

Версия: 13 марта 2008 г.

Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)  
Шестая сессия

Женева, 28–29 апреля 2008 г.

## **ТРЕТЬЕ СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО ТРАНСПОРТУ, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ**

### **Элементы Проекта Декларации**

1. Мы, министры транспорта, здравоохранения и окружающей среды, представители государств – членов Европейской экономической комиссии (ЕЭК ООН) и Европейского регионального бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), и делегаты, принимающие участие в Третьем совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, 22–23 января 2009 г., Нидерланды;
2. НАПОМИНАЯ о Венской конференции по транспорту и окружающей среде (1997 г.), Третьей и Четвёртой министерских конференциях ВОЗ по окружающей среде и охране здоровья (Лондон, 1999 г. и Будапешт 2004 г.), Первом (2001 г.) и Втором (2002 г.) совещаниях высокого уровня (СВУ) по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, а также о Декларации ОПТОСОЗ 2002 г.;
3. СОГЛАШАЯСЬ с тем, что объединение Венского и Лондонского процессов ЕЭК ООН и ВОЗ в согласованный и совместно управляемый процесс явилось положительным шагом;
4. ПРИЗНАВАЯ, что Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) дала инициативный пример успешного межсекторального и межведомственного сотрудничества;
5. ПРИЗНАВАЯ важность ОПТОСОЗ в оказании поддержки правительствам в развитии связей между секторами транспорта, здравоохранения и окружающей среды, а также высокую значимость общеввропейского подхода этой программы;
6. ОСОЗНАВАЯ важное значение транспорта как неотъемлемой части экономического и социального развития, а также его насущную важность для обеспечения индивидуальной мобильности и доступа к товарам и услугам;
7. ОСОЗНАВАЯ растущую тенденцию к глобализации товаров и услуг и высокую вероятность того, что транспортные объёмы и спрос на транспорт будут по-прежнему возрастать, создавая растущую нагрузку на экологию и здоровье жителей, особенно в городских зонах;

8. ПРИЗНАВАЯ, что необходима наша дальнейшая приверженность улучшению благополучия человека и окружающей среды во всём Европейском регионе для сведения к минимуму негативных воздействий транспорта;

9. ТАКЖЕ ПРИЗНАВАЯ пользу интегрированного стратегического подхода к решению проблем транспорта, окружающей среды и охране здоровья;

## **I. ЗАДАЧА: СОДЕЙСТВОВАТЬ РАЗВИТИЮ БЕЗОПАСНОГО, ЭФФЕКТИВНОГО, БОЛЕЕ ЗДОРОВОГО И ЭКОЛОГИЧЕСКИ УСТОЙЧИВОГО ТРАНСПОРТА**

10. ОСОЗНАВАЯ, что в современных транспортных схемах преобладает моторизованный дорожный транспорт, который диспропорционально способствует неблагоприятным воздействиям на здоровье и окружающую среду, а также на потребление невозобновляемых ресурсов;

11. ОТМЕЧАЯ, что загрязнение воздуха и выбросы парниковых газов, транспортные заторы, шум, дорожно-транспортные происшествия, травмы и смертельные исходы наряду со сниженными возможностями поддержания физически активного образа жизни оказывают значительное отрицательное воздействие на здоровье и окружающую среду, особенно в городских зонах;

12. ОТМЕЧАЯ, что энергопотребление транспорта и уровни эмиссии CO<sub>2</sub> на душу населения продолжают возрастать и, как ожидается, будут оставаться высокими, в особенности в некоторых странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) и Юго-Восточной Европы (ЮВЕ) ввиду наличия там непропорциональной доли старых автомобилей;

13. ОСОЗНАВАЯ сокращение доли железнодорожного транспорта, до настоящего времени обладающего благоприятными экологическими характеристиками, особенно в странах ВЕКЦА/ЮВЕ, а также то, что преодоление и поворот вспять данной тенденции потребует координированных капиталовложений в развитие промышленности и транспортной инфраструктуры;

