

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту**

Женева, 20–23 февраля 2024 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Совещание по вопросам принятия Стратегии КВТ
по сокращению выбросов парниковых газов
на внутреннем транспорте только для правительственных
делегатов с участием председателей вспомогательных
органов Комитета****Внутренний транспорт и изменение климата:
деятельность Комитета по внутреннему транспорту
и его вспомогательных органов****Записка секретариата***Резюме*

Ухудшение ситуации в мире в связи с повышением частоты и интенсивности воздействий изменения климата в сочетании с призывом к активизации усилий по достижению целей в области устойчивого развития, в том числе с помощью политики и мер по смягчению последствий для ограничения глобального потепления на уровне ниже 2 °C, как это предусмотрено Парижским соглашением об изменении климата, создает самую настоятельную потребность в том, чтобы внутренний транспорт стал частью комплекса наиболее строгих решений.

Комитет на своей восемьдесят пятой сессии выразил свою обеспокоенность ухудшением ситуации в мире в связи с увеличением частоты и интенсивности воздействия изменения климата, что создает повышенные требования и открывает возможности для того, чтобы внутренний транспорт, являющийся основным источником выбросов CO₂, стал частью комплекса решений (ECE/TRANS/328, пункт 58). Комитет поручил секретариату раз в два года представлять Комитету углубленные доклады об изменении климата и внутреннем транспорте начиная с восемьдесят шестой сессии Комитета в 2024 году (ECE/TRANS/328, пункт 60 g)). Настоящий документ подготовлен в рамках непосредственного выполнения этого мандата.

На своей восемьдесят пятой сессии Комитет далее поручил секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро Комитета и соответствующими вспомогательными органами разработать амбициозный стратегический документ по сокращению выбросов парниковых газов (ПГ) на внутреннем транспорте на основе международных правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу компетенции Комитета, с указанием приоритетных действий для Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и всех его соответствующих вспомогательных органов, который был бы подкреплён сильным планом действий с перечислением



основных этапов, для рассмотрения и возможного принятия Комитетом на его восемьдесят шестой пленарной сессии (ECE/TRANS/328, пункт 60 а)). Нулевой проект Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте был представлен Комитету в документе ECE/TRANS/2024/3. Настоящий документ содержит материалы, представленные вспомогательными органами КВТ, которые были учтены при разработке стратегии.

Комитет, возможно, пожелает принять к сведению этот документ и обратиться к своим вспомогательным органам с просьбой привести их программу работы в соответствие со Стратегией КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте (ECE/TRANS/2024/2).

I. Введение

1. Внутренний транспорт, особенно автомобильный, вносит наибольший вклад в выбросы парниковых газов (ПГ) в транспортном секторе и поэтому является наиболее важным фактором успеха усилий по смягчению последствий изменения климата, связанных с транспортом, на глобальном уровне. КВТ должен сыграть уникальную роль в обеспечении этого успеха, являясь центром Организации Объединенных Наций, обеспечивающим всеобъемлющую платформу для рассмотрения всех аспектов развития внутреннего транспорта и сотрудничества в этой области с уделением особого внимания межрегиональному и внутрирегиональному регулированию на основе конвенций Организации Объединенных Наций по транспорту и других средств.

2. Очевидно, что в транспортном секторе необходимы более амбициозная политика декарбонизации и комплексные меры. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) и Международная морская организация (ИМО) уже подали пример в том, что касается целей по сокращению выбросов CO₂ от гражданской авиации и морского транспорта. В Приложении II представлен обзор этих мер. Пришло время и сектору внутреннего транспорта последовать этому примеру.

3. Комитет на своей восемьдесят пятой сессии признал ухудшение ситуации в мире в связи с увеличением частоты и интенсивности воздействия изменения климата, что создает повышенные требования и открывает возможности для того, чтобы внутренний транспорт, являющийся основным источником выбросов CO₂, стал частью комплекса решений (ECE/TRANS/328, пункт 57). Комитет (ECE/TRANS/328, пункт 60):

а) **поручил** секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро Комитета и соответствующими вспомогательными органами **разработать** стратегический документ по сокращению выбросов ПГ на внутреннем транспорте на основе международных правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу компетенции КВТ и всех его соответствующих вспомогательных органов, для рассмотрения и возможного принятия Комитетом на его восемьдесят шестой пленарной сессии (2024 год);

б) **поручил** своим соответствующим вспомогательным органам и договорным органам уделять приоритетное внимание своевременному внесению поправок в правовые документы Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту в поддержку безопасного и эффективного выполнения задач, обязательств и выработки решений в области изменения климата;

в) **поручил** своим соответствующим вспомогательным органам продолжать усилия по согласованию требований к рабочим характеристикам и правовых документов, связанных с интеллектуальными транспортными системами, непосредственно способствующих сокращению выбросов ПГ за счет повышения эффективности использования топлива/энергии, эффективного использования транспортных сетей, перехода от личных автомобилей к общественному транспорту, когда это возможно, гибкости нагрузки на электросеть и ресурсов хранения энергии (электромобили) и автоматизации;

d) **поручил** своим вспомогательным органам и договорным органам активизировать усилия по переводу в цифровой формат основных конвенций по внутреннему транспорту;

e) **предложил** своим соответствующим вспомогательным органам проанализировать соображения экологической и энергетической эффективности;

f) **выразил** решительную и активную поддержку в отношении задачи, инициированной Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (WP.29/GRPE) и предусматривающей разработку согласованной на глобальном уровне методологии для определения углеродного следа в течение всего жизненного цикла дорожных транспортных средств;

g) **поручил** секретариату раз в два года представлять Комитету углубленные доклады об изменении климата и внутреннем транспорте начиная с восьмидесятой шестой сессии Комитета в 2024 году;

h) **поручил** секретариату согласовать программу работы с министерской декларацией¹ и уделять приоритетное внимание ее осуществлению.

II. Двухгодичный доклад об изменении климата и внутреннем транспорте

4. На своей восьмидесятой четвертой сессии Комитет предложил рабочим группам передать в секретариат сведения о своем текущем вкладе, планах на будущее и соображениях в поддержку усилий по смягчению последствий изменения климата и поручил секретариату в консультации с Бюро подготовить всеобъемлющий документ, посвященный этой деятельности, а также ориентированным на практические действия вариантам для Комитета и рабочих групп для рассмотрения на восьмидесятой пятой пленарной сессии Комитета (ECE/TRANS/316, пункт 51 c) и d)). В соответствии с этой просьбой секретариат подготовил документ ECE/TRANS/2023/21, который был рассмотрен Комитетом на его восьмидесятой пятой пленарной сессии (ECE/TRANS/328, пункт 57).

5. В соответствии с этим на своей восьмидесятой пятой сессии Комитет **поручил** секретариату раз в два года представлять Комитету углубленные доклады об изменении климата и внутреннем транспорте начиная с восьмидесятой шестой сессии Комитета в 2024 году. В настоящий документ включены представления, поданные вспомогательными органами КВТ, которые в полном объеме отражены в Приложении I к настоящему документу.

III. Текущая деятельность, осуществляемая Комитетом по внутреннему транспорту, его вспомогательными органами и секретариатом

6. Изменение климата рассматривается как сквозная тема в Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года² (ECE/TRANS/288/Add.2). Комитет, его соответствующие рабочие группы и секретариат работали над тем, чтобы внести вклад в меры по смягчению последствий изменения климата и адаптации к нему государств-членов, как указано в Приложении I к данному документу. Эти мероприятия могут быть представлены следующим образом:

¹ «Задействование всего потенциала решений в области внутреннего транспорта в рамках глобальной борьбы с изменением климата» (ECE/TRANS/2023/2).

² Пункт 12, страница 7, Стратегия Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года, 2019 год.

a) политическая, нормативная и институциональная поддержка на высоком уровне в контексте решений Комитета и одобренных министерских резолюций и Декларации;

b) оценка воздействия на транспорт и мер в области адаптации, проведенная Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1), Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) и Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) и ее Группой экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (WP.5/GE.3).;

c) нормативная база для внедрения безопасных электромобилей и транспортных средств, работающих на водороде, созданная Рабочей группой по перевозке опасных грузов (WP.15) и Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29/GRSP);

d) Нормативная база WP.29/GRPE для:

- измерения выбросов CO₂ от автотранспортных средств;
- использования новых технологий с целью обеспечения минимальной деградации аккумуляторных батарей;
- повышения эффективности двигателей и снижения выбросов, созданная WP.29;
- измерения выбросов углерода в течение всего жизненного цикла транспортного средства (ОЖЦ), включая этапы производства, использования и окончания срока службы (в стадии разработки);

e) нормативная база для экологизации флота, инфраструктуры и операций внутреннего водного транспорта, подготовленная WP.3/SC.3 (более подробную информацию см. в Приложении IV к настоящему документу);

f) интермодальная система и переход с автомобильного транспорта на более экологически безопасные виды транспорта, по линии Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) и Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) (более полный список см. в Приложении V к настоящему документу);

g) продвижение и содействие развитию экологичного транспорта и мобильности по линии WP.5 (полный список см. в Приложении II к настоящему документу) и Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ);

h) исследования и публикации по линии WP.5 и ОПТОСОЗ;

i) наращивание потенциала по линии SC.3, WP.5 и WP.29;

j) разработка инструментов, таких как модель «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), «Дорожная карта интеллектуальной транспортной системы» и справочник ОПТОСОЗ;

k) сотрудничество и координация между рабочими группами, между SC.1, WP.5, WP.15 и WP.29; и

l) проект по новой энергии, секретариат.

7. В Приложении I содержится более подробный обзор текущей деятельности отдельных вспомогательных органов КВТ.

IV. Представления для Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте

8. Стратегия КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте (ECE/TRANS/2024/3) была разработана секретариатом в тесном

сотрудничестве с Бюро КВТ и вспомогательными органами КВТ по просьбе Комитета, высказанной на его семьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/328, пункт 60 а)). В ней учитываются материалы, представленные вспомогательными органами КВТ. Эти представления отражены в Приложениях III–VII к настоящему документу.

V. Заключение

9. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению этот документ и **обратиться** к своим вспомогательным органам с просьбой привести их программу работы в соответствие со Стратегией КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте (ECE/TRANS/2024/3).

Приложение I

Связанная с изменением климата деятельность Комитета по внутреннему транспорту, его рабочих групп и секретариата

I. Комитет по внутреннему транспорту

1. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) является высшим органом ЕЭК, принимающим решения по вопросам, связанным с транспортом. Изменение климата рассматривается как сквозная тема в Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года (ECE/TRANS/288/Add.2). В рамках министерских сегментов в ходе пленарных заседаний и документов высокого уровня (резолуции и Декларация министров), подготовленных на их основе и одобренных Комитетом, затрагивался этот вопрос и были предусмотрены соответствующие мандаты для дальнейшей работы в данной области. Во время своих очередных сессий Комитет неизменно выдвигает изменение климата в качестве одного из ключевых пунктов повестки дня, а его решения способствуют созданию специализированных межправительственных платформ и продвижению нормативной работы, технических знаний и инструментов с целью устранения причин и последствий изменения климата в более широкой сфере внутреннего транспорта.

2. На своей восьмидесятой пятой ежегодной сессии в 2023 году Комитет принял решение об усилении роли и вклада Комитета в связи с этим важнейшим вопросом, который рассматривается на горизонтальном уровне несколькими вспомогательными органами Комитета, а также самим Комитетом, и поручил секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро Комитета и соответствующими вспомогательными органами разработать амбициозный стратегический документ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте на основе международных правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу компетенции КВТ, с указанием приоритетных действий для Комитета и его соответствующих вспомогательных органов, который был бы подкреплён весомым планом действий с перечислением основных этапов (ECE/TRANS/328, пункт 60 а)). Стратегия КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте (ECE/TRANS/2024/3) будет рассмотрена и, возможно, принята Комитетом на его восьмидесятой шестой пленарной сессии в 2024 году.

II. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1)

3. SC.1 изменила структуру своей повестки дня, начиная со своей сто пятнадцатой сессии в октябре 2020 года, чтобы лучше отразить соответствие со стратегией Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года. В частности, был добавлен пункт повестки дня «Безопасная и устойчивая дорожная инфраструктура», который предусматривает взаимодействие с Группой экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (WP.5/GE.3) посредством обмена информацией, связанной с воздействием изменения климата на транспортную инфраструктуру. Одна из ключевых функций SC.1 — быть платформой для обмена информацией о передовой практике и новых тенденциях в области автомобильного транспорта и инфраструктуры.

III. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2)

4. SC.2 работает над поощрением перехода на железнодорожный транспорт как инструмента повышения эффективности и, тем самым, борьбы с изменением климата.

Это осуществляется по нескольким направлениям. Во-первых, посредством ее основных юридических соглашений:

- Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), предусматривающее создание международной сети железных дорог категории Е;
- Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава, чтобы сделать инвестиции в железнодорожное оборудование более надежными и, следовательно, более дешевыми, повышая конкурентные позиции операторов и оказывая помощь в финансировании железнодорожного подвижного состава.

5. Во-вторых, через мероприятия, направленные на повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта, такие как разработка новой конвенции о едином железнодорожном законодательстве, направленной на устранение административных барьеров на границе между двумя существующими правовыми режимами при перевозке грузов, а также в процессе поощрения международных пассажирских железнодорожных перевозок для отвлечения перевозок от более загрязняющих видов транспорта. Что касается пассажиров, то Группа экспертов по железнодорожным узлам для международных пассажирских перевозок разработала предложения по обновлению СМЖЛ для улучшения доступности станций с целью стимулирования дальнейшего модального сдвига. В-третьих, через ряд других политических инициатив, например в связи с инновациями, которые направлены на снижение и без того низкого углеродного воздействия железнодорожного сектора с особым вниманием к потреблению энергии на железных дорогах.

IV. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3)

6. Смягчение последствий изменения климата имеет особое значение для внутреннего водного транспорта, поскольку он более уязвим к воздействию изменения климата и связанных с ним явлений, в частности, низкого уровня воды в крупных европейских реках, наблюдаемого в последние годы. SC.3 и ее вспомогательный орган, Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), вносят вклад в смягчение последствий изменения климата, способствуя переходу от автомобильного к внутреннему водному транспорту для сокращения вредных выбросов внутреннего транспорта и разрабатывая меры по декарбонизации и экологизации внутреннего флота. SC.3 содействует развитию сети водных путей категории Е в соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения и ведет мониторинг прогресса с помощью Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга»).

7. Деятельность обеих рабочих групп в соответствии с *Белой книгой по развитию, достижениям и будущему устойчивого внутреннего водного транспорта* включает: а) обмен передовой практикой, поддержку программ и экспериментальных разработок, направленных на модернизацию и экологизацию флота; б) поддержку инициативы по сокращению выбросов парниковых газов на 35 процентов по сравнению с 2015 годом к 2035 году, сокращению выбросов загрязняющих веществ не менее чем на 35 процентов по сравнению с 2015 годом к 2035 году и ликвидацию в значительной степени парниковых газов и других загрязняющих веществ к 2050 году; в) повышение роли водного транспорта с использованием альтернативных видов топлива, движительных комплексов с низким и нулевым уровнем выбросов и электродвижения. Это реализуется через обновление Европейских правил судоходства по внутренним водным путям, Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к резолюции № 61) и другие соответствующие резолюции.

Воздействие изменения климата на внутренний водный транспорт и деятельность по смягчению последствий были рассмотрены на рабочих совещаниях SC.3 и SC.3/WP.3:

- «Изменение климата и экстремальная ситуация с уровнем воды на европейских водных путях и ее последствия для внутреннего водного транспорта» (17 февраля 2021 года);
- «Предотвращение загрязнения с судов внутреннего плавания и экологизация сектора внутреннего водного транспорта» (16 февраля 2022 года);
- «Мероприятия по смягчению последствий изменения климата на внутреннем водном транспорте» (11 октября 2023 года). Рабочее совещание было посвящено международным и национальным программам, прогрессу и извлеченным урокам, а также приоритетам для будущей деятельности. Участники обсудили предложения по проекту стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте до 2050 года в области внутреннего водного транспорта и мониторинг реализации будущей стратегии государствами-членами.

V. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5)

8. WP.5 обеспечивает межправительственные диалоги по вопросам зеленой городской мобильности, например следующие мероприятия, приуроченные к сессиям WP.5:

- «круглый стол» экспертов по экономическому анализу трансформации городских транспортных систем в сентябре 2020 года;
- рабочее совещание по вопросам экологичного городского транспорта, организованное совместно Отделом устойчивого транспорта и Отделом по лесам, землепользованию и жилищному хозяйству, в сентябре 2021 года;
- межрегиональное рабочее совещание по электрификации мобильности — вызовы и возможности для транспорта, энергетики и территориального планирования — в сентябре 2022 года.

9. В 2020 году WP.5 учредила Группу экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (WP.5/GE.3) с целью продолжения работы Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним. Группе экспертов поручено и впредь повышать осведомленность, наращивать потенциал и обобщать знания стран и научного сообщества в области оценки последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним. Перед ней также поставлена задача дальнейшего повышения уровня знаний и углубления анализа по вопросам последствий изменения климата для внутреннего транспорта, а также выявления подходящих и эффективных с точки зрения затрат мер по адаптации.

