

# АНАЛІТИЧНИЙ ДОКУМЕНТ ЄС: ПРІОРИТЕТИ СЕКТОРУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА ЗАКОНОДАВЧИЙ ПЕРІОД 2024-2029 РР.

Серія навчально-практичних публікацій щодо успішних практик. Випуск №15 від 5 квітня 2024 року.

## ВСТУПНЕ СЛОВО

Цей матеріал — публікація Міжнародного союзу громадського транспорту (UITP) про пріоритети розвитку для сектору громадського транспорту у Європейському Союзі. Автори закликають урядові організації на рівні ЄС та держав-членів до більших зусиль у секторі пасажирських перевезень. Нові виклики, які стоять перед Європою, частково можуть бути подолані завдяки належним та послідовним інвестиціям у розвиток інфраструктури та рухомого складу громадського транспорту. Йдеться також про створення нових законодавчих рамок, кращу якість послуг для пасажирів та кращі умови праці для персоналу транспортних операторів.

Команда ГО "Vision Zero"

Завдяки "Зеленому курсу" Європейський Союз бореться зі зміною клімату та різними екологічними викликами, трансформує європейську економіку і прагне стати першим континентом з нульовим рівнем викидів до 2050 року з проміжними цілями на 2030 і 2040 роки. Це дає надію наступному поколінню і забезпечує чіткий стратегічний та регуляторний напрямок для європейської промисловості та бізнесу. Паралельно, ЄС стимулює цифровізацію, обмін і повторне використання даних, а також нові технології. У 2019-2024 роках прийнято багато нового законодавства, що впливає на сектор громадського транспорту, і його впровадження потребує відповідного фінансування. "Стратегія сталої та розумної мобільності" (SSMS) та "Рамкова програма ЄС з міської мобільності" ("Urban Mobility Framework") закликають до зміни видів транспорту та більш сталої щоденної мобільності. Настав час для реалізації! Зробімо якісний громадський транспорт символом сучасної Європи!



## ЄВРОПА ПОТРЕБУЄ БІЛЬШЕ ЯКІСНОГО ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Розвиток громадського транспорту — це можливість забезпечити мобільність для всіх, одночасно працюючи над досягненням багатьох інших європейських цілей, як-от економічний розвиток, робочі місця, охорона здоров'я, захист довкілля, суспільна згуртованість тощо. Навряд чи якийсь сектор має стільки позитивних зовнішніх ефектів. Якщо громадянам запропонувати сталі, ефективні, сучасні, комфортні та надійні варіанти мобільності, вони віддадуть перевагу містам, наповненим життям, а не переповненим автомобілями. Громадський транспорт забезпечує ефективний, екологічно чистий рух у містах і селищах, дозволяючи людям дістатися до роботи, навчання, медичних закладів чи місць проведення дозвілля.

Екологічно чисті автобуси можуть дістатися до будь-якого пункту призначення в місті та регіоні. Доповнені мережею мультимодальних пересадкових вузлів для полегшення перевезень "першої та останньої милі", регіональні та приміські залізниці, метро, трамвайні та міські залізничні системи, а також системи швидкісних автобусів (BRT) визнані за свою високу провізну спроможність та внесок у розвиток територій. Автоматизовані рейкові системи — а в майбутньому й автономні автобуси — не лише швидкі та ефективні, але й мають високий рівень стійкості, наприклад, під час кризи, спричиненої COVID. Нові послуги мобільності повинні надаватися як частина пропозиції громадського транспорту і регулюватися місцевими транспортними органами, щоб гарантувати, що вони сприяють досягненню цілей мобільності міста чи регіону.



У сучасному суспільстві люди будуть користуватися громадським транспортом, бо він є швидким і ефективним, а також нешкідливим для довкілля. Хоча всі види мобільності мають свої переваги, основою майбутньої щоденної мобільності буде громадський транспорт, який доповнюватиметься активною мобільністю та персоналізованими варіантами спільного користування. Це бачення вже відображено в "Стратегії

сталої та розумної мобільності ЄС" та "Рамковій програмі міської мобільності". Нове законодавство, прийняте у 2019-2024 роках, визначає чіткий шлях для того, щоб сектор громадського транспорту став ще чистішим, більш цифровим та сучасним. Настав час втілити ці амбіції в реальність і забезпечити більшу кількість та більш якісний громадський транспорт по всьому ЄС!

