ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

E

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/AC.21/2002/9
EUR/02/5040828/9
21 August 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ВСЕМИРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ
Европейское региональное бюро
Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

ОБЩЕЕВРОПЕЙСКАЯ ПРОГРАММА ПО ТРАНСПОРТУ, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ (ОПТОСОЗ)

Принята Совещанием высокого уровня

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящий документ, подготовленный секретариатами Европейского бюро ВОЗ и ЕЭК ООН по результатам обсуждений, проведенных совместно Специальной группой экспертов ЕЭК ООН–ВОЗ по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, был принят Совещанием высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья на его второй сессии (Женева, 5 июля 2002 года).

2. В настоящем документе отражено содержание "Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)", включая:
1) приоритетные направления деятельности и меры, осуществляемые на трехсторонней основе в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья на общеевропейском уровне; 2) предлагаемая институциональная основа для проведения этой работы и 3) план работы по осуществлению ОПТОСОЗ, в котором намечен ряд особых и конкретных мероприятий, которые могут служить средством достижения ощутимого прогресса по приоритетным направлениям деятельности.

GE.02-23643 (R) 270902 091002

II. ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И МЕРЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ОХРАНЫ ЗДОРОВЬЯ

3. Стратегической основой для реализации ОПТОСОЗ, принятой Совещанием высокого уровня на его второй сессии, служат нижеследующие приоритетные направления деятельности и меры. Они были определены Совместной специальной группой экспертов ЕЭК ООН–ВОЗ для работы на трехсторонней основе в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья на общеевропейском уровне в рамках ВОЗ и ЕЭК ООН[1].

а) Отражение в транспортной политике аспектов окружающей среды и охраны здоровья

i) Дальнейшая разработка, осуществление и мониторинг национальных стратегий или планов действий по обеспечению развития транспорта, отвечающего требованиям охраны здоровья и окружающей среды.

ii) Определение и принятие целей в области окружающей среды и охраны здоровья, определение показателей для мониторинга осуществления и воздействия, разработка механизмов представления докладов.

iii) Распространение информации, приемлемой практики и наращивание потенциала.

iv) Разработка институциональных механизмов для учета в транспортной политике проблем окружающей среды и охраны здоровья с участием представителей секторов здравоохранения и охраны окружающей среды в процессе принятия решений на различных уровнях.

v) Разработка и осуществление административных, нормативных и финансовых инструментов в ННГ/СЦВЕ для стимулирования и обеспечения в обязательном порядке производства и использования транспортных средств и топлив с улучшенными характеристиками с точки зрения воздействия на окружающую среду и здоровье человека.

---

[1] Изложены в справочном документе "Приоритетные направления для осуществления общеевропейского процесса в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья".

b) Управление спросом и перераспределение перевозок по различным видам транспорта

i) Разработка стратегий инвестирования, способствующих перераспределению перевозок в пользу видов транспорта, отвечающих требованиям охраны здоровья и окружающей среды.

ii) Разработка мер, способствующих перераспределению как пассажирских, так и грузовых перевозок в пользу видов транспорта, отвечающих требованиям охраны здоровья и окружающей среды.

iii) Содействие разработке планов устойчивых перевозок, осуществляемых, например, крупными частными и государственными предприятиями, а также другими организациями, в отношении как пассажирских, так и грузовых перевозок.

iv) Стимулирование, осуществление и обзор стратегий, направленных на интернализацию внешних факторов (внешних издержек), связанных с охраной здоровья и окружающей среды и обусловленных транспортной деятельностью.

v) Улучшение поведения водителей путем широкого внедрения программ "экологически разумного вождения", бортовых устройств обратной связи в автомобилях, мер по управлению транспортными потоками и мер по обеспечению соблюдения действующих ограничений скорости.

c) Городской транспорт

i) Создание основы для разработки и осуществления агломерациями (городскими и пригородными), превышающими определенные размеры, планов по развитию перевозок, отвечающих требованиям охраны здоровья и окружающей среды.

ii) Дальнейшая разработка общего набора показателей для городского транспорта.

iii) Разработка мер по содействию развитию высококачественной комплексной системы общественного транспорта и ограничение потребности в использовании легковых автомобилей и интенсивности их движения.

iv) Разработка мер по содействию развитию и по повышению безопасности велосипедного и пешеходного движения.

v) Проявление особой заботы о группах высокого риска, в частности о детях.

d) Сквозные вопросы

К числу сквозных вопросов, требующих особого учета при осуществлении плана, относятся вопросы конкретных потребностей ННГ и стран Юго-Восточной Европы, а также вопросы, касающиеся особо уязвимых в экологическом отношении районов, которые конкретизируются в упомянутом выше справочном документе по "приоритетным направлениям".

5. Реализация указанных выше направлений деятельности и мер должна осуществляться в развитие и с полным учетом уже проводимой или запланированной работы, а также прогресса, с тем чтобы достичь максимального эффекта взаимодополняемости, не допустить дублирования усилий, оптимально использовать ресурсы и накопленные опыт и знания (например, в рамках Кардиффского процесса Европейского союза и его Механизма представления докладов по транспорту и окружающей среде (МПДТОС), а также в рамках ОЭСР, ЕКМТ и ЮНЕП).

III. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ РАМКИ

6. Ответственность за осуществление Программы будет нести Руководящий комитет, который будет действовать под руководством Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. Руководящий комитет будет на ежегодной основе представлять доклады Европейскому региональному комитету ВОЗ и Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Он будет информировать Комитет по внутреннему транспорту и Комитет по экологической политике ЕЭК ООН, которые могут надлежащим образом вносить предложения. Информация о достигнутом прогрессе будет также регулярно представляться Европейскому комитету по охране окружающей среды и здоровья (ЕКООСЗ) в целях подготовки доклада для четвертой Конференции министров по окружающей среде и здоровью (Будапешт, 2004 год).