10. К октябрю 2023 года WP.5/GE.3 разработала такие важные информационные материалы, как: i) «Системы для проведения стресс-тестов для оценки устойчивости транспортных активов к опасностям, связанным с изменением климата» и ii) «Руководство по способам адаптации на транспорте».

11. WP.5/GE.3 продолжила работу над i) анализом климатических прогнозов на основе выбранных пороговых значений погодных явлений, ii) руководством по оценке критичности сетей и iii) затратами и потерями в рамках железнодорожной и автодорожной инфраструктуры и операций в связи с изменением климата и экстремальными погодными условиями.

12. В сентябре 2021 года WP.5 создала группу экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (WP.5/GE.3). Группе экспертов поручено продвигать разработку модуля инфраструктуры в тесном контакте с Партнерством ОПТОСОЗ по

стимулированию велосипедного движения/активной мобильности. Работа будет сфокусирована на:

- сборе данных о национальных велосипедных сетях, анализе данных и предложении маршрутов для региона ЕЭК на основе национальных маршрутов, входящих в велосипедную сеть региона ЕЭК;
- разработке приемлемых определений для различных видов велосипедной инфраструктуры, а также новых дорожных знаков, которые — в дополнение к существующим знакам, предусмотренным Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года, — должны использоваться для обозначения маршрутов;
- к октябрю 2023 года WP.5/GE.3 разработала проект руководства по обозначению велосипедных сетей, выработала общие определения для различных типов велосипедной инфраструктуры и разработала предложения по внесению изменений в Конвенцию 1968 года о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах, вытекающих из этих определений.

13. Секретариат выпустил следующие публикации в рамках WP.5:

- в октябре 2022 года секретариат выпустил публикацию «Показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ)», предлагающую методологию оценки транспортной системы, которая среди трех аспектов оценки предлагает также компонент экологической устойчивости, содержащий набор показателей, призванных помочь правительствам понять и оценить меры, направленные на сокращение выбросов парниковых газов, загрязняющих воздух веществ и шума при учете модального распределения, доли альтернативных видов топлива, среднего возраста парка и т. д.;
- в феврале 2020 года в рамках WP.5 секретариат выпустил публикацию по теме «Мобильность как услуга (MaaS)»;
- в сентябре 2020 года секретариат выпустил «Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию: содействие активной мобильности»;
- в декабре 2015 года секретариат выпустил публикацию «Устойчивая городская мобильность и общественный транспорт».

14. На своей ежегодной сессии в сентябре 2023 года WP.5 провела:

- тематическое обсуждение общих тенденций и событий, посвященное общим тенденциям и изменениям, связанным с электромобилями и их зарядной инфраструктурой, которое станет основой для подготовки специальной публикации «Транспортные тенденции и экономика», которая будет выпущена в 2024 году;
- тематическое обсуждение с участием неправительственных организаций и представителей государств-членов, посвященное важнейшей роли внутреннего транспорта в активизации деятельности по смягчению последствий глобального изменения климата, которое станет основой для подготовки Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте.

15. WP.5 признала, что для содействия прогрессу в области электромобильности следует создать специальную неофициальную целевую группу, которая будет заниматься стимулированием и координацией усилий, связанных с разработкой электромобилей 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 КВТ для обсуждения и возможного принятия на его следующей ежегодной сессии.

VI. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11)

16. На своей семьдесят шестой сессии WP.11 подтвердила, что ее работа и СПС полностью соответствуют стратегии КВТ и что она будет продолжать соответствовать ей до тех пор, пока СПС будет оставаться актуальным и отвечать требованиям технологического прогресса. Кроме того, в рамках работы постоянно рассматривались способы снижения воздействия глобального потепления и изменения климата, в частности, сокращение выбросов парниковых газов, и в целом цели повестки дня на 2023 год.

VII. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15)

17. В 2020 году при участии секретариата Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) и Рабочей группы по общим предписаниям безопасности (GRSG) Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) WP.15 учредила целевую группу для рассмотрения вопроса об использовании аккумуляторных электромобилей и транспортных средств на водородных топливных элементах для перевозки опасных грузов. В мае 2021 года WP.15 решила продолжить работу в неофициальной группе под руководством Нидерландов. Она приняла круг ведения неофициальной рабочей группы для разработки при всеобъемлющем сотрудничестве с другими рабочими группами (например, WP.29) надлежащих положений Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), имеющих отношение к конструкции аккумуляторных электромобилей (АЭ) и транспортных средств на водородных топливных элементах (ТСВТЭ) и их прицепов, для обеспечения безопасности перевозки опасных грузов в этих транспортных средствах. В частности, положения должны будут касаться: i) электрооборудования этих транспортных средств; ii) предотвращения опасности возникновения пожара и iii) предупреждения других рисков, создаваемых топливом.

18. Комитет по безопасности Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) оценивает необходимость принятия дополнительных положений по безопасной перевозке опасных грузов на судах, использующих электрические силовые установки. Рекомендованным классификационным обществам ВОПОГ было предложено представить соответствующую информацию на предстоящей сессии с учетом текущей работы Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ), чтобы избежать дублирования усилий. Обсуждение перевозки водорода в качестве груза будет рассмотрено позднее, после получения заявок на перевозку водорода. Неофициальная рабочая группа по веществам может начать более детальное обсуждение условий транспортировки.

19. 10 ноября 2022 года Рабочая группа WP.15 провела «круглый стол» по вопросам экономики замкнутого цикла с точки зрения мультимодальных перевозок опасных грузов¹, после чего были сделаны многочисленные презентации, которые размещены на веб-сайте: <https://unece.org/info/Transport/Dangerous-Goods/events/364687>. По итогам обсуждения было отмечено, что необходимо продолжить работу над положениями, связанными с экономикой замкнутого цикла, устойчивым использованием природных ресурсов и сокращением образования отходов. К ним относятся сокращение выбросов парниковых газов, связанных с транспортом (например, использование электромобилей), и принятие положений о безопасной транспортировке отработавших элементов и батарей для их переработки/перепрофилирования.

20. Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ организовал в ходе своей сессии в январе 2023 года рабочее совещание по устойчивому развитию и изменению климата

¹ См. доклад [ECE/TRANS/WP.15/260](https://unece.org/info/Transport/Dangerous-Goods/events/364687), пп. 45–51.

с точки зрения перевозки опасных грузов по внутренним водным путям². Он выразил признательность за обсуждение вопросов экологизации внутреннего судоходства (презентации см. URL: <https://unece.org/info/Transport/Dangerous-Goods/events/370093>). Он отметил необходимость разработки политики и четкого руководства (например, правил) для стимулирования разумных инвестиций судовладельцев и промышленности в усилия по экологизации флота внутреннего плавания, чтобы избежать неопределенности, связанной с инвестициями, вызывающими сожаление. Он также отметил, что необходимо проявлять гибкость, когда речь идет об устойчивом внутреннем водном транспорте, и что суда должны иметь длительный срок службы, а силовые установки должны позволять легко переоборудовать их в случае необходимости. На своей сессии в августе 2023 года Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ уже рассмотрел несколько официальных запросов на рекомендацию по использованию водородных топливных элементов или метанола в качестве топлива для обеспечения движения судов.

21. Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ приветствовало на своей весенней сессии 2023 года результаты обсуждений в WP.15 и Комитете по вопросам безопасности ВОПОГ. Совместное совещание приняло решение координировать деятельность по безопасной и экологичной перевозке опасных грузов внутренними видами транспорта в тесном сотрудничестве с ОТИФ и ЦКСР, в частности, в отношении работы над Конвенцией о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) и Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ).

22. В ходе сессии Совместное совещание поручило секретариату опубликовать на веб-сайте ЕЭК информацию о вкладе в реализацию повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, в частности путем эффективного воздействия новых требований и технических инноваций в правилах, регулирующих перевозку опасных грузов. Эта информация может быть использована делегатами в качестве основы для определения ожидаемой отдачи от своих предложений и доступна на URL: <https://unece.org/transport/dangerous-goods/unece-bodies-dealing-transport-dangerous-goods>.

23. На осенней сессии 2023 года Совместное совещание напомнило, что приоритетом WP.15, Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ и Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ является разработка правил, гарантирующих безопасную перевозку опасных грузов и облегчающих мультимодальную международную перевозку этих грузов. Тем не менее в рамках этой работы постоянно рассматриваются вопросы сокращения выбросов парниковых газов, изменения климата и в целом задачи Повестки дня на 2023 год.

VIII. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24)

24. WP.24 способствует переходу на железнодорожный транспорт для грузовых перевозок. В этой связи WP.24 призывает к реализации Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) для создания сети и смежных сооружений для обеспечения бесперебойных интермодальных перевозок — с дальними грузовыми перевозками по железной дороге и автомобильными перевозками на конечных участках маршрута — во всем регионе ЕЭК. Рабочая группа также разработала справочник в отношении национальных генеральных планов по грузовому транспорту и логистике, цель которого — помочь национальным органам, отвечающим за грузовой транспорт и логистику, в возможных действиях по сопровождению развития сектора для следования по устойчивому и декарбонизированному пути в поддержку национального экономического развития. WP.24 также занимается вопросами цифровизации и автоматизации интермодальных перевозок. Она готовит основу для

² См. ECE/TRANS/WP.15/AC.2/84, пп. 56–67

цифровизации грузовых интермодальных перевозок. Она разрабатывает справочник по автоматизации интермодальных перевозок. WP.24 также занимается поиском решений по электрификации автомобильного транспорта, участвующего в интермодальных перевозках.

Кроме того, важную роль в определении коридоров, в которых перераспределение перевозок по видам транспорта за счет снижения доли автомобильного транспорта окажется наиболее перспективным, играет Рабочая группа по транспортной статистике (WP.6).

IX. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)

25. WP.29 и ее вспомогательные рабочие группы, особенно GRPE (Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды) и GRSG, вносят значительный вклад в меры по смягчению последствий изменения климата путем разработки нормативной базы, связанной с автомобильной промышленностью, как по снижению энергопотребления и выбросов парниковых газов и загрязняющих веществ дорожными и внедорожными транспортными средствами, так и по безопасности альтернативных силовых установок, таких как электрические/гибридно-электрические и водородные силовые агрегаты.

26. Деятельность WP.29 также охватывает элементы, касающиеся экономики замкнутого цикла (подробно изложено в ECE/TRANS/2023/5), посредством не только Правил № 133 ООН о возможности утилизации автотранспортных средств, но и Правил № 108 и 109 ООН о шинах с восстановленным протектором для легковых автомобилей и транспортных средств неиндивидуального пользования или Правил №№ 103, 114 или 132 и 143 ООН о сменных устройствах для предотвращения загрязнения, модулях для сменной системы подушки безопасности или модифицированных устройствах ограничения выбросов для легковых автомобилей и большегрузных транспортных средств. Важным элементом являются Правила ООН № 156 об обновлении программного обеспечения, которые позволяют корректировать характеристики транспортного средства в соответствии с последними разработками без необходимости изменения физических свойств транспортного средства.

27. GRPE разработала всемирно согласованный цикл испытаний для большинства категорий транспортных средств (мотоциклы, легковые автомобили, фургоны и двигатели грузовиков, автобусов и внедорожной подвижной техники), чтобы иметь возможность измерять выбросы CO₂ из выхлопных труб и других ПГ (таких как взвешенные частицы и метан) наиболее репрезентативным и реалистичным способом, что позволяет договаривающимся сторонам применять надежные правила повышения топливной экономичности.

28. GRPE также ведет работу в связи с выходом на рынок технологий с нулевым выбросом, например, выпустив ГТП ООН № 22, касающиеся долговечности бортовых аккумуляторных батарей. Эти новые ГТП ООН обеспечивают минимальную деградацию аккумуляторных батарей в электромобилях, что сокращает количество отходов и необходимость добычи сырья, а также связанные с этим выбросы углерода. Ожидается, что такое регулирование также повысит доверие к электромобилям, что будет далее способствовать быстрому и успешному внедрению такой технологии автовладельцами.

29. GRSP, Рабочая группа по пассивной безопасности, внесла свой вклад в разработку нормативной базы для внедрения безопасных электрических/гибридно-электрических транспортных средств и транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (TCBTЭ). Поскольку основным препятствием для внедрения такого рода транспортных средств является безопасность, ГТП ООН №№ 13 (TCBTЭ), 20 (БЭМ), Правила ООН № 94 (лобовое столкновение), 95 (боковое столкновение), 100 (транспортные средства с электроприводом), 134 (TCBTЭ), 135 (боковой удар о столб), 136 (электромобиль, категория L),

137 (лобовое столкновение с уделением особого внимания удерживающим системам), 146 (TCBTЭ категории L) и 153 (целостность топливной системы и безопасность электрического привода в случае удара сзади) прокладывают путь к декарбонизации дорожного движения во всех категориях транспортных средств, обеспечивая эффективность их пригодности к эксплуатации.

30. В 2023 году GRPE продолжила работу над проблемой выбросов загрязняющих веществ и ПГ от транспортных средств, GRSP продолжила работу над вопросами безопасности и стойкости конструкции транспортных средств с нулевым уровнем загрязнения (электромобили на аккумуляторах и транспортные средства на водородных топливных элементах) к ударным нагрузкам, поддерживая переход к дорожному транспорту без выбросов углерода внесением поправок в:

a) Правила ООН № 100 по безопасности электромобилей;

b) Правила ООН № 134 и ГТР ООН № 13 по транспортным средствам на водородных топливных элементах;

c) поправки к касающимся стойкости конструкции транспортных средств к ударным нагрузкам Правилам ООН №№ 94 (лобовой удар), 95 (боковой удар), 135 (боковой удар о столб), 137 (лобовое столкновение с уделением особого внимания удерживающим системам) и 153 (целостность топливной системы и безопасность электрического привода в случае удара сзади), вводят особые требования к батареям и их поведению после аварии (например, тепловой разгон и самовоспламенение).

31. GRBP внесла дополнительный вклад в смягчение последствий изменения климата в 2023 году, обновив Правила ООН № 117, касающиеся требований к сопротивлению качению, сцеплению на мокрых поверхностях и звуку, издаваемому при качении для шин легковых автомобилей.

32. GRVA, Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам, работает над инновациями, которые будут поддерживать новые формы мобильности и их использование. GRVA также обеспечивает актуальность существующих правил в отношении активной безопасности, чтобы обновлять нормативную базу в соответствии с техническим прогрессом. В связи с этим GRVA пересматривает правила торможения, поскольку в настоящее время разрабатываются новые энергосберегающие технологии торможения — электромеханическое торможение и электрическое управление тормозной системой. Подобные инновации рассматриваются как важный элемент перехода от транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания к альтернативным вариантам, работающим на электрической энергии. Аналогично, GRVA изучает возможности для адаптаций в нормативной базе, необходимых для разрешения использования системы электрического рекуперативного торможения и/или силовой установки на осях прицепа, с целью преобразования кинетической энергии оси в электрическую для питания электрических систем (например, холодильных установок в рефрижераторах), а также оказания содействия автотранспортному средству (например, тягачу) во время маневров «старт–стоп» или при ускорении/торможении.

X. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)

33. В основе ОПТОСОЗ лежит цель сделать транспорт более устойчивым и, как следствие, снизить его воздействие на окружающую среду, главным образом в городах, но также и в сельских населенных пунктах. В поддержку деятельности ОПТОСОЗ, связанной с изменением климата, Отдел устойчивого транспорта возглавил исследования по созданию «зеленых» и здоровых рабочих мест на транспорте, рекомендаций по «зеленому» и здоровому устойчивому транспорту, разработке решений по управляемой мобильности, а также Справочника по передовому опыту в области городского транспорта и территориального планирования и разработке Общеввропейского плана развития инфраструктуры велосипедного движения в дополнение к Генеральному плану поощрения велосипедного движения,

завершенному в 2021 году. Отдел продолжает осуществлять ряд подмандатных инициатив и партнерств в рамках ОПТОСОЗ для реализации целей Венской декларации и поддержки экологичного транспорта.

XI. В интересах будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS)

34. Моделирование ForFITS используется в проводимых ЕЭК обзорах результативности экологической деятельности (ОРЭД) для анализа и количественной оценки потенциального воздействия комплекса мер политики на выбросы ПГ. Сценарии с низким уровнем выбросов углерода разрабатываются для того, чтобы количественно показать, что необходимо на страновом уровне, и для смягчения последствий выбросов углерода и климатического воздействия со стороны транспортного сектора.

35. После рабочего совещания, проведенного в мае 2021 года совместно с Отделом по устойчивой энергетике на тему «Выбросы электромобилей на начальных этапах в реальном времени в процессе подзарядки»³, секретариат разрабатывает дополнительный модуль ForFITS для изучения выбросов электромобилей в реальном времени во время подзарядки, а также документ, в котором рассматривается потенциальное влияние временного разрешения и поведения пользователей на выбросы CO₂ во время подзарядки электромобилей. В рамках деятельности, связанной с изменением климата, Отдел также вносит вклад в разработку ОРЭД, подготавливая посвященную транспорту главу ОРЭД для каждой страны.

