



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

Женева, 21–24 февраля 2023 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Действия сектора внутреннего транспорта
по присоединению к глобальной борьбе
с изменением климата****Концептуальная записка сегмента высокого уровня
по теме «Действия сектора внутреннего транспорта
по присоединению к глобальной борьбе с изменением
климата»****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе излагаются концепция и основные темы сегмента высокого уровня, посвященного действиям сектора внутреннего транспорта по присоединению к глобальной борьбе с изменением климата. В нем также содержится информация о запланированных мероприятиях. Бюро Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) на своем совещании в июне 2022 года приняло решение о том, что эта тема будет в центре внимания в рамках дискуссии в группах в первый день работы восемьдесят пятой сессии Комитета. Сегмент высокого уровня завершится одобрением декларации КВТ «Задействование всего потенциала решений в области внутреннего транспорта в рамках глобальной борьбы с изменением климата».



I. Справочная информация и контекст

1. Спустя восемь лет после подписания Парижского соглашения по климату и принятия Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций целей в области устойчивого развития изменение климата остается глобальным вызовом, негативное воздействие которого ощущается в каждом из регионов мира, а в некоторых из них уже представляет экзистенциальную угрозу. 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.

2. В глобальном масштабе выбросы CO₂, являющиеся основным источником парниковых газов (ПГ) в транспортном секторе, составляют 23 процента глобального объема выбросов CO₂, связанных с энергетикой². В транспортном секторе более 71 процента выбросов CO₂ приходится на внутренний транспорт, в том числе около 70 процентов — только на автотранспортный подсектор³.

3. Для достижения цели, закрепленной в Парижском соглашении, транспортному сектору, в частности автомобильному транспорту, были поставлены жесткие амбициозные задачи по сокращению выбросов CO₂. Тем не менее Международный транспортный форум (МТФ) прогнозирует, что при траектории, отражающей нынешние усилия, к 2050 году объем пассажирских перевозок вырастет в 2,3 раза, а грузовых перевозок — в 2,6 раза⁴. Выбросы CO₂ от транспорта увеличатся на 16 процентов к 2050 году даже при условии полного выполнения сегодняшних обязательств по декарбонизации транспорта. Такой путь нельзя назвать устойчивым. Для полного выполнения этих обязательств необходимо убедиться, что существующая международная нормативно-правовая база в состоянии поддержать данную амбициозную задачу.

4. На 81-й сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) в 2019 году Комитет принял свою стратегию на период до 2030 года, утвердив ее в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, выполняющей функции, сопоставимые с функциями Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Международной морской организации (ИМО). И ИКАО, и ИМО поставили конкретные цели и приняли стратегии либо конкретные меры по сокращению выбросов CO₂ от гражданской авиации и морского транспорта соответственно.

5. На 84-й сессии КВТ, которая ознаменовала 75-ю годовщину его создания, Комитет одобрил перспективную министерскую резолюцию, озаглавленную «Вступая в десятилетие свершений в интересах устойчивого внутреннего транспорта и устойчивого развития» (ECE/TRANS/316, приложение I). Важные решения, определяющие работу Комитета, были включены в положения постановляющей части, посвященные реализации целей и задач Повестки дня в области устойчивого развития. В то же время в последние годы были озвучены амбициозные национальные концепции и задачи по ключевым направлениям будущего мира. Внутренний транспорт должен сыграть одну из ключевых ролей, особенно в области изменения климата. Сегмент высокого уровня 85-й пленарной сессии КВТ имеет потенциал для использования важных мандатов и решений КВТ, принятых на 84-й сессии Комитета,

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 2022, “Climate Change 2022 – Mitigation of Climate Change” Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Working Group III contribution, https://report.ipcc.ch/ar6/wg3/IPCC_AR6_WGIII_Full_Report.pdf.

³ Ibid.

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

с тем чтобы помочь превратить желаемые концепции и задачи в конкретные действия и результаты.

