

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят четвертая сессия**

Женева, 22–25 февраля 2022 года

Пункт 9 е) ii) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной
и межсекторальной политики или
нормативного характера:****Окружающая среда, изменение климата
и транспорт:****Действия Комитета по внутреннему
транспорту в связи с изменением климата
и Парижским соглашением: снижение
зависимости от углеводородов
и адаптационные требования****Смягчение последствий изменения климата в сфере
внутреннего транспорта на переломном этапе****Записка секретариата***Резюме*

Ухудшение ситуации в мире в связи с повышением частоты и интенсивности воздействий изменения климата в сочетании с призывом к активизации усилий по достижению целей в области устойчивого развития, в том числе с помощью политики и мер по смягчению последствий для ограничения глобального потепления на уровне ниже 2 °С, как это предусмотрено Парижским соглашением об изменении климата, создает самую настоятельную потребность в том, чтобы внутренний транспорт стал частью комплекса наиболее строгих решений. В особенности это актуально потому, что внутренний транспорт является основным источником выбросов CO₂. Комитет, возможно, пожелает рассмотреть данный документ, в котором предлагается краткий анализ проблемы и возможные пути укрепления роли и вклада Комитета по этому важнейшему вопросу, работа по которому ведется на горизонтальном уровне рядом вспомогательных органов Комитета, а также секретариатом.

Комитет, возможно, пожелает обратиться к своим вспомогательным органам с просьбой провести обзор их текущей деятельности, связанной с изменением климата, и обсудить будущие планы и рекомендации по усилению поддержки Комитетом государств-членов и договаривающихся сторон. Комитет, возможно, также пожелает обратиться к своим вспомогательным органам с просьбой сообщить результаты своих обсуждений в секретариат для обобщения и дальнейшего анализа с целью их представления на восемьдесят пятой сессии Комитета в консультации с Бюро.



I. Введение

1. Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года предусматривает принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями¹. Парижское соглашение об изменении климата, принятое 196 Сторонами РКИКООН на КС 21 в Париже в 2015 году, ставит своей целью ограничение глобального потепления на уровне намного ниже 2 °С, предпочтительно до 1,5 °С, по сравнению с доиндустриальными уровнями. Согласно Соглашению, глобальный пик выбросов парниковых газов должен быть достигнут как можно скорее, чтобы к середине столетия мир стал климатически нейтральным.

2. В глобальном масштабе выбросы CO₂, являющиеся основным источником парниковых газов (ПГ) в транспортном секторе, составляют 24,5 процента объема выбросов от сжигания топлива всеми секторами экономики². В транспортном секторе более 78 процентов выбросов CO₂ приходится на внутренний транспорт, в том числе около 73,5 процента — только на автодорожный подсектор³.

3. Для реализации задачи, поставленной Парижским соглашением, большинство правительств прилагают многочисленные усилия, чтобы как можно скорее достичь глобального пика выбросов парниковых газов и выйти с климатически нейтральным целевым показателем до 2050 года. Для транспортного сектора, в частности автомобильного транспорта, были установлены жесткие амбициозные цели по сокращению выбросов CO₂. Например, в июле 2021 года Европейская комиссия (ЕК) предложила ввести запрет на новые автомобили с двигателями внутреннего сгорания с 2035 года. В ноябре 2020 года Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии объявило о своем плане запретить продажу новых бензиновых и дизельных автомобилей и фургонов с 2030 года, чтобы сократить выбросы до чистого нуля к 2050 году.

4. С другой стороны, Международный транспортный форум (МТФ) прогнозирует, что к 2050 году пассажирские перевозки вырастут в 2,3 раза, а грузовые перевозки — в 2,6 раза при траектории, отражающей нынешние усилия⁴. Выбросы CO₂ от транспорта увеличатся на 16 процентов к 2050 году даже при условии полного выполнения сегодняшних обязательств по декарбонизации транспорта. По оценкам МТФ, сокращение выбросов CO₂ на транспорте почти на 70 процентов в 2050 году по сравнению с 2015 годом позволит достичь цели Парижского соглашения по ограничению глобального потепления до 1,5 °С. В транспортном секторе необходимы более амбициозная политика декарбонизации и комплексные меры.

