

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

Сто шестьдесят шестая сессия

Женева, 5 (вторая половина дня),

6 и 7 (первая половина дня) июня 2024 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Деятельность органов Европейской экономической комиссии

Организации Объединенных Наций и других организаций

системы Организации Объединенных Наций,

представляющая интерес для Рабочей группы:

Согласование работы Рабочей группы со стратегией Комитета

по внутреннему транспорту

Проект Стратегии Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте

Записка секретариата

Резюме

1. Настоящий документ содержит проект стратегии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, который был подготовлен секретариатом в тесном сотрудничестве со вспомогательными органами Комитета и Бюро КВТ в ответ на просьбу Комитета, высказанную на его восемьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/328, пункт 60 а)).

2. В проекте были учтены материалы, предоставленные вспомогательными органами Комитета. Под эгидой Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) 6 сентября 2023 года было организовано тематическое обсуждение, в ходе которого были собраны мнения, высказанные в неофициальном порядке экспертами от государств-членов, межправительственных и неправительственных организаций. Чтобы поддержать обмен информацией и стимулировать предоставление материалов, 11 сентября 2023 года по инициативе Председателя Комитета было проведено неофициальное онлайн-совещание с участием председателей и заместителей председателей вспомогательных органов Комитета. Предварительный вариант «нулевого проекта» был также передан секретариату Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН) для обсуждения и представления замечаний, и он был рассмотрен Бюро КВТ. «Нулевой проект» был направлен государствам-членам для представления комментариев, которые были учтены в проекте 1. Настоящий проект был доработан по итогам очередного раунда консультаций с государствами-членами.

3. Комитету предлагается **приветствовать и принять** Стратегию.

I. Внутренний транспорт и климат

1. В 2019 году на долю внутреннего транспорта пришлось 72 % глобальных выбросов парниковых газов (ПГ), связанных с транспортом, при этом 69 % выбросов пришлось на автомобильный транспорт, 2 % — на внутреннее судоходство и 1 % — на железнодорожный транспорт¹. Таким образом, на сектор внутреннего транспорта, являющийся основным источником выбросов ПГ на транспорте, возложена особая ответственность за снижение выбросов и участие в деятельности по смягчению последствий изменения климата.

2. Согласно прогнозам, к 2050 году спрос на пассажирские перевозки вырастет на 79 % по сравнению с 2019 годом, в то время как спрос на грузовые перевозки увеличится примерно вдвое². Учитывая рост спроса на перевозки, который будет наблюдаться в ближайшие годы, без быстрых и амбициозных действий в области климата добиться достаточно высоких темпов сокращения выбросов на транспорте не удастся³. По данным Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК), для достижения цели Парижского соглашения, заключающейся в продолжении «усилий по ограничению роста температуры до 1,5 °C сверх доиндустриальных уровней», необходимо, чтобы глобальные выбросы ПГ достигли пика не позднее 2025 года, а к 2030 году были сокращены на 43 %⁴. В итогах двадцать восьмой Конференции Организации Объединенных Наций по изменению климата содержится призыв к странам определяемым на национальном уровне образом внести вклад в ускорение сокращения выбросов от автомобильного транспорта и в переход от ископаемого топлива в энергетических системах, справедливым, упорядоченным и равноправным образом, ускоряя действия в это критическое десятилетие, чтобы достичь чистого нулевого баланса выбросов к 2050 году в соответствии с научными данными с учетом Парижского соглашения и их различных национальных условий, траекторий и подходов⁵. Кроме того, необходимы срочные меры для ускорения достижения целей в области устойчивого развития. По состоянию на 2023 год, 88 % задач, предусмотренных Целями в области устойчивого развития, не будут выполнены, включая Цель 13 в области устойчивого развития (борьба с изменением климата).

3. Достижение цели, связанной с 1,5 °C, и прогресс в реализации целей в области устойчивого развития предполагают радикальное преобразование мобильности и транспортных систем, а также определение их приоритетности рамках директивных, нормативных и фискальных систем. На открытии второй Глобальной конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому транспорту (Пекин, 14–16 октября 2021 года) Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций отметил: «Транспорт, на долю которого приходится более четверти глобальных выбросов парниковых газов, имеет ключевое значение для того, что вновь вернуться на намеченный путь. Чтобы к 2050 году добиться чистого нулевого баланса выбросов во всем мире, мы должны декарбонизировать все виды транспорта»⁶.

¹ Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (2022), Working Group III, Chapter 2, 2.4.2.4, Figure 2.20, p. 252, URL: https://report.ipcc.ch/ar6/wg3/IPCC_AR6_WGIII_Full_Report.pdf.

² ITF (2023), ITF Transport Outlook 2023, p. 15, OECD Publishing, Paris, URL: [ITF Transport Outlook 2023 | ITF Transport Outlook | OECD iLibrary \(oecd-ilibrary.org\)](https://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2023).

