


Сергій Федонюк



# ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА Європейського Союзу

Електронний конспект  
лекції

Луцьк 2022



УДК 334  
Ф 32

*Рекомендовано до друку науково-методичною радою Волинського національного університету імені Лесі Українки (протокол № 10 від 21 червня 2022 р.).*

**Рецензенти:**

**Бояр А. О.** – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри міжнародних економічних відносин та управління проектами Волинського національного університету імені Лесі Українки (м. Луцьк, Україна);

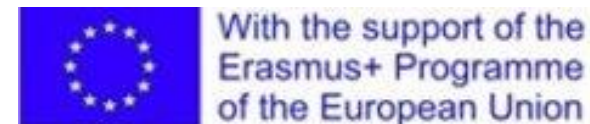
**Чапля Л.** – голова Холмської господарської палати (м. Холм, Польща).

**Федонюк Сергій**

Ф 32 **Транспортна** політика Європейського Союзу: електронний конспект лекції / С. В. Федонюк. – Луцьк: Волин. нац. ун-т ім. Лесі Українки, 2022. 42 с.

У цьому електронному виданні охоплено суттєві питання стосовно правових та організаційних основ, завдань, інструментів, і особливостей транспортної політики ЄС. Матеріал оформлено у вигляді тез, схем, цитат, рисунків. Активні покликання приведуть читача до ознайомлення з офіційними веб-ресурсами й документами Європейського Союзу. Для студентів галузі Міжнародні відносини й усіх, хто вивчає теорію та практику європейської інтеграції.

Підготовлено в рамках проекту «Студії ЄС у ВНУ імені Лесі Українки» програми Європейського Союзу ERASMUS+ на пряму Кафедра Жана Моне (№ 611478-EPP-1-2019-1-UA-EPPJMO-CHAIR)



# Зміст

Передмова - 4

**Правові основи, завдання й фінансування -5**

Основи в первинному праві ЄС - 5

Головне завдання - 6

Розвиток транспортної політики - 9

Інфраструктура та інвестиції - 14

**Політика за видами транспорту - 15**

Автомобільний транспорт - 16

Залізничний транспорт - 34

Повітряний транспорт - 37

Джерела

*Усі вміщені в тексті гіперпосилання доступні на веб-порталі Європейського Союзу*

*(<https://europa.eu/>)*

# Передмова

Метою видання є допомога тим, хто знайомиться з проблематикою європейської інтеграції, а саме предметною діяльністю Європейського Союзу в аспекті його секторальних і галузевих політик. Уміщені матеріали дають змогу зорієнтуватися в підставах, цілях, інструментах і напрямках розвитку цих політик. До тексту додано покликання на веб-сторінки інституцій Європейського Союзу, нормативні документи.

Розроблено для студентів, що навчаються за бакалаврською програмою "Міжнародна інформація та суспільні комунікації" у Волинському національному університеті імені Лесі Українки у рамках навчальної дисципліни "Інформаційна підтримка європейської інтеграції". Також для студентів інших освітніх програм у галузі Міжнародні відносини й усіх, хто вивчає теорію й практику європейської інтеграції.

Видається у форматі .pdf, але доступний також як веб-презентація.



Веб-презентація


# Правові основи, завдання й фінансування

# Основи в первинному праві ЄС

## Стаття 91

Договору про  
функціонування  
Європейського Союзу  
(ДФЕС)

Європейський Парламент та Рада, діючи згідно зі звичайною законодавчою процедурою та після проведення консультацій з Економічно-соціальним комітетом та Комітетом Регіонів, встановлюють:

- (а) спільні правила для міжнародних перевезень, що прямують на територію або з території держави-члена або перетинають територію однієї або кількох держав-членів;
  - (б) умови, згідно з якими перевізники-нерезиденти можуть надавати транспортні послуги в межах держави-члена;
  - (с) заходи з удосконалення транспортної безпеки;
  - (д) будь-які інші доречні заходи.
- 

## Головне завдання:

створення спільного транспортного ринку, що забезпечує свободу надання послуг, та відкриття транспортних ринків;

створення справедливих конкурентних умов як в межах окремих видів транспорту, так і між ними.

# Топ-проблема на сьогодні -

на транспортний сектор припадає близько чверті загальних викидів парникових газів, що виробляються внаслідок людської діяльності в ЄС, транспорт є єдиним сектором в ЄС, викиди парникових газів якого зросли з 1990 року

Мета - до 2050 р. скоротити викиди парникових газів, пов'язаних з транспортом, на 60% порівняно з рівнями 1990 р., зокрема:


- більше не має бути автомобілів, що працюють на паливі, у містах
- 40% використання палива з низьким вмістом вуглецю в авіації
- 40% скорочення викидів CO<sub>2</sub> від морських бункерних палив
- 50% заміна вантажних поїздок на 300 і більше км від автомобільного до залізничного та водного транспорту
- більшість подорожей на середній відстані мають здійснюватися залізницею
- повна європейська швидкісна залізнична мережа
- повна транс'європейська транспортна мережа

А також

- наближення до нуля загиблих у дорожньо-транспортних пригодах

Біла книга 2011 "Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору - на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи" ( [COM \(2011\) 0144](#))