II. Текущая деятельность, осуществляемая вспомогательными органами и секретариатом

5. Изменение климата рассматривается как сквозная тема в Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года⁵ (ECE/TRANS/288/Add.2). Комитет, его соответствующие рабочие группы и секретариат работали над тем, чтобы внести вклад в меры по смягчению последствий изменения климата и адаптации к нему государств-членов, как указано в Приложении I. Ниже приводится краткое описание этой деятельности:

¹ Цель 13, Резолюция 70/1 Генеральной Ассамблеи, озаглавленная «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», 2015 год.

² International Energy Agency, CO₂ Emissions from Fuel Combustion, <https://www.iea.org/subscribe-to-data-services/co2-emissions-statistics>, data of 2019.

³ На основе данных Международного энергетического агентства за 2019 год.

⁴ International Transport Forum (ITF), Transport Outlook 2021, 2021.

⁵ Пункт 12, страница 7, Стратегия Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года, 2019 год.

- a) политическая, нормативная и институциональная поддержка на высоком уровне в контексте решений Комитета и одобренных министерских резолюций и Декларации;
- b) оценка воздействия на транспорт и мер в области адаптации, проведенная Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1), Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) и Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5);
- c) нормативная база для внедрения безопасных электромобилей и транспортных средств, работающих на водороде, созданная Рабочей группой по перевозке опасных грузов (WP.15) и Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29);
- d) нормативная база для измерения выбросов CO₂ от автотранспортных средств, созданная WP.29;
- e) нормативная база для использования новых технологий с целью обеспечения минимальной деградации аккумуляторных батарей, созданная WP.29;
- f) нормативная база для повышения эффективности двигателей и снижения выбросов, созданная WP.29;
- g) интермодальная система и переход с автомобильного транспорта на более экологически безопасные виды транспорта, по линии Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) и Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24);
- h) продвижение и содействие развитию экологичного транспорта и мобильности, по линии WP.5 и Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ);
- i) исследования и публикации, по линии WP.5 и ОПТОСОЗ;
- j) наращивание потенциала, по линии SC.3 и WP.5;
- k) разработка инструментов, таких как модель «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), «Дорожная карта интеллектуальной транспортной системы» и справочник ОПТОСОЗ;
- l) сотрудничество и координация между рабочими группами, между SC.1, WP.5, WP.15 и WP.29; и
- m) проект по новой энергии, секретариат.

III. Предварительный анализ деятельности, осуществляемой вспомогательными органами и секретариатом

6. Очевидно, что Комитет играет ключевую роль в борьбе с изменением климата и внес значительный вклад в глобальную повестку дня и усилия государств-членов. Все еще существуют области для поддержки государств-членов, требующие дальнейшего изучения, такие как:

- a) инфраструктура для поддержки внедрения электромобилей и транспортных средств, работающих на водороде;
- b) обеспечение безопасности при перевозке аккумуляторных батарей и водорода для транспортных средств в свете увеличения частоты, объема и разнообразия способов таких перевозок;
- c) содействие сотрудничеству между государствами-членами;
- d) совершенствование транспортных операций, например более эффективное управление парком автотранспортных средств;
- e) дополнительные области регулирования, такие как возможные поправки к дорожным знакам и правилам дорожного движения для велосипедистов;

- f) разработка дополнительных инструментов; и
 - g) инновации и новые технологии.
7. Есть и области, где требуются улучшения, например:
- a) сотрудничество и координация между рабочими группами;
 - b) меры по смягчению последствий для автомобильного и внутреннего водного транспорта;
 - c) поддержка государств-членов для ускоренного модального перехода;
 - d) обмен опытом и выработка передовой практики;
 - e) наращивание потенциала; и
 - f) проекты по поддержке государств-членов.