14. ОТМЕЧАЯ ухудшение состояния общественного транспорта в городских зонах стран ВЕКЦА и ЮВЕ, а также сокращение доли этого транспорта,

15. ОСОЗНАВАЯ важность развития конкурентоспособных решений в области городского транспорта, включая экологически чистый и эффективный общественный транспорт, а также политику для стимулирования активных, здоровых и устойчивых транспортных решений, особенно в центральных жилых кварталах городов;

16. ОСОЗНАВАЯ, что свыше 100 000 человек ежегодно гибнут в дорожно-транспортных происшествиях в Европе, и отмечая, в частности, рост числа дорожно-транспортных происшествий в странах ВЕКЦА/ЮВЕ;

17. ОСОЗНАВАЯ, что города продолжают разрастаться вокруг многих городских центров региона, что увеличивает расстояние необходимых поездок и

ведет к повышению зависимости от индивидуального моторного транспорта;

## **II. ДОСТИЖЕНИЯ: ЧТО СДЕЛАНО?**

18. **НАПОМИНАЯ** об успехах, достигнутых до настоящего времени с помощью глобальных, международных и региональных процессов (приложение II);

19. **ДАЛЕЕ НАПОМИНАЯ** об успехах, достигнутых в области ратификации и осуществления государствами-членами соответствующих международных соглашений в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды (приложение III);

20. **ПРИЗНАВАЯ** достижения государств-членов, включающие в том числе:

(a) усилия, направленные на учет влияния транспортной политики на здоровье и окружающую среду, а также на совершенствование организационных мер по поддержанию и укреплению интеграции этих трёх секторов;

(b) успехи в разработке экологически чистых, эффективных, недорогих, безопасных и легко доступных систем общественного транспорта;

(c) применение налоговых и других инструментов политики в целях содействия развитию экологически благоприятного транспорта и ограничения использования индивидуального автотранспорта, особенно в городских зонах;

(d) осуществление политики, нацеленной на стимулирование передвижения пешком и на велосипедах в городских районах;

(e) составление планов устойчивого развития транспорта, способствующих облегчению доступности для лиц с ограниченной подвижностью;

(f) дальнейшее ужесточение стандартов на выбросы и на использование чистых видов топлива и технологий для поддержания экологически устойчивой мобильности;

(g) развитие методов управления мобильностью и техники эко-вождения.

21. **ПРИЗНАВАЯ** достижения ОПТОСОЗ в основных приоритетных областях, включая: (i) повышение осведомлённости о важном значении интегрированной политики и принятия решений; (ii) оказание поддержки политике управления спросом, стратегиям и действиям на международном, национальном и местном уровнях, направленным на развитие более экологически благоприятного и здорового транспорта; (iii) наращивание потенциала и обмен знаниями для популяризации надлежащей практики по обеспечению здорового городского транспорта, особенно в странах ВЕКЦА/ЮВЕ;

22. **ПРИВЕТСТВУЯ** существенный вклад ОПТОСОЗ, в частности деятельность Информационного центра ОПТОСОЗ; руководства и рекомендации по

наращиванию потенциала и стимулированию обмена знаниями, например вырабатываемые на субрегиональных семинарах по устойчивому городскому транспорту; руководство процессом формирования интегрированной политики; инструментарий ОПТОСОЗ и разработка инструментов и методов для экономической оценки воздействий транспорта на здоровье и полезных эффектов ходьбы пешком и езды на велосипеде;

23. ПРИНИМАЯ К СВЕДЕНИЮ совместную деятельность государств-членов в рамках ОПТОСОЗ, включая исследования по шести странам, посвящённые оценке воздействия транспорта на здоровье, с особым акцентом на детей и зоны повышенного экологического риска;

24. ПРИЗНАВАЯ, что несмотря на достижения, существуют также серьёзные проблемы, требующие решения, с тем чтобы обеспечить всесторонний учет интересов здравоохранения и экологии при формировании транспортной политики;