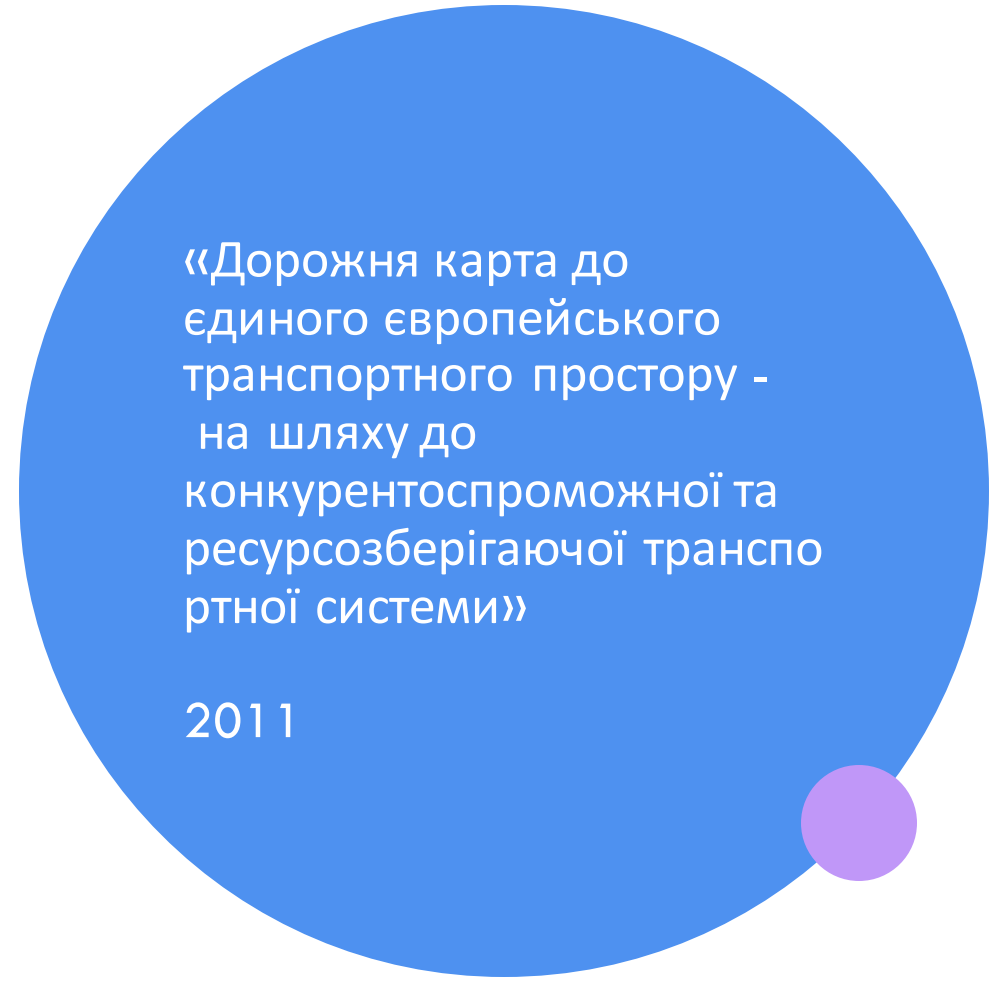
# Розвиток транспортної політики

2 грудня 1992 р. - "Біла книга" про майбутній розвиток спільної транспортної політики ([COM \(1992\) 0494](#)) - для відкриття транспортних ринків, розширення Трансевропейської транспортної мережі, покращення безпеки, гармонізація соціальних положень, перехід до інтегрованого, інтермодального підходу, заснованого на моделі "стійкої мобільності";

2001 - "Біла книга" "Європейська транспортна політика на 2010 рік: час вирішувати" ([COM \(2001\) 0370](#)) - завдання змінити баланс між видами транспорту, оживляючи залізниці, сприяючи транспортуванню морськими та внутрішніми водними шляхами та контролю за зростанням повітряного транспорту;

2011 - «Біла книга» про майбутнє транспорту на період до 2050 року «Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору - на шляху до конкурентоспроможної та ресурсозберігаючої транспортної системи» ([COM \(2011\) 0144](#))

- 
- Розробка та впровадження нових і стійких видів палива та рушійних систем
  - Оптимізація продуктивності мультимодальних логістичних ланцюгів, у тому числі за рахунок ширшого використання більш енергоефективних режимів
  - Підвищення ефективності транспорту та використання інфраструктури за допомогою інформаційних систем та ринкові стимули



«Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору - на шляху до конкурентоспроможної та ресурсозберігаючої транспортної системи»

2011

## Розробка та впровадження нових і стійких видів палива та рушійних систем

- 1. До 2030 року зменшити використання автомобілів на звичайному паливі у міському транспорті; поетапне їх вилучення в містах до 2050 року;
- досягти міської логістики, що по суті не містить CO<sub>2</sub>, у великих міських центрах до 2030 року.
- 2. Низьковуглецеве стійке паливо в авіації досягне 40% до 2050 року; також до 2050 року зменшити викиди CO<sub>2</sub> в морському транспорті, зокрема бункерне паливо - на 40% (якщо це можливо 50%).

## Оптимізація продуктивності мультимодальних логістичних ланцюгів, у тому числі за рахунок ширшого використання більш енергоефективних режимів

- 3. Тридцять відсотків вантажних перевезень на понад 300 км повинні перейти на інші види, такі як залізничний або водний транспорт, до 2030 року, і більше 50% до 2050 року, чому сприяють ефективні та зелені вантажні коридори. Для досягнення цієї мети також знадобиться розробити відповідну інфраструктуру.
- 4. До 2050 року добудувати європейську високошвидкісну залізничну мережу. Потроїти довжину існуючої високошвидкісної залізничної мережі до 2030 р. та підтримувати густу залізничну мережу у всіх державах-членах. До 2050 року більшість пасажирів середньої відстані повинні їхати залізничним транспортом.
- 5. Повністю функціональна та загальноєвропейська мультимодальна „основна мережа” TEN-T до 2030 року з високоякісною мережею до 2050 року та відповідний набір інформаційних послуг.
- 6. До 2050 року з'єднати всі аеропорти базової мережі із залізничною мережею, бажано швидкісною; забезпечити наявність в усіх основних морських портів достатнього сполучення із залізничним вантажним транспортом та, де це можливо, системою внутрішніх водних шляхів.