6. Эта тема направлена на решение сложных вопросов: как превратить внутренний транспорт в катализатор смягчения последствий изменения климата? Какую роль может сыграть КВТ в достижении этой цели? Чтобы ответить на эти вопросы, данная группа рассмотрит тему изменения климата, а также необходимость сокращения местных выбросов в транспортном секторе. Какова оптимальная практика сокращения выбросов в транспортном секторе? Какова роль стратегических партнерств? Каким образом КВТ может поддерживать или развивать использование альтернативных видов топлива или транспорта?

7. Кроме того, в дискуссионных группах будут обсуждаться технологические, финансовые и нормативные инновации, необходимые для эффективного решения климатических проблем. Их участники рассмотрят стратегические меры реагирования на технологические изменения и условия создания открытой и благоприятной среды для инноваций. Они также изучат, каким образом КВТ может обеспечить международную поддержку в сфере регулирования, чтобы содействовать ускорению перехода к более экологичным видам транспорта не только на дорогах, но и в контексте других видов внутренних перевозок, таких как расширение использования автоматизированного вождения и автономных транспортных средств, а также интеллектуальные транспортные системы и растущее использование информационно-коммуникационных технологий.

8. С момента своего создания в 1947 году Комитет по внутреннему транспорту обеспечивает основу для межправительственного сотрудничества и согласованных действий в целях облегчения международных перевозок при одновременном повышении их устойчивости и экологичности. Не существует более наглядного результата этой работы, чем 59 транспортных соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к компетенции Комитета и его вспомогательных органов, которые образуют международную стратегическую, правовую и техническую платформу для развития международных автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и комбинированных перевозок. Осуществление этих конвенций привело, в частности, к принятию нескольких правил Организации Объединенных Наций в области транспортных средств, касающихся CO₂/расхода топлива для легковых автомобилей и микроавтобусов, и дополняется такими политическими инструментами, как ForFITS («В интересах будущих систем внутреннего транспорта»), которые способны помочь странам сделать осознанный выбор между имеющимися вариантами и мерами политики с учетом их воздействия на сокращение выбросов CO₂⁵.

II. Сегмент высокого уровня

9. На основе рекомендаций Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и по итогам обсуждений, состоявшихся в рамках Бюро, сегмент по вопросам политики будет проводиться по общей теме «Действия сектора внутреннего транспорта по присоединению к глобальной борьбе с изменением климата». Эта тема даст возможность осмыслить уникальные достижения Комитета, наглядно показать ценность его работы и заострить внимание на его будущем потенциале в деле сдерживания тенденций выбросов парниковых газов от внутреннего транспорта в условиях глобальной экономики, пострадавшей от бедствий из-за воздействия изменения климата как на региональном, так и на глобальном уровне.

⁵ Правила № 101 ООН по CO₂/расходу топлива, Правила № 154 ООН (правила ВПИМ) и ГТП № 15 ООН, касающиеся ВПИМ.

10. Проект программы на вторник, 21 февраля 2023 года, включает следующее:
- a) вступительные заявления;
 - b) три основных доклада о важности решения проблем, связанных с изменением климата, о задействовании всего потенциала решений в области внутреннего транспорта и о роли Комитета как катализатора действий и результатов;
 - c) три тематических обсуждения в группах (до пяти участников в каждой), после которых будут заслушаны запланированные выступления с мест;
 - d) завершение конференции принятием декларации КВТ.

A. Вступительные замечания и основной доклад

11. За традиционными вступительными заявлениями последуют два основных доклада крупных признанных лидеров в глобальной борьбе с изменением климата, посвященные жизненной необходимости поиска и ускоренного продвижения эффективных решений, которые позволят правительствам всего мира учиться на лучших примерах, способствовать обмену знаниями, включая технологические решения, и выполнять свои обязательства. Одним из ключевых факторов успешного продвижения вперед является готовность международной системы регулирования предоставить зрелые решения для поддержки государств-членов в их усилиях. Таким образом, в основных докладах будет также сделан акцент на стратегической роли Комитета в обеспечении всеобъемлющей платформы для сотрудничества в целях выработки согласованных решений и укрепления международного взаимодействия.