³ ITF (2023), p. 65.

⁴ 6th IPCC report (2022): “Climate Change 2022 - Mitigation of Climate Change, Working Group III, C1 Table SPM.2 (pp. 17-18).

⁵ Преамбула и подпункты d) и g) пункта 28, Итоги первого глобального подведения итогов, FCCC/PA/CMA/2023/L.17, 13 декабря 2023 года.

⁶ См. пресс-релиз Организации Объединенных Наций, URL: <https://press.un.org/en/2021/sgsm20971.doc.htm>.

4. Цель данной стратегии заключается в том, чтобы поддержать сектор внутреннего транспорта в принятии неотложных мер по борьбе с изменением климата с учетом того, что ранее Международной морской организацией (ИМО) были приняты стратегии по смягчению последствий изменения климата для сектора морских перевозок⁷, Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) были установлены масштабные цели для сектора воздушных перевозок⁸. Стратегия разработана в ответ на высказанную на восемьдесят пятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) просьбу разработать амбициозный стратегический документ по сокращению выбросов ПГ на внутреннем транспорте на основе международных правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу компетенции Комитета, с указанием приоритетных действий для 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 (ECE/TRAN/328, пункт 60 а)).

5. Стратегия опирается на Стратегию КВТ на период до 2030 года (ECE/TRANS/288/Add.2), принятую Комитетом в 2019 году, в которой изменение климата рассматривается как сквозная проблема, а также на пересмотренный круг ведения Комитета, одобренный ЭКОСОС в 2022 году (E/RES/2022/2). В нем учитываются действия, обязательства по которым были взяты путем одобрения и принятия к сведению деклараций министров на восемьдесят четвертой и восемьдесят пятой сессиях Комитета соответственно⁹. Одобряя на последней сессии министерскую декларацию «Задействование всего потенциала решений в области внутреннего транспорта в рамках глобальной борьбы с изменением климата», министры и главы делегаций заявили о своей твердой поддержке целей и задач Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, РКИКООН и Парижского соглашения для ускорения перехода к декарбонизированной мобильности и достижения чистого нулевого или низкого уровня выбросов в секторе внутреннего транспорта.

6. В соответствии с мандатом Комитета данная Стратегия направлена в первую очередь на смягчение последствий изменения климата, признавая в соответствии с Парижским соглашением, что ограничение роста температуры, согласно сформированным в нем целям, значительно сократит риски и последствия, связанные с изменением климата. Если не будут учитываться меняющиеся климатические условия, то ключевые системы инфраструктуры, включая транспорт, будут становиться все более уязвимыми. По мере того, как экстремальные погодные явления будут все чаще вызывать перегрузку транспортных и экономических систем, адаптация будет постепенно становиться все менее эффективной. Если сегодня же не будут приняты срочные меры, то эта динамика может ухудшиться. По мере роста социальных и экономических издержек в результате чудовищных климатических катаклизмов, их воздействие на жизнь нынешнего и будущих поколений будет становиться все более разрушительным. В то же время в настоящей Стратегии признается важность одновременного наращивания усилий по адаптации к изменению климата и продолжения работы по повышению устойчивости транспортных систем и операций в рамках деятельности КВТ и его вспомогательных органов¹⁰.

⁷ В 2018 году ИМО приняла первоначальную стратегию по сокращению выбросов ПГ с судов, дополненную программой последующих действий, в рамках резолюции МЕРС.304(72), которая была обновлена в июле 2023 года путем принятия резолюции МЕРС.377(80).

⁸ В 2022 году в рамках резолюции А41-21 ИКАО установила долгосрочную желательную цель по достижению чистого нулевого уровня выбросов углерода в секторе авиаперевозок к 2050 году; при этом ранее уже были установлены глобальные желательные цели (а именно: в период до 2050 года ежегодно увеличивать топливную эффективность на 2 %, а начиная с 2020 года обеспечить углеродно-нейтральный прирост), изначально принятые Ассамблеей ИКАО в 2010 году и подтвержденные в 2013 и 2016 годах.

⁹ См. документ ECE/TRANS/316, приложение I, и документ ECE/TRANS/328, приложение I.

¹⁰ Развитие стойкой к воздействию климата транспортной инфраструктуры включено в перечень приоритетов в рамках Стратегии КВТ на период до 2030 года (см. ECE/TRANS/288/Add.2, таблица 1).

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

7. Комитет по внутреннему транспорту придерживается следующей концепции действий в области климата:

Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы¹¹ принимают незамедлительные меры для оказания помощи государствам-членам и договаривающимся сторонам правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу его компетенции, в достижении амбициозной цели нулевого чистого уровня выбросов ПГ на внутреннем транспорте к 2050 году.