XII. Другая деятельность секретариата

36. Отдел также участвует в осуществляемых несколькими отделами некусных мероприятиях по «устойчивому использованию природных ресурсов», в рамках которых за счет финансирования по линии Регулярной программы технического сотрудничества (РПТС) в Украине проводятся некоторые мероприятия с целью изучения вопросов электромобильности, мобильности как услуги и ресурсов как услуги для снижения воздействия на окружающую среду и климат в результате электрической мобильности по всей цепочке поставок. Отдел собирается разместить у себя общую базу данных транспортного сектора («Transport Data Commons»), глобальную открытую базу данных по выбросам CO₂ транспортным сектором. Первоначально основное внимание уделяется сбору и представлению данных по транспортному сектору, необходимых для предварительного расчета показателей выбросов парниковых газов.

³ <https://unece.org/sustainable-energy/events/online-workshop-real-time-upstream-emissions-electric-vehicles-during>.

Приложение II

Обзор стратегий по смягчению последствий изменения климата Международной организации гражданской авиации и Международной морской организации

I. Международная организация гражданской авиации

1. Ассамблея Международной организации гражданской авиации (ИКАО) на своей сороковой сессии в 2019 году подтвердила две глобальные перспективные цели для сектора международной авиации: ежегодное повышение топливной эффективности на 2 процента до 2050 года и углеродно-нейтральный рост, начиная с 2020 года. Для достижения этих целей и содействия устойчивому развитию международной авиации ИКАО реализует комплекс мер, включая улучшение технологий летательных аппаратов, функциональные усовершенствования, использование экологичного авиационного топлива (ЭАТ) и рыночные меры (КОРСИА), программу компенсации и сокращения выбросов углекислого газа для снижения выбросов CO₂ при международных полетах. Кроме того, ИКАО создала глобальные рамки для содействия снижению углеродного следа и изучения целесообразности нацеливания на долгосрочное снижение выбросов CO₂.

2. На своей сорок первой сессии в 2022 году ИКАО также одобрила глобальную долгосрочную желательную цель (LTAG) для международной авиации, предусматривающую нулевые выбросы углерода к 2050 году в поддержку температурной цели Парижского соглашения РКИКООН¹. LTAG не накладывает конкретные обязанности или обязательства в виде целей по сокращению выбросов на отдельные государства. Вместо этого в ее рамках признается, что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства (например, уровень развития, зрелость авиационных рынков, устойчивый рост международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта) будут определять способность каждого государства внести свой вклад в LTAG в соответствии с собственными и определенными на национальном уровне временными рамками.

3. В число других инициатив ИКАО входят:

а) инструмент отслеживания инициатив по сокращению выбросов CO₂, который предлагает информацию, относящуюся к инициативам по сокращению экологического следа авиации. Этот инструмент разработан в рамках Международной коалиции за устойчивую авиацию, состоящей из нескольких некоммерческих организаций, работающих над снижением загрязнения окружающей среды во время авиаперелетов. Это единственная экологическая группа гражданского общества, признанная ИКАО в качестве наблюдателя;

б) инициатива «План действий государств», стартовавшая в 2010 году с целью предоставить государствам потенциал и инструменты для принятия мер;

в) разработка государственных планов действий и внедрение КОРСИА поддерживаются посредством разработки и обслуживания нескольких инструментов, которые предоставляются в распоряжение государств и широкой общественности. Они включают в себя калькулятор выбросов углекислого газа, калькулятор для организации совещаний с учетом экологических факторов и инструмент оценки экономии топлива.

¹ 2022 ICAO 41st Assembly Resolution A41-21: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection — Climate change. URL: https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Assembly/Resolution_A41-21_Climate_Change.pdf.

II. Международная морская организация

4. Международная морская организация (ИМО) приняла обязательные меры по сокращению выбросов парниковых газов при международном судоходстве в соответствии с конвенцией ИМО по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ). В 2018 году ИМО приняла первоначальную стратегию по сокращению выбросов ПГ с судов, которая предусматривает, в частности, снижение углеродоемкости международного судоходства для сокращения выбросов CO₂ на единицу транспортной работы в среднем по международному судоходству по меньшей мере на 40 процентов к 2030 году, продолжая усилия по достижению 70 процентов к 2050 году по сравнению с 2008 годом. Кроме того, к 2050 году общий годовой объем выбросов ПГ в результате международного судоходства должен быть снижен по меньшей мере на 50 процентов по сравнению с 2008 годом.

5. В июле 2023 года государства — члены ИМО на заседании Комитета по защите морской среды (MEPC 80) приняли Стратегию ИМО по сокращению выбросов ПГ с судов 2023 года². Пересмотренная Стратегия ИМО в отношении ПГ включает в себя расширенную общую амбициозную задачу по достижению нулевого уровня выбросов парниковых газов от международного судоходства ближе к 2050 году, обязательство обеспечить внедрение альтернативных видов топлива с нулевыми и близкими к нулевым выбросами парниковых газов к 2030 году, а также ориентировочные контрольные точки на 2030 и 2040 годы.

6. В поддержку стратегии по сокращению выбросов во всем морском секторе ИМО также разработала Инструментарий по учету выбросов судов, который предлагает четко определенную структуру наряду с инструментами поддержки принятия решений. Первое практическое руководство Инструментария по учету выбросов судов основано на так называемой «быстрой оценке выбросов судов в национальном контексте». Второе практическое руководство Инструментария по учету выбросов судов основано на включении приложения VI к МАРПОЛ в национальное законодательство³. В третьем руководстве Инструментария по учету выбросов судов рассматриваются важнейшие этапы планирования, разработки и осуществления, которые связаны с созданием национальной стратегии сокращения выбросов судов.

7. Индекс энергоэффективности судов (ИЭС) ИМО также требует минимального уровня энергоэффективности на грузовую милю для различных судов и стал обязательным для всех новых судов.

² 2023 IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships, Resolution MEPC.377(80), adopted on 7 July 2023. Веб-страница [REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS \(imo.org\)](https://www.imo.org/en/our-work/anti-pollution-division/2023-07-07-imo-strategy-on-reduction-of-ghg-emissions-from-ships).

³ Протокол 1997 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов, известный как Приложение VI к МАРПОЛ. Этот протокол предусматривает контроль выбросов в атмосферу от более чем 95 процентов общемирового тоннажа судов, а также устанавливает ограничения на выбросы оксидов азота и строгие меры, обязывающие использовать для судов топливо с низким содержанием серы.

Приложение III

Материалы, представленные вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту для Стратегии Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте

I. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1)

1. На основании обращения КВТ к секретариату с просьбой разработать к 2023 году амбициозный стратегический документ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте на основе правовых инструментов Организации Объединенных Наций WP.1 рекомендовала включить в стратегический документ положения об усилиях по обеспечению безопасности дорожного движения в качестве вклада в сокращение выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте. Следует также рассмотреть средства индивидуальной мобильности и технологические достижения в области городской мобильности.

II. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5)

2. Рабочая группа приветствовала тематические обсуждения о роли внутреннего транспорта в смягчении последствий изменения климата. Она приняла во внимание просьбу, высказанную Комитетом по внутреннему транспорту на его восемьдесят пятой ежегодной сессии (Женева, февраль 2023 года), согласно которой секретариату предлагалось разработать амбициозную «Стратегию по сокращению выбросов парниковых газов (ПГ) на внутреннем транспорте» (далее — «Стратегия»), которая была бы подкреплена надежным планом действий с перечислением основных этапов, для рассмотрения и возможного принятия на его восемьдесят шестой пленарной сессии (в 2024 году).

3. Цель тематического обсуждения заключалась в том, чтобы представители государств-членов, а также международных организаций, неправительственных органов, ассоциаций частного сектора и научных кругов, занимающихся вопросами декарбонизации сектора внутреннего транспорта, смогли больше узнать о текущем процессе разработки стратегии и поделиться своими соображениями, предложениями и отзывами о возможных будущих действиях по смягчению последствий изменения климата на внутреннем транспорте.

4. Секретарь Комитета по внутреннему транспорту и секретарь Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (в рамках WP.29/GRPE) совместно представили во вводной презентации концепцию «сокращение–переход–модернизация» в качестве потенциально полезной основы для структурирования стратегического документа, поскольку она позволяет учесть широкий спектр мер по смягчению последствий изменения климата, предпринимаемых в рамках компетенции рабочих групп КВТ.

5. Участники обменялись мнениями по широкому кругу вопросов, неисчерпывающий обзор которых представлен ниже.

6. Среди прочего участники, представляющие государства-члены, а также неправительственные организации и ассоциации частного сектора:

- подчеркнули необходимость объединения усилий различных рабочих групп под эгидой КВТ, и применения скоординированного подхода в их усилиях по

смягчению последствий изменения климата. Была подчеркнута важность сотрудничества между подпрограммами ЕЭК по устойчивому транспорту и энергетике, а также со специализированными организациями, такими как Международное энергетическое агентство (МЭА), МТФ и СЛОКАТ;

- отметили разницу между обязательствами по сокращению выбросов ПГ в рамках Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН), куда включен внутренний транспорт, и обязательствами, взятыми Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и Международной морской организацией (ИМО) в рамках их стратегий декарбонизации;
- признали ограничения будущей Стратегии в плане установления обязательных целевых показателей, но выразили поддержку установлению в Стратегии целевых показателей, согласованных с определяемыми на национальном уровне вкладах (ОНУВ) для обеспечения согласованности на глобальном уровне. В этой связи обратили внимание на потенциальную роль КВТ в оказании помощи странам в разработке национальных стратегий декарбонизации внутреннего транспорта в соответствии с РКИКООН;
- выступали за финансово эффективные меры по смягчению последствий и подчеркнули важность того, чтобы Стратегия охватывала вопросы доступа к финансированию и технологиям;
- обсудили необходимость гармонизации методологий измерения CO₂ и отметили потенциал для решения других экологических проблем, таких как загрязнение воздуха, в будущем;
- подчеркнули потенциал сокращения выбросов за счет перехода на новые виды транспорта и рассмотрели вопрос о том, как устранить исторический дисбаланс в инвестициях, в рамках которых предпочтение отдавалось дорожной инфраструктуре, а не железным дорогам и внутренним водным путям. При этом признали, что для успешного перехода на новые виды транспорта потребуются значительные инвестиции в инфраструктуру;
- поддержали использование концепции «сокращение–переход–модернизация» для классификации усилий и мер по сокращению выбросов ПГ на внутреннем транспорте, ожидая, что все ее составляющие будут способствовать декарбонизации сектора внутреннего транспорта к 2050 году;
- подчеркнули важность того, чтобы Стратегия была основана на данных и имела конкретные цели и ключевые показатели эффективности в сочетании с регулярным использованием надежного механизма обзора;
- подчеркнули необходимость разработки такой Стратегии, которая бы в полной мере охватывала сектор грузоперевозок, признавая необходимость более амбициозных правил в секторах грузоперевозок на транспортных средствах большой и средней грузоподъемности;
- подробно остановились на вопросах, связанных с электрификацией мобильности и необходимостью расширения зарядной инфраструктуры для электромобилей, уделяя первостепенное внимание бесперебойной совместимости различных зарядных систем путем разработки глобальных и открытых стандартов;
- подчеркнули важную роль аккумуляторов в снижении углеродного следа электромобилей, признав, что производство аккумуляторов может характеризоваться высокой интенсивностью выбросов и быть источником значительной части выбросов за весь жизненный цикл этих транспортных средств;
- обсудили потенциал снижения выбросов в мультимодальных транспортных коридорах, в том числе за счет электрификации и использования возобновляемых источников энергии в железнодорожном секторе и

низкоуглеродных видов энергии и топлива в секторе автомобильных грузоперевозок;

- рекомендовали координировать разработку Стратегии с существующими инициативами, такими как «Прорывная повестка дня», «Ускорение достижения чистого нуля» и «Стремление к нулю для грузоперевозок», обеспечивая тем самым синергетический эффект.

7. WP.5 высоко оценила возможность обсудить проект стратегии и внести в него свой вклад на этом раннем этапе подготовки, а также высоко оценила тот факт, что для этого обсуждения и в соответствии со своей ролью и мандатом в качестве аналитического центра по последним тенденциям и изменениям в области транспорта она привлекла широкий круг дополнительных заинтересованных сторон, включая неправительственные органы, международные партнерские организации и частный сектор.

8. Что касается ее собственной роли, то Рабочая группа отметила значительные усилия, которые она уже предпринимает в рамках нескольких ее тематических групп и в поддержку подходов «сокращение–переход–модернизация» и «адаптация» в отношении изменения климата, в том числе благодаря:

a) своему кластеру 1 — «Развитие транспортных сетей и связей» — способствует развитию управления мультимодальными транспортными коридорами;

b) своему кластеру 2 — «Транспорт и изменение климата» (среди прочего, текущая работа Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (GE.4), которая, в частности, создает карты ГИС, иллюстрирующие прогнозы воздействия изменения климата на транспортные активы в рамках платформы Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ));

c) своему кластеру 3 — «Устойчивая городская мобильность, велосипедное движение и общественный транспорт» (в частности, текущая работа Группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (GE.5)); и

d) усилиям по проведению инвентаризации электромобилей и их зарядной инфраструктуры в рамках кластера 5 — «Обзор и мониторинг возникающих проблем».

9. Рабочая группа также отметила, что инструменты, разработанные под ее эгидой, такие как платформа «Показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ)», которая среди трех аспектов оценки предлагает также компонент экологической устойчивости, содержащий набор показателей, призванных помочь правительствам понять и оценить меры, направленные на сокращение выбросов парниковых газов, загрязняющих воздух веществ и шума, учитывая модальное распределение, долю альтернативных видов топлива, средний возраст парка и т. д.

10. Рабочая группа также рекомендовала отразить в стратегии аспект адаптации и, соответственно, свою работу по адаптации транспорта к изменению климата. Она посчитала, что это важно, так как неадекватные меры по адаптации могут негативно сказаться на усилиях по смягчению последствий изменения климата. С другой стороны, в работе по адаптации, важно учитывать цели по смягчению последствий.

11. Рабочая группа рекомендовала включить в список приоритетов стратегии действия, направленные на смягчение последствий изменения климата, связанных с транспортом, и поручила своему председателю совместно с секретариатом довести их до сведения председателя и секретариата КВТ.

12. Секретариат сообщил, что представители WP.5, заинтересованные в представлении любых дополнительных письменных отзывов и комментариев для возможного включения в будущую Стратегию КВТ, могли сделать это до 30 сентября 2023 года.

III. Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6)

A. Введение

13. В мае 2023 года председатель Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и директор Отдела устойчивого транспорта совместно направили письмо всем председателям рабочих групп. В письме содержалось приглашение всем соответствующим Рабочим группам внести свой вклад в разработку новой Стратегии КВТ по смягчению последствий изменения климата (далее «Стратегия»). В частности, были запрошены вклад и мнения, касающиеся следующих разделов Стратегии:

- I. Внутренний транспорт и климат.
- II. Концепция и задачи КВТ в области действий по борьбе с изменением климата.
- III. Стратегические цели.
- IV. Находящиеся в ведении КВТ документы, касающиеся содействия смягчению последствий изменения климата.
- V. План действий КВТ по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов — содействие достижению целей в области климата со стороны КВТ.
- VI. Перечень приоритетов.
- VII. Потребности в ресурсах для осуществления настоящей Стратегии.
- VIII. Стратегические партнерства в интересах осуществления настоящей стратегии.

14. Важно подчеркнуть, что Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6) выполняет в основном вспомогательную роль, осуществляя сбор и анализ данных. WP.6 собирает различные типы данных, относящихся к смягчению последствий изменения климата, например, о переходе с автомобильного транспорта на железнодорожный и внутренние водные пути. Эти данные включают:

- перевозку грузов на международном и национальном уровне автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом;
- национальные пассажирские перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом;
- статистику транспортных средств по видам топлива.

15. С 2020 года WP.6 также собирает данные о количестве пассажиров метро и трамваев для мониторинга развития городского общественного транспорта как устойчивого вида транспорта.

16. На своей последней сессии в рамках пункта повестки дня «Транспортные показатели и мониторинг целей устойчивого развития» Рабочая группа решила добавить новые показатели для мониторинга связанных с транспортом целей в области устойчивого развития в регионе ЕЭК. Эти дополнительные показатели включают в себя *процент новых легковых автомобилей с нулевым уровнем выбросов и тенденции изменения веса новых легковых автомобилей*. Также было принято решение начать сбор данных об инфраструктуре для подзарядки электромобилей, чтобы отслеживать развитие инфраструктуры, способствующей рыночному внедрению этих транспортных средств.

17. Цель данного документа — провести неофициальные консультации с членами WP.6 о потенциальном вкладе WP.6 в Стратегию, учитывая, что КВТ планирует принять ее в феврале 2024 года, а следующая сессия WP.6 запланирована на май 2024 года. В следующем разделе описываются потенциальные вклады WP.6.

