

AG/BR7601/PSA

Брюссель, 11 мая 2021 г.

Освобождение коммерческих автотранспортных средств от ограничений на движение в черте города

ПОЗИЦИЯ IRU

- Автотранспортная отрасль признает, что города сталкиваются с серьезными проблемами, связанными с перегруженностью и загрязнением, что требует срочной реорганизации доступа в города, мобильности и планирования.
- На сегодняшний день в городах проживает более 55% населения Земли, а к 2050 году этот показатель достигнет 70%. Города — важные центры экономической жизни. Коммерческие транспортные средства долго играли и продолжают играть первостепенную роль в выполнении поставленных городом уникальных задач в области мобильности и логистики. По мере их развития города еще больше, чем когда-либо ранее, нуждаются в коммерческих транспортных средствах.
- Города всецело зависят от коммерческого транспорта, который обеспечивает перевозку пассажиров и грузов между городами и в черте города.
- Запрет на въезд коммерческих транспортных средств в черту города связан с высокими экономическими и социальными издержками: ограничение перевозки грузов и логистических операций влияет на местный бизнес и местных жителей в десять раз значительнее, чем на них влияют прямые услуги автомобильного транспорта; ограничения пассажирских перевозок ставят в невыгодные условия туристическую отрасль, усугубляют дефицит услуг в области мобильности и препятствуют принятию мер по сокращению использования личных автомобилей в целях декарбонизации транспорта в целом.
- Запрет на въезд коммерческих автомобилей в города также почти не способствует сокращению выбросов CO₂, загрязнения, шума и транспортных заторов: 90% городского транспорта составляют личные легковые автомобили, поэтому если ограничения необходимы, то для того чтобы добиться наилучшего соотношения выгод и затрат, необходимо дифференцировать личный и коммерческий транспорт.
- В связи с высокими издержками и ничтожными выгодами ограничения доступа коммерческих автотранспортных средств в городскую черту коммерческий транспорт следует освободить от ограничений.
- В целях учета темпов модернизации транспортного парка и инвестиций в технологии законодательные изменения, способные повлиять на правила движения коммерческих транспортных средств в городской черте, должны обсуждаться с операторами мобильности и логистики как минимум за десять лет до реализации. Правила должны быть ориентированы не на технологию автомобилестроения, а на конкретные итоговые результаты.
- Планирование предлагаемых ограничений доступа транспортных средств в городскую черту должно быть прозрачным и всесторонним. Планирование должно предусматривать оценку влияния предлагаемых мер, включая

тщательный анализ выгод и издержек, который впоследствии, после реализации плана, будет использован для оценки прогресса. Процесс планирования с самых первых этапов также должен включать консультации с операторами коммерческих автомобильных перевозок и другими соответствующими заинтересованными сторонами.

- Необходимо разработать согласованные на международном уровне стандарты ограничения доступа автотранспортных средств в городскую черту полностью на цифровой основе. Это позволит не допустить введения разными городами несогласованных решений, что стало бы причиной роста правовой неопределенности, усложнения операционных задач и увеличения расходов операторов мобильности и логистики, как и обслуживаемых ими коммерческих предприятий и населения.
- Отрасль коммерческого автотранспорта стремится оказывать поддержку городам в вопросах изменения концепции городской мобильности и логистики с целью сохранения средств к существованию и устойчивого роста.

АНАЛИЗ

В целях решения ряда политических задач (изменение климата, качество воздуха, удобство для жизни и транспортные заторы) города по всему миру все чаще вводят несогласованные и разобщенные схемы ограничения доступа автотранспортных средств в городскую черту (UVARs).

Во всем мире более 2 тыс. городов либо рассматривают возможность принятия таких положений, либо уже приняли их. Уже сегодня положения об ограничении доступа автотранспортных средств в городскую черту влияют на более чем миллиард населения земли.

Лишь некоторые схемы ограничения доступа автотранспортных средств в городскую черту проводят различие между частными и коммерческими транспортными средствами, несмотря на то что заявленные ими цели в теории требуют регулирования движения в городах скорее 90% автотранспортных средств, которые составляют частные легковые автомобили, чем 10%, к которым относятся автобусы, большегрузные автомобили, микроавтобусы и фургоны.

При минимальных выгодах для окружающей среды и минимальном благоприятном влиянии на удобство жизни введение ограничений на доступ коммерческих автотранспортных средств в городскую черту дорого обходится городам:

Тип ограничения	Расходы
Временное	Повышение общих расходов конечного потребителя и снижение уровня обслуживания. Ведет к неэффективности вследствие отсутствия возможности выбора оптимального маршрута.
Платный въезд	Приводит к увеличению расходов на оказание транспортными операторами услуг мобильности и логистики, что в конечном счете приводит к увеличению цены для конечного пользователя. Это влияет на поведение потребителей и транспорта, местную экономику и городской бюджет.
Технологическое	Ввод запретов и ограничений для автотранспортных средств, в которых используется определенная технология автомобилестроения (например, двигатели внутреннего сгорания), в отсутствие альтернатив приводит к росту расходов на инвестиции по причине различных технических требований, действующих в разных городах. Конечным

	результатом становится сокращение обслуживания или отказ от оказания услуг, что влияет на общественную и экономическую жизнь горожан и особенно остро влияет на регионы, в которых операторы обслуживают сразу несколько городов.
Основанные на шумовом загрязнении	На практике можно исключить использование автотранспортных средств, основанных на определенных технологиях, что в свою очередь приведет к операционной неэффективности, сокращению объема обслуживания и росту расходов.
Общий запрет на въезд большегрузных автомобилей	Контрпродуктивная мера, которая приводит к росту на городских дорогах числа транспортных средств меньшей грузоподъемности, необходимых для доставки грузов и оказания услуг, что в свою очередь усиливает транспортные заторы и отрицательно сказывается на развитии местного туристического сектора.

В то же время ограничение доступа коммерческих автотранспортных средств в городскую черту не приносит ощутимых выгод, особенно если рассматривать три главных цели ввода ограничений:

Цель ограничения	Выгоды
Выбросы CO ₂	На долю личных легковых автомобилей приходится 75% всего объема выбросов CO ₂ , источником которых служит автомобильный транспорт. В то же время положения об ограничении доступа автотранспортных средств в городскую черту чаще всего ориентированы на коммерческие транспортные средства, составляющие менее 3% транспорта, въезжающего в город и обслуживающего города.
Выбросы загрязняющих веществ	Содержание загрязняющих веществ в выхлопных газах коммерческого автомобильного транспорта сегодня составляет лишь малую долю от значений двадцатилетней давности, которые удалось сократить на 98%, в результате чего качество воздуха в городах значительно улучшилось. В современных коммерческих автотранспортных средствах обеспечивается уничтожение 99% частиц, образовавшихся в процессе сгорания, вследствие чего качество выхлопных газов сопоставимо, а нередко превосходит качество окружающего воздуха. Более того, по данным ОЭСР, замена двигателей внутреннего сгорания аккумуляторными источниками питания не принесет никаких преимуществ, а в действительности может даже способствовать росту загрязняющих выбросов.
Транспортные заторы	В среднем в городах коммерческие транспортные средства, которыми управляют подготовленные профессиональные водители, составляют лишь 10% транспорта. Ограничение движения коммерческого автомобильного транспорта обладает соответствующим незначительным влиянием на транспортные заторы. Целью таких ограничений должны стать легковые автомобили, число которых постоянно растет.

* * * * *