8. Задача КВТ заключается в том, чтобы способствовать деятельности государств-членов и договаривающихся сторон правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу компетенции КВТ, в области декарбонизации сектора внутреннего транспорта путем укрепления поддержки в сфере регулирования, межправительственного диалога по вопросам политики, а также усиления координации и партнерства между всеми заинтересованными сторонами.

9. При этом КВТ опирается на широкую концепцию декарбонизации, основанную на действиях по «сокращению — переходу — модернизации», которые могут осуществляться государствами-членами в любой из следующих областей или охватывать все эти области:

а) **сокращение ненужных транспортное средство-километров за счет компактной застройки, повышения доступности услуг и снижения необходимости в большом количестве поездок, совершаемых на сегодняшний день;**

б) **переход к низкоуглеродным и углеродно-нейтральным, экологичным видам транспорта и/или перевозкам; и**

с) **модернизация транспортных средств, инфраструктуры и операций.**

10. Не существует универсального подхода, позволяющего определить, какие действия по декарбонизации и в какой именно области (или в каком ряде областей) помогут достичь наибольшего прогресса. Это зависит от целого ряда переменных, включая индивидуальный контекст, экономические императивы развивающихся стран, наличие стратегий и ранее предпринятых действий, на основе которых будет выбрано правильное сочетание не только секторальных, но и межсекторальных мер на будущее.

11. Сектор внутреннего транспорта обладает потенциалом для поиска решений, позволяющих минимизировать некоторые поездки, такие как порожние рейсы, и таким образом сократить их число. Речь идет не только о сокращении или отказе от поездок, которые считаются ненужными (например, путем поддержки удаленной работы), но и об оптимизации или сокращении используемых ресурсов для обеспечения декарбонизации транспорта. В то же время потенциал более эффективной организации перевозок зачастую может быть обусловлен межсекторальными решениями, и сектор внутреннего транспорта может быть открыт для сотрудничества с другими секторами, в частности в области территориального планирования и землепользования или реорганизации цепочек поставок, например для переориентации с глобальных источников снабжения на региональные. Прежде чем приступить к созданию новой инфраструктуры, добиться улучшения услуг по обеспечению мобильности можно с помощью управления мобильностью. Разработка и осуществление планов устойчивой городской мобильности и национальных планов городской мобильности

¹¹ Каждый раз, когда в настоящей Стратегии упоминаются вспомогательные органы КВТ, речь идет о 29 вспомогательных органах. Обзор вспомогательных органов представлен на схеме организации КВТ, размещенной на веб-странице: [Структура КВТ | ЕЭК ООН](#).

(ПУГМ и НПГМ) может служить хорошим примером достижения необходимых результатов благодаря обеспечению синергии между территориальным планированием и «умными» решениями в области мобильности, когда в процессе расширения доступа к товарам и услугам при сокращении поездок учитываются аспекты равенства и экологической справедливости и когда обеспечивается участие в этом процессе общественности.

12. Переход на низкоуглеродные и углеродно-нейтральные устойчивые виды перевозок позволит транспортной отрасли максимально эффективно использовать существующие низкоуглеродные виды транспорта и операции. При этом приоритетное внимание может уделяться интермодальным или мультимодальным перевозкам как грузов, так и пассажиров на различных уровнях (международном, национальном, региональном или местном), где это будет целесообразно. В случае пассажирских перевозок на большие расстояния это может означать переключение с автомобильного транспорта на железнодорожный, а в случае грузовых перевозок — с автомобильного транспорта на железнодорожный или на водные пути или же создание условий для интермодальных перевозок с учетом обеспечения равенства и поддержки этих действий со стороны общественности. На региональном и местном уровне это может означать приоритетное использование общественного транспорта в сочетании с велосипедами и пешеходным движением для пассажирских перевозок, а также развитие новых подходов к решению проблемы городских грузоперевозок, реализуемых также при полноценной государственной поддержке.

13. Благодаря модернизации транспортных средств, инфраструктуры и операций, включая операции по пересечению границ, сектор внутреннего транспорта повысит свою эффективность. Ожидается, что целевые меры по модернизации будут стимулировать инновации, которые позволят разорвать связь между использованием транспорта и выбросами ПГ.

14. Кроме того, в секторе внутреннего транспорта можно также обеспечить неразрывную связь деятельности в рамках декарбонизации с обеспечением устойчивости («адаптированности») транспортных систем к рискам, связанным с изменением климата. Это позволит избежать ситуаций, когда инвестиции в адаптацию на транспорте осуществляются в поддержку операций или видов транспорта, использование которых может быть направлено на сокращение выбросов в рамках усилий по смягчению последствий изменения климата, если такое сокращение является актуальным/целесообразным для государств-членов.