### **III. “ЗВЕНЬЯ ОДНОЙ ЦЕПИ”: ТРИ ОБЩЕЕВРОПЕЙСКИХ ЦЕЛИ ПО ТРАНСПОРТУ, ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ И ЭКОЛОГИИ**

Ввиду вышеизложенного, мы, министры и делегаты, принимающие участие в Третьем совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья,

25. ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЕМ свою приверженность делу достижения следующих целей:

#### **Цель 1: Сокращение выбросов**

Снизить уровни выбросов вырабатываемых транспортом парниковых газов и прочих загрязнителей воздуха, а также уровень шума путем содействия развитию экологически чистых видов транспортных средств и топлива с применением технологий низких выбросов (электрических, работающих на топливных элементах, или гибридных автомобилей), а также популяризации техники эко-вождения;

#### **Цель 2: Укрепление здоровья и повышение безопасности**

Снизить уровни дорожно-транспортного травматизма и смертности путём поддержания мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и содействовать популяризации укрепляющих здоровье способов передвижения – пешком и на велосипеде, что также вносит вклад в борьбу с ожирением;

#### **Цель 3: Обеспечение экологически устойчивой мобильности и содействие развитию более эффективных транспортных систем**

Снижать уровни транспортных скоплений и заторов и содействовать экологически устойчивой практике передвижения путем содействия развитию экологически чистого, доступного и недорогого общественного транспорта, оптимизации землепользования и применению инструментов управления спросом, таких как взимание платы за пользование дорогами; содействовать повышению

эффективности использования транспорта, поощряя практику совместного пользования автомобилями, групповых поездок на автомобилях и эко-вождения. Это требует вовлечения частного сектора и местных сообществ для решения вопросов совместного использования территории, решения вопросов землепользования и городского планирования;

26. ТАКЖЕ ПОДТВЕРЖДАЕМ, что межсекторальные цели должны включать в себя: оказание поддержки и стимулирование интегрированной политики и процесса принятия решений, сосредоточенных на конкретных потребностях ВЕКЦА/ЮВЕ, защиту зон повышенного экологического риска и защиту уязвимых категорий населения (например, детей, престарелых и лиц с ограниченной подвижностью);

#### IV. ПРАКТИЧЕСКОЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ: КАК ЭТО СДЕЛАТЬ

Мы, министры и делегаты, принимающие участие в Третьем совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, пришли к согласию в отношении следующих необходимых мер, направленных на достижение вышеперечисленных целей:

**A. На национальном уровне: Разработка [национальных планов действий по транспорту и гигиене окружающей среды (НПДТГОС)] [механизмов] для включения аспектов гигиены окружающей среды в транспортное планирование, формирование политики и принятие решений**

27. ПОДЧЁРКИВАЯ необходимость учета интересов здравоохранения и экологии в процессе принятия решений и формирования политики по вопросам транспорта, взять обязательство по разработке [НПДТГОС] [механизмов интеграции] а при наличии ранее составленных национальных планов действий по гигиене окружающей среды включить в них аспекты транспортной политики; представить отчёт об этой деятельности к 2013 г.;

28. ОСОЗНАВАЯ потребность в оказании странам поддержки в осуществлении взятых обязательств и, в частности, в разработке [НПДТГОС] [механизмов интеграции], обратиться с просьбой к ОПТОСОЗ о предоставлении, в частности через Информационный центр и инструментарий ОПТОСОЗ, рамочной структуры знаний, методик и показательных примеров по всем компонентам дорожного транспорта, которые оказывают воздействие на здоровье и окружающую среду. С целью представить основанные на доказательствах и экономически эффективные мероприятия по снижению воздействия транспорта на здоровье и экологию данная рамочная структура должна охватывать как минимум следующие области:

- (i) транспортные инфраструктуры;
- (ii) управление дорожным движением;
- (iii) дорожное поведение (эко-вождение и соответствующие устройства, практика поездок);
- (iv) технологии производства и эксплуатации транспортных средств;

(v) топливные технологии;

(vi) нормативно-правовые механизмы (налоги, плата за пользование дорогами, нормативы и правила, проверки и пр.). Это должно быть нацелено на широкие массы, на транспортных операторов и изготовителей транспортных средств, а также на органы государственной власти всех уровней (национальные, региональные, муниципальные).

