

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

Женева, 20–23 февраля 2024 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Тема: Предпринимаемая амбициозные действия
в области климата — На пути к декарбонизации
внутреннего транспорта к 2050 году****Концептуальная записка сегмента высокого уровня
по теме «Предпринимаемая амбициозные действия
в области климата — На пути к декарбонизации
внутреннего транспорта к 2050 году»****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе излагаются концепция и основные темы сегмента высокого уровня по пункту повестки дня «Предпринимаемая амбициозные действия в области климата — На пути к декарбонизации внутреннего транспорта к 2050 году». В нем также содержится информация о запланированных мероприятиях. Бюро Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) на своем совещании в июне 2023 года приняло решение о том, что эта тема будет в центре внимания дискуссии в группах в первый день работы восемьдесят шестой сессии Комитета. По итогам сегмента высокого уровня будет одобрено заявление высокого уровня о поддержке принятия министрами и главами делегаций государств — членов Организации Объединенных Наций, участвующих в работе восемьдесят шестой сессии Комитета, Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте (ECE/TRANS/2024/2).



I. Справочная информация и политический контекст

1. На 27-м совещании Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН) (КС 27, Шарм-эш-Шейх, Египет, 6–20 ноября 2022 года) Стороны подтвердили свое обязательство в рамках Парижского соглашения¹ продолжать приложение усилий в целях ограничения роста температуры до 1,5 °C и удержания прироста глобальной средней температуры намного ниже 2 °C сверх доиндустриальных уровней, признавая необходимость сокращения рисков и смягчения последствий изменения климата². Стороны выразили решимость осуществлять «амбициозный, справедливый, равноправный и инклюзивный переход к развитию, характеризующемуся низким уровнем выбросов и сопротивляемостью к изменению климата», признавая, что ограничение глобального потепления до 1,5 °C требует быстрых, значительных и устойчивых сокращений глобальных выбросов парниковых газов (ПГ) на 43 % к 2030 году по сравнению с уровнем 2019 года.

2. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций объявил достижение нулевого уровня выбросов к 2050 году самой неотложной глобальной задачей, призвав перед 26-м совещанием Конференции сторон РКИКООН в Глазго (КС 26, 31 октября — 13 ноября 2021 года) «каждую страну, каждый город, каждый финансовый институт и каждую компанию утвердить планы по достижению нулевого уровня выбросов», с тем чтобы сократить глобальные выбросы на 45 % к 2030 году по сравнению с уровнями 2010 года³.

3. Как ни печально, амбициозные цели, заявленные государствами-членами в рамках РКИКООН, резко контрастируют с существующими реалиями и тенденциями развития. В 2019 году внутренний транспорт производил 72 % глобальных выбросов парниковых газов, из которых 69 % приходилось на автомобильный транспорт, 2 % — на внутреннее судоходство и 1 % — на железнодорожный транспорт⁴. По прогнозам Международного транспортного форума (МТФ), к 2050 году спрос на пассажирские перевозки вырастет на 79 % по сравнению с 2019 годом, в то время как спрос на грузовые перевозки при нынешних тенденциях увеличится примерно вдвое⁵.

4. Несмотря на то, что за последние годы возросла приверженность декарбонизации транспорта, а большинство стран в своих определяемых на национальном уровне вкладах (ОНУВ) в рамках Парижского соглашения уделяют внимание транспорту, лишь немногие из них используют весь спектр имеющихся решений, и менее чем в одной пятой из них указаны количественные целевые показатели для транспорта. Например, 84 % из 192 стран, подписавших Парижское соглашение, включают в свои ОНУВ меры в области транспорта, но только в 18 % ОНУВ установлены конкретные целевые показатели по сокращению выбросов CO₂⁶. В большинстве ОНУВ не указаны меры по предотвращению ненужных поездок на высокоуглеродных видах транспорта, переходу на низкоуглеродные виды транспорта, такие как общественный транспорт или велосипеды, и совершенствованию технологий транспортных средств, в частности за счет электрификации или топливной экономичности. Приоритет в рамках ОНУВ в большей мере отдается решениям по принципу «модернизация», чем «сокращение и переход», причем в категории решений по принципу «модернизация» лишь немногие предусматривают электрификацию, а грузовые перевозки упоминаются редко. Кроме того, в ОНУВ не обеспечиваются: достаточно тесная увязка транспорта с национальной политикой и стратегиями, согласованность с национальными планами и стратегиями в области транспорта,