B. Обсуждения в группах

12. Далее состоятся три обсуждения в группах высокого уровня, посвященные важнейшим вопросам политики и регулирования, которые имеют непосредственное отношение к борьбе с изменением климата для КВТ и его вспомогательных органов. В группах будут обсуждаться следующие темы:

- a) важнейшие партнерства и принцип «никого не оставить без внимания» в климатической борьбе: глобальные вызовы и формулы успеха для лидеров нулевого уровня выбросов;
- b) налаживание связей между регулирующими органами и новаторами для внедрения важнейших технологий, поддерживающих действия по смягчению последствий изменения климата;
- c) пари, которое нельзя проиграть: проблемы и возможности в увязке международной финансовой и нормативно-правовой поддержки действий по борьбе с изменением климата.

13. В каждом обсуждении в дискуссионных группах будут участвовать до пяти представителей высокого уровня.

14. Обсуждение в каждой из групп будет проходить под руководством координатора, оно будет начинаться с кратких выступлений участников дискуссии, затем будут запланированы выступления высокопоставленных лиц с мест, а затем состоится открытая дискуссия.

C. Принятие декларации КВТ «Задействование всего потенциала решений в области внутреннего транспорта в рамках глобальной борьбы с изменением климата»

15. В конце совещания министрам и главам делегаций Договаривающихся сторон будет предложено заявить о поддержке декларации КВТ «Задействование всего потенциала решений в области внутреннего транспорта в рамках глобальной борьбы с

изменением климата» (ECE/TRANS/2023/2). В декларации дается оценка ухудшающейся глобальной чрезвычайной ситуации, связанной с изменением климата, признаются уникальные сильные стороны Комитета и сформулирован настоятельный призыв к задействованию всего потенциала внутреннего транспорта с учетом мандатов Комитета. В ней признаются уникальные регулятивные активы Комитета в качестве одного из основных механизмов поддержки международных усилий по поиску решений этих проблем и выполнения амбициозных обязательств, взятых на себя в результате Парижского соглашения 2015 года, а также региональных и национальных политических ответов и инициатив. В ней также содержится призыв к мировым лидерам в области транспорта обеспечить и усилить поддержку работы Комитета в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта на благо мирового сообщества и будущих поколений.

III. Запланированные параллельные мероприятия высокого уровня

A. Параллельное мероприятие высокого уровня в рамках Форума КВТ по безопасности дорожного движения

16. Несмотря на энергичные и последовательные усилия государств-членов, международное сообщество не смогло решить к 2020 году задачу целей в области устойчивого развития, касающуюся обеспечения безопасности дорожного движения, о чем свидетельствует увеличение, а не сокращение во всем мире числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий. В ответ на это 31 августа 2020 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 74/299 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», положив начало второму Десятилетию действий по обеспечению безопасности дорожного движения и поставив новые масштабные цели, подкрепленные началом реализации в 2021 году нового Глобального плана действий в качестве руководящего документа, направленного на поддержку достижения целей Десятилетия. Оба этих ключевых события подтвердили уникальную и крайне важную роль ЕЭК и КВТ.

17. Цель Форума Комитета по внутреннему транспорту по безопасности дорожного движения — обеспечить структурированную платформу, которая объединит основные заинтересованные стороны во всем мире для регулярного и стратегического обсуждения достигнутого прогресса, остающихся проблем и путей продвижения вперед для успешного проведения второго Десятилетия действий и реализации его Глобального плана действий (ECE/TRANS/2023/36).

18. В этом году на параллельном мероприятии высокого уровня соберутся ключевые заинтересованные стороны со всего мира для стратегического обсуждения нового курса действий, который необходим для достижения окончательного прогресса в успешном преодолении продолжающегося кризиса, и будут определены ключевые указания и выводы высокого уровня для Форума КВТ по безопасности дорожного движения.