## Підвищення ефективності транспорту та використання інфраструктури за допомогою інформаційних систем і ринкові стимули

- 7. Розгортання модернізованої інфраструктури управління повітряним рухом (SESAR) в Європі та завершення створення загальноєвропейського авіаційного простору. Розгортання систем еквівалентного управління наземним та водним транспортом (ERTMS), (ITS), (SSN та LRIT), (RIS). Розгортання європейської глобальної супутникової навігаційної системи (Galileo).
- 8. Створити основу для європейської інформаційної, управлінської та платіжної системи мультимодального транспорту.
- 9. До 2050 року наблизиться до нульового рівня смертності на автомобільному транспорті. Відповідно до цієї мети ЄС - зменшення вдвічі жертви на дорогах від 2011 до кінця 2020 р. Забезпечити світове лідерство ЄС у галузі безпеки та на всіх видах транспорту.
- 10. Перейти до повного застосування принципів „користувач платить” та „забруднювач платить” та залучення приватного сектору до транспортних інвестицій.

# Інфраструктура та інвестиції

У 2017 році фізична інфраструктура ЄС нараховує понад 217 000 км залізниць, 77 000 км автомагістралей, 42 000 км внутрішніх водних шляхів, 329 ключових морських портів і 325 аеропортів.

Завдяки [політиці Трансевропейської транспортної мережі](#) ЄС прагне побудувати ефективну мережу транспортної інфраструктури в цілому ЄС. Програми та ініціативи ЄС щодо фінансування надають фінансову підтримку проектам, що впроваджують TEN-T:

- **Механізм підключення Європи (CEF)** - фінансова підтримка стратегічних інвестицій у транспорт, енергетику та цифрову інфраструктуру.
- **Європейський фонд стратегічних інвестицій (EFSI)** - підтримує інвестиції у ключові сектори за допомогою фінансових гарантій.
- **Horizon 2020** - забезпечує фінансування науково-дослідних проектів з метою передачі чудових ідей з лабораторії на ринок.
- **Європейські структурні та інвестиційні фонди (ЄІФ)**, зокрема:
  - **Фонд згуртування (CF)** - підтримує проекти, що зменшують економічні та соціальні диспропорції та сприяють сталому розвитку в 15 державах-членах згуртованості.
  - **Європейський фонд регіонального розвитку (ЄФРР)** - спрямований на посилення економічної та соціальної згуртованості в Європейському Союзі шляхом виправлення дисбалансу між його регіонами.

# Політика за видами транспорту

# Автомобільний транспорт

## Податкове й технічне узгодження

- **1.** Система акцизного збору та стягнення плати за інфраструктуру
- **2.** Норми показників викидів
- **3.** Максимально дозволені розміри та вага

## Адміністративна гармонізація

- **1.** Юридичні зобов'язання водіїв
- **2.** Реєстрація транспортного засобу

Соціальна гармонізація робочого часу, часу водіння та періодів відпочинку



# Автомобільний транспорт

## податкове й технічне узгодження

1993 р. Директива 93/89/ЄЕС "Про оподаткування автотранспортних засобів, що використовуються для перевезень вантажів, і про стягування зборів за користування об'єктами транспортної інфраструктури» («Євровіньетка»)

- покілометровий (toll) і почасовий (user charge) збір за користування інфраструктурою;
- типи об'єктів транспортної інфраструктури, за користування якими стягуються збори;
- категорії автотранспортних засобів, з яких справляються збори (вантажні автомобілі та автопоїзди з максимальною дозволеною масою не менше 12 тонн);
- принципи диференціації зборів за користування інфраструктурою, а також податків на автотранспортний засіб;
- принципи стягування зборів;
- мінімальні щорічні розміри податків на автотранспортні засоби і максимальні щорічні розміри зборів;
- порядок співпраці держав, які виявили бажання ввести на своїй території єдиний порядок справляння зборів.

# Автомобільний транспорт

## податкове й технічне узгодження

1999 - Директива 1999/62 /ЄС «Про стягнення плати з великовагових вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур» -

- недискримінаційний характер встановлення ставок зборів (єдині ставки зборів для місцевих та іноземних перевізників);
- ставки зборів можуть бути призначені не вище встановлених обмежень;
- середньозважена ставка зборів повинна відображати витрати на будівництво, експлуатацію та розвиток дорожньої мережі;
- платіжною базою повинна бути величина, що відображає інтенсивність використання дорожньої інфраструктури (період часу використання дорожньої інфраструктури, або кілометр пробігу);
- можливість диференціації ставок відповідно до характеристик автотранспортного засобу, що впливають на шкоду, яку завдають об'єктам дорожньої інфраструктури, навколишньому середовищу і здоров'ю населення (вантажопідйомність, екологічний клас)

# Автомобільний транспорт

## податкове й технічне узгодження

2006 р. - Директива 2006/38/ЄС:

- зобов'язання для держав-членів ЄС, які вже мають або хочуть впровадити систему зборів платежів, стягувати збори з усіх транспортних засобів, чия маса перевищує 3,5 тонни, при пересуванні по дорогах, які входять в загальноєвропейську автодорожню мережу TEN-T;
- право державам-членам ЄС до 2012 року прийняти рішення вивести зі схеми оплати транспортні засоби масою від 3,5 до 12 тонн та стягувати збори на всій мережі національної дорожньої інфраструктури;
- запущено процес переходу від системи віньєток і пунктів збору плати до більш ефективних інструментів контролю і позиціонування щодо наземних і супутникових систем

## У державах-членах діють різні системи збору плати з вантажних автомобілів за проїзд по мережі магістральних доріг

- погодинна система зборів платежів (система «Євровіньетка» - Нідерланди, Люксембург, Данія, Швеція);
- покілометрова система збору платежів (Німеччина, Австрія, Італія та в інших країнах-членах ЄС, а також Швейцарія);
- система збору дорожнього мита з вантажних автомобілів (Toll Collect)).

