



Европейская экономическая комиссия

Восемьдесят пятая сессия

Женева, 21–24 февраля 2023 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Вопросы управления и другие вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций

Экономика замкнутого цикла и устойчивый внутренний транспорт: подведение итогов деятельности и достижений Комитета

Записка секретариата*

Сегмент высокого уровня шестьдесят девятой сессии Европейской экономической комиссии (ЕЭК) был проведен по теме «Поощрение развития экономики замкнутого цикла и устойчивого использования природных ресурсов в регионе Европейской экономической комиссии». Связанные с этим вопросы на протяжении многих лет занимали видное место в работе Комитета, который в рамках подпрограммы по транспорту разработал широкий ассортимент инструментов и информационных продуктов.

В настоящем документе подводятся итоги прогресса и достижений Комитета и его рабочих групп в деле поощрения экономики замкнутого цикла на региональном и глобальном уровнях в поддержку усилий государств-членов и договаривающихся сторон по созданию более замкнутых циклов, а следовательно, большей устойчивости, в транспортных системах и/или внедрению соответствующих принципов в планирование транспортной политики и экономическую практику.

* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



I. Введение

1. Сегмент высокого уровня шестьдесят девятой сессии Европейской экономической комиссии (ЕЭК) был проведен по теме «Поощрение развития экономики замкнутого цикла и устойчивого использования природных ресурсов в регионе Европейской экономической комиссии».
2. Связанные с этим вопросы на протяжении многих лет занимали видное место в работе Комитета, который в рамках подпрограммы по транспорту разработал широкий ассортимент инструментов и информационных продуктов.
3. В области нормотворческой деятельности и разработки направлений политики, а также аналитической работы и деятельности по созданию потенциала Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) вносит значительный вклад в ключевые аспекты региональной и глобальной экономики, создавая необходимый «цикл» для оптимизации использования ресурсов в рамках экономики замкнутого цикла. Все четыре основных направления Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года, принятой Комитетом на его восемьдесят второй сессии (ECE/TRANS/288/Add.2), включают в себя элементы экономики замкнутого цикла и способствуют ускорению перехода к устойчивому внутреннему транспорту.
4. На своей восемьдесят четвертой пленарной сессии Комитет приветствовал связанные с Комиссией решения по укреплению работы отраслевых комитетов в области экономики замкнутого цикла и предложил своим Рабочим группам укреплять и расширять по мере необходимости свою деятельность по конкретным аспектам, касающимся экономики замкнутого цикла в транспортной отрасли.
5. В настоящем документе подводятся итоги прогресса и достижений Комитета и его рабочих групп в деле поощрения экономики замкнутого цикла на региональном и глобальном уровнях в поддержку усилий государства и договаривающихся сторон по созданию более замкнутых циклов, а, следовательно, большей устойчивости, в транспортных системах и/или внедрению соответствующих принципов в планирование своей транспортной политики и в экономическую практику.

II. Инструменты и достижения ЕЭК в области транспорта, связанные с экономикой замкнутого цикла

6. В таблице в приложении I кратко изложены основные инструменты и достижения Комитета и его вспомогательных органов в поддержку усилий государств-членов и договаривающихся сторон, направленных на переход к более замкнутому экономическому циклу и/или внедрению соответствующих принципов в планирование их транспортной политики и экономическую практику. В строках таблицы содержится краткое описание сферы применения и воздействия соответствующих инструментов. Для облегчения доступа к дополнительной информации на соответствующие материалы даются гиперссылки. Для удобства каждый инструмент классифицируется в качестве нормативно-правовой базы, документа анализа политики либо руководства по передовой практике.

A. Комитет по внутреннему транспорту

7. Последние события, касающиеся экономики замкнутого цикла, на уровне КВТ охватывают следующие категории:
 - Пересмотренный круг ведения КВТ (вступил в силу 16 февраля 2022 года);
 - Положения преамбулы и постановляющей части министерской резолюции;
 - Решения КВТ по кругу ведения рабочих групп (в отношении экономики замкнутого цикла);
 - Другие решения КВТ директивного характера в отношении его рабочих групп.