29. НАПОМИНАЯ о принципе “платит загрязнитель” и об интернализации внешних затрат, мы подчёркиваем важность применения надлежащих механизмов ценообразования и экономических инструментов, таких как налоги, взимание платы за пользование дорогами и въезд в определенные районы города (“плата за пробки”), субсидии, акцизы на топливо и другие финансовые схемы для обеспечения экологически устойчивых транспортных решений (например, экологически чистые виды топлива и транспортных средств, стимулы для коллективного пользования автомобилями, хождения пешком, езды на велосипеде, зонирование населенных кварталов в центрах городов, организация работы на дому и скользящий рабочий график);

30. ПРИЗНАВАЯ значимость государственно-частных партнёрств (ГЧП), *[мы привержены оказанию поддержки в развитии ГЧП]* по таким направлениям, как экологически чистое топливо, развитие транспортной инфраструктуры, в т.ч. общественного транспорта, инфраструктура и оборудование для ослабления шума на автомагистралях и в городских зонах, более экологически чистый и безопасный парк транспортных средств, проверка возможности применения практики устойчивого здорового городского транспорта в условиях стран ВЕКЦА/ЮВЕ;

31. ОСОЗНАВАЯ важность учёта интересов экологии и здравоохранения в процессах принятия решений и формирования политики по вопросам транспорта, ссылаясь, в частности, на руководство по благоприятствующим организационным условиям для интегрирования политики в области транспорта, здравоохранения и экологии (ECE/AC.21/SC/2008/8-EUR/08/5068055/8) и по продвижению наилучшей практики в государствах-членах;

## **В. На международном уровне: Укрепление ОПТОСОЗ в качестве стратегической рамочной структуры**

32. ОСОЗНАВАЯ необходимость дальнейшего содействия улучшению здоровья и состояния окружающей среды в Регионе посредством, в частности, Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в качестве политической платформы для продвижения действий на национальном, региональном и местном уровнях;

33. НАПОМИНАЯ о рамочной структуре ОПТОСОЗ, созданной на Втором совещании высокого уровня, и о её приоритетах,

34. НАПОМИНАЯ, что ОПТОСОЗ – это процесс, который вносит свой вклад в достижение Региональной приоритетной задачи II Европейского плана действий

«Окружающая среда и здоровье детей» (ЕОСЗД) и в подготовку предстоящей Пятой министерской конференции по окружающей среде и охране здоровья (Италия, 2009 г.), и далее в Йоханнесбургский план осуществления, который признал ОПТОСОЗ как партнёрство в рамках региональной Повестки дня на XXI век;

35. НАПОМИНАЯ, что на Втором совещании высокого уровня было предложено, чтобы Третье совещание высокого уровня повторно рассмотрело вопрос о возможной целесообразности начала переговоров о рамочной конвенции, принимая во внимание успехи, достигнутые в рамках ОПТОСОЗ;

## **V. БУДУЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ ОПТОСОЗ**

36. СОГЛАШАЕМСЯ, в соответствии с вышеперечисленными целями, выполнять следующие обязательства в период 2009–2013 гг., уделяя особое внимание решению проблем, стоящих перед ВЕКЦА/ЮВЕ в общеевропейском контексте (см. приложение I):

(1) Осуществлять политику, нацеленную на сокращение транспортных выбросов; содействовать повышению безопасности и защите здоровья на транспорте, а также обеспечивать устойчивую мобильность и повышение эффективности транспорта;

(2) Обращать особое внимание на нужды уязвимых групп (например, детей, престарелых или лиц с ограниченной подвижностью), с особым упором на городские и экологически уязвимые зоны;

(3) Поддерживать соблюдение установленных технических нормативов выбросов, а также стандартов производства транспортных средств в целях сокращения выброса вредных загрязнителей;