7. В соответствии с предложением совместного секретариата, которое было одобрено на первом Совещании высокого уровня[2], план работы будет выполняться в тех институциональных рамках, которые созданы в результате упорядочения и укрепления действующих механизмов Венского и Лондонского процессов. В результате рационализации институциональной основы Совместное совещание по транспорту и окружающей среде (ССТОС) и Руководящая группа Лондонской хартии заменены единым международным органом, т.е. Руководящим комитетом по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. Этот Руководящий комитет является главным органом, принимающим решения по деятельности ВОЗ-ЕЭК ООН в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, и излагает направляющие указания и стратегические направления для Программы. Комитет будет также служить в качестве форума, на котором можно будет представлять доклады о деятельности, проводящейся в соответствии с Планом действий по Хартии и Венской программой совместных действий, которая не охватывается приоритетами программы ОПТОСОЗ, и принимать эти доклады к сведению. Руководящий комитет будет принимать решения по вопросам своих правил процедуры и методов работы. Предлагаемый Круг ведения Руководящего комитета прилагается[3].

8. Что касается состава Руководящего комитета, то в целях содействия интеграции, выходящей за рамки отдельных секторов и различных частей региона, Руководящий комитет открыт для участия представителей трех секторов государств-членов на равной основе. Государства-члены должны соответственно иметь возможность свободно назначать национального представителя (национальных представителей). Руководящий комитет будет поддерживать связи и тесно сотрудничать с соответствующими основными вспомогательными органами (ОВО) ЕЭК ООН, органами ВОЗ, а также с такими межправительственными организациями, как ЮНЕП, ОЭСР, ЕКМТ, ЕС, ЦЕИ, и с неправительственными организациями, которые ведут активную деятельность в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья.

9. Руководящий комитет будет проводить заседания на ежегодной основе, и ему будет помогать трехстороннее Бюро в составе 9-15 членов, избираемых Руководящим комитетом и представляющих на равноправной основе три сектора и различные части региона. Заседания Бюро проводились бы два раза в год, и Бюро отвечало бы за подготовку заседаний, а также за реализацию решений Руководящего комитета

---

[2] Документ зала заседаний от 25 апреля 2001 года "Рационализация работы на международном уровне в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья", записка секретариатов Европейского бюро ВОЗ и ЕЭК ООН.

[3] Приложение 3 к настоящему документу.

(например, разработка инициатив по мобилизации средств, подготовка предложений о создании партнерств, мероприятия-катализаторы и т.д.). Председательствование на сессиях Комитета будет осуществляться на основе ротации между тремя секторами. Работа каждой сессии будет вестись под руководством Председателя от одного из секторов и двух заместителей Председателя, представляющих два других сектора. Председательствование следует обеспечивать и в периоды между сессиями, с тем чтобы представлять Комитет и Бюро.

10. Руководящий комитет, возможно, учредит, когда это будет необходимо, специальные рабочие группы, целевые группы и другие органы для проведения конкретной работы и распустит их по завершении выполнения их задач. Состав этих рабочих групп/органов будет определяться в каждом конкретном случае, с тем чтобы обеспечить привлечение наиболее необходимых специалистов, требующихся для проведения работы, в интересах наиболее эффективной реализации конкретных мер/задач, порученных рабочим группам/органам. Создание этих ориентированных на выполнение задач органов должно обеспечивать безотлагательное достижение прогресса. Специальные органы должны на регулярной основе представлять доклады о проделанной работе Руководящему комитету. Обслуживание Руководящего комитета, Президиума и, возможно, других органов будет осуществляться совместным секретариатом ЕЭК-ВОЗ с усилением его для этой цели соответствующими кадровыми ресурсами из трех секторов.

11. Руководящий комитет будет поощрять, контролировать, координировать и облегчать осуществление Программы, в том числе через свои специальные органы, в соответствии с согласованным графиком при наличии четких ориентиров и должен также иметь механизм отслеживания хода реализации программы. Он будет представлять доклад о своих достижениях и своей деятельности государствам-членам на Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, которое должно быть созвано не позднее 2007 года. С учетом этого Руководящему комитету следует подготовить оценку достигнутого прогресса и на этой основе в случае необходимости предложить принять новые приоритеты и инициативы.

12. Для облегчения контактов и координации деятельности между странами региона и секторами в этих странах необходимо создать сеть национальных координационных центров по транспорту, окружающей среде и охране здоровья с учетом сетей, которые уже созданы в рамках Венского и Лондонского процессов. Следует поощрять страны и группы стран вместе с соответствующими международными организациями выступать в роли ведущих участников деятельности по реализации плана работы, например путем осуществления руководства работой вышеупомянутых целевых групп/органов. Представители НПО могут участвовать в работе Руководящего комитета и возможных

целевых групп в качестве наблюдателей на основании решений, принимаемых Руководящим комитетом. В целях осуществления деятельности поощряются также партнерские связи между правительствами, местными органами власти, деловыми кругами, НПО и другими заинтересованными сторонами.

IV. СООБРАЖЕНИЯ ОПЕРАТИВНОГО ХАРАКТЕРА ОТНОСИТЕЛЬНО РЕАЛИЗАЦИИ ПРИОРИТЕТОВ

13. Для эффективного выполнения ОПТОСОЗ требуется сочетание твердых обязательств, конкретных и эффективных действий, а также достаточных средств со стороны всех соответствующих участников деятельности.

14. Для Программы требуется поддержка в виде достаточной финансовой базы, которая должна обеспечиваться за счет добровольных взносов государств-членов, международных организаций и международных финансовых учреждений, ведущих активную деятельность в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья. Следует также в максимально возможной степени использовать имеющиеся источники финансирования и финансовые механизмы. Средства необходимы также для обеспечения адекватного участия[4] представителей от ННГ и стран Юго-Восточной Европы в этом процессе, а также для осуществления конкретной деятельности, предусмотренной Программой. Мобилизация средств должна проводиться во всех трех секторах, участвующих в процессе сотрудничества.

15. Ресурсы, предоставляемые для осуществления ОПТОСОЗ, можно было бы ассигновать на конкретные цели через такие уже имеющиеся в рамках этих двух организаций механизмы, как целевые фонды ЕЭК ООН и специальные счета ВОЗ для добровольных пожертвований. В качестве альтернативы можно было бы изучить вопрос о создании "Международного фонда для транспорта, окружающей среды и охраны здоровья", руководство которым осуществляли бы трехсторонний Руководящий комитет по транспорту, окружающей среде и охране здоровья и участвующие финансовые учреждения, а управление осуществлялось бы с участием совместного секретариата ВОЗ и ЕЭК ООН.