В. Основные направления стратегии

1. Внутренний транспорт и климат

18. WP.6 предлагает, чтобы в этом разделе были представлены как касающиеся внутреннего транспорта и климата в регионе ЕЭК исторические данные, так и соответствующие прогнозы на будущее. Чтобы установить надежные базовые показатели для измерения прогресса, крайне важно включить достоверные данные за базовый год. Это позволит более точно отслеживать изменения с течением времени и поддержит разработку политики и стратегий, основанных на фактических данных. Большая часть данных уже была собрана различными авторитетными организациями, что способствует достоверности и надежности информации, используемой для анализа.

2. Концепция и задачи КВТ в области действий по борьбе с изменением климата

19. WP.6 рекомендует, чтобы концепция и задачи Стратегии по своему существу основывались на данных. Это означает формулирование концепции и задач, которые не только амбициозны, но и опираются на достоверную информацию, что обеспечит реализацию и мониторинг Стратегии на основе фактических данных.

3. Стратегические цели

20. WP.6 рекомендует поощрять использование данных для достижения понимания перехода на более экологичные виды транспорта. В этой области ЕЭК уже располагает обширными данными. Это может включать изучение использования общественного транспорта, немоторизованного транспорта и совместной мобильности для пассажиров, а также любого перехода от автомобильного к железнодорожному и внутреннему водному транспорту для перевозки грузов.

4. Находящиеся в ведении КВТ документы, касающиеся содействия смягчению последствий изменения климата

21. Несмотря на отсутствие правовых документов, относящихся к компетенции WP.6, Рабочая группа предлагает продолжить разработку и поддержание в рабочем состоянии существующих конвенций и соглашений, которые косвенно или напрямую способствуют усилиям по смягчению последствий изменения климата, таких как СМА.

5. План действий КВТ по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов — содействие достижению целей в области климата со стороны КВТ

22. Рубежные этапы должны быть установлены на 2030, 2040 и 2050 годы в соответствии с Повесткой дня на период до 2030 года и целями по достижению нулевого уровня выбросов парниковых газов к 2050 году. При разработке этих этапов следует провести консультации с экспертами и секретариатом WP.6, чтобы обеспечить наличие необходимых данных и учесть их мнение и опыт. Кроме того, рекомендуется каждые пять лет проводить среднесрочный обзор, что позволит вносить коррективы с учетом достигнутого прогресса, изменяющихся обстоятельств и любых новых данных или представлений.

6. Перечень приоритетов

23. Учитывая свою вспомогательную роль, основное внимание WP.6 уделяет укреплению потенциала в области сбора и анализа данных. WP.6 готова оказать необходимую помощь и предлагает включить в Стратегию следующие конкретные действия:

- **укрепление потенциала:** активизировать усилия по расширению возможностей государств — членов ЕЭК по сбору данных, особенно тех стран, не входящих в Евростат, которые в настоящее время сталкиваются с трудностями в предоставлении всеобъемлющих данных о транспорте.

Это остается важнейшей областью, требующей совершенствования при измерении эффективности транспортных систем и их воздействия на окружающую среду;

- **инициативы в области открытых данных:** пропаганда открытого доступа к наборам данных, связанных с транспортом, что позволит заинтересованным сторонам, не являющимся государственными органами, проводить более тщательный и всесторонний анализ;
- **гармонизация данных:** содействие стандартизации методов и параметров сбора данных в государствах — членах ЕЭК для обеспечения сопоставимости и повышения точности трансграничного анализа, особенно в случае введения новых показателей, связанных с изменением климата.

7. Потребности в ресурсах для осуществления настоящей Стратегии

24. Рабочая группа вновь заявляет, что ее основная деятельность связана со сбором и анализом данных, необходимых для оценки прогресса и эффективности Стратегии. Признавая важнейшую роль надежных данных в отслеживании прогресса в достижении стратегических этапов, Рабочая группа решительно выступает за выделение дополнительных людских и финансовых ресурсов для поддержки своей работы. В частности, эти ресурсы должны включать:

- **дополнительный персонал:** секретариату WP.6 следует выделить больше людских ресурсов для ведения работы в условиях расширения масштаба сбора и анализа данных;
- **финансовую поддержку:** предоставить финансирование для расширения возможностей государств — членов ЕЭК по сбору данных, особенно для мониторинга выбросов ПГ, связанных с транспортом.

25. С помощью этих ресурсов WP.6 стремится более эффективно поддерживать Стратегию в достижении ее целей на каждом запланированном рубежном этапе, усиливая важность основанного на данных подхода к борьбе с изменением климата.

8. Стратегические партнерства в интересах осуществления настоящей стратегии

26. WP.6 постоянно сотрудничает с такими уважаемыми учреждениями, как Евростат и МТФ. Для успешного осуществления Стратегии необходимо наладить более тесные отношения с другими организациями, такими как РКИКООН.

IV. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11)

A. Идеи для внесения вклада в стратегию КВТ по смягчению последствий изменения климата

27. Чтобы предоставить секретариату КВТ свои вклад и мнения, WP.11, возможно, пожелает определить, какие из ее текущих и будущих мероприятий могут быть включены в План действий КВТ в области климата, и предложить основные рубежные этапы.

28. Ниже перечислены примеры деятельности, которую может осуществлять WP.11 и которая окажет положительное воздействие в плане смягчения последствий изменения климата:

- a) для экологизации транспортных средств, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты, в настоящее время предпринимаются усилия по определению сферы действия СПС с целью включения в него положений, позволяющих использовать альтернативные источники энергии для обеспечения движения и охлаждения, а также применять электрифицированные транспортные средства;

b) принятие положений об упорядочении замены хладагентов на хладагенты с более низким потенциалом глобального потепления (ПГП), используя в качестве справочного материала главу 6 доклада об оценке 2022 года, подготовленного Комитетом по техническим вариантам для охлаждения, кондиционирования воздуха и тепловых насосов (см. URL <https://ozone.unep.org/system/files/documents/RTOC-assessment%20-report-2022.pdf>);

c) содействие правильному использованию для транспортировки скоропортящихся пищевых продуктов оборудования с регулируемой температурой в целях сокращения пищевых отходов;

d) внимательное наблюдение за работой, проводимой в организациях по стандартизации и связанной с рефрижераторными или теплоизолированными контейнерами, которые используются для перевозки грузов на конечных участках маршрута;

e) отслеживание работы ИСО, связанной с морскими контейнерами;

f) работа по разрешению использования электронных версий документов;

g) разработка методических материалов по перевозке других скоропортящихся грузов, не включенных в СПС, и обмен передовым опытом в области перевозок всех скоропортящихся грузов. Это особенно важно для предотвращения образования пищевых отходов и связанных с ними выбросов CO₂;

h) в рамках дальнейшей работы можно рассмотреть альтернативные виды транспорта для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов. Пока в СПС включены только автомобильный и железнодорожный транспорт;

i) с организационной точки зрения стратегия КВТ может стать для Комитета возможностью разработать рамки для всех своих вспомогательных органов, направленные на то, чтобы сделать их более климатически нейтральными, поощряя проведение совещаний в гибридном формате.

29. В рамках дальнейшей работы можно рассмотреть альтернативные виды транспорта для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов. Пока в СПС включены только автомобильный и железнодорожный транспорт.

V. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15)

A. Введение

30. В 2020 и 2021 годах Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) подтвердил свое стремление расширить вклад в мониторинг и выполнение связанных с транспортом задач Повестки дня на период до 2030 года и попросил вспомогательные органы согласовать свою деятельность соответствующим образом. В 2022 и 2023 годах в ходе сессий Рабочей группы по перевозке опасных грузов (WP.15), Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ (WP.15/АС.2) и Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (WP.15/АС.1) состоялись обсуждения возможных последующих действий и вклада в Повестку дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года в связи с их работой по перевозке опасных грузов внутренними видами транспорта.

31. На своей сессии в феврале 2023 года и на основе документа ECE/TRANS/2023/21 Комитет принял решение об укреплении своей роли и вклада борьбу с изменением климата, вопросу, работа по которому ведется на горизонтальном уровне рядом вспомогательных органов Комитета, а также самим Комитетом. Поэтому он поручил секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро КВТ и соответствующими вспомогательными органами разработать амбициозный стратегический документ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте. Стратегический документ должен быть основан на международных правовых документах Организации Объединенных Наций, относящихся к компетенции Комитета, предусматривать

приоритетные действия для КВТ и его соответствующих вспомогательных органов и подкрепляться четким планом действий с указанием основных этапов (ECE/TRANS/328, пункт 60).

В. Вклад в стратегический документ по сокращению выбросов парниковых газов

32. Для предоставления вклада и мнений секретариату КВТ, WP.15, Совместное совещание и Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ решили включить в свои повестки дня пункт, связанный с повесткой дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года, чтобы обеспечить регулярный обмен мнениями по таким важным вопросам, как экономика замкнутого цикла, устойчивое использование природных ресурсов и смягчение последствий изменения климата. Что касается сокращения выбросов парниковых газов, связанных с транспортом, они обсудили, какие из их текущих и будущих мероприятий могут быть включены в План действий КВТ в области климата и предложенные основные этапы, и определили следующие рубежные этапы:

- краткосрочные действия — это текущие мероприятия, которые зависят от прогресса в обсуждениях в самих трех органах и которые, как можно ожидать, будут завершены в течение следующих двух двухлетних периодов (т. е. четырех лет);
- долгосрочные действия — это будущие или уже начатые мероприятия, но все еще зависящие от хода работы и решений других комитетов и организаций, поэтому их результаты сложно предсказать;
- постоянные действия — это текущая деятельность, которая регулярно обсуждается тремя органами.

33. В этой связи ниже приведены некоторые примеры действий, которые могут оказать положительное воздействие на смягчение последствий изменения климата:

- a) краткосрочные действия:
 - i) первые шаги по расширению применения повторно используемой пластмассы в упаковке для перевозки опасных грузов;
 - ii) принятие положений, сопровождающих развитие экологически чистых транспортных средств (положения о транспорте, упаковке литиевых батарей и натриево-ионных батарей, комплектных транспортных средствах, поврежденных батареях или транспортных средствах, биотопливе и т. д.);
 - iii) продолжение усилий, направленных на то, чтобы в будущем обеспечить возможность электронного обучения для водителей ДОПОГ и экспертов ВОПОГ;
- b) долгосрочные действия:
 - i) дальнейшие шаги по обеспечению более широкого применения повторно используемой пластмассы в упаковке для перевозки опасных грузов;
 - ii) принятие положений, сопровождающих развитие более крупных систем хранения энергии (положения о классификации);
 - iii) рассмотрение вариантов, позволяющих безопасно использовать для перевозки опасных грузов более экологичные транспортные средства;
 - iv) работа с целью разрешения использования электронных версий транспортных и других документов;

- с) постоянные действия:
- i) принятие и внедрение рационализованной системы классификации аккумуляторов (литиевые или натриево-ионные и другие химические составы по мере развития аккумуляторных технологий);
 - ii) согласование правил наземной перевозки опасных грузов для стимулирования использования интермодальных перевозок автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом с целью снижения выбросов газов и упрощения интермодальных перевозок;
 - iii) будущая работа включает в себя устойчивые решения для безопасной транспортировки водорода от места его производства из возобновляемых источников до конечных потребителей, а также безопасную транспортировку уловленного углекислого газа.

34. С организационной точки зрения стратегия КВТ может стать для Комитета возможностью разработать рамки для всех своих вспомогательных органов, направленные на то, чтобы сделать их более климатически нейтральными, поощряя проведение совещаний в гибридном формате. WP.15, Совместное совещание и Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ, возможно, пожелают обратиться к КВТ с просьбой изучить вопрос о том, как обеспечить постоянный мандат и ресурсы для того, чтобы его вспомогательные органы могли организовывать совещания в гибридном формате. Для этого необходимо рассмотреть возможность адаптации существующих правил процедуры к новому формату и разработать руководящие принципы. Это также поможет облегчить и поощрить более широкое участие.

VI. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24)

A. Справочная информация

35. Председатель Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) в письменном виде обратился ко всем председателям рабочих групп с просьбой внести свой вклад в новую стратегию КВТ по смягчению последствий изменения климата. В частности, Председатель предлагает общий план того, как должна выглядеть стратегия, и предлагает внести свой вклад в представленные разделы. Ниже приведен общий план:

- I. Внутренний транспорт и климат.
- II. Концепция и задачи КВТ в области действий по борьбе с изменением климата.
- III. Стратегические цели.
- IV. Находящиеся в ведении КВТ документы, касающиеся содействия смягчению последствий изменения климата.
- V. План действий КВТ по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов — содействие достижению целей в области климата со стороны КВТ.
- VI. Перечень приоритетов.
- VII. Потребности в ресурсах для осуществления настоящей Стратегии.
- VIII. Стратегические партнерства в интересах осуществления настоящей стратегии.

36. Настоящий документ подготовлен с целью содействия обсуждению Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) на ее шестьдесят шестой сессии общего плана стратегии КВТ по смягчению последствий изменения климата и

согласования вклада, который Председатель WP.24 внесет в эту стратегию от имени WP.24.

В. Возможный вклад в области интермодальных перевозок и логистики

37. WP.24, возможно, пожелает подчеркнуть в своем вкладе, что интермодальные грузовые перевозки играют важную роль в смягчении последствий изменения климата в результате транспортных перевозок. Это связано с тем, что интермодальные грузовые перевозки предлагают возможность эффективного и рационального перемещения грузов с помощью видов транспорта, использование которых приводит к более низким внешним издержкам для здоровья человека и окружающей среды, а значит и к наименьшим выбросам ПГ. В этом контексте основное внимание WP.24 уделяет повышению эффективности грузовых перевозок или, другими словами, предотвращению неэффективности, содействию переходу на более эффективные виды транспорта (железнодорожный и внутренний водный), а также работе по совершенствованию транспортной инфраструктуры и операций, в частности, через юридические соглашения, находящиеся в ее ведении, а именно СЛКП и Протокол к СЛКП. Ключевую роль в достижении целей WP.24 играют не только правовые документы, но и различные руководства и справочники.

38. С учетом вышеизложенного WP.24, возможно, пожелает выделить следующие два замечания высокого уровня в поддержку разработки стратегии:

1) КВТ рекомендуется сосредоточить свою стратегию по смягчению последствий изменения климата на трех компонентах, необходимых для снижения влияния транспорта на изменение климата:

- i) компонент 1: избегать неэффективных перевозок внутренним транспортом;
- ii) компонент 2: переходить к более эффективным видам и операциям внутреннего транспорта; и
- iii) компонент 3: улучшить инфраструктуру и работу внутреннего транспорта;

2) учитывая нормативный характер Комитета по внутреннему транспорту с его узкоспециализированными рабочими группами (в число которых входит WP.24 по интермодальным грузовым перевозкам и логистике), стратегия должна быть направлена на разработку, где это возможно, нормативных решений, способствующих смягчению последствий изменения климата. Для этого каждая рабочая группа должна сосредоточиться на своих сильных сторонах, чтобы разработать решения, которые могут быть воплощены в конкретное воздействие на транспорт в целом. Решение этой последней задачи должно быть обеспечено с помощью КВТ.

39. В остальной части этого документа изложены некоторые возможные соображения по отдельным разделам стратегии.

I. Внутренний транспорт и климат

40. WP.24 может предложить, чтобы в этом разделе была кратко изложена суть проблемы изменения климата и были приведены данные о том, почему транспорт должен играть роль в смягчении последствий изменения климата.

II. Концепция и задачи КВТ в области действий по борьбе с изменением климата

41. WP.24 может предложить, чтобы этот раздел содержал ссылку на стратегию КВТ до 2030 года, согласованную государствами-членами в качестве основы для всей деятельности КВТ, и имел с ней тесную связь. WP.24 может также предложить, чтобы задачи КВТ в области борьбы с изменением климата определяли три компонента (сокращение–переход–модернизация).

III. Стратегические цели

42. WP.24 может предложить, чтобы при разработке любых стратегических целей учитывалась нормативная работа КВТ, что позволит КВТ оказывать воздействие не только на регион ЕЭК. Для этого следует сделать акцент на нормативных решениях, а КВТ и его рабочие группы будут работать над этими решениями в областях своей компетенции.

IV. Находящиеся в ведении КВТ документы, касающиеся содействия смягчению последствий изменения климата

43. WP.24, возможно, пожелает отметить, что юридические соглашения, которыми она управляет (СЛКП и Протокол к СЛКП), уже по своей сути способствуют смягчению последствий изменения климата. WP.24 может также отметить, что дополнительная возможная модернизация СЛКП/Протокола к СЛКП может способствовать достижению целей в области изменения климата в будущем. Поэтому необходимо сделать акцент на развитии существующих инструментов. Разработка новых инструментов должна рассматриваться только в отношении транспортных вопросов, которые еще не охвачены конвенциями и соглашениями, входящими в сферу компетенции КВТ и его рабочих групп.