(4) Содействовать процессу ратификации и осуществления соответствующих многосторонних соглашений в области транспорта и окружающей среды, принятых в рамках ЕЭК ООН (приложение III);

(5) Усилить роль ОПТОСОЗ как платформы для дальнейшего содействия интеграции политики и устойчивого развития транспорта в Европейском регионе ВОЗ и ЕЭК ООН, особенно в сфере городского транспорта, и обеспечить необходимые ресурсы и поддержку, используя разработки ОПТОСОЗ по организационному руководству процессами формирования интегрированной политики;

(6) Популяризировать и содействовать обмену ноу-хау и примерами успешной практики по направлениям работы ОПТОСОЗ, особенно в вопросах, представляющих актуальность для стран ВЕКЦА/ЮВЕ;

(7) Поддерживать разработку и внедрение в практику инструментов, необходимых для оценки воздействия вмешательств, связанных с транспортом, на здоровье и на окружающую среду, а также для экономической оценки воздействий

на здоровье, связанных с хождением пешком и ездой на велосипеде, включая оказание поддержки инициативам по проведению пилотных апробаций и наращиванию потенциала;

(8) Поощрять отражение комплексных транспортных разработок, и вопросов их воздействия на здоровье и экологию в уже существующих или новых [НПДТГОС][механизмах], как указано выше в разделе IV А. Эти интегрированные национальные планы действий будут касаться: (i) полных внешних издержек по транспорту, посредством использования методологического руководства, разработанного по линии ОПТОСОЗ; (ii) принципа “платит загрязнитель” и (iii) механизмов для мониторинга и составления отчетов о результатах, полученных на городском/местном, национальном и международном уровнях;

(9) Поощрять повышенное выделение ресурсов на разработку безопасной инфраструктуры для передвижения на велосипеде и хождения пешком; разработать и осуществить национальные или субнациональные планы для развития велосипедного и пешеходного движения, включая механизмы поддержки для их осуществления; разработать механизм международного финансирования для содействия развитию здорового и экологически чистого транспорта;

(10) Продолжать развитие совместной деятельности и сотрудничества с межправительственными организациями, Европейской комиссией, международными финансовыми институтами и с неправительственными организациями, в особенности в области информационно-разъяснительной работы, в целях формирования общего набора критериев, которые будут поддерживать интеграцию политики, а также доступную по цене и устойчивую мобильность, а также будут продвигать государственно-частные партнёрства, равно как и связи с частным сектором;

Помимо этого, мы, министры и делегаты, присутствующие на Третьем совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья:

(11) СОГЛАШАЕМСЯ с тем, что существующие приоритеты ОПТОСОЗ остаются актуальными и что для достижения ощутимых результатов и для более эффективного внедрения вышеперечисленные положения должны быть отражены в Рабочем плане ОПТОСОЗ;

(12) ОБЯЗУЕМСЯ укреплять роль Руководящего комитета по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, обеспечивая для этого поддержку высокого уровня со стороны правительств и участие государств-членов, а также предоставляя руководящие указания и стратегическое руководство для ОПТОСОЗ;

(13) ОБЯЗУЕМСЯ обеспечивать эффективное выполнение ОПТОСОЗ, включая выделение для этого соответствующих ресурсов и финансовых средств для осуществления деятельности, зафиксированной в рабочем плане ОПТОСОЗ, и обеспечивать адекватное участие представителей из стран ВЕКЦА/ЮВЕ;

(14) ПОДТВЕРЖДАЕМ, что секретариаты ЕЭК ООН и ЕРБ ВОЗ продолжают оказывать административную поддержку, необходимую для эффективного



осуществления ОПТОСОЗ;

(15) РАССМАТРИВАЕМ развитие ОПТОСОЗ в качестве образцового центра (центра компетенции) по выработке перспективных идей и предложений в отношении будущих действий в области устойчивого городского транспорта, городской экологии и инновационных транспортных решений;