---

[4] Вопрос о праве на получение поддержки для участия в совещаниях будет решаться в соответствии с критериями, установленными Комитетом по экологической политике ЕЭК ООН и ВОЗ на основе доли ВВП на душу населения.

16. Для достижения результатов в этих трех приоритетных сферах необходимо осуществлять ОПТОСОЗ при как можно более широком использовании уже достигнутых результатов и имеющихся/запланированных инициатив. С учетом сложности этого вопроса следовало бы рассмотреть вопрос о поэтапном осуществлении этой Программы, начиная с оперативной реализации двух или трех проектов и/или мероприятий, по которым уже имеются ведущие участники международной деятельности.

17. В приложении к настоящему документу содержатся более подробное описание примеров возможных начальных мер в рамках ОПТОСОЗ, указанных в справочном документе "Приоритетные направления общеевропейского процесса в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья", и сметы расходов по ним.

_____

Приложение 1

ОБЩЕЕВРОПЕЙСКАЯ ПРОГРАММА ПО ТРАНСПОРТУ, ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ (ОПТОСОЗ)

ПЛАН РАБОТЫ

ПРИМЕРЫ ВОЗМОЖНЫХ МЕР И ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЕ СМЕТЫ РАСХОДОВ

NB: *Первоначальные сметы расходов, приведенные в настоящем документе, следует рассматривать лишь в качестве ориентировочных, поскольку в их основу положены расчеты, которые были проведены ВОЗ на основе ее оценки предполагаемых "маргинальных расходов" на деятельность в рамках Организации. Поэтому эти расходы следует рассматривать как заниженные по сравнению с расходами в обычных "рыночных условиях". Расходы могут покрываться в значительной мере за счет взносов в натуральной форме, например в форме организации совещаний/практических семинаров, предоставления помещений (например, для летних курсов), экспертов и т.д. В случае невозможности покрытия сметных расходов следует переносить выполнение пунктов плана на более поздние сроки или выполнять их на поэтапной основе, как это решит Руководящий комитет.*

I. ОТРАЖЕНИЕ В ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКЕ АСПЕКТОВ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ОХРАНЫ ЗДОРОВЬЯ

1. Дальнейшая разработка, осуществление и мониторинг национальных стратегий и планов действий по развитию транспорта, отвечающего требованиям охраны здоровья и окружающей среды

Сделано:

На международном уровне проведена работа по оказанию помощи правительствам в разработке устойчивых стратегий в области транспорта, а также национальных стратегий перевозок, отвечающих требованиям охраны окружающей среды (ОЭСР, Руководящие принципы развития транспорта, отвечающего требованиям охраны окружающей среды; дискуссии на ЕКМТ в 1997 и 2000 годах; пособие МСАТ по устойчивому развитию автомобильного транспорта; сессия КУР ООН по устойчивым перевозкам; Лондонская хартия по транспорту, окружающей среде и

охране здоровья; Венский план совместных действий в области транспорта и окружающей среды; схема ВОЗ для национальных планов действий по оздоровлению окружающей среды). На уровне ЕС государства-члены приняли обязательства в рамках Кардиффского процесса о разработке стратегий учета экологических проблем в транспортной политике и о представлении по ним докладов.

Примеры возможных действий:

- Содействие расширению национальных стратегий путем включения в них также аспектов охраны здоровья.

- Дальнейшее наращивание потенциала в области разработки, осуществления и мониторинга этих стратегий, в частности в тех странах, где такие стратегии еще отсутствуют или не осуществляются, например, путем организации международного практического семинара для распространения информации и обмена опытом и оптимальной практикой.

Первоначальная смета расходов:

Международный практический семинар: приблизительно 110 000 долл. США, *включая расходы, связанные с участием представителей из соответствующих стран, арендой помещений, подготовкой справочных/учебных материалов; привлечением специалистов по анализу политики, обеспечением устного перевода (потенциальная принимающая страна должна покрывать расходы по аренде помещений и устному переводу).*

Возможные международные партнеры: ЮНЕП, ЕС, ОЭСР, РЭЦ, ЦЕИ, ЕКМТ, международные финансовые учреждения (МФУ)

2. Определение и принятие целей в области окружающей среды и охраны здоровья, определение показателей для мониторинга осуществления и воздействия, разработка механизмов представления докладов

Сделано:

На международном уровне (в том числе в рамках международных конвенций, ПСД, Лондонской хартии) и на уровне Европейского союза согласованы цели по стимулированию приемлемости транспорта с точки зрения окружающей среды и

охраны здоровья. ЕС (МПДТОС) и ОЭСР разработали показатели для учета проблем в области охраны окружающей среды в транспортной политике.

Примеры возможных действий:

- Оказание содействия государствам-членам в определении национальных целей, а также показателей для контроля за их достижением с уделением особого внимания странам СНГ/ННГ.

- Дальнейшая разработка имеющихся наборов показателей с включением в них аспектов охраны здоровья на основе наращивания уже осуществляющегося сотрудничества между ВОЗ и ЕАОС, а также конкретных целей и показателей, учитывающих ситуацию в странах СНГ/ННГ.

- Создание общерегионального механизма представления докладов/обеспечение форума для представления докладов о достижении целей.

- Обращение к странам с просьбой подготовить определенный минимальный набор данных для совершенствования механизма МПДТОС, в котором в настоящее время отсутствуют данные по некоторым ключевым показателям.

Первоначальная смета расходов:

- *Приблизительно 200 000 долл. США (для создания групп экспертов, проведения консультативных совещаний и совещаний для достижения консенсуса, определения и получения соответствующих данных в пригодном для использования формате, выработки стратегии контроля и консультирования участников по вопросам ее целесообразности, подготовки доклада о состоянии дел, распространения показателей и доклада о состоянии дел).*

- *Приблизительно 110 000 долл. США для запуска механизма представления докладов на международном совещании.*

Возможные международные партнеры: ЕАОС, Евростат, ЮНЕП, ЕС, ОЭСР, ЕКМТ, РЭЦ, ЦЕИ, МФУ

3. Распространение информации, приемлемой практики и наращивание потенциала

Сделано:

ЕЭК, ВОЗ, ОЭСР, ЮНЕП и ЕКМТ сводят воедино имеющуюся информацию, разрабатывают методы и руководящие принципы и обеспечивают форумы для распространения и обмена информацией и положительной практикой путем проведения регулярных совещаний, а также "специальных" мероприятий (например, Конференция ОЭСР по экологически безопасным перевозкам (ЭБП) (Вена, 2000 год)).