15. На этом фоне КВТ будет служить проводником изменений в транспортном секторе, которые он будет направлять по пути, ведущему к достижению чистого нулевого уровня выбросов.

16. При этом КВТ будет участвовать в совершенствовании нормативно-правовой базы для внутреннего транспорта, продвигать инновационные инструменты политики, предоставлять и разрабатывать необходимые руководства и пособия, а также оказывать по запросу целевую техническую поддержку с целью обеспечить изменение моделей поведения в пользу низкоуглеродной и углеродно-нейтральной, экологически устойчивой мобильности. КВТ будет поддерживать внедрение новых технологий и инноваций, включая интеллектуальные транспортные системы (ИТС) и цифровые решения.

III. Стратегические цели

A. Стратегические цели КВТ и его вспомогательных органов

17. Благодаря своей уникальной межправительственной структуре КВТ оказывает всестороннюю поддержку своим членам и договаривающимся сторонам правовых документов Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту для наращивания действий по сокращению выбросов ПГ на внутреннем транспорте,

используя по мере необходимости и в тех случаях, когда это возможно, весь спектр доступных мер в рамках декарбонизации, результатом чего является:

a) Усиление межрегионального и внутрирегионального управления

Укрепление и в тех случаях, когда это актуально, дальнейшая разработка нормативно-правовой базы для внутреннего транспорта. Сюда может входить обновление международных правовых документов, находящихся в сфере компетенции КВТ, и разработка дополнительных правовых документов, что позволит включать декарбонизацию сектора внутреннего транспорта уже на этапе разработки и планирования систем внутреннего транспорта на любом уровне.

b) Усиление и повышение эффективности координации действий в области климата, предпринимаемых вспомогательными органами КВТ

Оказание расширенной поддержки своим членам в борьбе с изменением климата на основе регулярного проведения оценки и представления отчетности об их вкладе в осуществление настоящей Стратегии путем информирования КВТ о ходе выполнения действий, предусмотренных настоящей Стратегией (на двухгодичной основе). КВТ предоставляет рекомендации и указания по областям, в которых можно добиться прогресса за счет расширения сотрудничества, а также добиться синергетического эффекта и поддержать многосторонние действия в области климата за счет развития партнерских отношений с другими международными, межправительственными и неправительственными организациями, академическими учреждениями и частным сектором в целях объединения усилий.

c) Расширение межправительственной поддержки мер по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним:

- содействие регулярному диалогу по вопросам политики для развития сотрудничества между государствами-членами и договаривающимися сторонами правовых документов Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту;
- мониторинг прогресса в области декарбонизации сектора внутреннего транспорта в глобальных масштабах;
- предоставление технической помощи и консультационных услуг, включая повышение осведомленности, техническую поддержку, рабочие совещания, учебные программы и проекты в поддержку борьбы с изменением климата, в том числе на этапе разработки и планирования транспортных систем; и
- оказание аналитической поддержки.

В. Стратегические цели по осуществлению стратегии в секторе внутреннего транспорта

18. Деятельность КВТ будет способствовать достижению стратегических целей в секторе внутреннего транспорта, в числе которых:

a) разработка и укрепление политики, законодательства, а также мер и мониторинга их осуществления, которые будут охватывать любое сочетание (в зависимости от национальных/региональных условий) мер по декарбонизации. Там, где это целесообразно, страны и специалисты-практики сектора внутреннего транспорта могут поддержать на добровольной основе внедрение ряда мер, охватывающих пассажирские и грузовые перевозки, укрепляя осуществление правовых документов Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту посредством следующих действий:

- в тех случаях, когда это еще не делается, выполнение предварительных задач по оценке осуществимости и потенциальных выгод, связанных с разработкой национальных стратегий, определение целевых показателей сокращения выбросов ПГ на внутреннем транспорте на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективу и представление их в КВТ в формате намеченных

«планов действий по декарбонизации сектора внутреннего транспорта». В зависимости от результатов этих оценок осуществимости и в отношении каждой участвующей Стороны, тесная увязка с процессами в отношении определяемых на национальном уровне вкладов (ОНУВ) в рамках РКИКООН, если это применимо, и ее долгосрочной стратегией развития с низким уровнем выбросов ПГ (ДС), если таковая была представлена, во избежание дублирования усилий там, где в этом нет необходимости;