- Перехід до громадського транспорту та активної мобільності має стати чіткою та беззаперечною метою Європейського Союзу, оскільки це сприяє досягненню багатьох цілей державної політики, як-от соціальна згуртованість, економічний розвиток, сталий розвиток, здорові громадяни тощо.
- Декларація на підтримку громадського транспорту має визнати численні переваги сектору громадського транспорту та об'єднати різні рівні управління навколо спільної мети — заохочення та посилення використання громадського транспорту в усьому ЄС.
- Кожне нове законодавство в ЄС має оцінюватися на предмет того, чи підтримує воно розвиток громадського транспорту, чи робить його більш громіздким, дорогим або бюрократичним.
- Необхідно забезпечити регуляторну стабільність сектору громадського транспорту, а також узгодженість нормативно-правової бази для всіх видів транспорту, уникаючи, зокрема, протилежних політик.

## "ЗЕЛЕНИЙ" ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ ДЛЯ МОБІЛЬНОСТІ З НУЛЬОВИМ РІВНЕМ ВИКИДІВ

Європейський зелений курс ("Green Deal"), стратегія сталого розвитку Європи, яка визначає шлях трансформації всієї європейської економіки — і тепер вона повинна бути реалізована. Європейські оператори громадського транспорту та органи влади твердо підтримують кліматичні цілі ЄС, оскільки члени UITP (Міжнародний союз громадського транспорту — прим. ред.) взяли на себе зобов'язання стати вуглецево-нейтральними не пізніше 2050 року. Нещодавно було проведено кілька досліджень, в яких йшлося про те, що перехід на громадський транспорт необхідний для скорочення викидів парникових газів (ПГ) і забруднювальних речовин, пов'язаних із щоденною мобільністю.

Оскільки пом'якшення наслідків зміни клімату залежить від дій не лише на глобальному рівні, але й на рівні міст, громадський транспорт є ключовим інструментом, який допоможе декарбонізувати міста та досягти кліматично нейтральної мобільності громадян, пропонуючи енергоефективну, швидку, доступну та недорогу альтернативу приватному автомобілю. Збільшуючи пропозицію громадського транспорту та підтримуючи розвиток швидких і привабливих послуг (наприклад, регіональних і міських систем швидкісного залізничного або автобусного сполучення з високою провізною здатністю), можна ще більше скоротити викиди, пов'язані зі щоденною мобільністю громадян. Тим часом підприємства громадського транспорту в містах і регіонах працюють над декарбонізацією своїх автопарків, однак без достатнього фінансування на закупівлю автобусів з нульовим рівнем викидів, зарядних станцій, трансформації депо і майстерень технічного обслуговування та залучення нових кваліфікованих кадрів цей процес ризикує затягнутися.

- Для впровадження та прискорення енергетичного переходу в громадському транспорті Європейський Союз повинен забезпечити співфінансування транспортних засобів з нульовим рівнем викидів та облаштування інфраструктури як для автомобільних, так і для залізничних систем.
- Необхідною стане адаптація транспортної інфраструктури до нових небезпек та зміни клімату. ЄС повинен фінансово підтримати адаптаційні заходи.
- Зовнішні витрати на транспорт повинні бути розраховані для кожного виду транспорту відповідно до Посібника Комісії щодо зовнішніх витрат на транспорт, і включені в ціну перевезення. Міста повинні мати право застосовувати інтернаціоналізацію зовнішніх витрат на місцевому рівні.

## ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ — ДЛЯ ЛЮДЕЙ І ВІД ЛЮДЕЙ!

### Бездоганні послуги для пасажирів

Пасажири перебувають у центрі функціонування громадського транспорту. Прагнучи забезпечити відмінні та доступні послуги для всіх користувачів, у 2019 році UITP та Європейська федерація пасажирів (EPF) опублікували Хартію пасажирів, в якій викладено основні права користувачів громадського транспорту. В ЄС пасажири користуються гармонізованими правами пасажирів, а також іншими послугами для підвищення їхнього комфорту (наприклад, можливістю отримувати мультимодальну інформацію про поїздки до, під час і після подорожі на основі законодавства ЄС). Законодавство ЄС про права пасажирів розділене за видами транспорту (далекого сполучення); місцевий громадський транспорт охоплюється кількома з цих нормативно-правових актів, але фактично є видом транспорту як таким: мультимодальним за своєю суттю і таким, що здебільшого працює [в рамках зобов'язань щодо надання громадських послуг](#), тому місцеві органи влади також здійснюють певний контроль за якістю цих послуг. Цю особливість слід враховувати та намагатися уникати будь-яких вимог, що



ставлять під загрозу економічну рівновагу послуг ПСО. Коли приймається законодавство, важливо, щоб нові юридичні зобов'язання були адаптовані до конкретного контексту послуг громадського транспорту.