IV. Дальнейшие шаги

8. Перед лицом амбициозных целей по нулевым выбросам от транспорта, установленных правительствами, транспортный сектор должен приложить больше усилий на национальном уровне и нуждается в большей поддержке и сотрудничестве на региональном и глобальном уровнях. Комитет и его вспомогательные органы уже внесли важный вклад и имеют потенциал для оказания более комплексной поддержки государствам-членам и договаривающимся сторонам с их опытом и мандатами.

9. Области, которые необходимо изучить и расширить по итогам вышеупомянутого предварительного анализа, и различные уровни действий, предпринятых различными вспомогательными органами, показывают необходимость одинакового понимания срочности действий, общего видения, четкой стратегии или «дорожной карты» и скоординированных действий. Эти действия усилят поддержку Комитета государствам-членам и договаривающимся сторонам в борьбе с изменением климата.

10. Комитет, возможно, пожелает рассмотреть текущую деятельность своих вспомогательных органов и секретариата и обсудить пути усиления поддержки государств-членов и договаривающихся сторон в достижении глобальных и национальных целей в области изменения климата.

11. Комитет, возможно, также пожелает обратиться к своим вспомогательным органам с просьбой сообщить результаты своих обсуждений в секретариат для обобщения и дальнейшего анализа с целью представления всеобъемлющего документа на восемьдесят пятой сессии Комитета в консультации с Бюро.

Приложение I

Связанная с изменением климата деятельность Комитета по внутреннему транспорту, его рабочих групп и секретариата

I. Комитет по внутреннему транспорту

Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) является высшим органом ЕЭК, принимающим решения по вопросам, связанным с транспортом. Изменение климата является одной из ключевых сквозных областей в Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года (ECE/TRANS/288/Add.2). В рамках министерских сегментов в ходе пленарных заседаний и документов высокого уровня (резолюции и Декларация министров), подготовленных на их основе и одобренных Комитетом, затрагивался этот вопрос и были предусмотрены соответствующие мандаты для дальнейшей работы в данной области (более подробную информацию см. в Приложении II к настоящему документу). Во время своих очередных сессий Комитет неизменно выдвигает изменение климата в качестве одного из ключевых пунктов повестки дня, а его решения способствуют созданию специализированных межправительственных платформ и продвижению нормативной работы, технических знаний и инструментов с целью устранения причин и последствий изменения климата в более широкой сфере внутреннего транспорта.

II. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1)

SC.1 изменила структуру своей повестки дня, начиная со своей сто пятнадцатой сессии в октябре 2020 года, чтобы лучше отразить соответствие со стратегией Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года. В частности, был добавлен пункт повестки дня «Безопасная и устойчивая дорожная инфраструктура», который предусматривает взаимодействие с Группой экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (WP.5/GE.3) посредством обмена информацией, связанной с воздействием изменения климата на транспортную инфраструктуру. Одна из ключевых функций SC.1 — быть платформой для обмена информацией о передовой практике и новых тенденциях в области автомобильного транспорта и инфраструктуры.

III. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2)

SC.2 работает над поощрением перехода на железнодорожный транспорт в качестве инструмента борьбы с изменением климата. Это осуществляется по нескольким направлениям. Во-первых, посредством ее основного юридического соглашения — Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), предусматривающего создание международной сети железных дорог категории Е. Во-вторых, через мероприятия, направленные на повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта, такие как разработка новой конвенции о едином железнодорожном законодательстве, направленной на устранение административных барьеров на границе между двумя существующими правовыми режимами при перевозке грузов, а также в процессе поощрения международных пассажирских железнодорожных перевозок для отвлечения перевозок от более загрязняющих видов транспорта. Кроме того, ведется работа по подготовке правил постоянной маркировки железнодорожного подвижного состава, чтобы сделать инвестиции в железнодорожное оборудование более надежными и, следовательно, более дешевыми, повышая конкурентные позиции операторов. Что касается пассажиров, то государства-члены также разрабатывают правовой инструмент для улучшения доступности станций с целью стимулирования

дальнейшего модального сдвига. В-третьих, через ряд других политических инициатив, например в связи с инновациями, которые направлены на снижение и без того низкого углеродного воздействия железнодорожного сектора.