Примеры возможных действий:

- Создание вебсайта Координационного центра по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, который будет вестись на английском и русском языках совместно ВОЗ и ЕЭК ООН для обеспечения эффективного охвата соответствующих научных, методологических и политических аспектов, широкого распространения информации и приемлемой практики, а также получения максимального возможного эффекта взаимодействия с имеющимися инициативами. Возможная разработка экспериментальных и совместных проектов и создание механизмов для облегчения обмена опытом и взаимообогащения опыта между восточной и западной частями региона (например, с помощью двусторонних партнерских проектов, прикомандирования сотрудников, совместных договоренностей об управлении проектами, предприятий с участием многих стран/партнеров и т.д.).

- Возможная разработка учебных программ (например, летние курсы, тематические практические семинары и т.д.) с упором на обеспечение учета проблем охраны здоровья и окружающей среды в касающихся транспорта стратегиях в институциональных/административных механизмах.

Первоначальная смета расходов:

- *Координационный центр: приблизительно 150 000-200 000 долл. США в год для Координационного центра, включая персонал, который будет выделен для этой цели, обновление и поддержание вебсайта, разработка специальных документов/обзоров (например, обновление данных о влиянии транспорта на здоровье человека), письменный перевод.*

- *Летние курсы: приблизительно 300 000 долл. США для разработки программы курсов и их проведения в первые два года и по 100 000 долл. США в год на последующие годы. Это включало бы охват примерно 40–50 участников из трех секторов восточных/западных стран для наращивания потенциала учета проблем в области охраны здоровья и окружающей среды. Курсы функционировали бы в странах Восточной/Центральной Европы, и участникам из стран ЦВЕ/ННГ предоставлялись бы дотации.*

Возможные международные партнеры: ЮНЕП, ЦЕИ, ОЭСР, ЕС, ЕКМТ, Европейский научный фонд, МФУ, РЭЦ

4. Разработка институциональных механизмов для учета в транспортной политике проблем окружающей среды и охраны здоровья с участием представителей секторов здравоохранения и охраны окружающей среды в процессе принятия решений на различных уровнях

Сделано:

Кардиффский процесс способствовал разработке комплексных механизмов принятия решений по транспорту и окружающей среде в государствах – членах Европейского союза. На международном уровне особенно полезной была разработка и реализация правовых документов по ОВОС/СЭО, а также недавняя разработка методов оценки воздействия на здоровье человека. К числу механизмов "мягкого" регулирования, которые способствуют межсекторальной интеграции, относятся ЭБП ОЭСР, ПСД и Лондонская хартия.

Примеры возможных действий:

- Обзор имеющихся или создаваемых институциональных и административных механизмов для содействия интеграции секторов транспорта, окружающей среды и охраны здоровья на уровнях принятия решений и оценки с целью выявления успешных примеров, которые можно было бы предлагать в качестве возможных образцов приемлемой практики и примеров для разработки подобных механизмов на национальном уровне.

- Распространение положительной практики и обмен опытом путем организации двусторонних партнерских проектов, прикомандирования сотрудников.

- Дальнейшая разработка основных принципов ВОЗ для комплексной оценки транспортной политики с точки зрения влияния на здоровье человека.

- Дальнейшая разработка руководящих принципов ОЭСР по экологически безопасным перевозкам (ЭБП) с отражением в них также аспектов охраны здоровья.

Первоначальная смета расходов:

- *Обзор институциональных/административных механизмов: приблизительно 180 000 долл. США (включая критический анализ механизмов, разработку моделей, опубликование и распространение результатов на международном практическом семинаре).*

- *Дальнейшая разработка руководящих принципов ЭБП ОЭСР: приблизительно 50 000 долл. США.*

- *Полная разработка руководящих принципов ВОЗ для оценки транспортной политики с точки зрения воздействия на здоровье человека: приблизительно 400 000 долл. США (из которых приблизительно 45 000 долл. США уже предоставлены Швейцарией).*

Возможные международные партнеры: ЮНЕП, ЦЕИ, ОЭСР, ЕС, ЕКМТ, МФУ

5. Разработка и осуществление административных, нормативных и финансовых инструментов в ННГ/СЦВЕ для стимулирования и обеспечения производства и использования транспортных средств и топлив с улучшенными характеристиками с точки зрения воздействия на окружающую среду и здоровье человека

Сделано:

К числу имеющихся международных требований и стандартов, касающихся характеристик транспортных средств и топлив с точки зрения безопасности и охраны окружающей среды, относятся правила ЕЭК ООН, нормы Европейского союза, касающиеся автотранспортных средств и топлив и т.д.

Необходимо дальнейшее достижение прогресса в деле соблюдения этих требований в ННГ и странах Юго-Восточной Европы, включая, в частности:

- разработку и введение в действие соответствующих законодательных актов;
- внесение необходимых изменений в системы налогообложения;
- совершенствование национальных систем сертификации транспортных средств и топлив;
- согласование национальных стандартов качества топлива с международными стандартами;
- внедрение эффективной системы контроля за качеством топлива на заправочных станциях;
- разработку и совершенствование национальных систем экологического контроля транспортных средств, находящихся в эксплуатации;
- внедрение национальных систем утилизации и контроля за утилизацией транспортных средств с большим сроком эксплуатации.

Примеры возможных действий:

Облегчение и поддержка принимаемых на национальном уровне мер по применению соответствующих международных требований, в том числе путем:

- обмена приемлемой практикой, а также материалами и информацией, накопленными в других частях региона;
- оказания международных консультативных услуг;
- разработки совместных проектов;
- профессиональной подготовки экспертов из ННГ и стран Юго-Восточной Европы, в том числе на основе прикомандирования сотрудников.