(16) СОГЛАСНЫ с тем, что Руководящему комитету следует продолжать проведение своих совещаний на ежегодной основе, тогда как его трехстороннее Бюро должно продолжать собираться дважды в год, в соответствии с Правилами процедуры (ЕСЕ/АС.21/2003/6, приложение I);

(17) ДАЛЕЕ РЕШАЕМ, что механизмы, созданные на втором СВУ *[будут оставлены без изменений, т.е. ОПТОСОЗ будет претворяться в жизнь Руководящим комитетом с представителями всех трёх секторов из государств-членов, при поддержке объединённого секретариата ЕЭК ООН/ВОЗ и Бюро при равном трёхстороннем представительстве при ежегодной передаче функции председательства от сектора сектору]* ИЛИ *[будут внесены следующие поправки ...]*;

(18) ОБРАЩАЕМСЯ С ПРОСЬБОЙ к Руководящему комитету внести необходимые изменения в свой рабочий план таким образом, чтобы он отражал вышеперечисленные обязательства Правительств, а также выводы и рекомендации Обзорного доклада “Транспорт, здоровье и окружающая среда: тенденции и процессы в Европейском регионе ЕЭК ООН – ВОЗ (1997–2007 гг.)”, а также Оценочный отчёт, подготовленный в рамках ОПТОСОЗ;

(19) СОГЛАШАЕМСЯ продолжать мониторинг осуществления ОПТОСОЗ и провести оценку результатов проведенной работы [на Четвёртом совещании высокого уровня, которое должно состояться не позднее 2013 г.].

## Приложение I

### Руководство по выполнению обязательств в странах ВЕКЦА/ЮВЕ

Предложения по выполнению вышевзятых обязательств, в частности касающихся проблем обеспечения устойчивого (городского) транспорта в странах ВЕКЦА/ЮВЕ, включают в себя следующее:

(a) проведение семинаров для обмена информацией и примерами успешного решения задач развития устойчивого городского транспорта, с использованием опыта семинаров, проведённых на Кипре, в Москве, Тбилиси и Телче;

(b) оказание поддержки программам двустороннего сотрудничества между местными органами государственной власти в странах Западной Европы и ВЕКЦА/ЮВЕ в сферах транспорта, здравоохранения и окружающей среды, включая обмен экспертами и государственными служащими для создания возможностей взаимовыгодного обмена знаниями и наращивания потенциала;

(c) оказание поддержки в разработке учебных пакетов (например, летних школ), предназначенных для государственных служащих и экспертов из различных секторов и стран с целью обеспечить возможности для достижения общего понимания проблем, решений, возможностей и средств для интеграции политики и межсекторального сотрудничества;

(d) разработку проектов и программ для оказания помощи странам ВЕКЦА/ЮВЕ с переходной экономикой по созданию более экологически чистых и безопасных транспортных систем;

(e) оказание поддержки в развитии улучшенных информационных систем для оптимизации статистики по транспорту, здравоохранению и экологии по региону, включая статистику дорожно-транспортных происшествий, показателей качества воздуха в городах, уровней генерирования и воздействия шума, а также в отношении ГИС/территориальных данных по транспорту, зонированию и планированию землепользования;

(f) популяризацию ОПТОСОЗ как источника распространения идей в области устойчивого и здорового транспорта, перспективных решений, надлежащей практики и т.д., действующего с использованием Информационного центра, инструментария ОПТОСОЗ, онлайн-овых дискуссионных групп и пр.;

(g) при наличии соответствующих запросов, изучение возможностей использования ОПТОСОЗ в качестве модели для других регионов. Эта работа может начаться с городских зон в странах Азии в сотрудничестве с Программой ООН по окружающей среде (ЮНЕП) и базирующейся в Бангкоке Экономической и Социальной Комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) с целью обмена примерами успешной практики в области интеграции политики и устойчивого городского транспорта, с акцентом на качество воздуха, шум, транспортные заторы и ДТП в городах, базируясь на опыте ЕЭК ООН и ВОЗ.