IV. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3)

SC.3/WP.3 на своей пятьдесят восьмой сессии провела в феврале 2021 года рабочее совещание по теме «Изменение климата и экстремальная ситуация с водой на европейских водных путях и ее влияние на внутренний водный транспорт». Цель рабочего совещания заключалась в а) освещении воздействия изменения климата и связанных с ним явлений на европейские водные пути, порты и функционирование внутреннего флота; б) рассмотрении источников данных и методологий для климатических прогнозов; в) обмене опытом в области методологий, действий, мер и стратегий оценки рисков, направленных на преодоление последствий изменения климата для внутреннего судоходства; г) обмене наилучшей практикой в этой области; и е) рассмотрении действий, которые могли бы быть предприняты SC.3 для оказания помощи странам в решении этой проблемы.

V. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5)

WP.5 обеспечивает межправительственные диалоги по вопросам зеленой городской мобильности, например мероприятия, приуроченные к сессиям WP.5:

- «круглый стол» экспертов по экономическому анализу трансформации городских транспортных систем в сентябре 2020 года; и
- рабочее совещание по вопросам экологичного городского транспорта в сентябре 2021 года, организованное совместно Отделом устойчивого транспорта и Отделом по лесам, землепользованию и жилищному хозяйству.

В 2020 году WP.5 учредила Группу экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним с целью продолжения работы Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним. Группе экспертов поручено и впредь повышать осведомленность, наращивать потенциал и обобщать знания стран и научного сообщества в области оценки последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним. Перед ней также поставлена задача дальнейшего повышения уровня знаний и углубления анализа по вопросам последствий изменения климата для внутреннего транспорта, а также выявления подходящих и эффективных с точки зрения затрат мер по адаптации.

WP.5 предложила учредить группу экспертов по модулю инфраструктуры для велосипедного движения в сентябре 2021 года для утверждения Комитетом. Группе экспертов поручено продвигать разработку модуля инфраструктуры в тесном контакте с Партнерством ОПТОСОЗ по стимулированию велосипедного движения /активной мобильности. Работа будет сфокусирована на:

- сборе данных о национальных велосипедных сетях, анализе данных и предложении маршрутов региона ЕЭК на основе национальных маршрутов, входящих в велосипедную сеть региона ЕЭК;
- разработке приемлемых определений для различных видов велосипедной инфраструктуры, а также новых дорожных знаков, которые — в дополнение к существующим знакам, предусмотренным Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года, — должны использоваться для обозначения маршрутов.

Секретариат выпустил следующие публикации в рамках WP.5:

- в феврале 2020 года секретариат выпустил публикацию в рамках WP.5 по теме «Мобильность как услуга (MaaS)»;
- в сентябре 2020 года секретариат выпустил Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию: содействие активной мобильности;
- в декабре 2015 года секретариат выпустил публикацию «Устойчивая городская мобильность и общественный транспорт».

VI. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15)

WP.15 учредила в 2020 году целевую группу для рассмотрения вопроса об использовании аккумуляторных электромобилей и транспортных средств на водородных топливных элементах для перевозки опасных грузов при участии секретариата Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) и Рабочей группы по общим предписаниям безопасности (GRSG) Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). В мае 2021 года WP.15 решила продолжить работу в неофициальной группе под руководством Нидерландов. Она приняла круг ведения неофициальной рабочей группы для разработки, при всеобъемлющем сотрудничестве с другими рабочими группами (например, WP.29), надлежащих положений Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), имеющих отношение к конструкции аккумуляторных электромобилей (АЭ) и транспортных средств на водородных топливных элементах (ТСВТЭ) и их прицепов, для обеспечения безопасности перевозки опасных грузов в этих транспортных средствах. В частности, положения будут касаться: i) электрооборудования этих транспортных средств; ii) предотвращения опасности возникновения пожара; и iii) предупреждения других рисков, создаваемых топливом.