Первоначальная смета расходов:

Расходы по указанным выше мероприятиям в значительной мере включены в расходы, связанные с созданием Координационного центра, организацией летних курсов и других мероприятий по распространению опыта

Возможные международные партнеры: МФУ, ЮНЕП, ЦЕИ, РЭЦ, ОЭСР, ЕС, ЕКМТ

II. УПРАВЛЕНИЕ СПРОСОМ И ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПО РАЗЛИЧНЫМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА

1. Разработка стратегий инвестирования, способствующих перераспределению перевозок в пользу видов транспорта, отвечающих требованиям охраны здоровья и окружающей среды

Сделано:

Ключевые МФУ уже требуют оценки экологического воздействия проектов, касающихся транспорта, до рассмотрения их на предмет финансирования.

Примеры возможных действий:

- Общее обязательство переориентировать как внутренние капиталовложения, так и двустороннюю помощь с целью оказания влияния на распределение перевозок по видам транспорта.

- Работа с МФУ, которые переориентируют свою инвестиционную политику (в частности в СНГ/ННГ), например путем утверждения набора согласованных критериев (в том числе критериев оценки воздействия на окружающую среду и здоровье), с учетом которых связанные с транспортом проекты будут оцениваться при поступлении от них заявок на финансирование с точки зрения их соответствия целям в области окружающей среды и охраны здоровья.

- Учреждение специального фонда для поддержки экспериментальных проектов в странах СНГ/ННГ в целях такой переориентации.

Первоначальная смета расходов:

- *Работа с МФУ: приблизительно 150 000 долл. США (включая технические совещания, разработку набора критериев, международное совещание для запуска этой инициативы)*

- *Специальный фонд для экспериментальных проектов в странах ЦВЕ/ННГ: приблизительно 250 000 долл. США в год.*

Возможные международные партнеры: МФУ, ЮНЕП, ЦЕИ, РЭЦ, ОЭСР, ЕС, ЕКМТ

2. Разработка мер, способствующих перераспределению как пассажирских, так и грузовых перевозок в пользу видов транспорта, отвечающих требованиям охраны здоровья и окружающей среды

Сделано:

На международном уровне ЕКМТ, ОЭСР, ЕЭК ООН, ВОЗ, а также ЕКС и РЭЦ способствовали перераспределению перевозок путем организации практических семинаров и проектов с особым упором на городские районы. На уровне ЕС Европейская комиссия выпустила соответствующие "белую книгу" и "зеленую

книгу" по вопросам экологически чистого городского транспорта и стратегий в области железных дорог.

Примеры возможных действий:

- Содействие реализации мер, способствующих перераспределению перевозок по видам транспорта, включая меры как стимулирующего, так и сдерживающего характера.

- Обмен приемлемой практикой и подготовка кадров.

- Разработка рамочных соглашений, обеспечивающих возможность (но не обязательность) принятия определенных мер.

- Определение технических стандартов, используемых в ходе осуществления этих соглашений (т.е. технических стандартов для определения сборов с учетом расстояния и технических характеристик или за проезд по автомагистралям и загруженным дорогам).

- Дальнейшая разработка и использование методов оценки всех видов воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека.

Первоначальная смета расходов: требует доработки

Возможные международные партнеры: МФУ, ЮНЕП, ЦЕИ, РЭЦ, ОЭСР, ЕС, ЕКМТ

3. Содействие разработке планов устойчивых перевозок, осуществляемых, например, крупными частными и государственными предприятиями, а также другими организациями, в отношении как пассажирских, так и грузовых перевозок

Сделано:

В ряде стран разработаны стратегии, требующие подготовки таких планов (например, в Италии, Соединенном Королевстве).

Примеры возможных действий:

- Распространение информации о проводимой политике, приемлемой практике (например, с помощью Координационного центра, летних курсов и других упомянутых выше инициатив в области распространения информации).

Первоначальная смета расходов:

Расходы по распространению информации в значительной мере включены в расходы, связанные с созданием Координационного центра и с реализацией других инициатив по распространению информации

Возможные международные партнеры: МФУ, ЮНЕП, ЦЕИ, РЭЦ, ОЭСР, ЕС, ЕКМТ

4. Стимулирование, осуществление и обзор стратегий, направленных на интернационализацию внешних факторов (внешних расходов), связанных с охраной здоровья и окружающей среды и обусловленных транспортной деятельностью

Сделано:

Проведение ряда политических, экономических и эпидемиологических исследований на региональном и международном уровнях позволило наметить стратегии и методы совершенствования качества подготовки смет внешних издержек, связанных с транспортной деятельностью, и содействия их интернационализации (например, многочисленные доклады и рекомендации ЕКМТ, проект ЕС ExternE, проект ЭУТ ОЭСР). Австро-французско-швейцарское тематическое исследование по вопросам издержек, вызванных воздействием транспортных потоков на здоровье человека в результате загрязнения воздуха, которое проводилось в рамках Лондонской хартии, привело к пересмотру прежних оценок издержек, связанных с загрязнением воздуха, и в настоящее время дорабатывается для учета также издержек, связанных с шумом и уменьшением возможностей для пешеходного и велосипедного движения. Опыт стран северной части Европы свидетельствует о том, что, несмотря на отсутствие полной информации о внешних издержках, появление относительно простых ценовых сигналов и дифференциация существующих сборов с учетом ущерба для

окружающей среды могут приводить к значительной корректировке усилий участников деятельности в транспортном секторе.

Примеры возможных действий:

- Разработка всеобъемлющего пособия по методам и практическим инструментам оценки издержек и выгод с точки зрения последствий принимаемых на транспорте решений для здоровья человека и окружающей среды.

- Содействие неуклонному отказу от субсидирования видов транспорта, загрязняющих окружающую среду.

- Содействие наращиванию потенциала для соответствующего внедрения этих мер на всех уровнях.

- Содействие мерам по интернализации внешних издержек, являющихся "нейтральными" для бюджета, т.е. издержек, которые либо связаны с параллельным сокращением других налогов, либо напрямую возвращаются населению или являются "нейтральными" с точки зрения поступлений, например на основе дифференциации существующих налогов или сборов в целях содействия принятию экологически обоснованной альтернативы.