## Приложение II

### Соответствующие глобальные, международные и региональные процессы

- (a) **НАПОМИНАЯ:** Цель в области развития №7, поставленная в Декларации тысячелетия ООН (Обеспечение экологической устойчивости), которая предусматривает интегрировать принципы устойчивого развития в политику и программы стран и обратить вспять процесс утраты природных ресурсов;
- (b) Четырнадцатую сессию Комиссии по устойчивому развитию (<http://www.un.org/esa/sustdev/csd/csd14/csd14.htm>) в 2006 г. и пятнадцатую сессию в 2007 г. на которых было обращено особое внимание на состояние атмосферы и проблемы загрязнения воздуха;
- (c) Главу 9 “Защита атмосферы” Повестки дня на XXI век, в которой уделено особое внимание таким вопросам, как: (a) развитие энергетики, энергоэффективность и энергопотребление; и (b) транспорт;
- (d) Повестку дня на XXI век, где отмечается, что “деятельность, которая может осуществляться для реализации целей данной главы, должна координироваться с учетом потребностей социального и экономического развития и носить комплексный характер, с тем чтобы избежать негативного воздействия на последнее, и полностью учитывать законные приоритетные потребности развивающихся стран в области достижения устойчивого экономического роста и искоренения нищеты”;
- (e) Всемирный саммит по устойчивому развитию “Рио + 10” и План осуществления его решений (Йоханнесбург, 2002 г.);
- (f) Конвенцию 1979 г. о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния, Протокол к ней 1999 г. о борьбе с подкислением, эвтрофикацией и приземным озоном (Гётеборгский протокол), Протокол 1998 г. по стойким органическим загрязнителям, Протокол 1998 г. по тяжёлым металлам, Венскую Конвенцию 1985 г. об охране озонового слоя, Монреальский протокол 1987 г. по веществам, разрушающим озоновый слой, с внесёнными поправками, Рамочную конвенцию ООН 1992 г. по изменению климата (РКИК) и её Киотский протокол 1997 г.;
- (g) Возобновленные усилия государств – сторон РКИК по сокращению выбросов парниковых газов, включая выбросы от транспорта, с помощью будущего договорного соглашения после истечения срока действия Киотского протокола в 2012 г.;
- (h) Соответствующие директивы, решения и программы Европейской комиссии, включая, в частности, Тематическую стратегию городской экологии, её рекомендации в отношении планов устойчивого городского транспорта, Зелёную книгу: “К новой культуре городской мобильности”, инициативу CIVITAS, посвящённую экологически чистому городскому транспорту и «Программу разумной энергетики для Европы» (ПРЕ) для продвижения альтернативных видов топлива и энергетической эффективности на транспорте; и

(i) Рабочую группу Центральноевропейской инициативы по экологии и транспорту и её усилия по продвижению экологически устойчивого транспорта в Центральной Европе.

### Приложение III

#### Соответствующие многосторонние соглашения по вопросам транспорта, здравоохранения и окружающей среды

##### Экологические конвенции ЕЭК ООН

1979 г. – Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния и её восемь Протоколов

1991 г. – Конвенция об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Конвенция Эспо)

1992 г. – Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озёр (Водная конвенция) и её Протокол по проблемам воды и здоровья

1992 г. – Конвенция о трансграничном воздействии промышленных аварий

1998 г. – Конвенция о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды (Орхусская конвенция)

##### Транспортные конвенции ЕЭК ООН

1998 г. – Соглашение о правилах производства транспортных средств (Глобальные технические правила)

1997 г. – Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, а также дополнения к нему

##### Соглашения по вопросам здравоохранения, принятые в рамках ВОЗ

2007 г. – Европейская хартия по борьбе с ожирением (EUR/06/5062700/8 - E89567)

2005 г. – Резолюция Регионального комитета о предупреждении травматизма в Европейском регионе ВОЗ (EUR/RC55/R9)

2004 г. – Резолюция Всемирной ассамблеи здравоохранения 2004 г. о глобальной стратегии по питанию, физической активности и здоровью (WHA57.17)