V. План действий КВТ по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов — содействие достижению целей в области климата со стороны КВТ

44. WP.24, возможно, пожелает рекомендовать, чтобы План действий по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов был направлен на разработку четких действий, которые позволят реализовать то, что определено в миссии и целях. Поэтому, опираясь на вышеизложенное, WP.24 может рекомендовать, чтобы в плане действий были выделены ключевые действия, направленные на предотвращение неэффективных перевозок, стимулирование перехода на железнодорожный/внутренний водный транспорт и дальнейшее совершенствование транспортных операций. Обеспечивая эти действия и в этих рамках, КВТ должен рассмотреть возможность обращения к знаниям и опыту своих Рабочих групп.

45. По каждому конкретному компоненту можно рекомендовать следующие долгосрочные действия.

- i) избегать неэффективных внутренних перевозок:
 - содействовать присоединению к правовым документам, помогающим избежать неэффективных операций на внутреннем транспорте, и их применению на практике;
 - выявлять и помогать внедрять решения, позволяющие избежать неэффективности.
- ii) переходить к более эффективным видам и операциям внутреннего транспорта:
 - содействовать присоединению к правовым документам, способствующим переходу на более эффективные виды транспорта (железнодорожный и внутренний водный) и развитию интермодальных перевозок, и их применению на практике;
 - стремиться к установлению и достижению целевых показателей перераспределения перевозок по видам транспорта или целевого показателя по интермодальным перевозкам;
 - содействовать цифровизации и электронному обмену информацией для перехода на новые виды транспорта;
 - оказывать помощь в разработке и применении методологий для перехода на новые виды транспорта.

- iii) улучшить инфраструктуру и работу внутреннего транспорта:
- содействовать присоединению к правовым документам, способствующим улучшению инфраструктуры и работы внутреннего транспорта, и их применению на практике;
 - поощрять инновации в области сокращения выбросов, производимых транспортными средствами;
 - поддерживать электрификацию внутреннего транспорта/использование альтернативных видов топлива.

VI. Перечень приоритетов

46. WP.24, возможно, пожелает отметить, что план действий и основные рубежные этапы, предусмотренные в предыдущем разделе, будут, по определению, многоплановыми и, как правило, индивидуальными для деятельности каждой Рабочей группы, в то время как КВТ должен опираться на эту деятельность и координировать ее для обеспечения воздействия на внутренний транспорт в целом.

47. WP.24, возможно, пожелает предложить следующие относящиеся к ее компетенции действия для включения в стратегию:

- в рамках направления «избегать неэффективных перевозок/содействовать присоединению к правовым документам и их применению на практике»: ускорить присоединение к СЛКП и Протоколу к СЛКП и их внедрение, чтобы интермодальная транспортная инфраструктура была стандартизирована и обеспечивала оптимальные транзитные перевозки, а также отслеживать соответствующий прогресс;
- в рамках направления: «избегать неэффективных перевозок/выявлять и помогать внедрять решения, позволяющие избежать неэффективности»:
 - оптимизировать работу сетей инфраструктуры путем более эффективного использования ИТС или системы управления движением для интермодальных перевозок;
 - работать над сокращением конфликтов при планировании путей, разрабатывая решения для равного и справедливого использования железнодорожной сети грузовым и пассажирским транспортом;
 - осуществлять инновации для разработки решений по минимизации порожних рейсов;
 - осуществлять инновации в области интермодальных решений для климатически безопасной городской логистики;
- в рамках компонента «переходить к более эффективным видам внутреннего транспорта и его эксплуатации/содействовать присоединению к правовым документам и их применению на практике»:
 - ускорить присоединение к СЛКП/Протоколу СЛКП и их реализацию, чтобы создать интермодальную транспортную инфраструктуру для перехода на железнодорожные или внутренние водные пути, а также отслеживать прогресс в совершенствовании инфраструктуры;
 - распространять опыт СЛКП за пределы географического охвата и открыть соглашение или продвигать аналогичные региональные соглашения для других регионов;
- в рамках компонента «переходить к более эффективным видам внутреннего транспорта и его эксплуатации/устанавливать целевые показатели перехода на новые виды транспорта»: стремиться к установлению целевого показателя доли рынка интермодальных грузовых перевозок и отслеживать его достижение;
- в рамках компонента «переходить к более эффективным видам внутреннего транспорта и его эксплуатации/содействовать цифровизации и электронному обмену информацией для перехода на новые виды транспорта»: работать для

достижения эффективной и бесперебойной цифровизации данных и информации о мультимодальных перевозках и проводить мониторинг прогресса;

- в рамках компонента «улучшить инфраструктуру и работу внутреннего транспорта/поддерживать электрификацию внутреннего транспорта и/или использование альтернативных видов топлива»: рассмотреть дополнительные параметры в СЛКП/Протоколе к СЛКП, способствующие электрификации или использованию альтернативных видов топлива или энергетических решений, и внести изменения в документы.

VII. Потребности в ресурсах для осуществления настоящей Стратегии

48. WP.24, возможно, пожелает еще раз подчеркнуть, что вся ее деятельность оказывает прямое или косвенное воздействие на смягчение последствий изменения климата. В связи с этим она может рекомендовать выделить дополнительные, новые ресурсы на свою работу, чтобы меры по смягчению последствий изменения климата были реализованы в кратчайшие сроки.

VIII. Стратегические партнерства в интересах осуществления настоящей стратегии

49. WP.24, возможно, пожелает отметить, что в своей деятельности она уже сотрудничает с рядом внешних сторон. Эти партнерские отношения следует продолжать.

VI. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)

A. Вклад и мнения WP.29, касающиеся общего плана стратегии КВТ в области изменения климата и двухгодичного доклада*

50. Для успешной стратегии смягчения последствий изменения климата на внутреннем транспорте WP.29 классифицировала свой вклад в предоставленный КВТ проект общего плана по двум направлениям:

а) что WP.29 и ее вспомогательные органы¹ могут сделать, чтобы внести свой вклад в стратегию КВТ по смягчению последствий изменения климата (обозначено в остальной части данного документа как «вклад WP.29»): WP.29 постановила оценить влияние своих предложений на выбросы парниковых газов. Точная процедура проведения такой оценки будет определена после одобрения КВТ предложения WP.29 (пункты 64 и 76). WP.29 решила внести свой вклад в разработку стратегии путем постановки трех всеобъемлющих целей, направленных на содействие сокращению выбросов ПГ от транспортных средств благодаря:

- изучению углеродного следа автомобилей на протяжении всего жизненного цикла, «от колыбели до могилы» (пункт 65);
- снижению и надежному измерению выбросов ПГ и энергопотребления транспортными средствами и их компонентами на этапе их использования (пункты 66–71);
- обеспечению безопасного внедрения углеродно-нейтральных технологий и силовых агрегатов (пункт 22);

* Записка, подготовленная неофициальной целевой группой WP.29/GRPE по стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте. Она представляет собой собранные WP.29 соображения, основанные на нашем существующем понимании, и может потребоваться дальнейшее рассмотрение этого предложения. Приложения IV–VII к настоящему документу были представлены в качестве части вклада WP.29.

¹ В настоящем документе под «WP.29» следует понимать «WP.29 и ее вспомогательные органы».

б) что WP.29 рекомендует учесть КВТ для разработки эффективной стратегии смягчения последствий изменения климата и/или что потребуется от КВТ, чтобы помочь WP.29 достичь амбиционных целей стратегии (обозначено в остальной части этого документа как «Рекомендации WP.29 для КВТ»). WP.29 рекомендует КВТ:

- разработать стратегию, основанную на данных, с количественными показателями для оценки прогресса и мониторинга воздействия на выбросы ПГ в секторе внутреннего транспорта (пункты 59, 62, 82, 88 и 93);
- предложить договаривающимся сторонам поделиться своими планами действий по декарбонизации внутреннего транспорта, чтобы ориентировать КВТ и его вспомогательные органы на приоритетные действия по сокращению выбросов ПГ (пункты 73, 83 и 90);
- убедиться, что все правовые документы и заседания КВТ и его вспомогательных органов соответствуют конфигурации заседаний смешанного формата, чтобы сократить выбросы ПГ в результате участия в заседаниях (пункты 74 и 79).

В. Введение

51. На своей восемьдесят пятой сессии КВТ поручил секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро Комитета и соответствующими вспомогательными органами разработать амбициозный стратегический документ по сокращению выбросов парниковых газов (ПГ) на внутреннем транспорте на основе международных правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу компетенции Комитета, с указанием приоритетных действий для Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и всех его соответствующих вспомогательных органов, который был бы подкреплён сильным планом действий с перечислением рубежных этапов, для рассмотрения и возможного принятия Комитетом на его восемьдесят шестой пленарной сессии (2024 год) (Решение 44 а)).

52. КВТ также «поручил секретариату раз в два года представлять Комитету углубленные доклады об изменении климата и внутреннем транспорте начиная с восемьдесят шестой сессии Комитета в 2024 году» (Решение 44 г)).

53. В письме, направленном всем председателям рабочих групп КВТ 9 мая 2023 года, Председатель КВТ и директор Отдела устойчивого транспорта предложили «представить свой вклад и мнения в связи с общим планом стратегии КВТ в области изменения климата, содержащейся в приложении к настоящему письму, а также в связи с двухгодичным докладом для восемьдесят шестой сессии КВТ г-же Франциске Хирш (franziska.hirsch@un.org) к пятнице, 29 сентября 2023 года».

54. На своей восемьдесят девятой сессии GRPE решила создать неофициальную целевую группу по стратегии КВТ по смягчению последствий изменения климата. Целью неофициальной целевой группы, открытой для всех участников GRPE, была разработка материалов в соответствии с запросом КВТ и их представление GRPE в письменном виде к крайнему сроку, установленному на 29 сентября 2023 года.

55. На своей сто девяностой сессии WP.29 постановила поручить GRPE консолидировать вклад WP.29 и ее вспомогательных органов в стратегию КВТ по смягчению последствий изменения климата. Всем заинтересованным сторонам было предложено присоединиться к неофициальной целевой группе и/или представить GRPE свои вклады, чтобы они были отражены в сводном материале, который будет представлен на одобрение WP.29 на ее сессии в ноябре 2023 года.

С. Вклад и мнения в связи с общим планом стратегии в области изменения климата

56. Вклад и мнения WP.29 разделены на две категории для каждого раздела общего плана:

а) возможный вклад WP.29 в стратегию КВТ по смягчению последствий изменения климата обозначен в остальной части данного документа как «вклад WP.29»;

б) рекомендации WP.29 КВТ для разработки эффективной стратегии по смягчению последствий изменения климата и/или действия, которые потребуются предпринять КВТ, чтобы помочь WP.29 достичь амбиционных целей стратегии, обозначены в остальной части этого документа как «Рекомендации WP.29 для КВТ».

1. Раздел 1: Внутренний транспорт и климат

Рекомендации WP.29 для КВТ

57. WP.29 рекомендует в рамках стратегии КВТ сначала представить исторические и современные данные о динамике выбросов парниковых газов (ПГ) в секторе внутреннего транспорта и его вкладе в общие выбросы ПГ.

58. WP.29 рекомендует включить в стратегию КВТ последние перспективные прогнозы, выполненные наиболее известными организациями, такими как МГЭИК, МЭА или МФТ, чтобы продемонстрировать ожидаемые тенденции на ближайшие десятилетия. WP.29 рекомендует, чтобы затем в стратегии КВТ были представлены усилия, необходимые для содействия достижению цели, установленной Парижским соглашением: удержать «прирост температуры значительно ниже 2 °С, одновременно продолжая усилия в целях ограничения ее роста до 1,5 °С».

59. WP.29 рекомендует, чтобы стратегия КВТ была основана на данных и опиралась на количественные/поддающиеся количественной оценке целевые ориентиры для своих концепции, задач, целей, рубежных этапов и приоритетов. В идеале эти целевые ориентиры должны напрямую способствовать смягчению последствий изменения климата и сокращению выбросов ПГ.

60. WP.29 рекомендует в качестве одного из первых рубежных этапов плана осуществления стратегии КВТ и в качестве дополнительной информации к справочному документу, подготовленному вместе с проектом стратегии, рассмотреть возможность проведения обзора достижений последних десятилетий в области транспортной политики, влияющей на сокращение выбросов ПГ, с целью выявления передового опыта и потенциальных извлеченных уроков. Эти элементы в принципе могут стать основой для работы по реализации стратегии КВТ.

2. Раздел 2: Концепция и задачи КВТ в области действий по борьбе с изменением климата

WP.29 рекомендации для КВТ

61. WP.29 рекомендует в рамках стратегии КВТ принять четкую концепцию, поддерживающую продвижение к достижению декарбонизации глобального внутреннего транспорта к 2050 году.

62. WP.29 рекомендует в рамках стратегии КВТ рассматривать любые доступные средства для достижения углеродной нейтральности, чтобы иметь возможность выбрать наиболее адекватное решение для каждого варианта и места использования, а также учитывать особенности каждой юрисдикции.

63. WP.29 рекомендует включить в стратегию КВТ задачу по мониторингу прогресса в области декарбонизации внутреннего транспорта в глобальном масштабе с помощью механизма сбора данных и/или по регулярному предоставлению обновленной информации в рамках двухгодичного доклада (п. 92).

64. WP.29 рекомендует также рассмотреть возможность включения в стратегию КВТ задачи по оценке вклада его вспомогательных органов в смягчение последствий изменения климата. Это могло бы позволить выявить пробелы и пути улучшения вклада вспомогательных органов и, при необходимости, адаптировать/изменить инструменты, находящиеся в ведении КВТ, чтобы максимально повысить потенциал деятельности вспомогательных органов в области смягчения последствий изменения климата.

3. Раздел 3: Стратегические цели

Вклад WP.29

65. WP.29 приняла решение, чтобы в качестве общей цели была проведена оценка влияния на выбросы ПГ ее запланированных нормативных инициатив, не забывая при этом о не менее важном вопросе безопасности транспортных средств. Такая оценка будет направлена на обеспечение соответствия осуществляемой WP.29 деятельности цели декарбонизации внутреннего транспорта, а также на повышение осведомленности и прозрачности в отношении влияния предложений и решений WP.29 на выбросы ПГ. Такая оценка воздействия на выбросы ПГ может быть проведена после принятия стратегии КВТ.

66. WP.29 определила три основные стратегические цели по поддержке декарбонизации внутреннего транспорта, связанные с ее текущей и предстоящей деятельностью:

- a) изучение углеродного следа автомобилей на протяжении всего жизненного цикла, «от колыбели до могилы»;
- b) надежное измерение и сокращение выбросов ПГ и энергопотребления транспортных средств и их компонентов на этапе их использования;
- c) обеспечение безопасного внедрения использующих углеродно-нейтральные технологии силовых агрегатов и видов транспорта.

67. Ниже приведены примеры текущей и предстоящей деятельности во вспомогательных органах WP.29 по каждой из обозначенных стратегических целей:

a) изучение углеродного следа автомобилей на протяжении всего жизненного цикла, «от колыбели до могилы»

68. Для того чтобы в полной мере отразить новые технологии и их влияние на выбросы ПГ, GRPE приняла решение разработать в ближайшие годы согласованную на международном уровне процедуру определения всеобъемлющего углеродного следа на протяжении всего жизненного цикла всех типов дорожных транспортных средств, охватывающую все этапы жизни транспортного средства «от колыбели до могилы» (от добычи и обработки материалов до производства, использования и демонтажа/переработки), а также энергетическую цепочку («от скважины до бака»). GRPE отмечает важность использования в стратегии согласованных определений транспортных средств, поскольку во многих странах/регионах используются различные смысловые значения.

b) надежное измерение и сокращение выбросов ПГ и энергопотребления транспортных средств и их компонентов на этапе их использования

69. GRPE внесла вклад в глобальное согласованное измерение выбросов ПГ из выхлопных труб, разработав ГТП ООН №№ 2, 4, 15 и Правила ООН №№ 101 и 154, которые стали важным шагом вперед в повышении надежности, привязки к конкретному транспортному средству и сопоставимости измерений выбросов CO₂.

70. GRPE приняла решение продолжить разработку и совершенствование методологий измерения выбросов ПГ из выхлопных труб, рассмотрение вопроса о том, как лучше отразить реальные показатели выбросов, и рассмотрение необходимости разработки таких методологий для не охваченных в настоящее время внутренних видов транспорта, входящих в ее портфолио.

71. GRPE инициирует обсуждения для сбора информации о состоянии практики в различных странах/регионах и изучит возможность разработки и потенциальные преимущества согласованных на глобальном уровне нормативных инструментов для ограничения выбросов ПГ из выхлопных труб/установления целевых ориентиров для их сокращения, как это уже сделано во многих странах/регионах по всему миру.

72. Освещение автомобиля — один из факторов, влияющих на энергоэффективность. WP.29 и ее Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) провели предварительные обсуждения, посвященные вопросу снижения энергопотребления осветительных приборов. На восемьдесят пятой сессии GRE 26–29 октября 2021 года БРГ (Международная группа экспертов по вопросам автомобильного освещения и световой сигнализации) сделала презентацию GRE-85-37 под названием «Как снизить энергопотребление в существующих функциях освещения без снижения безопасности».