¹ Принято 196 Сторонами РКИКООН на КС 21 в Париже в 2015 году.

² Шарм-эш-Шейхский план осуществления, п. 7, URL: [CMA4_AUV_TEMPLATE \(unfccc.int\)](https://www.unfccc.int/).

³ См. «Достижение углеродной нейтральности к 2050 году: самая неотложная глобальная задача» | Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

⁴ Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (2022), Working Group III, Chapter 2.4.2.4, Figure 2.20, p. 252, URL: https://report.ipcc.ch/ar6/wg3/IPCC_AR6_WGIII_Full_Report.pdf.

⁵ ITF (2023), ITF Transport Outlook 2023, Chapter 2, p. 65, OECD Publishing, Paris.

См.: [ITF Transport Outlook 2023 | ITF Transport Outlook | OECD iLibrary \(oecd-ilibrary.org\)](https://www.oecd-ilibrary.org/).

⁶ [Transport Climate Action Directory maintained by the ITF \(itf-oecd.org\)](https://www.itf-oecd.org/).

возможности для реализации местной и национальной политики городского планирования, а также сотрудничества с другими секторами, такими как здравоохранение и городское развитие⁷.

5. Несколько государств — членов ЕЭК и ряд других государств — членов Организации Объединенных Наций определили амбициозные национальные концепции видения и наметили целевые показатели по сокращению выбросов ПГ в секторе транспорта за счет внедрения транспортных средств и видов топлива с низким и нулевым уровнями выбросов (биотопливо, водород и э-топливо). Однако, по прогнозам МТФ, даже реализация текущей политики и обязательств, что в конечном итоге приведет к небольшому снижению выбросов CO₂ на транспорте к 2050 году, не обеспечит достаточного снижения выбросов CO₂ в транспортном секторе для достижения целей Парижского соглашения⁸.

6. Комитет может сыграть ключевую роль в выведении на авансцену государств-членов, предпринимающих амбициозные действия для борьбы с изменением климата и обсуждающих необходимые политические, нормативные и институциональные подходы, ориентированные на обеспечение масштабной декарбонизации к 2050 году, задействуя необходимые средства и партнерства, тем самым вдохновляя других на принятие более амбициозных мер. На протяжении 77 лет Комитет по внутреннему транспорту выступает платформой для межправительственного сотрудничества и согласованных действий по содействию международным перевозкам при обеспечении повышения их устойчивости и улучшения их экологических показателей. Основные результаты этой работы отражены в 60 правовых документах Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, относящихся к компетенции Комитета и его вспомогательных органов, которые образуют международную стратегическую, правовую и техническую базу для развития международных автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и комбинированных перевозок.

7. На восемьдесят первой сессии Комитета в 2019 году КВТ 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 или конкретные меры по сокращению выбросов CO₂ от гражданской авиации и морского транспорта соответственно. Сектору внутреннего транспорта пора последовать их примеру.

8. На своей восемьдесят пятой ежегодной сессии КВТ выразил обеспокоенность ухудшением ситуации в мире в связи с увеличением частоты и тяжести последствий изменения климата и признал настоятельную необходимость того, чтобы внутренний транспорт стал частью комплексного решения. Комитет поручил секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро КВТ и соответствующими вспомогательными органами разработать амбициозный стратегический документ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте (Стратегия КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте (ECE/TRANS/2024/2)) (ECE/TRANS/328, пп. 58 и 60 а)).