8. Они более подробно изложены в приложении II к настоящему документу.

В. Правила в области транспортных средств

9. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) обеспечивает нормативно-правовую базу для технологических инноваций транспортных средств с целью сделать их более безопасными и экологически безвредными. В основу деятельности WP.29 положены главным образом три многосторонних соглашения Организации Объединенных Наций, позволяющих договаривающимся сторонам (странам-членам), участвующим в сессиях WP.29, создавать нормативные документы, касающиеся автотранспортных средств и автотранспортного оборудования, посредством правил ООН (соглашение 1958 года), глобальных технических правил ООН (ГТП ООН) (соглашение 1998 года) и единообразных условий ООН (соглашение 1997 года).

10. В практике, связанной с экономикой замкнутого цикла (ремонт, повторное использование, восстановление и т. д.), может постоянно требоваться решение проблемы «замкнутости цикла» посредством деятельности WP.29 в поддержку укрепления доверия, например к запасным частям или восстановленным деталям, либо направленной на разработку требований к рабочим характеристикам, поддержку обновлений и модернизации для продления срока службы тех автомобильных продуктов, которые устаревают с точки зрения программного обеспечения или низкого качества исходных материалов и производственных процессов.

11. На своей восьмидесятой шестой сессии Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) решила создать специальную неофициальную рабочую группу (НРГ) по оценке жизненного цикла (ОЖЦ) с целью разработки согласованной на глобальном уровне методологии для определения углеродного следа транспортных средств в течение их полного жизненного цикла, включая этапы производства, использования и окончания срока службы. Такая согласованная на глобальном уровне методология обеспечила бы основу для повышения замкнутости цикла использования материалов в транспортных средствах и снижения углеродного следа транспортных средств. В конце октября в Японии состоялось первое заседание НРГ по ОЖЦ для принятия решения по составу группы руководителей и доработки круга ведения для деятельности НРГ. Сроки и последовательность предоставления методологии GRPE по определению углеродного следа в ходе ОЖЦ предполагается окончательно определить в 2025 году. Поэтому эта деятельность не отражена в приложении I.

12. В течение 2021–2022 годов совместный проект отделов устойчивой энергетики и устойчивого транспорта направлен на а) повышение уровня знаний украинских заинтересованных сторон о существующей политике и передовой практике поддержки экономики замкнутого цикла в области электромобильности и устойчивого управления ресурсами с использованием причинно-следственного подхода на основе модели «Мобильность и ресурсы как услуга» (M-RaaS) и б) повышение потенциала в целях разработки Украиной собственной базы стратегий на основе политических рекомендаций для продвижения в направлении экономики замкнутого цикла в области электромобильности и устойчивого управления ресурсами с использованием причинно-следственного подхода на основе модели M-RaaS. Учитывая ситуацию на Украине в начале 2022 года, этот проект был реализован с задержкой, а последующая деятельность была приостановлена.

13. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (РГАПТС) отмечает знаковое событие, связанное с цифровизацией транспортных средств, участвующих в дорожных перевозках, которое позволяет обеспечить замкнутость цикла транспортных средств с принятием Правила ООН № 156 и «Предложения о рекомендациях по единообразным предписаниям, касающимся кибербезопасности и обновления программного обеспечения» (ECE/TRANS/WP.29/2022/60), принятых WP.29 в июне 2020 года. Этим правилом устанавливаются требования к производителям транспортных средств в отношении

обеспечения внедрения безопасного процесса обновления программного обеспечения и надзора за показателями безопасности в течение всего жизненного цикла транспортного средства для создания возможности нового функционального использования автомобилей, которые уже используются на рынке.

