования, опубликования документов, урегулирования споров, дополнительных прав и обязанностей и т.д.

Что касается распределения пропускной способности, то могут быть предусмотрены многие полуконсенсуальные элементы, как, например, решения о распределении пропускной способности и порядок изменения этих решений только по соответствующей просьбе.

Точные величины сборов указаны в приведенной ниже таблице.

Постоянный ежегодный сбор	Сбор/000 поездо-км	Прочие сборы	Охват сбора
Постоянный сбор не взимается	Тарифы на один поездо-км Голландской гильдии операторов грузовых (Г)/ пассажирских (П) перевозок (оценки основаны на уровне цен 1999 года и на общем количестве поездо-км в 1999 году)	Грузовые перевозки: никаких других сборов не взимается Пассажирские перевозки: сборы в расчете на станцию/остановку; две категории станций (П1/П2)	Предельный охват
	Г П	П1 П2	
	2000:0,10/0,30	2000:0,98/0,23	
	2001:0,25/0,61	2001:1,95/0,45	
	2002:0,46/0,92	2002:2,92/0,68	
	2003:0,74/1,23	2003:3,90/0,91	
	2004:1,15/1,64	2004:5,20/1,21	
	2005:1,64/2,05	2005:6,50/1,51	
	2006:1,85/2,05	2006:6,50/1,51	
	2007:2,05/2,05	2007:6,50/1,51	

12. СЛОВАКИЯ

- а) Правовой статус управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов железнодорожных перевозок и национального регулирующего органа

В соответствии с положениями пункта 20 Закона № 164/96 Coll. Словацкой Республики о путях сообщения, принятого Национальным советом, и пункта 19 части 1 Закона № 258/93 Coll. Словацкой Республики о железных дорогах страны, принятого Национальным советом, с внесенными в них впоследствии поправками Словацкие железные дороги (далее именуемые СЖД) обязаны давать возможность для эксплуатации

железнодорожных путей перевозчикам, имеющим лицензию на осуществление перевозок в сети, управляемой СЖД.

Перевозки в сети, управляемой СЖД, могут осуществляться зарубежными операторами на основе выданной лицензии на перевозки в этой сети и подписанного договора об осуществлении этих перевозок.

Словацкие железные дороги издали внутренние предписания D2/9 об использовании путей сообщения Словацкой Республики иностранными операторами перевозок.

В этих предписаниях оговорены следующие аспекты:

- условия доступа иностранных операторов перевозок к сети Словацкой Республики;
- цены на пользование данной сетью;
- проект договора о перевозках в рамках сети, управляемой Словацкими железными дорогами;
- договорные процедуры;
- учет производительности и распространение документации;
- способы возмещения.

Условия въезда, выезда, осуществления передаточных операций и функционирования иностранных операторов перевозок в сети Словацких железных дорог определяются расписанием движения поездов на соответствующей железнодорожной станции.

Предписания Словацких железных дорог включают также перечень максимальных цен на использование железнодорожной инфраструктуры в рамках внутренних грузовых и пассажирских перевозок. Тарифы на международные и транзитные перевозки устанавливаются на договорной основе.

В тарифах учитывается общий вес состава в тоннах, а также надбавка за транспортировку грузов составами, масса которых превышает установленную величину, и составами, используемыми для перевозки опасных грузов.

b) Принципы распределения пропускной способности

Под железнодорожной сетью подразумевается сеть, определенная в Законе № 258/93 Словацкой Республики о Словацких железных дорогах, принятом Национальным советом страны.

Словацкие железные дороги заключают с операторами, имеющими разрешение на перевозку, договор о транспортной операции в рамках железнодорожной сети. Под оператором, имеющим разрешение на перевозку, подразумевается оператор, который в силу Закона № 164/1996 Coll. о путях сообщения может доказать, что профессиональная квалификация и физическое состояние нанятых им работников, также технические характеристики эксплуатируемых им транспортных средств позволяют обеспечить безопасную и бесперебойную железнодорожную перевозку.