Первоначальная смета расходов:

- *Разработка основных принципов оценки издержек и выгод с точки зрения последствий принимаемых в области транспорта решений для здоровья человека и окружающей среды: приблизительно 450 000 долл. США для создания группы экспертов и базовой научной/редакционной группы, проведения пяти совещаний, разработки основных принципов, научно-исследовательских проектов, содействия апробации методологии в экспериментальном порядке, а также распространения результатов и оказания консультативных услуг на протяжении определенного периода времени. Ресурсы для проведения технических совещаний будут частично предоставляться в рамках продолжающегося австро-французско-швейцарского сотрудничества, в котором будет участвовать и Швеция.*

- *Проведение исследования по методологическим вопросам: приблизительно 480 000 долл. США (для оценки воздействия на здоровье не учитывавшихся ранее факторов и неприемлемого поведения, экспериментальной апробации и оценки руководящих принципов).*

Возможные международные партнеры: МФУ, ЮНЕП, ЦЕИ, РЭЦ, ОЭСР, ЕС, ЕКМТ

5. Улучшение поведения водителей путем широкого внедрения программ "экологически разумного вождения", бортовых устройств обратной связи в автомобилях, мер по управлению транспортными потоками и мер по обеспечению соблюдения действующих ограничений скорости

Сделано:

Проектом ЭУТ ОЭСР и соответствующими национальными транспортными сценариями предусматриваются меры по улучшению поведения водителей и снижению скорости движения транспортных средств. Соответствующую работу проводят также ЕКМТ и МЭА. В международно-правовой документ ЕЭК ООН (ЕСТР) вносится обязательное требование об установке на транспортных средствах цифровых тахографов, которые, в частности, будут способствовать проверке соблюдения ограничений скорости водителями коммерческих транспортных средств. На уровне ЕС Совместная группа экспертов по транспорту и окружающей среде, а также Рабочая группа по транспорту рассмотрели возможности сокращения загрязняющих выбросов на основе улучшения поведения водителей, в частности, с помощью внедрения принципов экологически разумного вождения и бортовых устройств информирования водителей о потреблении топлива. Нынешние нормы ЕС относительно установки замедлителей скорости на тяжелых автотранспортных средствах распространяются сейчас на средние и легкие грузовики. К числу стран, где приняты меры по широкому внедрению "экологически разумного вождения", относятся Нидерланды, Соединенное Королевство, Финляндия, Швейцария и Швеция. В ряде стран предприняты также попытки учета стратегий дорожной безопасности и целей по охране окружающей среды при организации и осуществлении программ обеспечения соблюдения скорости движения на автомагистралях.

Примеры возможных действий:

- Содействие использованию методов "экологически благоразумного вождения" в рамках программ подготовки кандидатов на получение водительских удостоверений.

- Стимулирование стандартного оснащения новых легковых автомобилей бортовыми устройствами информирования о потреблении топлива (например, бортовыми компьютерами, эконометрами, расходомерами) и такими вспомогательными устройствами, как устройства автоматического поддержания скорости и т.д.

- Поддержка в реализации программ переоборудования имеющихся транспортных средств.

- Обеспечение для имеющих водительские права водителей экономичных способов освещения принципов "экологически разумного вождения" с уделением первоочередного внимания профессиональным водителям.

- Внедрение или усиление мер по обеспечению соблюдения действующих ограничений скорости.

- Повышение квалификации должностных лиц, ответственных за реализацию программ соблюдения ограничений скорости, путем обмена опытом приемлемой практики, проведения практических семинаров и т.д.

Первоначальная смета расходов: требует доработки

Возможные международные партнеры: МФУ, ЮНЕП, ЦЕИ, РЭЦ, ОЭСР, ЕС, ЕКМТ

III. ГОРОДСКИЕ РАЙОНЫ

1. Создание основы для разработки и осуществления агломерациями (городскими и пригородными), превышающими определенные размеры, планов по развитию перевозок, отвечающих требованиям охраны здоровья и окружающей среды

Сделано:

В рамках существующих сетей городов (Устойчивые города/Здоровые города/Местная повестка дня на XXI век и т.д.) разработаны и осуществляются планы устойчивого развития перевозок, отвечающих требованиям охраны здоровья и окружающей среды. На международном уровне ЕКМТ провела ряд практикумов и семинаров по конкретным проблемам городского транспорта, обследование городских потоков движения и мер по реализации соответствующих стратегий в 168 городах, ряд обзоров по странам. ВОЗ разрабатывает руководящие принципы планирования экологически чистого градостроительства и землепользования.

Примеры возможных действий:

- Создание основы для разработки и осуществления городских планов в регионе.

- Дальнейшая разработка и распространение руководящих принципов ВОЗ для планирования экологически чистого градостроительства и землепользования.

***Первоначальная смета расходов*:**

- *Распространение руководящих принципов может осуществляться посредством упомянутых ниже мероприятий по распространению информации/наращиванию потенциала.*

- *Приблизительно 250 000 долл. США для анализа стратегий в целях выявления приемлемых элементов для создания этой основы и разработки возможных моделей, а также для организации международного практического семинара с участием национальных/местных органов власти и заинтересованных участников.*

Возможные международные партнеры: МСМЭИ, Европейская кампания по устойчивому развитию больших и малых городов, Программа оздоровления городов, "Сеть городов без автомобилей", МФУ, ЮНЕП, ЦЕИ, РЭЦ, ОЭСР, ЕС, ЕКМТ

2. Дальнейшая разработка общего набора показателей для городского транспорта

Сделано:

ЕС (МПДТОС) и ОЭСР разработали показатели, охватывающие ряд аспектов городского транспорта. В ряде городов используются показатели, базирующиеся, например, на "Местной повестке дня на XXI век", Программе оздоровления городов и т.д.

Примеры возможных действий:

- Дальнейшая разработка общего набора показателей для городского транспорта в регионе, охватывающих: a) мониторинг осуществления вышеупомянутых городских планов; b) установление ориентиров; c) представление докладов местными и региональными органами национальным властям своих стран.

Первоначальная смета расходов: приблизительно 450 000 долл. США
на проведение обзора имеющихся показателей, выявление пробелов, разработку базового набора показателей и апробирование их в нескольких городах, проведение технических совещаний с участием представителей городов региона и введение в действие системы отчетности. Эти расходы могли бы частично покрываться за счет использования уже проводящихся мероприятий.