С. Перевозка опасных грузов

14. В рамках Рабочей группы по перевозке опасных грузов (WP.15) ведется работа по более эффективному охвату двигателей и силовых установок в Соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и обеспечению безопасного использования альтернативных источников энергии, включая биотопливо и аккумуляторные батареи. В ДОПОГ содержатся положения о безопасной перевозке аккумуляторных батарей и топливных элементов, в том числе отработанных или поврежденных, с целью переработки или утилизации. В ходе последних двух лет WP.15 также приняла новые положения, разрешающие использование электромобилей для перевозки определенных опасных грузов. Эти новые положения вступят в силу 1 января 2023 года.

15. На сто десятой сессии WP.15 (8–12 ноября 2021 года) Председатель WP.15 подтвердил, что в своей работе Рабочая группа готова выделить время для рассмотрения тем, которые представляют общий интерес, если они связаны с ее мандатом. В 2022 году WP.15 включила в свою повестку дня специальный пункт «Экономика замкнутого цикла и устойчивое использование природных ресурсов», а делегациям было предложено представить информацию по этому вопросу.

16. На своей сто одиннадцатой сессии (9–13 мая 2022 года) WP.15 отметила, что включенные в ДОПОГ положения, касающиеся экономики замкнутого цикла, такие как положения, касающиеся упаковки, отработанных аккумуляторных батарей или перевозки отходов, стали результатом работы Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов, в том числе работы по их согласованию с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, Типовыми правилами, разработанными под эгидой Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС). Была достигнута договоренность о том, что в будущем обсуждения по этому вопросу следует проводить в основном на Совместном совещании. В качестве первого шага и в целях обеспечения основы для будущих обсуждений на Совместном совещании WP.15 организовала на своей сто двенадцатой сессии (8–11 ноября 2022 года) групповое обсуждение по вопросам экономики замкнутого цикла применительно к смешанным перевозкам опасных грузов. Среди тех, кто выступил, были представители сектора переработки отходов и химической промышленности, а также представители сектора автодорожного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта. Члены экспертной группы и участники обсуждения признали, что работа органов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов уже оказывает прямое или косвенное воздействие на развитие экономики замкнутого цикла и достижение Целей в области устойчивого развития и что сейчас важно лучше определить связи между этими областями. WP.15 особо отметила важность дальнейшего рассмотрения своей работы в свете целей, связанных с экономикой замкнутого цикла и устойчивым использованием природных ресурсов, при одновременном согласовании этих вопросов с ожидаемым достижением целей в области безопасности.

17. Аналогичным образом при перевозке опасных грузов по внутренним водным путям Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), а также Комитет по вопросам безопасности и Административный комитет ВОПОГ, которые управляют ВОПОГ, оказывают непосредственное влияние на проектирование продукции и ее защитной оболочки, повторное использование и переработку тары и перевозку отходов, классифицированных как опасные. Что касается ДОПОГ, то эти положения стали результатом работы Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов.

18. Кроме того, Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ согласился внести свой вклад в разработку эффективных и поддающихся измерению решений, способствующих развитию экономики замкнутого цикла и устойчивому использованию природных ресурсов для достижения целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, если они связаны с его мандатом. Делегациям было предложено представить информацию по этому вопросу. Делегатам было также рекомендовано включать в обоснование своих будущих предложений, когда это применимо, положения о взаимосвязи с экономикой замкнутого цикла и устойчивым использованием природных ресурсов.

(Справочный материал: ECE/TRANS/WP.15/255, приложение I; ECE/TRANS/256 и Add.1; ECE/TRANS/WP.15/258; ECE/TRANS/WP.15/259 и Add.1; ECE/TRANS/WP.15/260; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80 и ECE/TRANS/WP.15/AC.2/82; ECE/TRANS/WP.15/AC.1/166, пп. 47 и 48)

D. Внутренний водный транспорт

19. Актуальность экономики замкнутого цикла для внутреннего водного транспорта и ее важность с точки зрения решения актуальных проблем сектора были признаны Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) в 2020 году, и с тех пор этот вопрос регулярно рассматривается на сессиях SC.3. На рабочем совещании «Циклическая экономика на внутреннем водном транспорте», проведенном на шестьдесят четвертой сессии SC.3 в 2020 году (ECE/TRANS/SC.3/213, п. 30), было отмечено, что с принципами экономики замкнутого цикла непосредственно связаны следующие направления деятельности:

- Экологизация флота внутреннего плавания, использование устойчивых видов топлива и декарбонизация;
- Обращение с отходами;
- Цифровизация и переход на использование возобновляемых источников энергии;
- Экологичная система управления производственно-сбытовыми цепочками;
- Улучшение экологических показателей внутреннего водного транспорта;
- Создание перспективной инфраструктуры, совместимой с развитием цифровых технологий и автоматизации и устойчивой к изменению климата;
- Роль портов как важнейших элементов экономики замкнутого цикла.

20. На своей шестьдесят пятой сессии в ноябре 2021 года SC.3 продолжила обсуждение принципов экономики замкнутого цикла. Участники упомянули следующие рекомендации, которые могли бы способствовать внедрению принципов экономики замкнутого цикла в секторе:

- Улучшение управления обращением с отходами на борту судов, в частности, разработка надлежащей классификации отходов при должном учете прямого повторного использования и перепроектирования в отношении тех компонентов отходов, которые могут быть использованы повторно;
- Планирование и организация движения судов таким образом, чтобы предотвратить или минимизировать образование отходов посредством сведения к минимуму потребления продуктов и ресурсов, сопряженного с производством отходов, и содействия использованию экологически чистой и возобновляемой энергии на судах;
- Поддержка инициативы «Зеленый порт»;
- Рассмотрение возможностей совместного использования ресурсов во время навигации.

21. SC.3 решила сохранить вопрос об экономике замкнутого цикла в повестке дня своих будущих сессий и согласилась добавить этот пункт в свой пересмотренный круг ведения, принятый Комитетом по внутреннему транспорту в феврале 2022 года (ECE/TRANS/2022/6, приложение III).

22. В 2022 году SC.3 и ее вспомогательный орган, Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), рассмотрели вопросы, связанные с экономикой замкнутого цикла, на следующих рабочих совещаниях: а) «Предотвращение загрязнения с судов внутреннего плавания и экологизация сектора внутреннего водного транспорта» (16 февраля 2022 года), б) «На пути к современной, устойчивой и жизнеспособной сети водных путей категории E» (29 июня 2022 года) и с) «Инновационные материалы, оборудование и технологии в области внутреннего водного транспорта» (13 октября 2022 года), цель которых состояла в освещении прогресса, достигнутого государствами-членами, передовой практики и инициатив по повышению экологической безопасности судоходства, экологизации инфраструктуры внутренних водных путей и внедрения инноваций для сокращения выбросов с судов. Будет продолжена работа по изучению существующих подходов в этой области и возможных шагов по более широкому применению экономики замкнутого цикла на внутреннем водном транспорте.

Е. Автомобильный транспорт

23. На своей сто шестнадцатой сессии в октябре 2021 года в рамках регулярного пункта повестки дня, посвященного цифровой/умной дорожной инфраструктуре, Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) получила представленные Лихтенштейном материалы об управлении жизненным циклом транспортного средства с помощью технологии блокчейн. SC.1 обсудила вопрос о применимости данных моделей/подходов к другим странам и различные аспекты транспортной логистики.

Приложение I

Набор инструментов и мероприятий КВТ по содействию экономике замкнутого цикла и устойчивому внутреннему транспорту