- наращивание усилий для всестороннего осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту и активное взаимодействие с договаривающимися сторонами в совершенствовании и изменении соответствующих правовых документов в поддержку своевременного достижения целевых показателей, осуществления обязательств и решений в области изменения климата;
- неустанное приложение усилий по внедрению углеродно-нейтральных технологий путем, в частности, инвестирования в развитие необходимой инфраструктуры как ключевого фактора, способствующего декарбонизации, обеспечения трансграничной унификации правил, стандартов и протоколов как для транспортных средств, так и для инфраструктуры, использования экологически чистой и возобновляемой энергии, обеспечения сбалансированного потребления энергии с учетом возможностей энергетической сети;
- содействие перераспределению перевозок по видам транспорта наряду с установлением целевых показателей для стран для переключения в тех случаях, когда это целесообразно для них, пассажирских и грузовых перевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт, внутренние водные пути и мультимодальные перевозки, а также поддержка развития соответствующей инфраструктуры;
- поощрение пользования общественным транспортом, особенно в городских и пригородных районах, а также совместной или активной мобильности, в том числе путем установления целевых показателей для стран в тех случаях, когда это целесообразно для них;
- облегчение перехода конечных пользователей к использованию углеродно-нейтральных и низкоуглеродных видов транспорта за счет политических мер;
- стимулирование сбора данных, например об активной мобильности и исходных данных о моделях передвижения, которые послужат ориентирами для разработки политики и определения целей;
- поощрение использования согласованных на глобальном уровне показателей для мониторинга прогресса в области декарбонизации сектора внутреннего транспорта; Государствам-членам предлагается поддержать разработку и применение следующих рекомендуемых показателей и действий для эффективной оценки прогресса и поддержки осуществления Стратегии. Ключевые показатели и действия, в частности, могут включать:

Рекомендуемые ключевые показатели эффективности в секторе внутреннего транспорта для мониторинга выбросов ПГ и влияющих на него факторов

Выбросы ПГ на внутреннем транспорте (в тоннах CO₂-эквивалента, в разбивке по видам транспорта)

Интенсивность перевозок (всего т, всего р, транспортное средство-км, пассажиро-км, т-км, в разбивке по видам транспорта)

Углеродоемкость (г CO₂/ткм, г CO₂/пкм), в разбивке по видам транспорта)

Рекомендуемые ключевые показатели эффективности в секторе внутреннего транспорта для мониторинга выбросов ПГ и влияющих на него факторов

Существующая и новая транспортная, а также цифровая инфраструктура (км, в разбивке по типам инфраструктуры, а при необходимости также и по классам)

Количество, местоположение и мощность (где это уместно) объектов инфраструктуры энергоснабжения общего пользования для внутреннего транспорта (в разбивке по видам транспорта и типам энергии)/количество и провозная способность (надрегиональный транспорт) или количество транспортных средств (региональное/городское развитие)

Количество зарегистрированных автомобилей/число жителей

Желаемые действия со стороны сектора внутреннего транспорта для обеспечения того, чтобы КВТ и его правовые документы способствовали развитию и обеспечению низкоуглеродной и углеродно-нейтральной мобильности

План декарбонизации сектора внутреннего транспорта, подготовленный в соответствии с руководящими принципами КВТ и согласованный с процессами РККООН

Количество использованных руководств, задействованных инструментов и пройденных курсов КВТ

Количество диалогов по вопросам политики, направленных на содействие присоединению к правовым документам КВТ как в регионе ЕЭК, так и за его пределами

Вспомогательные показатели, которые следует учитывать для сбора дополнительной информации в поддержку осуществления Стратегии

Углеродоемкость на отрезке «от скважины до бака»/«от бака до колес» (г CO₂/км, в разбивке по видам транспорта и по видам энергии)

Инфраструктура, пригодная для интермодальных/мультимодальных перевозок (км)

Количество городских терминалов

Доступность/инклюзивность (процентная доля транспортное средство-км, пассажиро-км, отвечающих принципам доступности/инклюзивности, в разбивке по видам транспорта)

Количество порожних рейсов (в разбивке по видам транспорта)

Средняя скорость движения грузовых поездов (км/ч)

b) содействие эффективному использованию энергии за счет оптимизации маршрутов и оптимизации поведения водителей, использования ИТС и цифровизации, ускоренного замещения автомобилей, работающих на ископаемых видах топлива, автомобилями с нулевым уровнем выбросов, а также эффективного использования транспортных сетей, пассажиро- и грузоперевозок;

c) в сотрудничестве с научными кругами и неправительственными организациями поощрение исследований и разработок, охватывающих углеродно-нейтральные технологии и виды топлива, такие как водород, доступ к возобновляемым источникам энергии и переключение источников энергии;

d) поддержка практических методов, связанных с циклической экономикой при параллельном определении углеродного следа для всех видов транспортных средств и транспортной инфраструктуры с помощью анализа жизненного цикла в качестве основы для повышения цикличности использования материалов; замене

деталей и модернизации для продления срока службы автомобильной продукции; а также поощрении использования устойчивых видов топлива и обеспечении эффективной переработки, например аккумуляторов.