Словацкие железные дороги обязаны предоставить оператору, имеющему разрешение на перевозку, перечень железнодорожных линий и информацию о протяженности (в км) соответствующих железнодорожных участков.

c) Принципы выявления участков с ограниченной пропускной способностью.
Приоритетные критерии для этих участков

Словацкие железные дороги подразделяют железнодорожные участки на три категории, указанные в их внутренних предписаниях.

При рассмотрении вопроса об осуществлении внутренних грузовых и пассажирских перевозок по железнодорожной сети определяющими факторами служат тип состава, категория железнодорожной линии, протяженность железнодорожных участков, на которых осуществляются перевозки, и общая масса состава.

d) Описание существующих/предусмотренных систем взимания сборов за пользование инфраструктурой: принципы и правила оплаты

Основная часть сбора зависит от:

- количества поездо-км (пассажирские перевозки), определяемого в расчете на каждый поездо-км перевозки (словац. кр./поездо-км);

- общего веса в тоннах/общей массы состава (грузовые перевозки), определяемого в расчете на каждую тысячу тонн общего веса состава (словац. кр./тыс. т общего веса состава).

Дополнительная часть сбора зависит от:

- количества брутто тонно-км (словац. кр./тыс. брутто тонно-км);
- количества поездо-км (грузовые перевозки), определяемого в расчете на каждый поездо-км (словац. кр./поездо-км).

Проводятся подготовительные мероприятия с целью более широкого использования коэффициента, учитывающего увеличение затрат Словацких железных дорог в случае перевозок других видов и других типов эксплуатируемого подвижного состава.

В настоящее время используются следующие коэффициенты:

- железнодорожные перевозки с превышением предельной нагрузки – 1,5;
- железнодорожные перевозки опасных грузов – 1,5.

е) Особые режимы взимания сборов

Особыми режимами взимания сборов предусматривается покрытие затрат на тяговую энергию и топливо, а также удовлетворение особых потребностей операторов перевозок; например, речь может идти об арендной плате за использование сооружений и оборудования Словацких железных дорог, сопровождении поездов, т.е. о движении с проводником для въезда на станцию, услугах поездных бригад, выполнении требований операторов перевозок относительно мойки, чистки, предварительного подогрева грузовых вагонов, а также о повышенных затратах на перевозки, требующие принятия особых мер (железнодорожные перевозки с превышением предельной нагрузки и железнодорожные перевозки опасных грузов).

13. СЛОВЕНИЯ

На Словенских железных дорогах государственная железнодорожная инфраструктура отделена от транспортных операций. Государственная железнодорожная инфраструктура включает земельные участки, железнодорожные пути, установки, а также сигнальное и телекоммуникационное оборудование. Из государственного бюджета выделяются средства на финансирование мероприятий по текущему ремонту и развитию

инфраструктуры, а также разницы между расходами и поступлениями в рамках пассажирских и комбинированных перевозок. Правительство устанавливает цены на пассажирские билеты, но не контролирует тарифы на грузовые перевозки.

В рамках усилий Словении, направленных на вступление в Европейский союз, были разработаны и представлены Государственному собранию для второго чтения законодательные положения по безопасности железнодорожных перевозок, договоры о железнодорожных перевозках и предложение о внесении поправок в национальную программу развития железнодорожной инфраструктуры. В конце 1999 года Государственное собрание Словении приняло Закон о железнодорожном транспорте. С принятием этого Закона была заложена основа для создания Управления железнодорожного транспорта, находящегося в Мариборе. После вступления в силу вышеупомянутых законодательных положений, которое намечено на 2000 год, национальное законодательство в данной области будет полностью соответствовать европейскому законодательству.