73. Использование светодиодов является очень хорошим первым шагом, но необходимы еще более эффективные решения. Потребуется внести изменения в нормативные положения, чтобы разрешить использование новых технических решений и условий эксплуатации ламп. Для этого БРГ проводит независимые исследования по оценке эффективности мер по энергосбережению.

74. В последний раз GRE проводила обзор находящихся на ее рассмотрении тем на восемьдесят седьмой сессии 25–28 октября 2022 года. В документе GRE-87-26-Rev.1 внимание к экологическим аспектам и световая сигнализация в режиме нулевых выбросов рассматриваются как потенциальные приоритеты на будущее.

75. Последние поправки к Правилам ООН № 117 (ECE/TRANS/WP.29/2023/8) предусматривают снижение максимального сопротивления качению шин для всех категорий транспортных средств, предлагая установить начиная с 2024 года коэффициент сопротивления качению от 5 до 15 процентов для всех шин, представленных на рынке, включая шины вторичного рынка. Предполагается, что снижение выбросов CO₂ будет эквивалентно удалению с дорог 1 миллиона автомобилей (GRBP-75-30).

76. Чтобы снизить потребность в замене шин, последние поправки к Правилам ООН № 117 (ECE/TRANS/WP.29/2023/8) также ввели требования к сцеплению с мокрой поверхностью для шин в изношенном состоянии, чтобы их рабочие характеристики оставались неизменными в течение всего срока службы. Ожидается, что это уменьшит необходимость преждевременной замены шин и повысит их долговечность (GRBP-69-09).

77. GRVA работает над нормативными изменениями в рамках Соглашения 1958 года, чтобы разрешить новую технологию торможения, в которой как привод управления, так и механизм передачи энергии являются электрическими. Эта технология рассматривается как важный элемент перехода от транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания к альтернативным вариантам, работающим на электрической энергии.

78. Признано, что прицепы, не являясь непосредственным источником выбросов парниковых газов в состоянии покоя или в движении, вносят свой вклад в выбросы большегрузных автомобилей. GRVA, при поддержке GRSG, изучает потенциальную роль прицепов в сокращении этих выбросов. Одной из таких мер/технологий, способствующих сокращению выбросов, является оснащение прицепов системой электрического рекуперативного торможения и/или двигательной установкой на их осях. Эти новые оси в прицепах способны преобразовывать кинетическую энергию оси в электрическую для питания электрических систем (например, холодильных установок в грузовиках-рефрижераторах), а также оказывать содействие автотранспортному средству (например, тягачу) во время маневров «старт–стоп» или при ускорении/торможении. Эти оси способны снизить расход энергии автотранспортного средства или холодильных установок и, следовательно, сократить их выбросы CO₂. Такие оси могут оказать влияние на концепции безопасности, регулирующие торможение грузовиков и их прицепов, поэтому GRVA занимается этим вопросом.

79. GRVA решила рассмотреть потенциал подключенных транспортных средств/возможностей подключения транспортных средств для решения проблем, касающихся устойчивости и экономики замкнутого цикла.

80. Согласно комментариям эксперта из Китая и докладам МГЭИК (https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_Chapter10.pdf), влияние автоматизированных систем вождения и технологий интеллектуальных и подключенных транспортных средств (ИПТС) оценить трудно. Такие транспортные средства могут положительно повлиять на энергопотребление и эффективность эксплуатации отдельного транспортного средства. Они могут не оказывать очевидного влияния на проблему владения транспортными средствами. Они могут негативно повлиять на общий пробег. Надлежащая политика и технические меры могут способствовать тому, что общее влияние технологий ИПТС на сокращение выбросов ПГ внутренним транспортом будет положительным и будет способствовать достижению стратегических целей КВТ по сокращению выбросов ПГ.

81. GRSG разработала Правила ООН № 122 по радиаторам отопления, которые позволяют снизить энергопотребление системы отопления транспортных средств. GRSG также разрешила в Правилах ООН № 46 использовать системы камер/мониторов вместо больших зеркал на грузовиках, чтобы уменьшить аэродинамическое сопротивление и снизить потребление энергии.

с) обеспечение безопасного внедрения использующих углеродно-нейтральные технологии силовых агрегатов и видов транспорта

82. Развитие и инновации в области автоматизированных и подключенных транспортных средств продолжаются. Вклад, действия и рубежные этапы работы GRVA, возможно, придется пересмотреть, принимая во внимание новый характер технологии ACB и высокий уровень неопределенности в отношении эффективности и воздействия ACB.

83. GRSG вносит вклад в стимулирование использования альтернативных видов транспорта посредством мероприятий по улучшению доступности автобусов для всех, повышению безопасности перевозки детей в автобусах, а также посредством мероприятий по обеспечению лучшей защиты уязвимых участников дорожного движения (часто использующих виды транспорта, обеспечивающие активную мобильность).

84. GRSP внесла свой вклад в разработку нормативной базы для внедрения безопасных электрических/гибридно-электрических транспортных средств и транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ). ГТП ООН №№ 13 (ТСВТЭ), 20 (БЭМ), Правила ООН №№ 94 (лобовое столкновение), 95 (боковое столкновение), 100 (транспортные средства с электроприводом), 134 (ТСВТЭ), 135 (боковой удар о столб), 136 (электромобиль, категория L), 137 (лобовое столкновение с уделением особого внимания удерживающим системам), 146 (ТСВТЭ категории L) и 153 (целостность топливной системы и безопасность электрического привода в случае удара сзади) прокладывают путь к декарбонизации дорожного движения во всех категориях транспортных средств, обеспечивая эффективность их пригодности к эксплуатации (взято из ECE/TRANS/2023/21).

Рекомендации WP.29 для КВТ

85. WP.29 рекомендует, чтобы стратегия КВТ предоставляла указания сверху вниз по вопросам ПГ для своих вспомогательных органов:

а) для оказания содействия WP.29 и другим вспомогательным органам в принятии мер по высокоприоритетным вопросам, наиболее важные элементы для рассмотрения и установления приоритетов поможет определить подробный план действий договаривающихся сторон (ДС) по их стратегии декарбонизации внутреннего транспорта;

б) КВТ может предложить некоторым из своих вспомогательных органов уделить более пристальное внимание параметрам, не связанным с самими

транспортными средствами и оказывающим большое влияние на выбросы ПГ в секторе автомобильного транспорта, таким как переход на виды транспорта с более низким уровнем выбросов углерода, совместное использование транспортных средств или совместно пройденное расстояние, владение транспортными средствами (как уже указано в Приложении III к ECE/TRANS/2023/21). КВТ и его вспомогательные органы могут пожелать активизировать деятельность, связанную с созданием инфраструктуры, необходимой для широкого внедрения низкоуглеродных технологий.

86. WP.29 рекомендует, чтобы стратегия КВТ также обеспечивала систематическое предоставление возможности проведения заседаний в гибридном формате для своих вспомогательных органов, чтобы сократить количество поездок и снизить связанные с ними выбросы ПГ. Можно также рассмотреть возможность создания механизма мониторинга выбросов ПГ, которых удалось избежать благодаря дистанционному участию, для количественной оценки соответствующих выбросов ПГ, которых удалось избежать благодаря отказу от поездок.

87. Выбросы CO₂, связанные с автоматизированными и подключенными транспортными средствами, могут отличаться от типичных выбросов CO₂ традиционных дорожных транспортных средств на протяжении всего их жизненного цикла, особенно во время разработки и использования. Можно ожидать, что выбросы ПГ/CO₂ (или потребление топлива/энергии) будут оптимизированы и не будут ассоциироваться с таким же уровнем изменчивости, как тот, который может быть вызван водителями.

88. В рамках стратегии КВТ, возможно, стоит рассмотреть возможность устранения излишней диверсификации и вариативности транспортной политики, которые могут привести к неоптимальному использованию автоматизированного транспорта.

89. Автомобильный сектор уже проинформировал GRVA о воздействии небольших отклонений, возникших в ходе применения на местах международных правил дорожного движения, установленных в конвенциях по автомобильному транспорту. Для сравнения, уже сейчас можно предположить, что стратегические различия в управлении транспортом и правилах могут оказать сильное влияние на гармонизацию и оптимизацию работы. Может увеличиться влияние окружающей автомобиль среды на его характеристики работы, и это необходимо учитывать.

4. Раздел 4: Находящиеся в ведении КВТ документы, касающиеся содействия смягчению последствий изменения климата

Вклад WP.29

90. Конвенции и соглашения WP.29 соответствуют существующим задачам по разработке согласованных на глобальном уровне методологий для измерения воздействия транспортных средств на ПГ, как это делает GRPE в качестве основной рабочей группы по координации оценки всех вопросов, связанных с экологическим воздействием проектирования, создания, использования и демонтажа транспортных средств (охватывая компонент «модернизация» в рамках подхода «сокращение–переход–модернизация»). Для работы в областях, не входящих в сферу компетенции или полномочий GRPE, могут потребоваться рабочие группы за пределами GRPE.

91. WP.29 наращивает темпы цифровизации административных процессов в рамках трех соглашений по транспортным средствам, а полностью цифровые решения могут потенциально сократить выбросы парниковых газов в процессе сертификации. С целью сокращения выбросов ПГ могут быть пересмотрены административные/сертификационные процессы WP.29.

Рекомендации WP.29 для КВТ

92. WP.29 рекомендует КВТ:

- а) оказывать постоянную поддержку WP.24 для дальнейшего содействия межмодальным грузовым перевозкам;

b) поддержать разработку специальных мероприятий по изучению взаимодействия между транспортными средствами/инфраструктурой и энергетическим сектором, чтобы ускорить внедрение и принятие углеродно-нейтральных альтернатив. Установить связь с руководителями городов, например, через форум мэров ЕЭК ООН и соответствующие внешние сети.

93. Чтобы облегчить более широкое внедрение возможностей для проведения совещаний в гибридном формате, WP.29 рекомендует в рамках стратегии КВТ также пересмотреть документы, находящиеся в ведении КВТ, с тем чтобы предоставить дистанционным участникам возможность иметь те же права и обязанности, что и очные участники. Например, все находящиеся в ведении КВТ документы должны быть пригодны для дистанционного одобрения/дистанционной процедуры голосования.

5. Раздел 5: План действий КВТ по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов — содействие достижению целей в области климата со стороны КВТ

Вклад WP.29

94. К 2025 году WP.29 будет разработана методология определения углеродного следа на протяжении всего срока службы новой автомобильной продукции, «от колыбели до могилы» (в рамках деятельности по ОЖЦ-А).

95. К 2030 году в рамках WP.29 будет проведена оценка возможности и потенциальных преимуществ дальнейшей глобальной гармонизации методологий измерения выбросов ПГ из выхлопных труб для всех категорий транспортных средств, включая большегрузные автомобили.

Рекомендации WP.29 для КВТ

96. К 2028 году КВТ необходимо будет собирать данные (либо из существующих источников, либо с помощью специальных механизмов сбора данных) о динамике выбросов ПГ внутренним транспортом в течение ряда лет. Также будет осуществляться регулярный мониторинг прогресса (например, в рамках двухгодичного отчета КВТ о смягчении последствий изменения климата).

97. К 2030 году КВТ необходимо будет предоставить своим вспомогательным органам рекомендации по стратегиям декарбонизации внутреннего транспорта ДС. Такие страновые/региональные планы по декарбонизации внутреннего транспорта используют подход, схожий с подходом в отношении определяемых на национальном уровне вкладов в рамках РКИКООН, а также сроки, аналогичные циклу представления НПА РКИКООН.

6. Раздел 6: Список приоритетов

Вклад WP.29

98. WP.29 обязуется активно содействовать решению следующих приоритетных нормативных задач, перечисленных в документе ECE/TRANS/2023/21:

a) пункт 14 a) — снижение углеродоемкости в течение срока службы автомобилей; определение гармонизированных методик для установления воздействия транспортных средств на климат в течение их срока службы, которые затем могут стать основой для соответствующей нормативной базы; критически важный шаг — разработка оценки выбросов углерода на протяжении жизненного цикла транспортного средства (ОЖЦ);

b) пункт 14 b) — разработка гармонизированной международной нормативной базы для облегчения перехода на альтернативные виды топлива и экологизации;

c) пункт 14 c) поддержка ускорения электрификации. Повышение топливной эффективности транспортных средств и расширение использования

электромобилей могут сыграть важную роль в борьбе с выбросами, влияющими на климат, при одновременном улучшении качества воздуха;

d) пункт 14 h) ускоренная разработка нормативной базы для цифровизации сектора, интеграции инноваций и новых технологий.

WP.29 обязуется:

a) ускорить осуществление текущей деятельности, связанной с ПГ, в рамках последней программы работы (ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.2);

b) постоянно изучать новые темы для рассмотрения в будущем и включения в программу работы WP.29;

c) поощрять мобилизацию достаточных ресурсов для своевременного выполнения приоритетных задач, связанных с ПГ.

7. Раздел 7: Мобилизация ресурсов для осуществления стратегии

Вклад WP.29

99. Реализации стратегических целей, плана действий с рубежными этапами и перечнем приоритетов со стороны WP.29 будет способствовать более активное участие и дополнительные ресурсы всех ДС, подписавших соглашения WP.29, а также сильный мандат, полученный от их ответственных органов на развитие этой деятельности в рамках КВТ и его вспомогательных органов. Увеличение ресурсов для компетентного органа, предоставляющего официальное утверждение типа, и аккредитованных технических служб поможет быстрее осуществить амбициозную стратегию КВТ по смягчению последствий изменения климата. Дополнительные ресурсы могут включать экспертов по изменению климата, производству энергии, сборке и разборке транспортных средств, оценке в процессе эксплуатации и деятельности оператора, включая заправку и зарядку транспортных средств, в дополнение к техническим знаниям в области транспортных средств, обычно предоставляемым заинтересованными сторонами для решения проблемы выбросов, производимых транспортными средствами.

Рекомендации WP.29 для КВТ

100. WP.29 рекомендует включить в стратегию КВТ создание специального поста в секретариате КВТ для работы по реализации стратегии КВТ по смягчению последствий изменения климата. Этот специальный сотрудник будет отвечать за реализацию стратегии КВТ по смягчению последствий изменения климата и координировать действия:

a) между совещаниями всех вспомогательных органов КВТ;

b) с другими отделами ЕЭК ООН, такими как отделы энергетики, окружающей среды, статистики, ...;

c) с другими международными мероприятиями и инициативами по смягчению последствий изменения климата на внутреннем транспорте, такими как РККОООН, МФТ, СЛОКАТ, ...

101. WP.29 рекомендует, чтобы стратегия КВТ мобилизовала ресурсы для расширения возможностей сбора данных о выбросах ПГ на внутреннем транспорте (внутри организации или в сотрудничестве с другими организациями). Это позволит реализовать стратегию, которая будет основываться на данных (пункт 59).

8. Раздел 8: Стратегические партнерства в интересах осуществления настоящей стратегии

Вклад WP.29

102. Для содействия осуществлению стратегии по смягчению последствий изменения климата WP.29 обязуется регулярно приглашать ключевые

глобальные/международные инициативы, работающие над декарбонизацией транспортных средств, для информирования WP.29 об их последних мероприятиях. Такие инициативы, как «Прорывная повестка дня», Совет по переходу на транспортные средства с нулевым содержанием вредных выбросов, Инициатива ВЭФ по созданию автомобилей в соответствии с принципами экономики замкнутого цикла, встреча министров транспорта большой семерки, Целевая группа по транспорту группы двадцати, ... являются примерами некоторых наиболее актуальных мероприятий, связанных с некоторыми видами деятельности WP.29.

Рекомендации WP.29 для КВТ

103. WP.29 рекомендует в рамках стратегии КВТ рассмотреть возможность установления более тесных рабочих отношений с секретариатом РККОООН по вопросам внутреннего транспорта, в том числе по следующим направлениям деятельности:

а) кадастры выбросов на внутреннем транспорте: например, электрификация сектора внутреннего транспорта может потребовать новых подходов для отнесения использования электроэнергии к секторам конечного потребления, таким как внутренний транспорт;

б) планы и цели по декарбонизации: осведомленность о плане ДС по декарбонизации сектора внутреннего транспорта будет иметь ключевое значение для успешной реализации стратегии; учитывая сходство с НПА в рамках РККОООН, было бы полезно установить некоторые связи, чтобы облегчить для ДС бремя представления своего вклада. Это не должно подменять собой определение ДС их индивидуальных вкладов.

104. Изучив проблемы координации, возникшие в связи с большим количеством партнерств и проектов по автоматизированным системам вождения (АСВ), GRVA рекомендует, тщательно реализовывать (ограниченное количество) партнерских проектов для облегчения внедрения и получения максимальной выгоды.

D. Отзывы в связи с двухгодичным докладом об изменении климата и внутреннем транспорте

Вклад WP.29

105. Как частично сделано в процессе подготовки к восьмидесяти пятой сессии КВТ (Приложение III к ECE/TRANS/2023/21), для двухгодичного доклада WP.29 обязуется включить в свои материалы актуальную информацию о последних достижениях в области деятельности, осуществляемой в рамках WP.29. Для обновления информации о деятельности, связанной с ПГ, также будут использоваться Программа работы WP.29/список приоритетов рабочих групп.