С. Горизонтальные цели

19. Благодаря своей уникальной межправительственной структуре КВТ оказывает всестороннюю поддержку своим членам и договаривающимся сторонам правовых документов Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту в обеспечении совместимости действий, направленных на сокращение выбросов ПГ, и действий:

- а) направленных на уделение приоритетного внимания вопросам финансовой доступности, безопасности и надежности транспорта;
- б) направленных на предотвращение негативных внешних эффектов для окружающей среды и здоровья человека;
- в) содействующих развитию инклюзивного транспорта;
- г) обеспечивающих устойчивость транспорта путем адаптации транспортной инфраструктуры и транспортных операций к изменению климата.

20. Достижение вышеуказанных стратегических и горизонтальных целей будет способствовать реализации целей в области устойчивого развития, в частности: а) сокращению выбросов загрязняющих веществ и ПГ (Цели 3 и 13 в области устойчивого развития); б) улучшению городской мобильности и обеспечению устойчивости, инклюзивности, безопасности и жизнестойкости городов и поселений (Цели 3 и 11 в области устойчивого развития); в) совершенствованию инноваций в промышленности, повышению эффективности инфраструктуры и расширению возможностей подключения (Цель 9 в области устойчивого развития); г) обеспечению недорогостоящей и чистой энергии (Цель 7 в области устойчивого развития); д) вкладу в обеспечение экономической и социальной стабильности за счет облегчения доступа к экономическим возможностям и укрепления связанности (Цель 16 в области устойчивого развития); е) активизации многосторонних партнерств и обмена знаниями для осуществления повестки дня на период до 2030 года (Цель 17 в области устойчивого развития) с учетом того, что сфера применения Стратегии выходит далеко за рамки 2030 года и охватывает период до 2050 года.

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

21. В ведении КВТ находятся 60 правовых документов Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, 49 из которых являются действующими в настоящее время. На момент разработки настоящей Стратегии 152 государства — члена Организации Объединенных Наций являются договаривающейся стороной по крайней мере одного из этих правовых документов. За последние годы общее число присоединяющихся стран, не входящих в регион ЕЭК, все больше превышает число присоединяющихся стран из региона ЕЭК.

22. Многие правовые документы Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, относящиеся к сфере компетенции КВТ, играют важную роль в содействии сокращению выбросов ПГ на внутреннем транспорте и в переходе к более благоприятному для климата внутреннему транспорту. Они охватывают одну или несколько (в зависимости от местного контекста) областей, включенных в рамки декарбонизации.

СОКРАЩЕНИЕ

23. КВТ и его вспомогательные органы могут внести свой вклад в области «сокращения» путем разработки инструментов и справочных материалов, таких как инструментарии, публикации и руководства по повышению транспортной эффективности. Например, призывая к тому, чтобы развитие городов было в большей степени ориентировано на потребности транспорта и носило более компактный характер, и к обеспечению более глубокой интеграции спальных районов, рабочих кварталов и рекреационных зон, в сотрудничестве со специалистами по городскому планированию могут способствовать значительному уменьшению продолжительности поездок и потребности в моторизованных поездках в целом, внося положительный вклад в активную мобильность.

ПЕРЕХОД

24. Соглашения Организации Объединенных Наций по инфраструктуре внутреннего транспорта способствуют или могут способствовать переходу к низкоуглеродным и углеродно-нейтральным, экологичным видам и операциям внутреннего транспорта. Такие соглашения, как Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) или Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), создают предпосылки для развития необходимой инфраструктуры, позволяющей переключить перевозки с автомобильного транспорта на железнодорожный и внутренний водный транспорт. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) способствует развитию мультимодальных перевозок, призванных снизить нагрузку на европейскую дорожную сеть и уменьшить ущерб, наносимый окружающей среде. Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава направлены на содействие инвестициям в железнодорожный подвижной состав для более активного переключения перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный.

25. Конвенции о дорожном движении, в частности Конвенция 1968 года о дорожном движении или Конвенция о дорожных знаках и сигналах, играют важную роль в обеспечении того, чтобы стратегии по декарбонизации не оказывали одновременно негативного влияния на безопасность дорожного движения. Расширение этих правовых документов может еще больше способствовать переходу к использованию велосипедов за счет обеспечения безопасных условий для участия велосипедистов в дорожном движении.

26. Что касается велосипедной инфраструктуры, то на основе текущей работы WP.5 и ОПТОСОЗ можно было бы разработать конвенцию о велосипедных маршрутах.

МОДЕРНИЗАЦИЯ

27. Согласованные на глобальном уровне правила Организации Объединенных Наций в области транспортных средств, разработанные и принятые в рамках Соглашения о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих Правил Организации Объединенных Наций (Соглашение 1958 года), а также глобальные технические правила, введенные в соответствии с Соглашением о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (Соглашение 1998 года), способствуют улучшению характеристик транспортных средств и их эксплуатации. Аналогичным образом, инфраструктурные соглашения, относящиеся к сфере компетенции КВТ, такие как Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) или СЛКП, способствуют дальнейшему улучшению инфраструктуры внутреннего транспорта. Их значение для смягчения последствий изменения климата может возрасти в результате включения

дополнительных параметров, касающихся, например, наличия инфраструктуры для зарядки электромобилей, в том числе устройств для быстрой зарядки, инфраструктуры для дорожных транспортных средств и автомобилей большой грузоподъемности или водородных заправочных станций.