Комитет по безопасности Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) оценивает необходимость принятия дополнительных положений по безопасной перевозке опасных грузов на судах, использующих электрические силовые установки. Рекомендованным классификационным обществам ВОПОГ было предложено представить соответствующую информацию на предстоящей сессии с учетом текущей работы Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ), чтобы избежать дублирования усилий. Обсуждение перевозки водорода в качестве груза будет рассмотрено позднее, после получения заявок на перевозку водорода. Неофициальная рабочая группа по веществам может начать более детальное обсуждение условий транспортировки.

VII. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24)

WP.24 способствует переходу на железнодорожный транспорт для грузовых перевозок. В этой связи WP.24 призывает к реализации Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) для создания сети и смежных сооружений для обеспечения бесперебойных интермодальных перевозок — с дальними грузовыми перевозками по железной дороге и автомобильными перевозками на «последней мили» — во всем регионе ЕЭК. Рабочая группа также разработала брошюру в отношении национальных генеральных планов по грузовому транспорту и логистике, цель которой — помочь национальным органам, отвечающим за грузовой транспорт и логистику, в возможных действиях по сопровождению развития сектора для следования по устойчивому и декарбонизированному пути в поддержку национального экономического развития.

VIII. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)

WP.29 и ее вспомогательные рабочие группы, особенно GRPE (Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды) и GRSG, вносят значительный вклад в меры по смягчению последствий изменения климата путем разработки нормативной базы, связанной с автомобильной промышленностью, как по снижению энергопотребления и выбросов парниковых газов и загрязняющих веществ дорожными и внедорожными транспортными средствами, так и по безопасности альтернативных силовых установок, таких как электрические/гибридно-электрические и водородные.

Деятельность WP.29 также охватывает элементы, касающиеся экономики замкнутого цикла, посредством не только Правил № 133 ООН о возможности утилизации автотранспортных средств, но и Правил № 108 и 109 ООН о шинах с восстановленным протектором для легковых автомобилей и транспортных средств неиндивидуального пользования или Правил №№ 103, 114 или 132 и 143 ООН о сменных устройствах для предотвращения загрязнения, модулях для сменной системы подушки безопасности или модифицированных устройствах ограничения выбросов для легковых автомобилей и большегрузных транспортных средств. Важным элементом являются Правила ООН № 156 об обновлении программного обеспечения, которые позволяют корректировать характеристики транспортного средства в соответствии с последними разработками без необходимости изменения физических свойств транспортного средства.

GRPE разработала всемирно согласованный цикл испытаний для большинства категорий транспортных средств (мотоциклы, легковые автомобили, фургоны и двигатели грузовиков и автобусов), чтобы иметь возможность измерять выбросы CO₂ из выхлопных труб наиболее репрезентативным и реалистичным способом, что позволяет договаривающимся сторонам применять надежные правила повышения топливной экономичности.

GRPE также ведет работу в связи с выходом на рынок технологий с нулевым выбросом; например, она только что одобрила новый ГТП ООН, касающийся долговечности бортовых аккумуляторных батарей. Этот новый ГТП ООН обеспечит минимальную деградацию аккумуляторных батарей в электромобилях, сокращая количество отходов и необходимость добычи сырья, а также связанные с этим выбросы углерода. Ожидается, что такое регулирование также повысит доверие к электромобилям, что будет далее способствовать быстрому и успешному внедрению такой технологии автовладельцами.