<i>Инструмент/продукт</i>	<i>Описание</i>	<i>Воздействие</i>	<i>Нормативно-правовая база</i>	<i>Анализ политики</i>	<i>Передовая практика</i>
Подпрограмма 2: Устойчивый транспорт					
ГТП ООН № 22	Нормативная деятельность по установлению минимальных требований к сроку службы и сохранению емкости аккумуляторных батарей, устанавливаемых в электромобилях.	Обеспечить установку качественных аккумуляторных батарей на электромобили, с тем чтобы снизить потребность в ресурсах на батареи в течение всего срока службы транспортного средства и повысить доверие потребителей к электромобилям.	X		
Правила ООН №№ 101 и 154 и Глобальные технические правила ООН №№ 15 и 19	Эти три регулятивных документа представляют собой согласованную на глобальном уровне процедуру для измерения расхода топлива и выбросов CO ₂ из выхлопных труб легковыми автомобилями и микроавтобусами.	Лучшее использование ограниченных ресурсов и снижение уровня загрязнения.	X		
Правила ООН №№ 59, 90, 92, 103, 132 и 143	Эти правила служат основой для официального утверждения типа сменных деталей, таких как тормозные детали, глушители и катализаторы.	Поддержка ремонта и восстановления. В ряде случаев эти правила использовались для доводки недавно возникших технологий в уже существующих транспортных средствах.	X		
Правила ООН №№ 108 и 109	Деятельность в области регулирования, направленная на уменьшение экологического следа и воздействия на базе жизненного цикла пневматических шин для частных (правило 108) и коммерческих (правило 109) транспортных средств.	Повторное использование каркаса автомобильных шин, составляющего более 80 процентов всей шины, путем восстановления протектора шины и, таким образом, увеличение вдвое (втрое) срока службы шины.	X		
Правило ООН № 116	Данное Правило было пересмотрено с целью введения положений о смарт-ключках.	Смарт-ключки представляют собой инструмент для совместного использования автомобилей.	X		

<i>Инструмент/продукт</i>	<i>Описание</i>	<i>Воздействие</i>	<i>Нормативно-правовая база</i>	<i>Анализ политики</i>	<i>Передовая практика</i>
Правило ООН № 133	Деятельность в области регулирования, направленная на уменьшение экологического следа и воздействия производства и утилизации транспортных средств на базе жизненного цикла.	Правило распространяется на четверть всех проданных в мире в 2019 году транспортных средств, в отношении которых 85 процентов массы транспортного средства должны быть пригодны для повторного использования/вторичной переработки, а 95 процентов — для повторного использования/восстановления.	X		
Правило ООН № 156	Деятельность в области регулирования, связанная с управлением версиями программного обеспечения и требованиями к обновлению программного обеспечения в транспортных средствах, включая беспроводное обновление программного обеспечения.	Обновление программного обеспечения ограничит преждевременное и эстетическое устаревание автомобилей. Обновление программного обеспечения представляет собой средство продления срока службы автомобилей и поддержки идеи переосмысления бизнес-моделей.	X		
Инфраструктурные соглашения ЕЭК по – международным магистральным железнодорожным линиям (СМЖЛ), – внутренним водным путям (СМВП), – транспортным артериям (СМА) и – линиям международных комбинированных перевозок и соответствующим объектам (СЛКП)	В этих соглашениях согласованы ключевые параметры строительства, а также эксплуатации и, в ряде случаев, содержания и модернизации инфраструктуры для каждого из видов внутреннего транспорта, включая интермодальные перевозки.	Подходящее использование инфраструктуры, предотвращающее повышенный износ, для продления срока службы и снижения потребности в ремонте.	X		

<i>Инструмент/продукт</i>	<i>Описание</i>	<i>Воздействие</i>	<i>Нормативно-правовая база</i>	<i>Анализ политики</i>	<i>Передовая практика</i>
Соглашение по инфраструктуре внутреннего водного транспорта (СМВП), Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е, Европейские правила судоходства по внутренним водным путям, резолюция № 21, второй пересмотренный вариант «Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов»	Соглашение/решения способствуют развитию ключевых элементов экономики замкнутого цикла на внутреннем водном транспорте.	Предотвращение загрязнения водных путей отходами, образующимися на судах, и положения о раздельном сборе отходов, образующихся на судах, и о приемных пунктах, эффективной переработке и повторном использовании. Список приемных пунктов, предоставляющих услугу по раздельному сбору утилизируемых отходов.	Х		
Политические рекомендации Европейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в отношении мобильности как услуги и городского общественного транспорта	Политические рекомендации и исследования по вопросам экономики совместного пользования и устойчивого городского транспорта, включая потенциальные «зеленые» рабочие места в сфере велосипедного транспорта, переход к более широкому использованию общественного транспорта и электрификации, интеграцию транспорта в городское планирование, генеральный план развития велосипедного транспорта, руководящие принципы в отношении экологически безопасного вождения и т. д.	Снижение спроса на ресурсы и воздействия городского транспорта на окружающую среду.		Х	