Возможные международные партнеры: *МСМЭИ, Европейская кампания по устойчивому развитию больших и малых городов, Программа оздоровления городов, "Сеть городов без автомобилей", МФУ, ЮНЕП, ЦЕИ, РЭЦ, ОЭСР, ЕС, ЕКМТ*

3. Разработка мер по содействию развитию высококачественной комплексной системы общественного транспорта и ограничение потребности в использовании легковых автомобилей и интенсивности их движения

Этот пункт мог бы в значительной мере охватывать мероприятия, проводящиеся в рамках системы управления спросом на перевозки и распределения перевозок по различным видам транспорта (см. выше).

4. Разработка мер по содействию развитию, с одной стороны, общественного транспорта и, с другой стороны, велосипедного и пешеходного движения

Сделано:

Во многих странах проводятся различные мероприятия по повышению осведомленности населения об этих проблемах, имеющие как международный (например, "Дни без легковых автомобилей" в ЕС), так и национальный характер. Проведение ряда исследований (например, "АДОНИС", "ПЕШКОМ/НА ВЕЛОСИПЕДЕ", "ИНФФОРМ" и т.д.) позволило получить новую информацию об эффективных механизмах и стратегиях в области содействия развитию общественного транспорта, пешеходного и велосипедного движения. Правительствами стран - членов ЕЭК ООН согласованы новые определения "велосипедной дорожки" и "полосы движения для велосипедов", которые будут включены в Венские конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Одобрен для включения в Сводную резолюцию о дорожном движении ЕЭК ООН новый раздел по безопасности пешеходов.

Примеры возможных действий:

- Дальнейшая разработка и проведение с охватом восточноевропейских стран мероприятий по улучшению осведомленности/ распространению приемлемой практики.

- Содействие развитию велосипедного и пешеходного движения с упором также на физическую активность, укрепляющую здоровье. Разработка в ВОЗ руководящих принципов оценки воздействия транспортной политики с точки зрения активизации пешеходного и велосипедного движения, а также связанных с этим последствий для здоровья могла бы послужить основой для количественного учета этих последствий и для

отражения их в оценке транспортной политики и политики землепользования на городском уровне с точки зрения издержек-выгод/ издержек-эффективности.

Первоначальная смета расходов:

- *Расходы на распространение приемлемой практики и проведение мероприятий по повышению осведомленности можно было бы частично покрывать в рамках вышеупомянутой деятельности по распространению информации (например, Координационного центра), а также за счет эффекта взаимодополняемости с уже проводившимися мероприятиями (например, на уровне ЕС).*

- *Приблизительно 120 000 долл. США в целях разработки основных принципов ВОЗ для пешеходного и велосипедного движения (приблизительно 45 000 долл. США уже предоставлено Швейцарией; возможное достижение эффекта взаимодополняемости с рядом семинаров по экономической оценке издержек, связанных с воздействием транспорта на здоровье человека).*

Возможные международные партнеры: МСМЭИ, Европейская кампания по устойчивому развитию больших и малых городов, Программа оздоровления городов, "Сеть городов без автомобилей", "Города для велосипедистов", МСАТ, ЕФВ, МФУ, ЮНЕП, ЦЕИ, РЭЦ, ОЭСР, ЕС, ЕКМТ

5. Проявление особой заботы о группах высокого риска, в частности о детях

Сделано:

Выступив в 1997 году с Декларацией об обеспечении здоровой окружающей среды для детей, видные деятели в области охраны окружающей среды восьми стран подчеркнули свою приверженность делу защиты здоровья детей от вредных факторов окружающей среды. В Лондонской хартии и в Декларации Лондонской конференции дети объявлены группой, которая особенно подвержена действию стрессовых факторов окружающей среды (в том числе создаваемых транспортом), и содержится призыв к принятию мер в целях уменьшения их подверженности действию вредных и опасных факторов окружающей среды. В совместно изданной ВОЗ и ЕАОС монографии "Здоровье детей и окружающая среда" (2000 год) содержится сводный обзор информации о связанных с экологией приоритетах в

области охраны здоровья детей в Европе. Третья Неделя безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК (май 2000 года) проводилась прежде всего в интересах уязвимых пользователей дорог, в частности детей, престарелых, инвалидов, а также пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов и т.д. Вторая Неделя безопасности дорожного движения (апрель 1995 года) была посвящена исключительно молодым пользователям дорог.

Примеры возможных действий:

Четвертая Конференция министров по окружающей среде и охране здоровья (Будапешт, 2004 год) будет посвящена главным образом вопросам, касающимся детей и состояния окружающей среды в контексте устойчивого развития. В этой связи на Конференции могли бы быть рассмотрены конкретные меры в указанных ниже сферах с упором на взаимосвязанность вопросов, которые касаются потребностей детей в мобильности, транспортной политики и ее последствий для здоровья, а также могли бы быть представлены соответствующие доклады:

- Стимулирование реализации программ дорожной безопасности, конкретно ориентированных на детей.

- Расширение возможностей для независимого пешеходного и велосипедного движения.

- Уменьшение изолированности и чрезмерной зависимости от поддержки взрослых, в том что касается мобильности.

- Стимулирование реализации ориентированных на родителей и работников сферы образования программ повышения осведомленности для обеспечения лучшего понимания проблем воздействия транспорта на здоровье детей.

Первоначальная смета расходов: требует доработки

Возможные международные партнеры: МСМЭИ, Европейская кампания по устойчивому развитию больших и малых городов, Программа оздоровления городов, "Сеть городов без автомобилей", "Города для велосипедистов", МСОТ, ЕФВ, МФУ, ЮНЕП, ЦЕИ, РЭЦ, ОЭСР, ЕС, ЕКМТ, ЮНИСЕФ, Сеть "Безопасные общины"

IV. СКВОЗНЫЕ ВОПРОСЫ

Особо уязвимые в экологическом отношении районы

Сделано:

В рамках ПСД - с учетом лидирующей роли Австрии и Италии - предпринимаются значительные усилия по определению критериев отнесения районов к числу особо уязвимых в экологическом отношении. В частности, на состоявшемся в Брессаноне практическом семинаре по вопросам трансграничного загрязнения альпийского региона в результате транспортного движения (февраль 2000 года) и на состоявшейся в Айзенштадте Конференции (март 2001 года) была особо подчеркнута важность проблемы особо уязвимых в экологическом отношении районов. Разработан каталог соответствующих критериев, который явился практическим средством содействия оценке экологической уязвимости районов и позволил создать целевую группу и организовать совместно с Венгрией осуществление экспериментального проекта в районе озера Нейзидлер/Фертёд.