28. Относящиеся к сфере компетенции КВТ правовые документы, касающиеся упрощения пересечения границ, в том числе Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) и Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, не только содержат рекомендации по оптимизации административных процедур и устранению технических трансграничных барьеров, но и затрагивают вопросы планировки пунктов пересечения границ с учетом инфраструктуры, которая влияет на уровень выбросов в результате перегруженности дорог на соответствующих национальных границах и в приграничных регионах. Актуальность этих инструментов с точки зрения смягчения последствий изменения климата может быть повышена путем включения дополнительных положений или рекомендаций, связанных с обязательным использованием электронных документов и цифровых решений, а также посредством мер по адаптации инфраструктуры, например введения скоростных полос для транспортных средств большой грузоподъемности (ТСБГ), оснащенных низкоуглеродными и углеродно-нейтральными силовыми установками. Кроме того, внедрение Дополнительного протокола к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающийся электронной накладной, означает, что время ожидания и простаивания грузовых автомобилей в очередях на границах сократится, что приведет к снижению выбросов ПГ, а также к значительному сокращению потребления бумаги, необходимой для миллионов бумажных накладных, оформляемых каждый год.

ДАЛЬНЕЙШИЕ ШАГИ ПО АДАПТАЦИИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ ВНУТРЕННЕГО ТРАНСПОРТА К СМЯГЧЕНИЮ ПОСЛЕДСТВИЙ ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА

29. В соответствии со стратегической целью, касающейся укрепления и в случае необходимости дальнейшей разработки нормативно-правовой базы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, вспомогательным органам КВТ следует обратиться ко всем государствам — членам Организации Объединенных Наций с просьбой о том, чтобы в тех случаях, когда это возможно, они способствовали тому, чтобы договаривающиеся стороны систематически учитывали климатические аспекты при рассмотрении поправок к правовым документам, например в рамках регулярного обновления планов работы и включения в повестку дня каждой соответствующей рабочей группы постоянного пункта, посвященного оценке воздействия на климат. Договаривающиеся стороны могут обновлять правовые документы, включая в них дополнительные положения и/или протоколы, а кроме того, в поддержку декарбонизации сектора внутреннего транспорта могут быть разработаны новые правовые документы. Открытие правовых документов для присоединения/ратификации может ускорить присоединение к ним стран, расположенных за пределами региона ЕЭК, что позволит им в дальнейшем, наряду с осуществлением правовых документов, вносить также свой вклад в борьбу с изменением климата.

30. Для поддержки более широкого применения правовых документов и популяризации преимуществ присоединения к ним необходимо обеспечить — в рамках институциональной структуры КВТ — наращивание потенциала и консультирование по вопросам политики. Кроме того, КВТ и его вспомогательные органы будут стремиться к оказанию дальнейшей поддержки в отношении вклада правовых документов в смягчение последствий изменения климата путем разработки соответствующих аналитических и технических методических материалов.

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

31. Приведенный ниже план действий содержит первоначальные действия для КВТ и его вспомогательных органов, позволяющие стимулировать перемены, направленные на реализацию концепции, задач и стратегических целей по ограничению выбросов ПГ на внутреннем транспорте. Он включает в себя действия для конкретных органов КВТ, в том числе совместные и координируемые между ними действия. Действия организованы и перечисляются в соответствии с порядком следования стратегических и горизонтальных целей (стрелками указываются последующие действия, которые определяются в зависимости от результатов предыдущего действия). По каждому из действий указаны ориентировочные сроки реализации, которые КВТ может корректировать в зависимости от достигнутого прогресса.

32. План действий должен использоваться как «живой документ». В ходе двухгодичного обзора плана КВТ будет вносить коррективы и/или включать в него дополнительные действия на основе предложений своих вспомогательных органов, при этом завершённые действия больше не будут фигурировать в плане. Действия, направленные на оценку осуществимости, будут рассматриваться КВТ или его вспомогательными органами исходя из результатов, вытекающих из этих оценок, с тем чтобы принять решение относительно выполнения или прекращения последующих действий. КВТ будет таким образом осуществлять управление этим планом действий.