9. Комитет также поручил секретариату согласовать свою программу работы с министерской декларацией «Задействование всего потенциала решений в области внутреннего транспорта в глобальной борьбе с изменением климата», одобренной Комитетом на его восемьдесят пятой сессии, и уделять приоритетное внимание ее осуществлению (ECE/TRANS/328, п. 60 h)). Одоблив министерскую декларацию, 29 министров и другие главы делегаций также заявили о своей «твердой поддержке целей и задач Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, и в частности РККООН и Парижского соглашения, для реализации наших решений в

⁷ URL: https://climatepromise.undp.org/sites/default/files/research_report_document/enhancing-ndcs-opportunities-transport.pdf.

⁸ ITF (2023).

области борьбы с изменением климата, а также ускорения перехода к декарбонизированной мобильности и достижения чистого нулевого или низкого уровня выбросов в секторе внутреннего транспорта», «всецелой поддержке усилий по ограничению роста температуры до 1,5 °C сверх доиндустриальных уровней» и «серьезной обеспокоенности продолжающимся ростом выбросов парниковых газов в транспортном секторе».

10. КВТ будет «и впредь проводить на будущих сессиях Комитета регулярные политические диалоги высокого уровня по новым целевым показателям, стратегиям, планам, проблемам и решениям, связанным с задачей сокращения выбросов парниковых газов в секторе внутреннего транспорта, с тем чтобы обеспечить систематическое рассмотрение Комитетом этой важной темы» в соответствии с призывом, содержащимся в вышеуказанной министерской декларации. В частности, государства-члены смогут обсудить возможности реализации ОНУВ в сфере транспорта: ускорение электрификации в контексте решения проблемы экономии топлива; усиление мер, основанных на принципах «сокращение и переход», в порядке стимулирования перемещения на низкоуглеродных видах транспорта; а также использование новых возможностей для решения проблемы выбросов при грузоперевозках за счет электрификации.

11. Сегмент высокого уровня восемьдесят шестой пленарной сессии КВТ по вопросам политики потенциально может использовать важные мандаты и решения КВТ, принятые на восемьдесят пятой сессии Комитета, с тем чтобы помочь превратить желаемые концепции и задачи в конкретные действия и результаты. Обсуждение этой темы нацелено на решение сложных вопросов: как превратить внутренний транспорт в катализатор смягчения последствий изменения климата? Какие амбициозные действия необходимы и какую роль может сыграть КВТ как платформа Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту в достижении этой цели? Чтобы ответить на эти вопросы, дискуссионные группы рассмотрят тему изменения климата, а также необходимость сокращения выбросов парниковых газов в секторе внутреннего транспорта.

12. Кроме того, в дискуссионных группах будут обсуждаться инновации в сфере технологий, финансирования и регулирования, необходимые для эффективного решения проблем, обусловленных изменением климата. Их участники рассмотрят стратегические меры реагирования на технологические изменения и условия создания открытой и благоприятной среды для инноваций. Дискуссионные группы также изучат, каким образом Комитет и его вспомогательные органы могут 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, включая расширение использования автоматизированного вождения, автономных транспортных средств, интеллектуальных транспортных систем и информационно-коммуникационных технологий.

13. Сегмент высокого уровня также подготовит почву для намеченного принятия Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте (ECE/TRANS/2024/3) в ходе закрытого заседания с участием правительственных делегатов во второй день восемьдесят шестой сессии Комитета.

II. Сегмент высокого уровня

14. Основываясь на рекомендациях КВТ и итогах обсуждений, состоявшихся в рамках Бюро, сегмент по вопросам политики будет посвящен общей теме «Предпринимая амбициозные действия в области климата — На пути к декарбонизации внутреннего транспорта к 2050 году». Эта тема даст возможность осмыслить уникальные достижения Комитета, наглядно продемонстрировать ценность его работы и заострить внимание на его будущем потенциале в деле сокращения выбросов парниковых газов от внутреннего транспорта и снижения

социальных и экономических потерь из-за изменения климата как на региональном, так и на глобальном уровнях.