Наприклад, у Німеччині обкладаються збором всі важкі вантажні транспортні засоби дозволеною масою не менше 12 тонн, що пересуваються федеральною мережею автобанів та автомобільними дорогами федерального підпорядкування.

В Україні зареєстровано проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження плати за використання автомобільних доріг загального користування» (реєстр. 3544 від 27.05.2020, з метою запровадження плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування з вантажних транспортних засобів іноземних перевізників, які здійснюють транзитні перевезення територією України (що суперечить положенню Директиви 1999/62/ЄС про недискримінацію).

# Євровіньєтка

**Плата за проїзд стосується тільки автомобілів вагою понад 12 тонн.**

**Термін дії віньєтки обмежений - один день, тиждень, місяць або рік.**

## **Євровіньєтка (вартість в €)**

	≤ 3 осі				4 осі та більше			
	день	тиждень	місяць	рік	день	тиждень	місяць	рік
Євро-0	8	26	96	960	8	41	155	1550
Євро-1	8	23	85	850	8	37	140	1400
Євро-2,3,4,5,6	8	20	75	750	8	33	125	1250

Євровіньєтка, яка придбана в Швеції, дійсна також в Нідерландах, Данії, Люксембурзі та навпаки.

# Оформлення євровіньєтки



Booking

Tariffs

Information

## Eurovignette booking

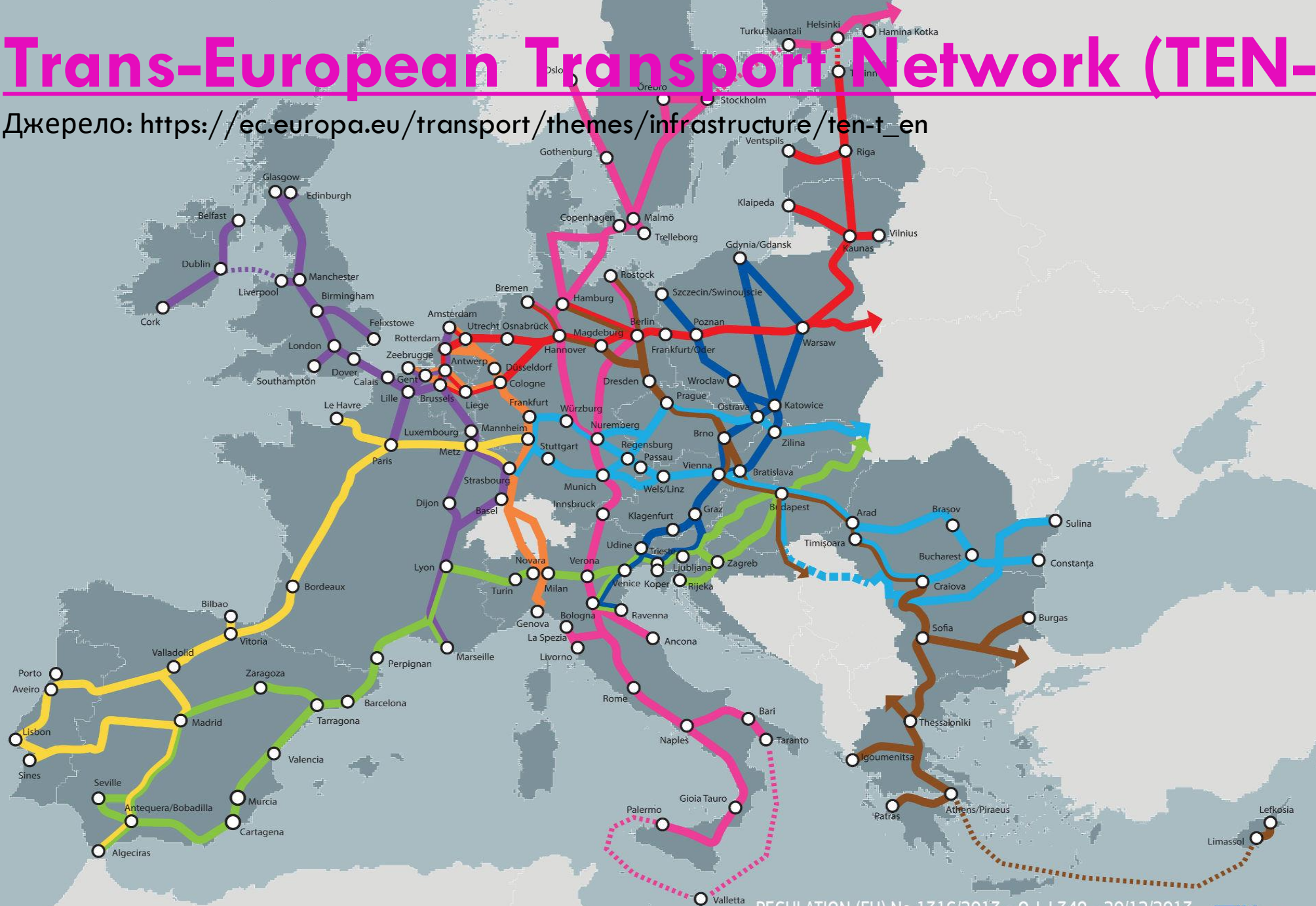


<input type="checkbox"/> ? Licence plate country	<input type="text" value="Please select a country"/>	▼
<input type="checkbox"/> ? Licence plate number	<input type="text" value="Licence plate number"/>	
<input type="checkbox"/> ? Axle class	<input type="text" value="Please select"/>	▼
<input type="checkbox"/> ? Emission class	<input type="text" value="Please select"/>	▼
<input type="checkbox"/> ? Valid from	<input type="text" value="09/02/2021"/>	
<input type="checkbox"/> ? Valid until	<input type="text" value="09/02/2021"/>	
	<input type="button" value="Cancel"/>	<input type="button" value="Continue"/>