<i>Инструмент/продукт</i>	<i>Описание</i>	<i>Воздействие</i>	<i>Нормативно-правовая база</i>	<i>Анализ политики</i>	<i>Передовая практика</i>
<p>Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)</p>	<p>В этом соглашении рассматриваются вопросы проектирования, строительства, использования, повторного использования и ремонта систем защитной оболочки опасных грузов (контейнеры, резервуары и т. д.). Положениями ДОПОГ/ВОПОГ регулируется транспортировка поврежденной или использованной тары опасных грузов, а также опасных предметов для переработки или удаления.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Переход к более экологичным системам мобильности с разработкой положений, позволяющих использовать аккумуляторные, электрические и гибридные транспортные средства для перевозки опасных грузов; – ограничение производства одноразовой тары и других средств защиты с положениями об очистке, повторном использовании, приведении в исправное состояние, восстановлении и ремонте тех средств, которые используются для перевозки опасных грузов; – разработка положений, регулирующих использование тары, изготовленной из переработанных пластмассовых материалов, для перевозки опасных грузов; – положения по проектированию, изготовлению, испытаниям и безопасной транспортировке систем хранения электроэнергии, таких как аккумуляторные батареи и топливные элементы, включая положения по их сбору и транспортировке в использованном или поврежденном состоянии, для переработки или утилизации; – положения о перевозке опасных отходов для удаления или вторичной переработки, а также разработка и пересмотр положений в целях решения новых задач, стоящих перед отраслью удаления отходов, для дальнейшего содействия удалению или вторичной переработке этих отходов в рамках модели экономики замкнутого цикла при обеспечении гарантий высокого уровня безопасности во время перевозки. 	<p>X</p>		

<i>Инструмент/продукт</i>	<i>Описание</i>	<i>Воздействие</i>	<i>Нормативно-правовая база</i>	<i>Анализ политики</i>	<i>Передовая практика</i>
Правовые документы, способствующие ограничению продовольственных потерь и пищевых отходов: TIR и eTIR, СПС	TIR обеспечивает более быстрый и эффективный пограничный переход грузовым автомобилям. eTIR делает этот процесс безбумажным. СПС регулирует перевозку скоропортящихся продуктов питания.	Ограничение пищевых отходов за счет высоких стандартов перевозки, эффективных таможенных процедур, приоритетной обработки скоропортящихся пищевых продуктов и использования зеленых полос, сокращения времени ожидания на границе и объема бумажного документооборота.	X		
Проект Регулярной программы технического сотрудничества «Повышение потенциала на Украине для поддержки экономики замкнутого цикла в области электромобильности и устойчивого управления ресурсами с использованием причинно-следственного подхода, основанного на модели “Мобильность и ресурсы как услуга” (M-RaaS)»	Улучшение потенциала на Украине для применения причинно-следственного подхода в преобразовании отраслей электромобильности и ресурсов в движущую силу устойчивого развития для поддержки экономики замкнутого цикла и экономики с чистым нулевым уровнем выбросов. Цель этого проекта будет достигнута путем осуществления следующих мероприятий: 1) Разработка доклада, содержащего виды передовой практики и существующие руководящие принципы в области политики в отношении M-RaaS 2) Онлайн-овое рабочее совещание по M-RaaS 3) Разработка политических рекомендаций в отношении применения причинно-следственного подхода к M-RaaS.	Улучшение знаний украинских заинтересованных сторон о существующей политике и передовой практике в оказании поддержки экономике замкнутого цикла в области электромобильности и устойчивого управления ресурсами с применением причинно-следственного подхода, основанного на модели «Мобильность и ресурсы как услуга» (M-RaaS). Повышение потенциала для разработки Украиной собственной политической базы на основе политических рекомендаций для продвижения к экономике замкнутого цикла в области электромобильности и устойчивого управления ресурсами с применением причинно-следственного подхода, основанного на модели M-RaaS.		X	X

