



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Восемьдесят шестая сессия

Женева, 20–23 февраля 2024 года

Пункт 10 g) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной политики
или нормативного характера:**

аналитическая работа в области транспорта

Проект круга ведения неофициальной целевой группы по электрической мобильности

Записка Председателя Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта и секретариата*

I. Введение

1. В настоящем документе содержатся предлагаемый мандат на 2024–2026 годы и круг ведения новой неофициальной целевой группы по электрической мобильности (далее — электромобильность). На своей тридцать шестой ежегодной сессии (Женева, 4–6 сентября 2023 года, ECE/TRANS/WP.5/74, пункт 63) Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) признала, что для содействия прогрессу в области электромобильности следует учредить специальную неофициальную целевую группу, которая будет заниматься стимулированием и координацией усилий, связанных с разработкой электромобилей (ЭМ) и их зарядной инфраструктуры как в рамках ЕЭК (и ее различных подпрограмм), так и в сотрудничестве с другими учреждениями. В этой связи она поручила секретариату WP.5 совместно с Председателем разработать проект круга ведения такой целевой группы в тесной консультации с другими соответствующими рабочими группами и соответствующими межправительственными группами Отдела устойчивой энергетики ЕЭК и представить его Комитету по внутреннему транспорту (КВТ) на его восемьдесят шестой ежегодной сессии в феврале 2024 года для получения дальнейших руководящих указаний и принятия положительного решения.

II. Мандат

2. В задачу неофициальной целевой группы по электромобильности входит повышение осведомленности, наращивание потенциала и обобщение междисциплинарных знаний различных стран, научного сообщества, частного сектора и неправительственных организаций о последних разработках, касающихся всех типов

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



ЭМ (с охватом как пассажирских, так и грузовых перевозок всеми видами внутреннего транспорта) и их зарядной инфраструктуры. Перед неофициальной целевой группой также поставлена задача дальнейшего повышения уровня знаний о зарядной инфраструктуре для транспортных средств с нулевым содержанием вредных выбросов (ТСНВ), а также об «умных» решениях по организации зарядки, включая двунаправленную зарядку, и их взаимодействию с электрической сетью. Она призвана служить платформой для выявления подходящих и эффективных с точки зрения затрат стратегий и мер, учитывающих эффективность выбора места размещения объектов, системную эффективность и устойчивость энергосистемы¹, которые позволят обеспечить переход в будущем к сектору автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта с нулевым уровнем выбросов. В ходе своей работы неофициальная целевая группа будет на регулярной основе поддерживать связь с соответствующими рабочими группами и группами экспертов, действующими под эгидой КВТ ЕЭК² и Комитета ЕЭК по устойчивой энергетике (КУЭ)³.

3. Неофициальная целевая группа учреждается на первоначальный двухлетний период 2024–2026 годов с возможностью продления.

III. Круг ведения

A. Задачи

4. В соответствии со своим мандатом и опираясь на накопленный опыт и ноу-хау ряда рабочих групп, действующих под эгидой КВТ ЕЭК, а также по линии КУЭ ЕЭК, данной неофициальной целевой группе надлежит:

- a) служить платформой для сбора, обобщения и распространения на межсекторальном уровне знаний и опыта в области электрификации внутреннего транспорта, а также его взаимосвязи с зарядной инфраструктурой ЭМ и электросетью в целом, включая аспекты эффективности выбора места размещения объектов и управления мобильностью;
- b) изучить возможности создания механизма обмена передовым опытом и координации в области (мультимодальной) инфраструктуры транспортных средств с нулевым содержанием вредных выбросов (ТСНВ) для поддержки реализации политики, в том числе путем предоставления информации о долгосрочных потребностях в инфраструктуре ТСНВ и энергоснабжении, а также разработки новых инструментов и продуктов для поддержки планирования и моделирования инфраструктуры ТСНВ на различных уровнях (т. е. местном, региональном, национальном, международном и глобальном);
- c) обеспечить странам платформу для выявления возможностей согласования на международном уровне процедур и типов зарядки ЭМ, учитывая такие партнерские инициативы, как «Прорывная повестка дня», Приоритетное действие № 4 для автомобильного транспорта в области зарядной инфраструктуры (RT4), Совет по переходу на ТСНВ (СПТСНВ), Целевая группа по зарядной инфраструктуре и другие;
- d) проанализировать широкий спектр «умных» и инновационных решений по организации зарядки, внедренных в регионе ЕЭК и за его пределами, для всех типов ЭМ, двух- и трехколесных транспортных средств, легковых автомобилей,

¹ ECE/ENERGY/GE.6/2023/2, пп. 20 и 28.

² Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1); Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (WP.3/SC.3); Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5); Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6); Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24); Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и его соответствующие вспомогательные органы.

³ Комитет по устойчивой энергетике (КУЭ) и его соответствующие вспомогательные органы, а именно, Группа экспертов по энергоэффективности (ГЭЭ) и Группа экспертов по системам экологически чистого производства электроэнергии (ГЭЭЧЭ).