# Trans-European Transport Network (TEN-T)

Джерело: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en)



## Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T)

Поточна політика TEN-T базується на [Регламенті \(ЄС\) № 1315/2013](#)

TEN-T включає два мережеві "шари":

- **Основна мережа** (9 коридорів) включає найважливіші сполучення, що з'єднують найважливіші вузли, і має бути завершена до 2030 року.

- **Комплексна мережа** охоплює всі європейські регіони і має бути завершена до 2050 року.



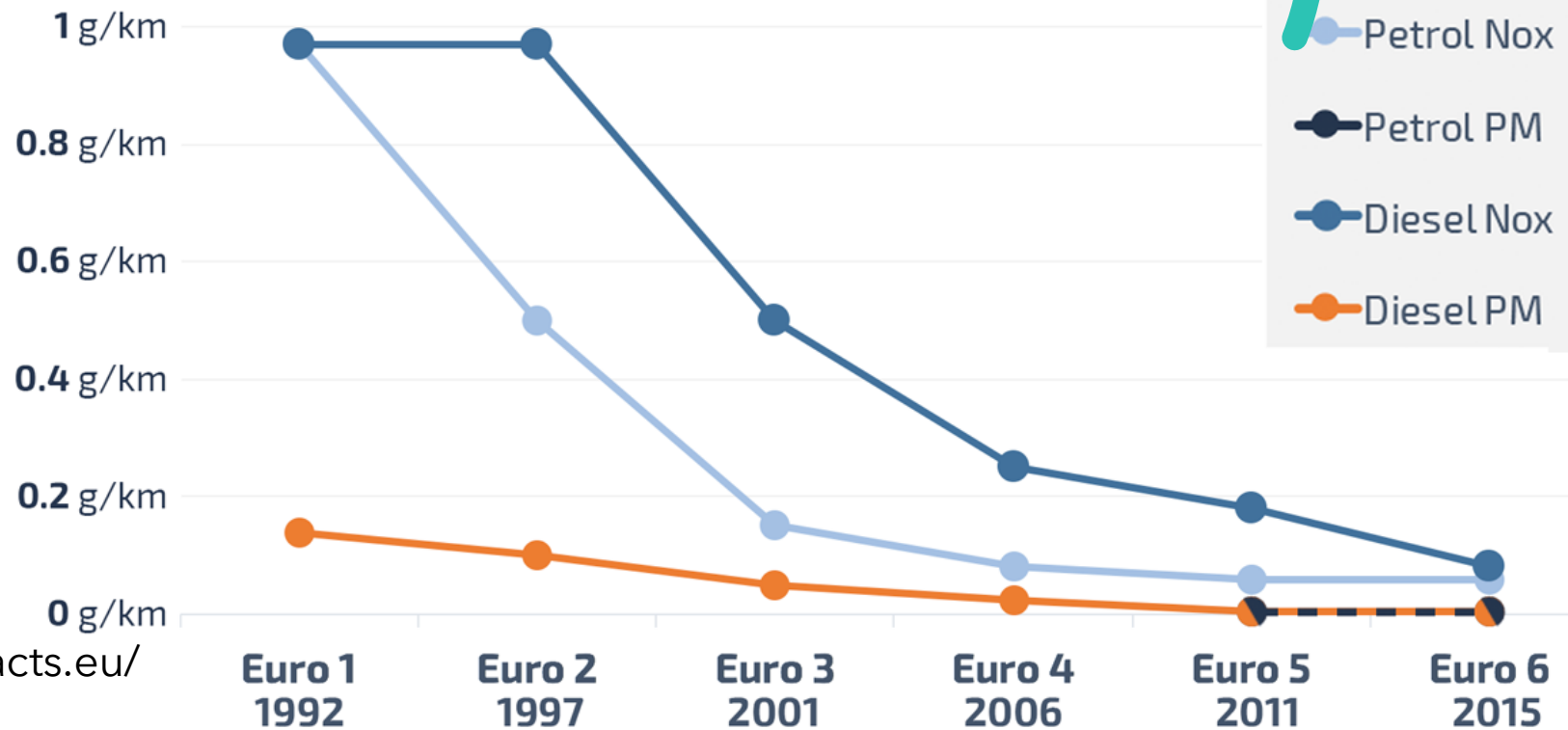
# Екологічні зони в Європі

- Директиви 1996/62/EC та 1999/30/EC
- Це встановлені в деяких районах (містах, територіях) обмеження на в'їзд в ці райони автомобілів, які не відповідають певним екологічним стандартам (нормам)
- Позначаються як LEZ (low emission zone), ULEZ (ultra low-emission zone - зона з дуже низьким рівнем викидів), або ZEZ (zero emission zone - зона з нульовим рівнем викидів).
- В основному обмеження на рух автомобілів в екологічних зонах спрямовані на обмеження руху середніх і важких вантажівок і автобусів з дизельними двигунами. Власники автомобілів з бензиновими двигунами (особливо новіших, починаючи від стандарту Євро-3 і вище), практично ніде не стикаються з обмеженнями.
- Поза встановленими екологічними зонами, ніяких обмежень на використання автомобілів, в жодній країні Європи немає.