Що стосується маломобільних груп населення (МГН), то оператори громадського транспорту прагнуть покращити доступність своїх послуг, продовжуючи при цьому перевозити мільйони пасажирів щодня у найшвидший та найнадійніший спосіб. Модернізація інфраструктури відповідно до сучасних стандартів доступності може бути технічно складною і дорогою, і в цьому випадку транспортні оператори можуть запропонувати альтернативні індивідуальні рішення для певних категорій пасажирів.

- Щоб забезпечити безперервність надання високоякісних послуг громадського транспорту та уникнути надмірного навантаження на місцевих операторів громадського транспорту, будь-яке майбутнє законодавство ЄС має бути "придатним для послуг громадського транспорту", відповідним та обґрунтованим.
- Будь-яке обговорення прав пасажирів громадського транспорту має відбуватися із залученням всіх зацікавлених сторін і враховувати місцеві умови та місцеві рішення.

## Працівники громадського транспорту

У європейському секторі громадського транспорту безпосередньо працює 1,3 мільйона людей. У багатьох містах оператори громадського транспорту є одними з найбільших роботодавців. Близько двох третин працівників громадського транспорту — це водії. Останніми роками галузь відчуває серйозний дефіцит кадрів, наприклад, інженерно-технічних спеціальностей, обслуговуючого персоналу, але також і водіїв. Нестача водіїв вже призводить до скасування автобусних та/або залізничних рейсів — у той час, коли громадський транспорт повинен розвиватися, щоб стати кращим вибором для громадян! Потреба у кваліфікованих кадрах ще більше погіршиться через очікувану хвилю виходу на пенсію покоління "бебі-бумерів" упродовж наступних років і труднощі з залученням молоді до сектору громадського транспорту. UITP очікує, що цей дефіцит стане головною перешкодою для сектору в найближчі роки — у всіх державах-членах ЄС.

ЄС повинен переглянути правила доступу до професії водія автобусів і поїздів, щоб сектор міг залучати більше молодих людей і тих, хто прагне змінити кар'єру.

## ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ ПОТРЕБУЄ ДОСТАТНЬОГО ФІНАНСУВАННЯ

Традиційні послуги громадського транспорту значною мірою покладаються на добре утримувану інфраструктуру та активи (рейки та дороги, транспортні засоби, станції тощо), а також характеризуються великою кількістю персоналу та високим споживанням енергії. Усі ці витрати зростають, тоді як на доходи негативно вплинули, наприклад, пандемія, збільшення кількості людей, які працюють з дому, та політичний тиск на вартість проїзду. Це призводить до економічного дисбалансу сектору.

Хоча з бюджету ЄС та Європейського інвестиційного банку (ЄІБ) вже здійснюються значні фінансові внески в транспортний сектор в цілому, для реалізації вищезазначених заходів із розвитку громадського транспорту та збільшення кількості громадського транспорту в майбутньому держави-члени ЄС та європейські політики повинні розблокувати більше європейських інвестицій в активи, інфраструктуру та послуги місцевого громадського транспорту.

- UITP просить ЄС продовжувати підтримувати розвиток місцевого громадського транспорту протягом наступної Багаторічної фінансової програми (Multi-annual Financial Framework — MFF) після 2027 року, збільшивши фінансування та спростивши вимоги до доступу до нього.
- Створити нову схему грантів ЄС для місцевого громадського транспорту з метою прискорення електрифікації парку транспортних засобів (автобусів, трамваїв, метро, приміського та регіонального залізничного транспорту) та пов'язаної з ними інфраструктури, розширення мереж та покращення пропозиції (більша місткість, нові послуги тощо), надаючи місцевим та регіональним органам влади можливість прямого доступу до цього фонду.

- Принципи "забрудник платить" і "вигодонабувач платить" повинні бути повністю впроваджені в ЄС для всіх видів транспорту, включно з авіаційним сектором, який конкурує з залізницями.
- Коли це можливо, нові надходження (наприклад, від дорожніх зборів, механізму "забрудник платить", системи торгівлі квотами на викиди (СТВ) тощо) повинні повністю або частково спрямовуватися на розвиток послуг громадського транспорту.



## ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ У ЦИФРОВУ ЕПОХУ

Сектор громадського транспорту буде дедалі більше цифровізуватися — так само, як і його клієнти. Однак це створює нові виклики (наприклад, кібербезпека) і вимагає інвестицій, які не всі транспортні компанії здатні зробити. Оцифрування деяких сегментів (наприклад, тарифів для участі в платформах "Мобільність як послуга" (MaaS)) є бажаним, але не приносить прямих прибутків провайдеру. Європейський Союз може прискорити цифровізацію бажаних для суспільства аспектів послуг громадського транспорту, надаючи фінансування або співфінансування в цих сферах.

Оператори громадського транспорту та органи влади беруть активну участь в обміні даними з третіми сторонами, як добровільно, так і на основі європейського законодавства (наприклад, Директиви про ІТС і делегованого регламенту про ММТІС або Директиви про відкриті дані). Дані мають цінність для будь-якого власника даних, а управління ними вимагає певних витрат. Тому підприємства громадського транспорту та органи влади повинні мати можливість управляти даними, якими вони володіють, на основі справедливих принципів, зокрема взаємності й компенсації, і не повинні бути зобов'язані надавати їх третім особам безоплатно. Що стосується даних, які автоматично генеруються в транспортних засобах (зокрема, в автобусах), то вони повинні бути доступними для операторів/власників транспортних засобів.

- ЄС може прискорити цифровізацію сектору громадського транспорту, надаючи фінансування або можливості співфінансування для досягнення бажаних результатів.
- Обмін даними в транспортному секторі повинен ґрунтуватися на справедливих загальних принципах і не повинен вимагати від операторів безплатного надання даних третім сторонам. Будь-яке майбутнє законодавство і Європейський простір даних про мобільність (EMDS) повинні відповідати цим принципам.
- Майбутнє законодавство щодо бортових даних має забезпечити дотримання законних інтересів операторів автобусів/власників автопарків, наприклад, коли йдеться про дані, необхідні для покращення експлуатації та/або технічного обслуговування цих транспортних засобів.

## Квиток майбутнього — чому використання електронних платформ не є рішенням

Інтеграція послуг громадського транспорту і тарифів на проїзд завжди повинна відбуватися під відповідальністю компетентного місцевого або регіонального органу влади, що гарантує досягнення цілей державної політики. Багато систем громадського транспорту вже надають громадянам доступ до всіх послуг за допомогою одного проїзного або квитка. Якщо це так, міста і регіони зазвичай приймають інтегровану тарифну політику. Електронний квиток (смарт-картка, мобільний квиток тощо) може бути допоміжним засобом, що полегшує оплату проїзду. Існує безліч рішень для продажу квитків, і компанії обирають те, що найкраще підходить для їхньої місцевої ситуації. Посилення уваги Європи до продажу квитків через електронні платформи (MDMS), безумовно, принесе переваги особам, які подорожують до незнайомих місць (наприклад, у відрядження або під час відпустки), але менше — щоденним пасажиром, які знають, куди їхати і як отримати квитки.

- При регулюванні продажу квитків через платформи (MDMS) ЄС повинен застосувати поетапний підхід і почати з інтеграції разових і туристичних квитків, зосередившись на міжміських і транскордонних перевезеннях, де така гармонізація має найбільше переваг.
- Будь-яке законодавство має поважати роль місцевих і регіональних органів влади в управлінні мобільністю на своїй території, зокрема через ціноутворення і надання місцевих послуг МaaS.

Матеріал є перекладом з англійської мови статті "EU Policy Paper: Public transport sector priorities for the legislative term 2024-2029", отриманої на сайті "Union Internationale des Transports Publics" 8 березня 2024 року за адресою: [https://www.uitp.org/publications/eu-policy-paper-public-transport-sector-priorities-for-the-legislative-term-2024-2029/](https://www UITP.org/publications/eu-policy-paper-public-transport-sector-priorities-for-the-legislative-term-2024-2029/) Джерело зображень: <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2024/02/UITP-EU-Political-priorities.pdf>. Переклад здійснено командою ГО "Vision Zero" у 2024 році. Помилки чи неточності не можна виключати. В разі сумнівів, просимо звертатись до оригіналу статті.



VISION  
Z=ERO