Не позднее 31 декабря 2001 года Республикой Словенией будут приняты административные акты об осуществлении упомянутых выше законов. Не позднее 31 декабря 2001 года будет введено в действие законодательство в данной области, кроме положений конкретных документов, а именно директив Совета № 440/91/ЕЕС и 95/18/ЕС, касающихся доступа к инфраструктуре и условий транзита, а также действительности лицензий в регионе Европейского союза. Эти положения вступят в силу в момент фактического вступления Словении в Европейский союз.

Правовые положения Республики Словении в области железнодорожного транспорта лишь частично согласованы с предписаниями ЕС. Порядок управления системой контроля за состоянием финансовой отчетности и обеспечения беспрепятственного доступа к железнодорожной инфраструктуре уже скорректирован с учетом положений директивы Совета 91/440/ЕС. Однако такая корректировка пока еще не произведена в следующих областях:

- развитие железных дорог в Союзе (директива Совета 91/440/ЕЕС);
- лицензии железнодорожных компаний (директива Совета 95/18/ЕС);
- принципы распределения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и взимания сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой (директива Совета 95/19/ЕС);

- определение тарифов на международные грузовые железнодорожные перевозки (директива Совета 82/529/ЕЕС);
- коммерческая независимость железных дорог в сфере международных грузовых и пассажирских перевозок (директива Совета 83/418/ЕЕС);
- высокоскоростные железнодорожные перевозки (директива Совета 96/48/ЕС);
- унифицированные принципы расчета стоимости услуг, предоставляемых железнодорожными компаниями (директива Совета 2183/78/ЕЕС), и некоторых других услуг, имеющих менее важное значение.

Что касается режимов взимания сборов, то министерство транспорта и коммуникаций еще не утвердило предлагаемый режим, разработанный Институтом транспорта. В соответствии с этим режимом проводится различие между затратами на базовый набор услуг, дополнительный набор услуг и электроэнергию.

14. ШВЕЦИЯ

- а) Определение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и сборов за пользование инфраструктурой

В 1988 году парламент Швеции принял решение о том, что управление железнодорожной инфраструктурой следует отделить от железнодорожных операций. С тех пор управляющий инфраструктурой не зависит от операторов перевозок.

Компания "Банверкет", являющаяся управляющим инфраструктурой, функционирует в качестве государственного органа при министерстве.

Никаких национальных регулирующих органов не существует, однако решения, принимаемые администрацией железнодорожного транспорта, могут быть обжалованы в Высшем административном суде.

- б) Принципы распределения пропускной способности

Пропускная способность государственной железнодорожной инфраструктуры распределяется в соответствии с административными правилами. Этими правилами предусматривается, что ее распределение должно производиться на недискриминационной основе, исключая конкурентную борьбу. При выделении

железнодорожных путей приоритет может отдаваться пассажирским перевозкам, обеспечиваемым государством, операциям, стимулирующим финансирование новой инфраструктуры, и перевозкам с использованием железнодорожных путей, которые были выделены и эксплуатировались в течение периода действия предыдущего расписания движения поездов.

- c) Принципы выявления участков с ограниченной пропускной способностью.
Приоритетные критерии для этих участков

Распределение пропускной способности с учетом социально-экономических соображений позволяет эффективно использовать потенциал инфраструктуры.

- d) Сотрудничество с управляющими инфраструктурой соседних сетей в деле распределения пропускной способности на международном уровне

Европейский форум железнодорожных компаний осуществляет координацию в области распределения пропускной способности на международном уровне в пунктах пересечения границ. Кроме того, страны Северной Европы сотрудничают в сфере эксплуатации железнодорожных путей для перевозок на небольшие расстояния.

15. СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

- a) Правовой статус управляющих железнодорожной инфраструктурой, операторов железнодорожных перевозок и национального регулирующего органа

Закон о железных дорогах 1992 года, одобренный королевской санкцией в ноябре 1993 года, обеспечил законодательную основу для приватизации сектора железнодорожного транспорта в Великобритании. Он предусматривал введение нового нормативного режима, включающего систему выдачи лицензий на эксплуатацию железнодорожных путей и соглашений о доступе к железнодорожной сети, заключаемых под эгидой Управления железных дорог, а также осуществление пассажирских перевозок на основе франшизных соглашений с Управлением франшизных перевозок. В нем также содержались положения, регулирующие аспекты закрытия, неплатежеспособности и прав предприятий, что позволило реорганизовать железнодорожный сектор.