15. Проект программы на вторник, 20 февраля 2024 года, включает следующее:

- a) вступительные заявления;
- b) два основных доклада о важности и неотложности амбициозных действий по борьбе 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 дискуссионных группах (до четырех участников в каждой), после которых будут заслушаны запланированные выступления с мест;
- d) параллельное мероприятие высокого уровня в рамках Форума КВТ по безопасности дорожного движения (ECE/TRANS/2024/7);
- e) в завершение конференции присутствующим министрам и главам делегаций государств — членов Организации Объединенных Наций будет предоставлена возможность одобрить заявление высокого уровня о поддержке принятия Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте (ECE/TRANS/2024/2).

A. Вступительные заявления и основной доклад

16. За традиционными вступительными заявлениями последуют два основных доклада крупных признанных лидеров в глобальной борьбе с изменением климата. Акцент в основных докладах будет сделан на насущной необходимости принятия амбициозных и эффективных мер и поиска решений, которые позволят правительствам всего мира извлекать уроки, а также совершенствовать и выполнять свои климатические обязательства. Одним из ключевых факторов успешного продвижения вперед, наряду с постановкой государствами-членами амбициозных целей, является готовность международной системы регулирования предлагать проработанные решения для поддержки государств-членов в их усилиях и в достижении их целевых показателей. 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

17. Далее состоятся три обсуждения в группах высокого уровня, посвященные важнейшим вопросам политики и регулирования, которые имеют непосредственное отношение к стоящей перед КВТ, его вспомогательными органами и государствами-членами задаче по борьбе с изменением климата. В группах будут обсуждаться следующие темы:

- a) национальные стратегии и политические устремления на пути к декарбонизации внутреннего транспорта к 2050 году;
- b) активизация деятельности по смягчению последствий изменения климата на внутреннем транспорте: синергическая увязка с политикой в области городского развития, экологической и энергетической политикой;
- c) международное сотрудничество, межправительственная поддержка и партнерства в целях борьбы с изменением климата.

18. Дискуссионными группами будут рассмотрены, в частности, следующие вопросы: суть национальных стратегий, политических устремлений и передового опыта в области сокращения выбросов парниковых газов в секторе внутреннего транспорта? С какими проблемами и возможностями сопряжен переход к устойчивому

внутреннему транспорту? Какую роль играют стратегические партнерства и международное сотрудничество и как они могут способствовать справедливому и равноправному переходу? Каким образом КВТ может поддержать амбициозные действия по борьбе с изменением климата и помочь обеспечить совместимость действий, направленных на сокращение выбросов ПГ, и действий, основной целью которых является доступность, безопасность, надежность и инклюзивность транспорта?

19. В каждом обсуждении в дискуссионных группах будут участвовать до четырех представителей высокого уровня.

20. Обсуждение в каждой из групп будет проходить под руководством координатора, оно будет начинаться с кратких выступлений участников дискуссии, после которых будут заслушаны запланированные выступления высокопоставленных участников с мест, а затем состоится открытая дискуссия.

С. Одобрение принятия Стратегии Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте

21. В конце совещания министрам и главам делегаций государств — членов Организации Объединенных Наций будет предложено одобрить заявление высокого уровня о поддержке принятия Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте (ECE/TRANS/2024/2). Стратегия, содержащаяся в документе ECE/TRANS/2024/3, включает амбициозную цель по достижению нулевого уровня выбросов парниковых газов внутренним транспортом к 2050 году. Эта стратегия была разработана по просьбе Комитета, озвученной на его восемьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/328, п. 60 а)). В ней делается основной упор на смягчении последствий изменения климата и определяются приоритетные действия для Комитета и его вспомогательных органов, включая амбициозный первоначальный план действий по борьбе с изменением климата с указанием основных вех. Стратегия будет рассмотрена и, возможно, принята Комитетом в ходе закрытого заседания только для представителей правительств 21 февраля 2024 года.