автофургонов, грузовиков и автобусов, гибридных поездов и специальных ЭМ (например, тракторов, строительной техники), а также барж, используемых во внутреннем судоходстве, с особым акцентом на возможности двунаправленной зарядки (например, в режиме подключения к электросети/V2G и к дому/V2H);

- e) в отношении подпункта d) — служить платформой для:
- i) выявления нормативных барьеров любого характера, препятствующих внедрению «умных» и инновационных решений по организации зарядки, в том числе в плане ее физической и ценовой доступности, а также способов их преодоления;
 - ii) разработки благоприятной нормативно-правовой базы в виде эффективных налогов, сборов или надбавок, обеспечивающих прозрачность для клиента в отношении коэффициента выбросов используемого источника энергии;
 - iii) разработки согласованных норм и стандартов в области двунаправленной зарядки и других «умных» решений по организации зарядки, равно как оценки потребности в соответствующей инфраструктуре, а также передовых методов регулирования нагрузки при зарядке, с тем чтобы свести к минимуму случаи внезапных, непропорционально больших и недиверсифицированных нагрузок на систему;
 - iv) выработки новых общих правил и вынесения рекомендаций по обеспечению соблюдения действующих правил обмена данными при обеспечении адекватной защиты данных и надлежащего уровня кибербезопасности;
 - v) вынесения рекомендаций по гармонизации правил доступа к сети и разработки инструментов и технических решений, позволяющих решить проблему высокой нагрузки на сеть и ее потенциальной перегрузки;
 - vi) вынесения рекомендаций по удобным и практичным методам оплаты за пользование общественными пунктами зарядки и по гармонизации платежных систем, в том числе путем изучения возможности введения динамических тарифов. Проведения сопоставительного анализа с рассмотрением методов приобретения других источников энергии (например, на автозаправочных станциях) и передового опыта в области экономического подхода к использованию данных и цифровых технологий;
 - vii) изучения сопутствующих услуг применительно к «умным» и инновационным решениям по организации зарядки, а также создания благоприятных рамочных условий для выхода этих услуг на рынки;
 - viii) изучения альтернативных моделей ценообразования на электроэнергию при использовании общественной зарядной инфраструктуры, с тем чтобы обеспечить адекватные финансовые стимулы для развития этой инфраструктуры с сохранением экономической выгоды для владельца транспортного средства;
- f) служить платформой для учета наиболее распространенных открытых протоколов и стандартов зарядки, обеспечивающих эксплуатационную совместимость систем зарядки и комплексные решения для бесперебойной зарядки ЭМ на трансграничном уровне;
- g) создать базу данных с примерами передовой практики в регионе ЕЭК и за его пределами;
- h) в отношении подпункта g) выше: проанализировать инновационные виды практики, применяемые в связи с «умными» решениями по организации зарядки, а также процессами планирования и эксплуатации инфраструктуры

- ЭМ, и разработать краткое руководство для использования странами, желающими добиться прогресса в этой области;
- i) в отношении подпункта h) выше: продолжить изучение концепции эффективности выбора места размещения объектов и их доступности, которые играют центральную роль в оптимизации планирования инфраструктуры и снижении потребностей в мобильности и благодаря которым здания, промышленные предприятия, транспорт и инфраструктура как бы воедино связываются через землепользование⁴;
 - j) подготавливать ежегодный доклад о достигнутых результатах и прогрессе, включая перечень рекомендаций для рабочих групп/групп экспертов, действующих под эгидой КВТ ЕЭК и КУЭ ЕЭК.

В. Методы работы

5. Неофициальная целевая группа учреждается и будет функционировать в соответствии с Руководящими принципами создания и функционирования групп специалистов в рамках ЕЭК, утвержденными Исполнительным комитетом ЕЭК 31 марта 2010 года (ECE/EX/2/Rev.1). На своем первом совещании неофициальная целевая группа изберет Председателя и заместителя Председателя и утвердит план работы, в котором будут определены конкретные направления деятельности, а также график работы по каждому из них.
6. Предполагается, что неофициальная целевая группа будет проводить свои совещания не реже одного раза в шесть месяцев. Эти совещания следует проводить в онлайн-формате или смешанном формате. Если принимающей стороной выступают страны или партнерские организации, то — при условии наличия финансирования на поездки — они могут проводиться в смешанном формате за пределами Женевы.
7. Председатель неофициальной целевой группы должен отчитываться о текущей работе на ежегодной сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), а на сессии, запланированной на сентябрь 2026 года, должен быть представлен заключительный доклад.
8. Проведение совещаний и составление документов осуществляются только на английском языке.
9. Участие в работе неофициальной целевой группы открыто для всех заинтересованных государств — членов Организации Объединенных Наций, региональных организаций экономической интеграции (РОЭИ) и экспертов. Весьма приветствуется участие председателей/заместителей председателей и национальных делегатов, участвующих в работе существующих рабочих групп и групп экспертов, действующих под эгидой КВТ ЕЭК и КУЭ ЕЭК. В работе неофициальной целевой группы предлагается принять участие заинтересованным межправительственным и неправительственным организациям, а также соответствующим научным ассоциациям и ассоциациям частного сектора, которые могут представлять свои экспертные мнения в соответствии с правилами и существующей практикой Организации Объединенных Наций.

С. Секретариат

10. ЕЭК под руководством Отдела устойчивого транспорта будет обеспечивать секретариатское обслуживание неофициальной целевой группы и тесное сотрудничество со всеми заинтересованными сторонами, включая секретариат Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН), региональные комиссии Организации Объединенных Наций и другие

⁴ ECE/ENERGY/GE.6/2023/2, п. 28 e).

соответствующие межправительственные и неправительственные организации и ассоциации частного сектора.

D. Руководящие указания Комитета

11. Комитету предлагается рассмотреть в положительном ключе предложенный проект круга ведения и дать указания относительно любых дополнительных задач, которые он, возможно, пожелает включить, с тем чтобы в первой половине 2024 года Председатель WP.5 мог инициировать работу данной неофициальной целевой группы.