Приложение I

Проект программы на неделю (20–24 февраля 2023 года)

Понедельник, 20 февраля	15 ч 00 мин — 18 ч 00 мин	Совещание Бюро КВТ	
Вторник, 21 февраля	10 ч 00 мин — 13 ч 00 мин	Сегмент высокого уровня КВТ зал XIX	
	13 ч 00 мин — 15 ч 00 мин	<i>Обеденный перерыв и параллельное мероприятие высокого уровня в рамках Форума КВТ по безопасности дорожного движения</i>	
	15 ч 00 мин — 18 ч 00 мин	Сегмент высокого уровня КВТ (продолжение) зал XIX	
	18 ч 00 мин — 20 ч 00 мин	Официальный коктейль/прием (Дворец Наций) (подлежит подтверждению)	
Среда, 22 февраля	10 ч 00 мин — 13 ч 00 мин	Ежегодная сессия КВТ — Сессия с ограниченным участием* зал XIX (* только представители правительств)	
	13 ч 00 мин — 15 ч 00 мин	<i>Перерыв</i>	
	15 ч 00 мин — 18 ч 00 мин	Ежегодная сессия КВТ Очередная сессия (продолжение) зал XIX	
Четверг, 23 февраля	10 ч 00 мин — 13 ч 00 мин	Ежегодная сессия КВТ Очередная сессия (продолжение) зал XIX	
	13 ч 00 мин — 15 ч 00 мин	<i>Перерыв</i>	
	15 ч 00 мин — 18 ч 00 мин	Ежегодная сессия КВТ Очередная сессия (продолжение) зал XIX	
Пятница, 24 февраля	10 ч 00 мин — 13 ч 00 мин	Ежегодная сессия КВТ Очередная сессия (продолжение) зал XIX	
	13 ч 00 мин — 15 ч 00 мин	<i>Перерыв</i>	Совещание Бюро КВТ
	15 ч 00 мин — 18 ч 00 мин	Круглый стол КВТ по связанности зал XIX	

Приложение II

Проект программы

Сегмент высокого уровня
 Действия сектора внутреннего транспорта
 по присоединению к глобальной борьбе с изменением климата
 21 февраля 2023 года, 10 ч 00 мин — 18 ч 00 мин, зал XIX
 Дворец Наций, Женева

10 ч 00 мин — 10 ч 30 мин	Вступительные заявления и приветственные выступления
10 ч 30 мин — 10 ч 50 мин	Основной доклад 1
10 ч 50 мин — 11 ч 10 мин	Основной доклад 2
11 ч 10 мин — 11 ч 40 мин	<i>Перерыв</i>
11 ч 40 мин — 13 ч 00 мин	Дискуссионная группа I: Принцип «никого не оставить без внимания» в климатической борьбе: глобальные вызовы и формулы успеха для лидеров нулевого уровня выбросов <i>Обсуждение и запланированные выступления (не более трех минут каждое)</i>
13 ч 00 мин — 15 ч 00 мин	Обеденный перерыв и параллельное мероприятие высокого уровня на Форуме КВТ по безопасности дорожного движения
15 ч 00 мин — 16 ч 15 мин	Дискуссионная группа II: Налаживание связей между регулирующими органами и новаторами для внедрения важнейших технологий, поддерживающих действия по смягчению последствий изменения климата <i>Обсуждение и запланированные выступления (не более трех минут каждое)</i>
16 ч 15 мин — 16 ч 45 мин	<i>Перерыв</i>
16 ч 45 мин — 17 ч 50 мин	Дискуссионная группа III: Пари, которое нельзя проиграть: проблемы и возможности в увязке международной финансовой и нормативно-правовой поддержки действий по борьбе с изменением климата <i>Обсуждение и запланированные выступления (не более трех минут каждое)</i>
17 ч 50 мин — 18 ч 00 мин	Сообщение о декларации КВТ и заключительные заявления