# Автомобільний транспорт норми показників викидів

Нормативно-правова база складається з низки директив, кожна з яких вносить зміни до Директиви 70/220 / ЄЕС 1970 року.



Джерело зображення:

<https://www.caremissionstestingfacts.eu/>

# Автомобільний транспорт

## норми показників викидів CO<sub>2</sub>

Регламент (ЄС) 443/2009, який узагальнено на цій сторінці, встановлює обов'язкові **цілі зменшення викидів** для нових автомобілів. Перша ціль, повністю застосована з 2015, а друга повністю застосовуватиметься з 2021 року.

### Ціль на 2015 рік

**цільовий показник 130 грамів CO<sub>2</sub> на кілометр** для середнього рівня викидів нових пасажирських автомобілів, що відповідає витраті палива близько 5,6 літра на 100 км (л / 100 км) бензину або 4,9 л / 100 км дизеля.

Середні викиди нових автомобілів, зареєстрованих у **2019 році** в ЄС28, Ісландії та Норвегії, склали **122,4g CO<sub>2</sub> / км**.

### Мета 2020-21

Починаючи з 2021 року, середній показник викидів для нових автомобілів по всьому автопарку ЄС становитиме **95 г CO<sub>2</sub> / км**, що відповідає витраті палива близько 4,1 л / 100 км бензину або 3,6 л / 100 км дизеля.

17 квітня 2019 року Європейський Парламент та Рада прийняли Регламент (ЄС) 2019/631, який вводить стандарти викидів CO<sub>2</sub> для нових легкових автомобілів та нових мікроавтобусів на 2025 та 2030 роки.

# Автомобільний транспорт

Адміністративна гармонізація

Юридичні зобов'язання водіїв

- [Директива 91/439 / ЄЕС](#) від 29 липня 1991 р. про посвідчення водія узгодила формат посвідчень та категорії транспортних засобів, запровадила принцип взаємного визнання та встановила основні вимоги щодо здоров'я та компетентності.
- [Директива 96/47 / ЄС](#) і [Директива 2006/126 / ЄС](#) встановлюють формат картки (посвідчення водія), що стає обов'язковим для всіх ліцензій, виданих в ЄС, починаючи з 19 січня 2013 р. Крім того, усі існуючі паперові посвідчення в обігу повинні бути замінені на формат картки при їх поновленні або найпізніше до 2033 року.
- Директивами 2018/645 та 2003/59/ЄС та Директивою 2006/126/ЄС про посвідчення водія встановлено єдині вимоги до початкової кваліфікацію та періодичну підготовку водіїв дорожніх транспортних засобів для перевезення товарів або пасажирів (Атестація водія)



# Автомобільний транспорт

## Адміністративна гармонізація

- Реєстрація транспортного засобу

Директивами 1999/37/ЄС, 2003/127/ЄС, 2014/46 ЄС,

гармонізовано документи на реєстрацію транспортних засобів та спрощено перевірку власності та передачі між резидентами у двох різних державах-членах.

Регламентом (ЄС) № 2411/98, зобов'язано на реєстраційних номерах відображати світловідбивне зображення європейського прапора та відмітний знак держави-члена - ліворуч від реєстраційного знаку.



# Автомобільний транспорт

Соціальна гармонізація робочого часу, часу водіння та періодів відпочинку

Регламенти (ЄС) 561/2006, (ЄС) 1073/2009, (ЄС) 165/2014, (ЄЕС) 3821/85, Директиви 2002/15 / ЄС, Директива 2006/22 / ЄС

застосовується до водіїв, які перевозять вантажі (транспортні засоби вагою понад 3,5 тонни), або пасажирів (транспортні засоби, що перевозять більше дев'яти осіб).

транспортний засіб повинен бути оснащений цифровим тахографом,

# Міжнародні та каботажні автомобільні перевезення

- свобода надання міжнародних транспортних послуг;
- дозвіл перевізникам-нерезидентам на надання національних транспортних послуг в інших державах-членах.
- з 1 січня 1993 року скасовано усі кількісні обмеження (квоти) та двосторонні дозволи, встановлено систему видачі дозволів Співтовариств автоперевізникам.
- від 1 березня 2002 року встановлено атестацію водія для всіх громадян країн, що не входять до ЄС, найнятих перевізником, що має дозвіл Співтовариств.
- З 4 грудня 2011 р. застосовується Дорожній пакет (з 3-х регламентів) - загальні правила для міжнародних та каботажних автоперевезень. Встановлено чотири якісні критерії для допуску до професії дорожнього автоперевізника: добра репутація, фінансовий стан, професійна компетентність та наявність ефективного та стабільного представництва в державі-члені.

**Для перевізників з третіх країн - Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР). Україна приєдналася у 2005 р.**

# Законодавча ініціатива "Європа в русі"

[COM \(2017\) 0281](#), [Регламент 2020/1055](#)

безпека дорожнього руху;

смарт-оплата за дороги;

зменшення викидів CO<sub>2</sub>,

зменшення забруднення атмосферного повітря та заторів;

скорочення тяганини для бізнесу;

боротьба з незаконною зайнятістю;

забезпечення належних умов праці та часу відпочинку працівників.

**Europe** on the Move





# Безпека руху



## Working together for SAFE ROADS in the EU

THE EU HAS THE SAFEST ROADS IN THE WORLD YET 70 PEOPLE ARE STILL DYING EVERY DAY.  
THE EU AIMS TO HALVE THE NUMBER OF FATALITIES BETWEEN 2010 AND 2020.