К числу железнодорожных компаний (ТОК) относятся 25 франшизных предприятий, которые осуществляют большую часть внутренних пассажирских железнодорожных перевозок в Великобритании. ТОК эксплуатируют железнодорожные станции и ремонтные мастерские на основе лизинговых соглашений с предприятием "Рейлтрэк".

ТОК получают доступ к железнодорожным путям и станциям (включая основные железнодорожные станции), а также к мастерским в тех случаях, когда они не являются операторами перевозок, на основе соглашений об условиях доступа к ним и уплачивают за это соответствующий сбор. Подвижной состав обычно арендуется у компаний РОСКО; вместе с тем формируется рынок лизинговых услуг при участии самих заводов-изготовителей, а также РОСКО-5. Большинство ТОК получают государственные субсидии через Управление франшизных перевозок, так как в противном случае предоставляемые ими услуги были бы убыточными; другие компании вносят соответствующий взнос за получение права на осуществление перевозок. Предусмотренные привилегии предоставляются на конкурсной основе.

"Рейлтрэк" является государственной компанией с ограниченной ответственностью, владеющей основной частью железнодорожной сети Великобритании, включая станции, ремонтные мастерские и большинство грузовых терминалов, сортировочных станций и подъездных путей (за исключением, главным образом, сети лондонского метрополитена и железнодорожного соединения через туннель под Ла-Маншем, которое предстоит построить). Компания "Рейлтрэк", осуществляющая эксплуатацию и техническое обслуживание путей, сигнального оборудования и смежной инфраструктуры на 14 основных станциях, сдает в аренду еще более 2 500 своих станций и ремонтных мастерских компаниям ТОК, а также свои грузовые терминалы, сортировочные станции и подъездные пути операторам грузовых перевозок. В соответствии с соглашениями об условиях доступа к инфраструктуре "Рейлтрэк" взимает с ТОК и операторов грузовых перевозок сборы за доступ к ее железнодорожным путям и основным станциям. Она контролирует движение составов в своей сети, составляет расписания движения поездов в сотрудничестве с операторами железнодорожных перевозок, публикует расписание движения пассажирских поездов и играет важную роль в обеспечении безопасности на железнодорожном транспорте. Она не получает прямых субсидий, а зависит от поступлений от ее клиентов, главным образом ТОК. Ее деятельность строго регламентирована.

Управляющий железными дорогами назначается государственным секретарем, но функционирует независимо. Он возглавляет Управление железных дорог (ОРР), являющееся правительственным департаментом, не зависящим ни от какого министерства. К числу его регулирующих функций относятся выдача и изъятие лицензий на эксплуатацию; обеспечение соблюдения условий лицензирования; контроль за соблюдением порядка предоставления доступа к железнодорожным путям, станциям и мастерским, включая одобрение условий соглашений о доступе к инфраструктуре и величины сборов, взимаемых за доступ к ней в соответствии с этими соглашениями; выполнение некоторых обязанностей в рамках законодательства о конкурентной борьбе;

принятие решений по предложениям о закрытии доступа к инфраструктуре; и защита интересов пользователей железнодорожным транспортом. Он выполняет свои функции в соответствии с установленными законом обязанностями, включающими защиту интересов пользователей железнодорожным транспортом, содействие эксплуатации и развитию железнодорожных линий, а также стимулирование эффективности, экономичности и конкуренции. Он опубликовал ряд стратегических и консультативных документов, например документ о взимании сборов за доступ к инфраструктуре и осуществлении инвестиций.