22. Ход работы сегмента высокого уровня может быть отражен либо а) непосредственно в докладе о работе совещания, в соответствии с предыдущей практикой, либо б) в резюме Председателя, которое будет приложено к докладу о работе совещания.

III. Запланированные параллельные мероприятия высокого уровня

А. Параллельное мероприятие высокого уровня в рамках Форума Комитета по внутреннему транспорту по безопасности дорожного движения

23. Несмотря на энергичные и последовательные усилия государств-членов, международное сообщество не смогло достичь к 2020 году задачу Целей в области устойчивого развития, касающуюся обеспечения безопасности дорожного движения, о чем свидетельствует увеличение, а не снижение показателей смертности и травматизма на дорогах во всем мире. 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 наметив новые амбициозные цели, подкрепленные началом реализации в 2021 году нового Глобального плана действий в качестве руководящего документа, направленного на поддержку достижения целей Десятилетия. Оба эти ключевых события подтвердили уникальную и крайне важную роль ЕЭК и КВТ.

24. 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). Форум по безопасности дорожного движения будет опираться на ключевые ориентиры параллельного мероприятия Форума высокого уровня по безопасности дорожного движения в области управления безопасностью дорожного движения и финансирования такой безопасности (ECE/TRANS/2024/7). Это мероприятие будет приурочено к сегменту высокого уровня восемьдесят шестой пленарной сессии КВТ.

25. На параллельном мероприятии высокого уровня соберутся ключевые заинтересованные стороны со всего мира с целью проведения стратегического обсуждения нового курса действий, который необходим для достижения ощутимого прогресса в деле успешного преодоления продолжающегося кризиса. На нем будут определены ключевые ориентиры и выводы высокого уровня для Форума КВТ по безопасности дорожного движения.

Приложение I

Проект программы (19–23 февраля 2024 года)

Понедельник, 19 февраля	10 ч 00 мин — 18 ч 00 мин	Совещание Бюро КВТ	
Вторник, 20 февраля	10 ч 00 мин — 13 ч 00 мин	Сегмент высокого уровня КВТ Зал XIX	
	13 ч 00 мин — 14 ч 00 мин	Форум КВТ по безопасности дорожного движения Зал XIX	
	14 ч 00 мин — 15 ч 00 мин	<i>Обеденный перерыв</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) <i>(подлежит подтверждению)</i>	
Среда, 21 февраля	10 ч 00 мин — 13 ч 00 мин	Ежегодная сессия КВТ Закрытое заседание* 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, 22 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, 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>	Совещание Бюро КВТ
	15 ч 00 мин — 18 ч 00 мин	Круглый стол КВТ по цифровому и «зеленому» переходу Зал XIX	

Приложение II

Проект программы

Сегмент высокого уровня

Предпринимаемая амбициозные действия в области климата —

На пути к декарбонизации внутреннего транспорта к 2050 году

20 февраля 2024 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: Национальные стратегии и политические устремления на пути к декарбонизации внутреннего транспорта к 2050 году <i>Обсуждение и запланированные выступления (не более трех минут каждое)</i>
13 ч 00 мин — 14 ч 00 мин	Параллельное мероприятие высокого уровня в рамках Форума КВТ по безопасности дорожного движения
14 ч 00 мин — 15 ч 00 мин	<i>Обеденный перерыв</i>
15 ч 00 мин — 16 ч 15 мин	Дискуссионная группа II: Активизация деятельности по смягчению последствий изменения климата на внутреннем транспорте — синергическая увязка с политикой в области городского развития, экологической и энергетической политикой <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: Международное сотрудничество, межправительственная поддержка и партнерства в целях борьбы с изменением климата <i>Обсуждение и запланированные выступления (не более трех минут каждое)</i>
17 ч 50 мин — 18 ч 00 мин	Объявление Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, одобрение заявления высокого уровня в поддержку принятия Стратегии и заключительные заявления