106. Что касается не разработанных в рамках WP.29 других видов деятельности, связанных с выбросами ПГ конкретных транспортных средств, то некоторые ключевые сведения также будут переданы для включения в двухгодичный доклад, при этом будут использоваться различные способы сбора информации:

а) информация, включенная в публикацию из внешних источников, таких как Global EV Outlook, ежегодно публикуемый Международным энергетическим агентством, и сопутствующий трекер политики в области электромобилей, ...;

б) направление опроса участникам WP.29 с целью выяснения последних изменений в политике, связанной с ПГ в их юрисдикции (для ДС), для их продукта/области интересов (для НПО).

Рекомендации WP.29 для КВТ

107. WP.29 рекомендует КВТ подготовить двухгодичный доклад, включив в него часть, посвященную прогрессу в области данных о выбросах ПГ, из его издания

2028 года (пункт 77), с тем чтобы показать эволюцию выбросов ПГ в секторе глобального внутреннего транспорта.

Е. Выводы

108. Учитывая предстоящую задачу по ограничению воздействия изменения климата, WP.29 приветствует инициативу КВТ по разработке стратегии КВТ по смягчению последствий изменения климата и рекомендует разработать амбициозный документ, как было предложено секретариату. Предоставляя эти материалы, WP.29 использует как подход «снизу–вверх» (что WP.29 может сделать, чтобы внести вклад в стратегию), так и подход «сверху–вниз» (что WP.29 рекомендует КВТ учитывать для успешной разработки стратегии).

109. WP.29 желает КВТ всяческих успехов в принятии этой стратегии; КВТ может рассчитывать на то, что WP.29 продолжит вносить свой вклад в решение этой важной задачи.

VIII. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30)

(текст будет включен позднее)

IX. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1)

110. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) способствует развитию и упрощению международных автомобильных перевозок — грузовых и пассажирских — путем согласования и упрощения правил и требований к транспорту. Для достижения этой цели SC.1 разрабатывает международно-правовые документы, управляет ими и обновляет их. SC.1 является главным органом для технических экспертных групп, в частности, по вопросам внедрения цифровых тахографов или перевозки пассажиров междугородними автобусами. Она также разрабатывает рекомендации по внедрению передовой практики в области международных автомобильных перевозок, такие как Сводная резолюция об упрощении международных автомобильных перевозок (R.E.4). Наконец, SC.1 работает над улучшением системы страхования автотранспорта в отношении гражданской ответственности перед третьими лицами (система «Зеленая карта») и т. д.

Вклад SC.1 в стратегию КВТ 2050 по смягчению последствий изменения климата

111. В настоящее время ведется работа по внесению изменений в ЕСТР в части перевода Соглашения в глобальный статус и открытия его для присоединения других договаривающихся сторон, также ведется долгосрочная работа по разработке технических требований для внедрения и установки интеллектуальных тахографов на автомобили.

112. Продолжать содействовать присоединению к транспортным правовым документам, особенно КДПГ и eCMR (ведется постоянно). В условиях развивающейся цифровой экономики преобразования в секторе автомобильных перевозок имеют важнейшее значение. Переход от бумажного формата транспортных документов к полностью цифровому будет способствовать снижению загрязнения окружающей среды, производимого автотранспортной отраслью. Цифровизация транспортных документов — это, прежде всего, экологически благоприятная мера.

113. Продолжать служить платформой для государств-членов, НПО и компаний частного сектора, сотрудничающих с SC.1 в области качественной дорожной инфраструктуры, для обмена передовым опытом, обучения и повышения осведомленности о политике и практике в области безопасной и устойчивой дорожной инфраструктуры (текущая/расширяющаяся деятельность).

114. Рассмотреть вопрос развития автомобильного транспорта с целью электрификации автомобилей малой и большой грузоподъемности и, если необходимо, внести предложения по оптимальному развитию инфраструктуры зарядных станций. В связи с этим сотрудничать с WP.24 для поиска потенциальных решений, обеспечивающих транспортировку и доставку грузов на конечных участках маршрута (начиная с 2023 года).

115. В частности, в отношении Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА), продолжать развивать характеристики международной сети категории E в регионе ЕЭС с точки зрения технологического развития и транспортных потоков, а также укреплять ее аспекты, касающиеся безопасности и охраны окружающей среды. Это включает в себя проведение, где и когда это необходимо, обсуждений обоснованности и актуальности текста СМА, а также обеспечение актуальности соглашения и продвижение передового опыта в области безопасности дорожного движения, экологической устойчивости и технологий (на постоянной основе/долгосрочная деятельность).

X. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2)

A. Введение

116. Председатель Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) в письменном виде обратился ко всем председателям рабочих групп с просьбой внести свой вклад в новую стратегию КВТ по смягчению последствий изменения климата. В частности, Председатель предлагает общий план того, как должна выглядеть стратегия, и призывает внести свой вклад в представленные разделы. Ниже приведен общий план:

- I. Внутренний транспорт и климат.
- II. Концепция и задачи КВТ в области действий по борьбе с изменением климата.
- III. Стратегические цели.
- IV. Находящиеся в ведении КВТ документы, касающиеся содействия смягчению последствий изменения климата.
- V. План действий КВТ по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов — содействие достижению целей в области климата со стороны КВТ.
- VI. Перечень приоритетов.
- VII. Потребности в ресурсах для осуществления настоящей Стратегии.
- VIII. Стратегические партнерства в интересах осуществления настоящей стратегии.

117. Рабочая группа должна напомнить, что Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) уже давно занимается вопросами смягчения последствий изменения климата и давно пропагандирует благоприятные для изменения климата качества железнодорожного сектора, а также стремится содействовать переходу на железнодорожный транспорт для дальнейшего снижения воздействия транспорта на окружающую среду.

118. Не далее как на семьдесят шестой сессии Рабочей группы SC.2 было проведено специальное рабочее совещание на тему «Воздействие изменения климата на железные дороги: способы защиты, адаптации и смягчения последствий». На этом рабочем совещании были освещены многие трудности, с которыми сталкивается сектор в результате изменения климата, а также шаги, предпринимаемые для смягчения последствий изменения климата.

119. Основываясь на информации, полученной в рамках рабочего совещания, и результатах рассмотрения постоянного пункта повестки дня на сессиях SC.2, Рабочая группа хотела бы выделить следующие комментарии высокого уровня в поддержку разработки стратегии:

- стратегия должна ставить во главу угла железнодорожный транспорт как наиболее экологически благоприятный вид транспорта;
- стратегия должна быть направлена на стимулирование перехода на новые виды транспорта, особенно на железнодорожный, поскольку только усилия по переводу перевозок на менее загрязняющие окружающую среду виды транспорта обеспечат долгосрочное решение проблемы снижения негативного воздействия сектора в целом на окружающую среду;
- для многих грузовых и пассажирских перевозок железная дорога остается самым эффективным видом транспорта. В связи с этим необходимо обеспечить, чтобы в стратегии делался акцент на отказе от неэффективного транспорта;
- учитывая нормативный характер Комитета по внутреннему транспорту, стратегия должна быть направлена на разработку нормативных решений, способствующих смягчению последствий изменения климата, с целью улучшения работы всех видов транспорта. Каждая рабочая группа должна сосредоточиться на своих относительных сильных сторонах и сравнительных преимуществах в этой области, чтобы разработать «локальные» (для конкретного вида транспорта) решения, которые могут иметь «глобальное» (для транспортного сектора в целом) воздействие. Учитывая межсекторальный характер мер по смягчению последствий изменения климата, нецелесообразно иметь один всеобъемлющий орган, занимающийся вопросами изменения климата, или предлагать отдельным рабочим группам играть приоритетную роль в отношении определенных областей реализации.

120. В оставшейся части этого документа изложены некоторые возможные соображения по отдельным разделам стратегии, основанные на всеобъемлющих тезисах, упомянутых в пунктах выше. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть эти моменты и рассмотреть вопрос о том, следует ли представлять этот документ в КВТ в качестве вклада Рабочей группы по железнодорожному транспорту.

В. Основные направления стратегии

I. Внутренний транспорт и климат

121. Рабочая группа предлагает включить в этот раздел справочные данные о внутреннем транспорте и климате, а также прогнозы на будущее.

II. Концепция и задачи КВТ в области действий по борьбе с изменением климата

122. Рабочая группа предлагает, чтобы этот раздел содержал ссылку на стратегию КВТ до 2030 года, согласованную государствами-членами в качестве основы для всей деятельности КВТ, и имел с ней тесную связь. В нем также на основе данных ежегодной отчетности, представленной в прошлом году, должны быть выделены те аспекты, которые уже рассматриваются в рамках рабочих групп.

III. Стратегические цели

123. Рабочая группа предлагает, чтобы при разработке любых стратегических целей для документа особое внимание уделялось стимулированию перехода на железнодорожный транспорт, а также обеспечению достаточного внимания к вопросу устойчивости железнодорожного транспорта к изменению климата. Кроме того, необходимо уделять достаточное внимание повышению конкурентоспособности железнодорожных перевозок, особенно грузовых, но также и пассажирских. Любые стратегические цели должны быть направлены на использование относительных преимуществ отдельных Рабочих групп в рамках КВТ. Таким образом, экспертам по

конкретным секторам (в случае Рабочей группы — экспертам по железным дорогам) необходимо самим решать, как лучше реагировать на климатические вызовы, используя свои специфические навыки, а КВТ должен обеспечить отсутствие конфликтов или несоответствий.

IV. Находящиеся в ведении КВТ документы, касающиеся содействия смягчению последствий изменения климата

124. Рабочая группа отмечает, что юридические соглашения, которыми она управляет (СМЖЛ и Типовые правила), уже по своей сути способствуют смягчению последствий изменения климата, а предложенные в этом году изменения к СМЖЛ еще больше усиливают этот вклад, способствуя изменениям, облегчающим международные пассажирские железнодорожные перевозки. SC.2 отмечает, что дополнительная модернизация СМЖЛ будет и далее способствовать достижению этих целей в области изменения климата в будущем. Изменения, связанные с унифицированными положениями железнодорожного законодательства, также будут способствовать смягчению последствий изменения климата благодаря упрощению пересечения границ и стимулированию дальнейшего перехода на новые виды транспорта.

125. Рабочая группа отмечает, что это также относится к ряду других рабочих групп и правовым инструментам, которыми они управляют непосредственно или через административные комитеты. Поэтому Рабочая группа настоятельно рекомендует продолжать развивать существующие конвенции и соглашения, чтобы более эффективно работать над смягчением последствий изменения климата в тех областях, которые находятся в центре их внимания. В то же время Рабочая группа не будет поддерживать разработку всеобъемлющего документа по смягчению последствий изменения климата, если таковой будет предложен, поскольку будет трудно понять, как такой всеобъемлющий правовой инструмент будет взаимодействовать с существующими соглашениями.

V. План действий КВТ по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов — содействие достижению целей в области климата со стороны КВТ

126. Рабочая группа рекомендует, чтобы План действий по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов был нацелен на разработку четких действий, направленных на достижение стратегических целей. Поэтому, опираясь на вышеизложенное, Рабочая группа рекомендует, чтобы в плане действий были выделены ключевые действия по стимулированию перехода на железнодорожный транспорт в сочетании с инициативами, направленными на предотвращение неэффективных перевозок (подчеркивая эффективность увеличения объемов железнодорожных перевозок). Этому должны способствовать нормативно-правовые и политические инициативы, направленные на улучшение движения и работы транспорта и нацеленные на быстрое решение проблем, которые могут оказать непосредственное влияние на смягчение последствий изменения климата. При этом КВТ должен рассмотреть возможность обращения к знаниям и опыту SC.2 для разработки возможных действий по ускорению этого процесса.

VI. Перечень приоритетов

127. Рабочая группа отмечает, что план действий и рубежные этапы, предусмотренные в предыдущем разделе, по определению будут многоплановыми и индивидуальными для деятельности каждой рабочей группы. Такой параллельный подход, который также использует синергию между рабочими группами, означает, что, хотя составление ориентировочного списка действий было бы полезным, определение их приоритетности было бы контрпродуктивным, поскольку это создало бы узкие места в реализации Стратегии. При этом Рабочая группа отмечает, что в стратегию можно включить следующие мероприятия, связанные с деятельностью SC.2:

- ускорить присоединение к правовым инструментам, связанным с железнодорожным транспортом, которые оказывают непосредственное

влияние на снижение воздействия изменения климата, включая СМЖЛ и его гармонизированные технические параметры и стандарты, Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава и другие правовые инструменты, находящиеся в стадии разработки, и их применение на практике;

- поощрять оптимизацию сети железнодорожной инфраструктуры, с тем чтобы она могла принимать дополнительную нагрузку от других видов транспорта и еще больше повышать (улучшать) ее эффективность за счет совершенствования сигнализации, телематики, управления движением и других инновационных решений в отношении сети и станций;
- поощрять улучшение распределения пропускной способности для грузовых и пассажирских перевозок, позволяя, по возможности, разделять потоки и отдавая предпочтение более эффективным, национальным и международным потокам в сети;
- разрабатывать новые и инновационные решения, подкрепленные нормативными инициативами, направленными на сокращение порожнего пробега;
- отмечая, что всегда есть возможности для улучшения, даже в отношении воздействия железнодорожного сектора на окружающую среду, содействовать введению платы за пользование железнодорожными путями, которая вознаграждает использование более эффективных и менее загрязняющих технологий при предоставлении пассажирских и грузовых услуг;
- призывать государства-члены устанавливать конкретные целевые показатели для железнодорожного транспорта как для пассажирских, так и для грузовых перевозок;
- стремиться к дальнейшей стандартизации железных дорог категории E (маршрутов международного значения) для дальнейшего содействия переходу к более экологичным видам транспорта и повышению эффективности;
- расширить ключевые параметры железных дорог категории E, включенные в СМЖЛ, и включить в них требование о том, чтобы новая инфраструктура была электрифицирована, либо о том, чтобы большинство поездов, курсирующих по ней, использовали альтернативные виды топлива или энергетические решения;
- обеспечить также учет воздействия изменения климата на железную дорогу для обеспечения устойчивости транспортной инфраструктуры, а также разработать надежные стратегии по управлению чрезвычайными ситуациями и управлению международными кризисами для железной дороги.

VII. Потребности в ресурсах для осуществления настоящей Стратегии

128. Рабочая группа вновь заявляет, что все виды деятельности SC.2 оказывают непосредственное влияние на смягчение последствий изменения климата. В связи с этим она рекомендует выделить Рабочей группе дополнительные, новые ресурсы, чтобы обеспечить эффективное осуществление деятельности по всем вышеупомянутым направлениям в рамках деятельности SC.2 для увеличения прямого воздействия железных дорог на смягчение последствий изменения климата.

VIII. Стратегические партнерства в интересах осуществления настоящей стратегии

129. Рабочая группа отмечает, что она уже сотрудничает с рядом внешних сторон во всех видах своей деятельности и что ею подписан Меморандум о взаимопонимании (МОВ) с МСЖД, который также активно работает над аспектами устойчивого развития сектора. Рабочая группа полагает, что секретариат, возможно, пожелает обновить свой МОВ с МСЖД, чтобы включить в него этот аспект в более подробном изложении.

XI. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3)

A. Итоги рабочего совещания «Деятельность по смягчению последствий изменения климата на внутреннем водном транспорте», проведенного на шестьдесят седьмой сессии SC.3

130. В соответствии с решением SC.3, принятым на ее шестьдесят шестой сессии (ECE/TRANS/SC.3/217, пункт 104), делегации приняли участие в проведенном 11 октября 2023 года рабочем совещании, посвященном деятельности по смягчению последствий изменения климата на внутреннем водном транспорте, стратегиям, программам и проектам в этой области, прогрессу, достигнутому странами, международными организациями и другими ключевыми заинтересованными сторонами, а также дальнейшим действиям. На рабочем совещании обсуждались следующие вопросы: а) деятельность по смягчению последствий изменения климата на внутреннем водном транспорте, стратегии, программы и проекты в этой области; б) прогресс, достигнутый странами, международными организациями и другими ключевыми заинтересованными сторонами, и извлеченные уроки; в) приоритеты будущей деятельности в этой области; и d) рубежные этапы, которые должны быть включены в план действий Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) по борьбе с изменением климата в части внутреннего водного транспорта. В качестве основных докладчиков выступили: секретарь Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) г-н Л. Выровский, секретарь Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) г-н Р. Янссен и секретариат. После их выступлений были заданы вопросы и перечислены темы для дальнейшего рассмотрения.

131. По мнению респондентов, эффективность политики в области смягчения последствий изменения климата на внутреннем водном транспорте составляет:

- на европейском уровне — 63 процента;
- на национальном уровне — 61 процент.

132. Как считают респонденты, эффективность политики по смягчению последствий изменения климата в данном секторе может быть повышена за счет:

- увеличения инвестиций;
- более широкого внедрения в национальную политику мер по смягчению последствий изменения климата;
- разработки национальных программ;
- создания нормативно-правовой базы.