В июле 1999 года было создано теневое Стратегическое управление по железным дорогам (теневое СРА), которое функционирует на временной основе до принятия законодательства об учреждении СРА, вынесенное на рассмотрение парламента в ноябре 1999 года. Его создало правительство с целью определения стратегических направлений деятельности железных дорог Великобритании, стимулирования капиталовложений и управления системой франшизных соглашений о пассажирских и железнодорожных перевозках. Во франшизных соглашениях указываются минимальные услуги и субсидии (либо платежи), определяются эксплуатационные нормы с целью разработки механизмов стимулирования и обеспечения соблюдения принимаемых решений и регулируются величины некоторых тарифов. В каждом случае предусмотрены соответствующие обязательства в виде франшизных планов. Если операторы не выполняют своих обязательств, то Управление франшизных перевозок имеет право на основании Закона о железных дорогах 1993 года издавать официальные распоряжения, требующие выполнения этих обязательств, и налагать на них штраф, если они отказываются их выполнять. В настоящее время теневое СРА осуществляет процедуру замены системы франшиз с целью улучшения пропускной способности и усовершенствования общих услуг, предоставляемых клиенту; оно обязалось ввести систему долгосрочных франшиз, в рамках которой после принятия обязательства об осуществлении значительных объемов капиталовложений и обеспечении высококачественного обслуживания пользователи франшизы смогут извлечь большую выгоду с учетом более продолжительного действия данной системы и изменения характера субсидирования.

b) Принципы распределения пропускной способности

Распределение пропускной способности подлежит одобрению Управляющим железными дорогами. В Законе о железных дорогах 1993 года предусмотрены общие принципы, которые должны учитываться Управляющим; он осуществляет контроль за соблюдением этих принципов, утверждая индивидуальные соглашения о доступе к сети, предусматривающие права на пользование ею. Эти права касаются таких вопросов, как маршруты, частота движения, остановки и максимальная продолжительность перевозки.

Для обеспечения эффективного управления пропускной способностью сети Управляющий стремится добиться определенной гибкости при применении одобряемых им прав на доступ к инфраструктуре. Это означает, что ежегодное расписание движения поездов, составляемое совместно компанией "Рейлтрэк" и операторами железнодорожных перевозок, может применяться гибко с учетом ежегодных изменений возможностей рынка, усовершенствования инфраструктуры и подвижного состава, а также изменений в требованиях к техническому обслуживанию и ремонту инфраструктуры. Споры, возникающие в связи с ежегодным расписанием, должны в конечном счете разрешаться Управляющим железными дорогами, хотя на практике урегулирование практически всех проблем осуществляется отраслевым комитетом по спорам.

- с) Принципы выявления участков с ограниченной пропускной способностью; приоритетные критерии для этих участков

Теневое СРА в настоящее время ожидает поступления предложений относительно обновления франшизных соглашений, которые, по всей видимости, затронут систему франшизных обязательств относительно крупных капиталовложений, в том числе в инфраструктуру. Поступили предложения о существенной модернизации Восточной прибрежной магистрали, соединяющей Лондон, Йоркшир, Северо-западный район и Шотландию. Эти предложения направлены на значительное сокращение продолжительности перевозок. Другие предложения касаются увеличения пропускной способности.

Несколько проектов, находящихся на различных этапах разработки, затрагивают проблему пропускной способности в районе Лондона. Проект "Темзлинк 2000" был проанализирован теневым СРА; его реализация будет способствовать увеличению пропускной способности линии "Север-Юг", проходящей через Лондон, после завершения ее строительства в 2000 году, а также объединению широкого ряда маршрутов по направлению к северу и к югу от Темзы, служащих альтернативой маршруту M25. В настоящее время теневое СРА рассматривает перспективы разработки дополнительных систем для предоставления новых услуг по перевозкам через Лондон как по оси Север-Юг, так и по оси Восток-Запад. Что касается территории страны в целом, то теневое СРА занимается реализацией разнообразных проектов, таких, как анализ пропускной способности в районе Вест-Мидлендс, имеющем важнейшее стратегическое значение для функционирования железнодорожной сети Великобритании.