Приложение II

Круг ведения Комитета по внутреннему транспорту и отдельные решения, относящиеся к семидесятой сессии Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

I. Круг ведения КВТ (одобрен ЭКОСОС 16 февраля 2022 года ([E/RES/2022/2](#)))

(...)

g) Комитет преследует цель обеспечения устойчивого развития транспорта путем содействия как сокращению негативного воздействия транспорта на окружающую среду, так и использованию экологически безопасных видов транспорта, включая развитие комбинированных перевозок; (...)

i) он [*Комитет*] действует как центр поддержки новых технологий и новшеств на внутреннем транспорте, обеспечивая платформу для цифровизации, автоматизированного вождения и саморегулирующихся транспортных систем;

II. Восемьдесят четвертая сессия Комитета по внутреннему транспорту ([ECE/TRANS/316](#))

A. Министерская резолюция «Вступая в десятилетие свершений в интересах устойчивого внутреннего транспорта и устойчивого развития» ([ECE/TRANS/316](#), Приложение I)

[Мы, министры и другие главы делегаций (...)] (...)

высоко оценивая роль Комитета по внутреннему транспорту в содействии устойчивым перевозкам грузов и пассажиров на международном, региональном и национальном уровнях, оптимизации смешанных перевозок и поощрению развития общественного транспорта, экологических показателей, энергоэффективности и циклической экономики при одновременном стимулировании улучшений в области надежности и безопасности внутреннего транспорта, а также инфраструктуры для немоторизованного транспорта и эффективного предоставления услуг в транспортном секторе,

признавая ключевую роль Комитета по внутреннему транспорту в улучшении экологических показателей автомобильного транспорта, поддержке энергетического перехода в этом секторе, ускорении перехода к использованию экологически более чистых видов транспорта и решению проблемы роста уязвимости инфраструктуры внутреннего транспорта и мобильности (...)

[*постановляем:*] (...)

b) ускорить дальнейшее развитие и регулярное обновление правовых документов Комитета по внутреннему транспорту, с тем чтобы сократить фрагментарность нормативных рамок и повысить их согласованность, актуальность и эффективность с учетом быстро меняющегося стратегического ландшафта путем полноценной интеграции и поощрения технологических изменений на всех видах внутреннего транспорта, особенно в отношении интеллектуальных транспортных систем, автономных и подключенных транспортных средств, автоматизированного вождения и цифровизации транспортной документации и процедур в сфере международных перевозок; (...)

l) задействовать в срочном порядке соответствующие функции Комитета по внутреннему транспорту в области регулирования и выработки рекомендаций по вопросам политики в целях сокращения вредных выбросов и энергопотребления, особенно на автомобильном транспорте, для поощрения интермодальности и согласованных решений в отношении климатических проблем и ухудшения состояния окружающей среды, а также для оптимизации комбинированного использования видов транспорта в ходе пассажирских и грузовых перевозок, с тем чтобы повысить вклад сектора внутреннего транспорта в реализацию целей и задач Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата и Парижского соглашения, уделяя при этом особое внимание потребностям малых островных развивающихся государств, наименее развитых стран и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, для достижения их целей в области устойчивых транспортных систем с низким уровнем выбросов; (...)