70 DEATHS  
PER DAY  
EQUIVALENT TO

1  
LARGE COACH



25 300 DEATHS  
PER YEAR  
EQUIVALENT TO

1  
TOWN



SINGLE TRANSPORT AREA FOR GLOBAL LEADERSHIP

Джерело  
зображення: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/factsheet-160920.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/factsheet-160920.pdf)

# Залізничний транспорт

Правова основа: три пакети були прийняті впродовж 10 років після відкриття залізничного сектору для конкуренції в 2001 році. Четвертий пакет, призначений для завершення Єдиного європейського залізничного простору, був прийнятий у 2016 р.

- "Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору - на шляху до конкурентоспроможної та ефективною ресурсами транспортної системи" ([COM \(2011\)0144](#)) :
- щоб більшість пасажирських перевезень середнього перевезення здійснювалась залізничним транспортом до 2050 р.
- до 2030 р. довжина існуючої високошвидкісної мережі повинна бути потроєна, в усіх державах-членах повинна підтримуватися розвинена залізнична мережа.
- у довгостроковій перспективі буде добудована європейська високошвидкісна залізнична мережа.

# Залізничний транспорт

**Сумісність** - ([директиви 96/48 / ЄС, 2001/16 / ЄС](#)) - забезпечення плавного та безпечного переїзду поїздів від однієї залізничної мережі держави-члена до іншої. У рамках цих директив розроблено "Технічні специфікації щодо сумісності"

**Доступ до інфраструктури для залізничних підприємств** ([директива 95/18 / ЄС](#) і наступні) - розділення управління інфраструктурою та транспортною діяльністю, видача ліцензій залізничним підприємствам, стягнення плати за користування інфраструктурою. Ліцензія видається державою-членом, в якій компанія знаходиться, за умови дотримання певних загальних умов

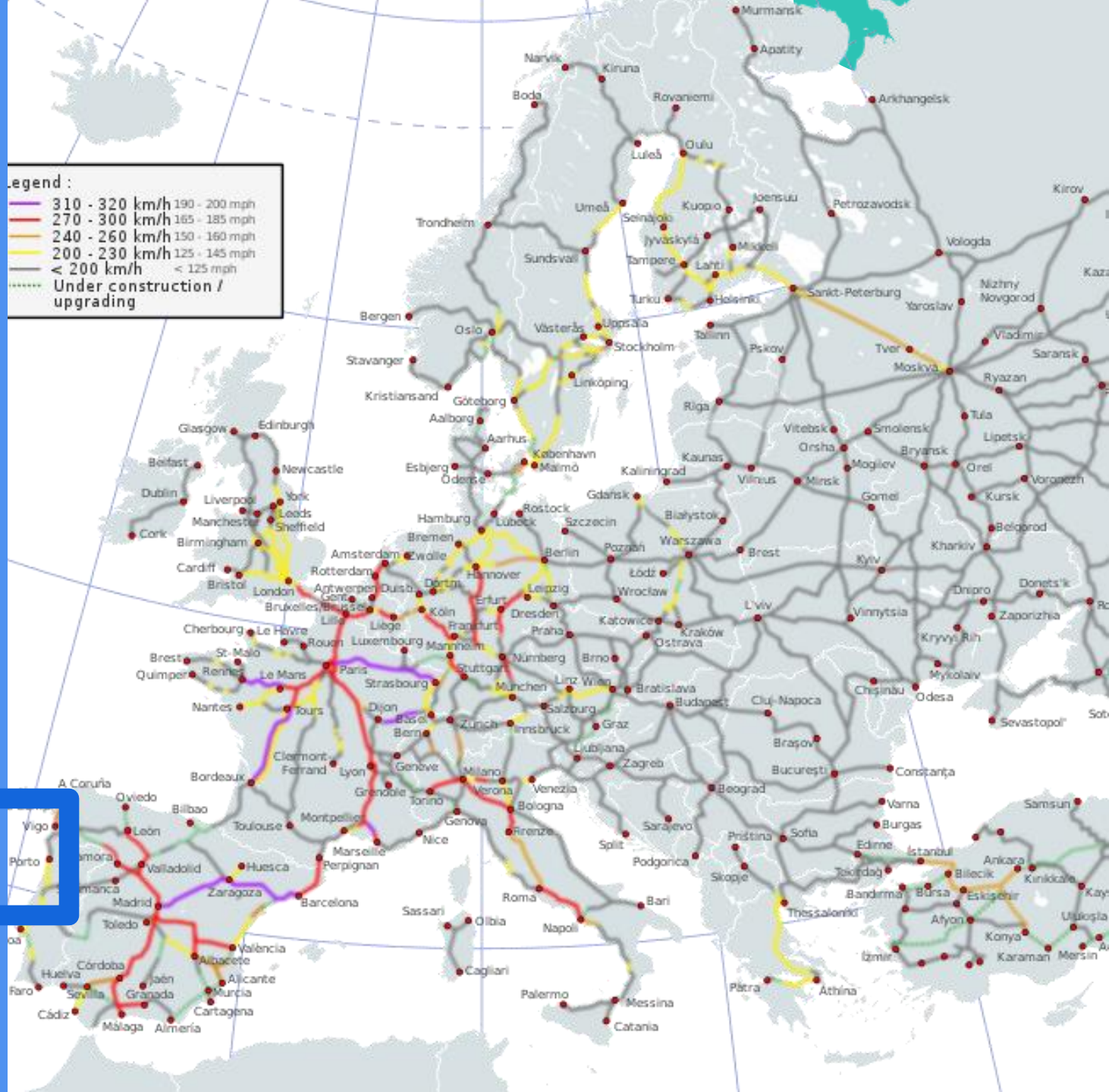
**Соціальна гармонізація** ([директиви 2005/47 / ЄС, 2007/59 / ЄС](#)) - встановлено умови праці мобільних робітників, які працюють в оперативно сумісних транскордонних послугах у залізничному секторі, гармонізовано мінімальні кваліфікаційні вимоги та сертифікацію машиністів локомотивів та поїздів в ЄС.