GRSP, Рабочая группа по пассивной безопасности, внесла свой вклад в разработку нормативной базы для внедрения безопасных электрических/гибридно-электрических транспортных средств и транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ). Поскольку основным препятствием для внедрения такого рода транспортных средств является безопасность, ГТП ООН №№ 13 (ТСВТЭ), 20 (БЭМ), Правила ООН № 94 (лобовое столкновение), 95 (боковое столкновение), 100 (транспортные средства с электроприводом), 134 (ТСВТЭ), 135 (испытание на боковой удар о столб), 136 (электромобиль, категория L), 137 (лобовое столкновение с уделением особого внимания удерживающим системам), 146 (ТСВТЭ категории L) и 153 (целостность топливной системы и безопасность электрического привода в случае удара сзади) прокладывают путь к декарбонизации дорожного движения во всех категориях транспортных средств, обеспечивая эффективность их пригодности к эксплуатации.

IX. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)

В основе ОПТОСОЗ лежит цель сделать транспорт более устойчивым и, как следствие, снизить его воздействие на окружающую среду, главным образом в

городах, но также и в сельских населенных пунктах. В поддержку деятельности ОПТОСОЗ, связанной с изменением климата, Отдел устойчивого транспорта возглавил исследования по созданию «зеленых» и здоровых рабочих мест на транспорте, рекомендаций по «зеленому» и здоровому устойчивому транспорту, разработке решений по управляемой мобильности, а также Справочника по передовому опыту в области городского транспорта и территориального планирования и разработке Общеευропейского плана развития инфраструктуры велосипедного движения в дополнение к Генеральному плану поощрения велосипедного движения, завершеному в 2021 году. Отдел продолжает осуществлять ряд подмандатных инициатив и партнерств в рамках ОПТОСОЗ для реализации целей Венской декларации и поддержки экологичного транспорта.

X. В интересах будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS)

Моделирование ForFITS используется в проводимых ЕЭК обзорах результативности экологической деятельности (ОРЭД) для анализа и количественной оценки потенциального воздействия комплекса мер политики на выбросы ПГ. Сценарии с низким уровнем выбросов углерода разрабатываются для того, чтобы количественно показать, что необходимо на страновом уровне, и для смягчения последствий выбросов углерода и климатического воздействия со стороны транспортного сектора.

После рабочего совещания, проведенного в мае 2021 года совместно с Отделом по устойчивой энергетике на тему «Выбросы электромобилей на начальных этапах в реальном времени в процессе подзарядки»⁶, секретариат разрабатывает дополнительный модуль ForFITS для изучения выбросов электромобилей в реальном времени во время подзарядки, а также документ, в котором рассматривается потенциальное влияние временного разрешения и поведения пользователей на выбросы CO₂ во время подзарядки электромобилей. В рамках деятельности, связанной с изменением климата, Отдел также вносит вклад в разработку ОРЭД, подготавливая посвященную транспорту главу ОРЭД для каждой страны.

XI. Другая деятельность секретариата

Отдел также участвует в осуществляемых несколькими отделами некусных мероприятиях по «устойчивому использованию природных ресурсов», в рамках которых за счет финансирования по линии Регулярной программы технического сотрудничества (РПТС) в Украине проводятся некоторые мероприятия с целью изучения вопросов электромобильности, мобильности как услуги и ресурсов как услуги для снижения воздействия на окружающую среду и климат в результате электрической мобильности по всей цепочке поставок.

⁶ <https://unece.org/sustainable-energy/events/online-workshop-real-time-upstream-emissions-electric-vehicles-during>.

Приложение II

Выдержки, касающиеся изменения климата, из недавней Декларации и резолюций КВТ

I. ECE/TRANS/2020/2 — Декларация министров о совершенствовании подходов в области устойчивого внутреннего транспорта с учетом глобальных климатических и экологических вызовов: единый призыв к действиям

Соответствующие выдержки:

«Мы, министры и другие главы делегаций договаривающихся сторон конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к ведению Комитета по внутреннему транспорту, участвующие в работе его восемьдесят второй пленарной сессии,

(...)