n) укрепить нормативные рамки для устойчивых интермодальных перевозок путем поощрения правовых и политических решений в области железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта и логистики с целью снижения воздействия транспорта на окружающую среду, расширения доступности и повышения эффективности;

o) укрепить также межсекторальную деятельность в рамках правовых документов Комитета по внутреннему транспорту и с другими отраслевыми комитетами Европейской экономической комиссии для дальнейшего развития практических результатов работы в поддержку циклической экономики в соответствии с решениями, принятыми на шестьдесят девятой сессии Европейской экономической комиссии, обращая особое внимание на то, что цикличность является важнейшим вопросом, приобретающим все большее значение, в отношении которого новые или обновленные правовые документы могли бы принести значительную пользу;

В. Решения Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/316)

12. Комитет **приветствовал и одобрил** резолюцию КВТ «Вступая в десятилетие свершений в интересах устойчивого внутреннего транспорта и устойчивого развития» (...).

16. Комитет **был также проинформирован** секретариатом по актуальным вопросам, вытекающим из деятельности Комиссии и представляющим интерес для Комитета, в том числе о следующем:

a) относящиеся к деятельности Комиссии решения по укреплению работы секторальных комитетов в области циклической экономики; и

b) дальнейшее развитие общих для ЕЭК тем, т. е. направлений межсекторальной (горизонтальной) координации в ЕЭК в рамках согласования работы ЕЭК с целями в области устойчивого развития.

17. Комитет **приветствовал** связанные с Комиссией решения по активизации работы секторальных комитетов в области циклической экономики и **предложил** своим рабочим группам укреплять и расширять по мере необходимости свою деятельность по конкретным аспектам, касающимся циклической экономики в транспортной отрасли.

27. Комитет **утвердил** также пересмотренный круг ведения Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3), содержащийся в приложении III к документу ECE/TRANS/2022/6¹, в соответствии с просьбой SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/215).

28. Комитет **одобрил** создание новой Группы экспертов по введению в действие процедуры e-CMR на двухлетний период на основе круга ведения, содержащегося в

¹ ECE/TRANS/2022/6, приложение III, п. 5 d).

приложении IV к документу ECE/TRANS/2022/6, в соответствии с просьбой SC.1 (ECE/TRANS/SC.1/416).

47. Комитет **поручил** секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро подготовить к следующей сессии Комитета обзор текущей деятельности в области технологий информации и компьютеризации и интеллектуальных транспортных систем, осуществляемой рабочими группами КВТ, и увязать его при необходимости с центральной темой семидесятой сессии ЕЭК в 2023 году, которая будет посвящена теме «Цифровые и “зеленые” преобразования в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН».

III. Восемьдесят третья сессия Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/304)

A. Министерская резолюция «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям» (ECE/TRANS/304, Приложение I)

[Мы, министры и другие главы делегаций (...)] (...)

учитывая, что новые технологии в области цифровизации, автоматизации и интеллектуальных транспортных систем могут расширить вышеупомянутые возможности и способствовать глобальным усилиям по быстрому и устойчивому восстановлению, (...)

[*постановляем:*] (...)

с) содействовать — в качестве мер реагирования на эпидемиологические вспышки — внедрению цифровых технических и технологических решений на транспорте, включая дальнейшую цифровизацию правовых документов Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта, в частности правовых документов, касающихся упрощения процедур перевозок и ведения безбумажной торговли;

B. Решения Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/304)

13. Комитет **приветствовал и одобрил** резолюцию КВТ «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям» (...).

117. Комитет **принял к сведению:** а) основные выводы рабочего совещания по целям устойчивого развития и способам их достижения на внутренних водных путях, которое состоялось 12 февраля 2020 года в ходе пятьдесят шестой сессии SC.3/WP.3; б) итоги рабочего совещания на тему «Циклическая экономика на внутреннем водном транспорте», которое состоялось в ходе шестьдесят четвертой сессии SC.3; а также с) прогресс в области автоматизированного и умного судоходства на внутренних водных путях.

119. Комитет **принял к сведению** прогресс, достигнутый SC.3 и ее вспомогательными органами, **выразил поддержку** деятельности секретариата в области создания циклической экономики на внутреннем водном транспорте и **призвал** другие рабочие группы действовать аналогичным образом.