**Залізничний шум** ([директиви 2002/49 / ЄС, 2012/34 / ЄС](#), комюніке [COM \(2008\) 0432](#)).

**Європейське залізничне агентство (ERA)** ([Регламент \(ЄС\) № 881/2004](#)) утворене з метою покращення взаємодії та безпеки європейської залізничної мережі, покращення конкурентоспроможності залізниць.



# Trans-European high-speed rail network (TEN- R)




Джерело зображення: High-speed lines in Europe, 2019. Wikimedia Commons. [CC BY-SA 3.0](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:High-speed_lines_in_Europe,_2019.png)



## Стаття 100 (2) ДФЄС

Створити єдиний ринок повітряного транспорту в Європі, забезпечити його належне функціонування та поширити його на певні треті країни, наскільки це можливо

Після прийняття Єдиного європейського акту 1986 року та утворення внутрішнього ринку прийнято кілька пакетів регуляторних заходів, які поступово перетворили захищені національні авіаційні ринки на конкурентний єдиний ринок повітряного транспорту (де-факто, авіація стала першим видом транспорту - і значною мірою досі єдиним - який отримав вигоду від повністю інтегрованого єдиного ринку).



# Повітряний транспорт

# Єдиний авіаційний ринок

Регламенти 2407/92, 2408/92, 2409/92, № 95/93, 868/2004, 1008/2008, [\(ЄС\) 2019/712](#)

- Рівні умови
- Високий та однаковий рівень захисту пасажирів
- Правила ЄС гарантують, що всі перевізники, європейські та неєвропейські, мають однакові права та однакові можливості доступу до послуг, пов'язаних із повітряним транспортом. Однак цього не може бути у деяких третіх країнах, де дискримінаційна практика та субсидії можуть дати несправедливі конкурентні переваги авіаперевізникам із цих третіх країн
- Щоб захистити пасажирів та літаки та забезпечити високий і однаковий рівень безпеки на всій території ЄС, національні правила безпеки були замінені загальними правилами безпеки, які поступово поширювались на весь ланцюжок повітряного транспорту.
- Утворено Європейське агентство з авіаційної безпеки

# Авіаційна політика

## Проблеми

- Європейська авіація стикається з новими конкурентними викликами на світовому ринку.
- Європейські авіакомпанії обмежені у можливості доступу до ринків за межами ЄС.
- Орієнтовні витрати роздробленого повітряного простору становлять щонайменше 5 мільярдів євро на рік.
- За прогнозами, трафік в Європі досягне 20,4 мільйонів рейсів у 2035 році, що на 50% більше, ніж у 2012 році.
- У 2035 р. очікується надлишок щорічного попиту близько 2 мільйонів рейсів, які європейські аеропорти не зможуть розмістити через дефіцит потужностей.
- До 2035 року понад 20 аеропортів працюватимуть майже на повну потужність, проти лише 3 у 2012 році, що призведе до додаткової середньої затримки, пов'язаної з аеропортом, у 5-6 хвилин на рейс.
- Забиті аеропорти можуть коштувати 434 000–818 000 робочих місць і втрати ВВП 28-52 мільярдів євро.
- Китай стане найбільшим світовим ринком повітряного транспорту в 2023 році.
- У 2033 році пасажирські перевезення в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні становитимуть понад 40% світового повітряного руху.

# Амбітна зовнішня авіаційна політика

- Зростання пропозиції міжконтинентальних рейсів на 10% призводить до збільшення на 4% кількості штаб-квартир великих фірм.
- Зростання на 10% пасажирів у столичному регіоні збільшує зайнятість у сфері послуг цього регіону на 1%.
- Зростання повітряного руху на 10% дорівнює приросту на 0,5% ВВП на душу населення.
- До кінця 2020 року Європейський Союз планує інвестувати 430 мільйонів євро в дослідницький проект Єдиного європейського неба.
- Своєчасне розгортання рішень SESAR (управління аерорухом) потенційно може спричинити понад 300 000 нових робочих місць.
- Чим краще місто, регіон або країна повітряним сполученням до інших напрямків, тим більше зростання може бути досягнуто.
- Якість, конкурентоспроможність аеропортних послуг є критично важливою для пасажирів та конкурентоспроможності авіаційного сектору ЄС.





# Єдине європейське небо

- (*Single European Sky*) – ініціатива Європейської Комісії, відповідно до якої розподіл повітряного простору і його керування будуть єдиними для більшості країн Європи (Спільний європейський авіаційний простір)
- Може потроїти пропускну спроможність повітряного простору, вдвічі зменшити витрати, підвищити безпеку вдесятеро та зменшити вплив авіації на навколишнє середовище на 10%.
- Цільові завдання щодо упровадження Єдиного європейського неба в Україні (LSSIP) визначено одним з пріоритетів розвитку авіаційного транспорту відповідно до [Транспортної стратегії України на період до 2020 року](#), схваленої розпорядженням КМУ від 20.10.2010 № 2174-р.

*Навчально-методичне видання*

Федонюк Сергій Валентинович

*Транспортна політика Європейського Союзу: електронний конспект лекції*

Волинський національний університет імені Лесі Українки. Електронне видання