заявляем:

а) о нашей единой позиции в отношении необходимости использования устойчивого внутреннего транспорта в качестве эффективного инструмента реагирования на глобальные климатические и экологические вызовы;

б) о нашей приверженности выполнению соответствующих решений, сформулированных в предыдущих резолюциях министров, одобренных Комитетом, в частности в пункте 4 резолюции министров 2017 года “Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности”, в котором мы приняли решение использовать платформу Комитета для того, чтобы предпринять усилия для решения проблем, возникающих в результате изменения климата, и в пункте 5 резолюции министров 2019 года, в котором мы заявили о своей поддержке гармонизации новых технологий, которые позволят сократить загрязнение и выбросы парниковых газов;

с) о нашей готовности содействовать устойчивости систем внутреннего транспорта путем разработки и распространения технологических инноваций, особенно в области чистой энергетики, устойчивого управления мобильностью или руководства, которые способны привести к уменьшению воздействия этого сектора на окружающую среду, и поощрять меры по адаптации существующих транспортных систем, обеспечивающие их непрерывную жизнеспособность, путем, в частности, предоставления финансовых средств и потенциала развивающимся государствам-членам;

д) о нашей решимости укреплять роль Комитета по внутреннему транспорту в качестве платформы Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту и, действуя через него, способствовать выработке насущно необходимого, подлинно целостного и комплексного подхода ко всем видам внутреннего транспорта;

е) о нашей решимости продолжать использовать соответствующие регулирующие функции Комитета для сокращения вредных выбросов и содействия выработке согласованных способов решения проблем, связанных с климатом и деградацией окружающей среды, в соответствии с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата и Парижским соглашением, придерживаясь при этом принципов открытости, инклюзивности и индивидуальных возможностей в отношении вклада всех государств — членов Организации Объединенных Наций;»

II. ECE/TRANS/2019/2 — Резолюция министров «Укрепление сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху цифровизации и автоматизации на транспорте»

Соответствующие выдержки:

«Мы, министры и наши представители¹, участвующие в восемьдесят первой пленарной сессии Комитета по внутреннему транспорту,

(...)

[*постановляем*] 5. выразить нашу убежденность в том, что гармонизация, основанная на общих технических требованиях и транспарентности критериев для принятия решений в области автоматизированных/автономных и подключенных транспортных средств, имеет крайне важное значение для надежных и функционально совместимых транспортных систем и что более широкое использование новых технологий во внутреннем транспорте представляет огромный потенциал для поиска решений, направленных на повышение эффективности, предотвращение дорожно-транспортных происшествий, более активное применение интермодального подхода и снижение загрязнения и выбросов парниковых газов.»

ECE/TRANS/2017/2 — Резолюция министров о вступлении в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности

Соответствующие выдержки:

«Мы, министры, собравшиеся для того, чтобы отметить 21 февраля 2017 года семидесятую годовщину работы Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН,

(...)

заявляя о своей готовности продвигаться вперед на пути реализации и осуществления целей в области устойчивого развития, поскольку они неразрывно связаны с транспортом; а также в деле решения проблем, с которыми мы сталкиваемся в результате изменения климата,

приветствуя важнейшую роль Комитета и его соответствующих вспомогательных органов в качестве платформ, к которым правительства будут все чаще прибегать в целях разработки и осуществления эффективных решений для смягчения последствий изменения климата и адаптации к ним, борьбы с загрязнением воздуха и улучшения общих экологических показателей транспорта, включая, в частности, конструкцию транспортных средств и перевозку опасных грузов,

(...)

[*постановляем*] 4. предпринять усилия для решения проблем, возникающих в результате изменения климата, уделять особое внимание поощрению развития устойчивого транспорта и обеспечить безопасность и пропускную способность международных транспортных коридоров путем поддержки межправительственного многопрофильного сотрудничества по вопросам транспорта и в смежных сферах на основе платформы Комитета по внутреннему транспорту.»