133. Участники подчеркнули необходимость выработки — при координации на уровне Европейской экономической комиссии (ЕЭК) — общих мер, которые лягут в основу соответствующих национальных программ.

134. Среди основных препятствий на пути совершенствования деятельности по смягчению последствий изменения климата были названы:

- отсутствие координации между структурами, участвующими в деятельности по смягчению последствий изменения климата;
- недостаточное финансирование;
- необходимость государственной поддержки;
- недостаточная нормативная и законодательная база.

135. Участники согласились с тем, что приоритет должен отдаваться следующим направлениям стратегий по смягчению последствий изменения климата на внутреннем водном транспорте:

- межправительственная поддержка;

- нормативная база;
- институциональные механизмы;
- поддержка в области политики.

136. Что касается поддержки в области политики, то были упомянуты следующие приоритетные направления:

- содействие перераспределению перевозок в пользу внутреннего водного транспорта;
- оптимизация работы инфраструктуры и транспортных операций;
- содействие цифровизации в данном секторе;
- повышение эффективности систем грузовых перевозок и логистики;
- совершенствование механизмов управления флотом;
- поддержка отраслевых изменений в деятельности, таких как снижение спроса на ископаемое топливо, повышение энергоэффективности и экономика замкнутого цикла;
- разработка дополнительных инструментов для отслеживания и предоставления широкого спектра информации, относящейся к инициативам по сокращению экологического следа внутреннего водного транспорта. Расширение сотрудничества/координации между ключевыми участниками.

137. Среди необходимых институциональных механизмов участники выделили: а) расширение сотрудничества и координации между ключевыми участниками, б) партнерские отношения и с) централизованную координацию. Было отмечено, что Рабочей группой уже налажены долгосрочные партнерские отношения с речными комиссиями и другими ключевыми участниками по различным аспектам внутреннего судоходства.

138. По общему мнению участников, примерами уроков, извлеченных в контексте политики в области смягчения последствий изменения климата, являются следующие:

- затягивание с осуществлением мер по смягчению последствий изменения климата чревато риском увеличения расходов;
- необходимость укрепления потенциала подразделений по вопросам изменения климата в министерствах и ведомствах;
- необходимость наличия многообразных форм международного сотрудничества;
- необходимость повышения уровня осведомленности и наращивания стратегического потенциала;
- необходимость более активного привлечения частного сектора.

139. Рабочая группа решила, что в стратегию КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте на период до 2050 года можно включить следующие действия:

- продолжение обмена передовым опытом и поддержку программ и экспериментальных разработок, направленных на модернизацию и экологизацию флота, а также мониторинг их реализации;
- дальнейшее содействие повышению роли водного транспорта, использующего альтернативные виды топлива или электротягу, содействие тому, чтобы государства-члены поддерживали его посредством налоговых льгот, регулирования и других соответствующих мер;
- поддержку и стимулирование исследовательской деятельности и мероприятий, направленных на сохранение и дальнейшее повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта в отношении экологической эффективности;

- содействие присоединению к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и другим правовым документам Организации Объединенных Наций, относящимся к сфере компетенции ЕЭК и непосредственно влияющим на смягчение последствий изменения климата, а также их осуществлению;
- поощрение установления государствами-членами конкретных целевых показателей сокращения выбросов парниковых газов и загрязнителей воздуха на внутреннем водном транспорте в соответствии с «Белой книгой о результатах, достижениях и будущих направлениях работы в области устойчивого внутреннего водного транспорта»;
- содействие оптимизации сети инфраструктуры внутреннего водного транспорта в целях поощрения перехода на внутренний водный транспорт с других видов внутреннего транспорта;
- содействие разработке новых и инновационных решений, подкрепленных нормативными инициативами.

140. Обсуждение продолжилось по вопросам а) мониторинга достигнутого странами прогресса и б) целесообразности выделения в проекте стратегии роли ЕЭК как платформы для обмена опытом и передовой практикой, а также ее нормотворческой работы, в частности в области внутреннего водного транспорта. Секретариату было предложено подготовить предложение, касающееся мониторинга осуществления государствами-членами стратегии КВТ в области внутреннего водного транспорта.

Приложение IV

Позиция Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) в отношении методологии для определения углеродного следа в течение всего жизненного цикла транспортных средств

1. КСАОД поддерживает деятельность, начатую в рамках Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (WP.29/GRPE) с целью определения согласованной на международном уровне процедуры для оценки всеобъемлющего углеродного следа в течение всего жизненного цикла всех типов дорожных транспортных средств, охватывающей все этапы эксплуатации транспортного средства, «от колыбели до могилы».
2. КСАОД считает, что существует необходимость в согласованной совместной методологии, построенной по принципу «снизу–вверх».
3. Согласно КСАОД, методология должна быть следующей:
 - a) ориентированной на компоненты, а не на массу материала;
 - b) построенной по принципу «снизу–вверх» с коллективным и кумулятивным подходом к цепочке поставок;
 - c) обеспечивающей конкуренцию в качестве движущего фактора снижения выбросов CO₂;
 - d) отражающей ответственность за весь промежуточный продукт в цепочке поставок.
4. Более подробную информацию о позиции КСАОД по этому вопросу можно найти в документе [A-LCA-01-15-Rev.1](#).

Приложение V

Позиция Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ) в отношении углеродного нейтралитета к 2050 году

1. Ниже приведены предложения МАЗМ по надлежащему включению моторизованных двухколесных транспортных средств (МДТР) в стратегию КВТ по борьбе с изменением климата и двухгодичный отчет. Это предполагает учет региональных особенностей парка транспортных средств, различных потребностей и предпочтений пользователей, а также различного назначения автомобилей.

2. Для достижения глобальных целей по обеспечению климатической нейтральности необходимо сочетание различных подходов в отношении декарбонизации. Это будет способствовать инновациям, здоровой конкуренции и предоставит рынку возможность выбрать наиболее удачное решение для каждого конкретного случая. МАЗМ предлагает следующие три основных направления:

1. Содействие мобильности с использованием МДТР, поскольку МДТР являются легкими, экономичными и эффективными

3. Мотоциклы — один из самых распространенных и популярных видов транспорта во всем мире, благодаря своей доступности и гибкости в использовании. МДТР сами по себе обеспечивают практическую мобильность и эффективную альтернативу общественному транспорту с недостаточным уровнем обслуживания в городских, пригородных и сельских районах. В кризисных ситуациях МДТР служат средством для чрезвычайного реагирования и ликвидации последствий стихийных бедствий в труднодоступных районах. Современные, хорошо обслуживаемые и правильно эксплуатируемые МДТР оказывают относительно небольшое воздействие на окружающую среду. Улучшение организации дорожного движения и инфраструктуры может еще больше повысить их экологические преимущества.

2. Применение многопрофильного подхода

4. Многопрофильный подход позволяет выбрать наиболее подходящее решение для каждого варианта и места использования и учесть особенности каждой юрисдикции.

5. Декарбонизация МДТР требует технологически нейтрального подхода, поощряющего использование низкоуглеродных видов топлива для двигателей внутреннего сгорания (ДВС), а также развитие электрификации МДТР для городской мобильности на короткие расстояния. Политика декарбонизации МДТР требует, чтобы МДТР уделялось особое внимание, отдельное от политики в отношении автомобилей, чтобы адекватно учитывать специфику МДТР, в частности относительно небольшие размеры, малый вес и ограниченное пространство действия. Кроме того, некоторые альтернативные виды топлива и модификации конструкции могут вызывать ограничения и оказывать существенное влияние на управляемость, торможение и маневренность.

6. Можно также предусмотреть комбинации технологий, например, гибридные силовые агрегаты. Деятельность WP.29 в этом направлении продолжается, в частности, в рамках неофициальной рабочей группы EPPR по согласованию глобальных требований к экологическим показателям в рамках GRPE.

3. Обеспечение и создание благоприятных условий для декарбонизации

7. Углеродно-нейтральный автомобильный транспорт зависит от приверженности заинтересованных сторон из различных секторов и их успешного сотрудничества по таким вопросам, как источники энергии, инфраструктура и распределительная сеть. Необходимы усилия на глобальном, региональном, национальном и местном уровнях.

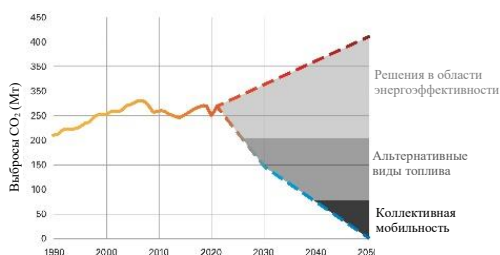
8. Например, биотопливо легкодоступно, а его продвижение и применение во многом зависит от социально-экономических аспектов и наличия природных ресурсов. При надлежащей государственной поддержке биотопливо может внести значительный вклад в декарбонизацию в краткосрочной и среднесрочной перспективе.
9. Синтетические виды топлива, такие как э-топливо, пока не доступны в достаточном количестве из-за высокой стоимости их производства и ограниченной доступности возобновляемых источников энергии. Для того чтобы эти виды топлива стали применимыми, доступными и недорогими для МДТР, необходимы инвестиции в НИОКР и поддержка со стороны глобальных институтов и государственных органов.
10. Институциональная и государственная поддержка также необходима для обеспечения доступности электромобилей, разработки технологий для уменьшения размера батарей и увеличения их дальности действия.
11. Городская политика будет оказывать большое влияние на прогресс в деле декарбонизации. Важным компонентом являются планы организации городского движения с учетом МДТР.
12. МАЗМ и ее члены продолжают участвовать в работе Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) и в других группах или видах деятельности под эгидой Комитета по внутреннему транспорту, по мере необходимости или по запросу.

Приложение VI

Проект Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) «Зеленый договор»

Реалистичный и рентабельный путь к полной декарбонизации коммерческого автомобильного транспорта.

1. Отрасль коммерческого автомобильного транспорта, оказывающая важнейшие услуги экономике и населению, взяла на себя обязательство полностью декарбонизировать сектор к 2050 году.
2. Представляя ответственную отрасль, МСАТ и его члены приняли четкую дорожную карту по декарбонизации отрасли, изложенную в «Зеленом договоре» МСАТ.
3. В рамках «Зеленого договора» исследуются, тестируются и внедряются реалистичные операционные решения для максимально эффективной декарбонизации коммерческого автомобильного транспорта при одновременном продолжении удовлетворения спроса на услуги пассажирских и грузовых перевозок.
4. В «Зеленом договоре», состоящем из пяти базовых элементов, предусмотрен комплексный набор действий с применением целостного подхода, учитывающего растущий спрос на транспорт, региональную гибкость и доступность энергии.
5. Единого решения по снижению выбросов CO₂ в автомобильном транспорте не существует.



Каждый из базовых элементов «Зеленого договора» демонстрирует различные подходы и действия в зависимости от экономического и социального развития страны, способа производства первичной энергии, доступности альтернативных видов топлива и структуры автотранспортного сектора (размер компаний, финансовое положение,

география), но все они играют решающую роль в коллективном достижении чистого нулевого баланса выбросов.

6. Общим для всех регионов и экономик является двусторонний подход: добиваться повышения эффективности и параллельно развивать доступность альтернативных видов топлива и соответствующую инфраструктуру. Такой подход позволяет наиболее экономичным и эффективным способом достичь углеродной нейтральности к 2050 году.

а) **Выигрыш в эффективности:** повышение эффективности логистики, транспортных средств и водителей с использованием проверенных технологий и подходов позволяет сократить выбросы CO₂ при коммерческих автоперевозках примерно на 50 процентов.

б) **Альтернативные виды топлива:** также необходимы новые альтернативные виды топлива. Широкий спектр транспортных потребностей по всему миру означает, что в период перехода к 2050 году потребуются все виды альтернативного топлива, включая электричество, водород и углеродно-нейтральное топливо для двигателей внутреннего сгорания, такое как био- и э-топливо.

Очень важен технологически нейтральный подход. Для ускорения внедрения экологически чистых технологий и снижения высоких первоначальных затрат на новые инвестиции, особенно для малых и средних транспортных операторов, необходимы стимулы для бизнеса. Необходимо эффективно развернуть адекватную инфраструктуру альтернативных видов топлива.

с) Коллективная мобильность: сокращение выбросов CO₂ за счет повышения эффективности и использования альтернативных видов топлива должно быть подкреплено переходом от частного транспорта к коллективному, например, к городским и междугородним автобусам.

7. Отслеживание выбросов CO₂ с течением времени имеет важнейшее значение для обеспечения углеродной нейтральности. Для этого необходимо использовать подход «от скважины до колеса». Автомобиль с нулевым уровнем выбросов не является по-настоящему автомобилем с нулевым уровнем выбросов, пока источник его энергии не станет углеродно-нейтральным.



8. Необходима глобальная координация и непредвзятые разработки политики, обладающие сильной политической волей к осуществлению прорывных изменений, чтобы расширить масштабы существующих прагматичных решений по декарбонизации. Двусторонний подход требует незамедлительного принятия мер по всем направлениям как для повышения эффективности, так и для развития альтернативных видов топлива.

Приложение VII

Вклад Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) в достижение углеродной нейтральности к 2050 году

1. МОПАП хотела бы внести свой вклад в разработку записки «Вклад и мнения GRPE/WP.29 в связи с общим планом стратегии КВТ в области борьбы с изменением климата и в двухгодичном отчетом», используя некоторые предложения, собранные среди членов нашей ассоциации.
2. Мы хотели бы предложить некоторые приоритеты/предварительные условия, необходимые для электрификации и альтернативных силовых установок, а также для усиления экологических преимуществ от их использования.
3. Мы рекомендуем КВТ стремиться к:
 - a) развертыванию государственной и частной инфраструктуры в соответствии с процессом внедрения электромобилей;
 - b) достижению совместимости для обеспечения бесперебойного обслуживания клиентов в отношении зарядки автомобилей на основе общих стандартов;
 - c) двунаправленной зарядке, особенно для автомобилей малой грузоподъемности, которая:
 - i) обеспечит более эффективное распределение электроэнергии с меньшей пиковой нагрузкой;
 - ii) позволит расширить структуру энергопотребления возобновляемых источников энергии;
 - iii) обеспечит согласованные правила и стандарты, основанные на четко определенных вариантах использования и экономических моделях, для обеспечения интеграции электромобилей в сеть;
 - d) использованию всех возможных альтернативных видов углеродно-нейтрального топлива, особенно для большегрузных автомобилей, способных уменьшить углеродный след, а также рассмотрение возможности использования углеродно-нейтрального водорода и относительного развития соответствующей инфраструктуры;
 - e) продвижению альтернативных решений в области мобильности, налаживанию эффективной коммуникации между различными рабочими группами, что необходимо для развития устойчивых транспортных систем и достижения значительного сокращения выбросов ПГ.
4. МОПАП также рекомендует обратить особое внимание на работу, проделанную рабочей группой по автомобилям и ОЖЦ при ЕЭК ООН: срочно необходимы всеобъемлющие международные руководящие принципы для методологии ОЖЦ автомобилей, и следует избегать любых дальнейших национальных подходов, не согласующихся с этой деятельностью ЕЭК ООН. Для эффективной декарбонизации автомобильной продукции необходимо сотрудничество по всей цепочке создания стоимости, для чего требуется согласованная на международном уровне и практическая методология ОЖЦ, включая определение ответственности каждой заинтересованной стороны на этапе жизненного цикла автомобильной продукции.
5. Еще одно замечание, с точки зрения МОПАП, связано с темой экономии топлива для большегрузных автомобилей.
6. В прошлом мы уже предпринимали попытки обратить внимание GRPE на важность наличия гармонизированных процедур в рамках ЕЭК ООН, предложив создать МРГ, занимающуюся разработкой ГТП, касающихся методологий измерений.

7. К сожалению, на тот момент ни одна из договаривающихся сторон не проявила интереса к тому, чтобы стать главным спонсором этого вида деятельности, поэтому тема, несмотря на то, что она по-прежнему значится в повестке дня GRPE, так и осталась без конкретного канала разработки.
 8. Хочется надеяться, что вклад в КВТ, касающийся необходимости согласования стандартов потребления топлива для большегрузных автомобилей, улучшит эту ситуацию и будет способствовать межправительственной деятельности по согласованию.
 9. И последнее замечание, касающееся попытки добиться более эффективной процедуры официального утверждения типа.
 10. Мы, как МОПАП, видим, что практически всегда добавляются новые дополнительные тесты, и лишь очень редко какие-то тесты прекращают использоваться, даже если они сильно устарели.
 11. Более широкое применение альтернативных процедур (как, например, используются в уровне 1a Правил ООН №154) может повысить эффективность официального утверждения типа и тем самым сократить выбросы ПГ в процессе утверждения типа.
 12. Более подробную информацию можно найти в позиционном документе МОПАП по углеродной нейтральности к 2050 году: <https://www.oica.net/wp-content/uploads/OICA-Position-Paper-on-Carbon-Neutrality-by-2050-NOV2022.pdf>.
-