Важным вкладом в стимулирование устойчивых перевозок в особо уязвимых районах явились Альпийская конвенция, проект ЭУТ, осуществляемый в Альпах совместно ОЭСР, Австрией, Швейцарией, Францией и Италией, а также швейцарская модель HVF/LSVA.

Примеры возможных действий:

На основе достигнутого прогресса необходимо принять дальнейшие меры по оценке связанного с транспортом воздействия на особо уязвимые в экологическом отношении районы в целях удержания в допустимых пределах воздействия транспорта на здоровье человека и окружающую среду или доведения такого воздействия до уровня ниже этих пределов. К первоочередным мерам в этом направлении относятся:

- Определение и согласование критериев отнесения районов к категории особо уязвимых в экологическом отношении.

- Разработка, осуществление и мониторинг конкретных политических решений и последующих мер, принимаемых на основе этих согласованных критериев, в целях защиты этих районов. Особое внимание следует уделять мерам по обеспечению существенного сдвига в

распределении перевозок в пользу тех видов транспорта, которые отвечают требованиям защиты окружающей среды и здоровья, и по созданию систем эффективного управления спросом на перевозки для уменьшения наносимого дорожным движением ущерба окружающей среде и опасности для здоровья человека, интернализации возросших внешних издержек транспорта и перекрестного финансирования экологически устойчивых транспортных инфраструктур в особо уязвимых в экологическом отношении районах.

- Дальнейшее поддержание сотрудничества в разработке основных принципов и мер, в том числе путем проведения исследований и организации экспериментальных проектов.

При проведении указанных выше мероприятий следует использовать возможности Целевой группы, учрежденной на Айзенштадтской конференции по уязвимым районам для разработки экспериментальных проектов в целях содействия осуществлению указанных выше пунктов. Кроме того, одним из базовых элементов дальнейшей разработки вопросов, касающихся особо уязвимых в экологическом отношении районов, должен стать справочный документ Айзенштадтской конференции.

Первоначальная смета расходов: требует доработки

_____

Приложение 2

СЕКРЕТАРИАТСКАЯ ПОДДЕРЖКА СО СТОРОНЫ ВОЗ И ЕЭК ООН

Совместный секретариат ВОЗ-ЕЭК ООН должен будет оказывать услуги, связанные с:

- общей координацией мероприятий по выполнению плана работы и непосредственным участием в реализации ОПТОСОЗ, включая:
    - установление и поддержание контактов с государствами-членами, МПО и НПО;
    - организацию совещаний;
    - подготовку справочных документов;
    - мониторинг и отчетность;
    - подготовку проектов докладов/публикаций;
    - планирование, создание специальных рабочих групп/целевых групп, назначение экспертов;
    - организацию и последующую деятельность, которая должна проводиться целевыми группами/рабочими группами;
- участием в мероприятиях по распространению информации, которые будут организованы в целях осуществления программы, а также в работе других межправительственных форумов и крупных научных совещаний;
- участием в деятельности по мобилизации средств и оказанием содействия в осуществлении такой деятельности.

Первоначальная смета расходов: приблизительно 335 000 долл. США в год

3 специалиста из всех трех секторов, которые будут заняты полный рабочий день (приблизительно 85 000 долл. США на человека в год): 255 000 долл. США в год

2 административных сотрудника, которые будут заняты полный рабочий день (приблизительно 40 000 долл. США на человека в год): 80 000 долл. США в год.

Приложение 3

КРУГ ВЕДЕНИЯ РУКОВОДЯЩЕГО КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ

Трехсторонний Руководящий комитет будет являться главным органом, принимающим решения по деятельности ВОЗ-ЕЭК ООН в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, и будет отвечать за формулирование руководящих принципов и стратегических указаний для общеевропейской программы по транспорту, окружающей среды и охране здоровья (ОПТОСОЗ). В частности, Руководящий комитет будет:

- Содействовать осуществлению и координировать осуществление ОПТОСОЗ, обеспечивая координацию с другими международными мероприятиями и избегая дублирования.

- Контролировать ход осуществления ОПТОСОЗ; готовить оценки/обзоры достигнутого прогресса и предлагать в случае необходимости новые приоритеты/меры для принятия государствами-членами; выявлять проблемы и предлагать корректировочные меры, когда это уместно.

- Поддерживать связи и тесно сотрудничать с соответствующими основными вспомогательными органами (ОВО) ЕЭК ООН, органами ВОЗ, а также с такими межправительственными организациями, как: ЮНЕП, ОЭСР, ЕКМТ, ЕС, ЦЕИ, и с неправительственными организациями, занимающимися вопросами транспорта, окружающей среды и охраны здоровья.

- Способствовать координации межотраслевой деятельности и международному сотрудничеству государственных и частных учреждений.

- Создавать специальные рабочие группы, целевые группы и другие органы, которые могут потребоваться для осуществления деятельности, согласованной в рамках ОПТОСОЗ.

- Инициировать предложения по выявлению источников средств для получения ожидаемых продуктов, обеспечивать их своевременную мобилизацию и соответствие потребностям, в частности в том, что касается результатов.

- Рассматривать и одобрять новые предложения по мерам, которые необходимо принять в рамках реализации ОПТОСОЗ.

- Представлять доклады Европейскому региональному комитету ВОЗ и Европейской экономической комиссии ООН, если не будет принято иных решений.

- Давать направляющие установки относительно необходимости возможной дальнейшей разработки имеющихся или новых инструментов, способствующих развитию устойчивых перевозок, отвечающих требованиям охраны здоровья и окружающей среды.

- Служить форумом, на котором могут представляться доклады о деятельности по выполнению тех пунктов Плана действий по Хартии и Венской программы совместных действий, которые не относятся к числу приоритетов, установленных в рамках ОПТОСОЗ, и принимать эту деятельность к сведению.

- Руководящий комитет будет принимать решения на основе консенсуса.