Номер действия	Описание	Целевой год	Соответствующая(ие) цель(и)	Затрагиваемый компонент «С-П-М»	Ответственные органы
1	Регулярная оценка действий, предпринимаемых в поддержку осуществления настоящей Стратегии, и уделение внимания проблеме изменения климата во всех случаях, когда это практически осуществимо, в ходе ежегодных сессий, специализированных семинаров или рабочих совещаний, и представление соответствующих докладов	Начиная с 2024 года, ежегодно	A./C.	Сокращение/переход/модернизация	КВТ и все его вспомогательные органы
2	Оценка осуществимости и потенциальных преимуществ мер по снижению интенсивности движения с целью предоставления государствам-членам опций для использования при разработке их собственных национальных стратегий	2027	A. a)/C.	Сокращение	КВТ/WP.5
3	Оценка осуществимости и потенциальных преимуществ целей в области перераспределения перевозок по видам транспорта, если это применимо в случае отдельных государств-членов, при разработке их собственных национальных стратегий, в сотрудничестве со всеми соответствующими заинтересованными сторонами (грузоотправителями и логистическими компаниями)	2027	A. a)/C.	Переход	WP.5/WP.24/ SC.1/SC.2/SC.3

Номер действия	Описание	Целевой год	Соответствующая(ие) цель(и)	Затрагиваемый компонент «С-П-М»	Ответственные органы
4	Оценка результатов существующих стратегий или текущих усилий, направленных на сокращение выбросов ПГ транспортными средствами. Анализ возможности согласования инструментов регулирования на соответствующих рынках или установления целевых показателей по сокращению выбросов ПГ из выхлопных труб для стран, если это целесообразно для них	2026	A. a)/C.	Модернизация	WP.29
5	↳ Установление в случае целесообразности целевого показателя по сокращению выбросов ПГ из выхлопных труб	2028	A. a)/C.	Модернизация	WP.29
6	Обеспечение возможности гибридного присутствия и участия, в том числе при принятии решений	2027	A. a)	Сокращение	Все вспомогательные органы
7	Предоставление аналитических материалов по повышению стандартов для инфраструктуры, нацеленных на обеспечение устойчивости к изменению климата сети автомобильных и железнодорожных дорог, а также водных путей	2030	A. a)/A. c)/C.	Адаптация	WP.5/GE.3
8	Анализ возможности включения в СЛКП дополнительных параметров, способствующих электрификации или использованию альтернативных видов топлива или энергетических решений, и внесение соответствующих поправок в это соглашение	2035	A. a)	Модернизация	WP.24
9	Повышение темпов присоединения к СМЖЛ/СЛКП/Протоколу СЛКП и их осуществления в целях развития инфраструктуры интермодальных перевозок для обеспечения возможности переключения перевозок на железнодорожный транспорт или внутренние водные пути, а также мониторинг прогресса в ходе совершенствования инфраструктуры	2040	A. a)	Переход/ модернизация	WP.24/SC.2/SC.3
10	Предоставление в распоряжение государств — членов Организации Объединенных Наций, расположенных за пределами региона ЕЭК, документов, аналогичных СЛКП	2040	A. a)	Переход/ модернизация	WP.24/SC.2/ SC.3/WP.5
11	В том что касается велосипедной инфраструктуры, рассмотрение в случае целесообразности возможности разработать конвенцию о сетях велосипедных маршрутов на основе работы WP.5 и ОПТОСОЗ	2027	A. a)/C.	Сокращение/ переход/ модернизация	WP.5

Номер действия	Описание	Целевой год	Соответствующая(ие) цель(и)	Затрагиваемый компонент «С-П-М»	Ответственные органы
12	Оценка осуществимости и потенциальных преимуществ разработки краткого шаблона по ПГ, который будет прилагаться к решениям, принимаемым РГ, для оценки влияния решений КВТ и вспомогательных органов на выбросы ПГ	2026	A. b)	Сокращение/ переход/ модернизация	КВТ
13	↳ В случае реализации, предоставление анализа ожидаемого вклада решений КВТ и его вспомогательных органов в сокращение выбросов ПГ	2028	A. b)	Сокращение/ переход/ модернизация	КВТ
14	Налаживание партнерских отношений с ГЭФ/ЗКФ и другими фондами Организации Объединенных Наций для того, чтобы выступать в качестве учреждения-исполнителя	2028	A. b)	Сокращение/ переход/ модернизация	КВТ
15	Оценка осуществимости разработки национальных, субрегиональных/ региональных планов действий по декарбонизации сектора внутреннего транспорта и вытекающих из них преимуществ	2026	A. b)	Сокращение/ переход/ модернизация	КВТ
16	↳ Налаживание в случае необходимости партнерских отношений с РКИКООН по вопросу о потенциальной взаимодополняемости между планами действий по декарбонизации сектора внутреннего транспорта и ОНУВ РКИКООН	2028	A. b)	Сокращение/ переход/ модернизация	КВТ
17	Проведение по мере возможности на полях ежегодных совещаний мероприятий КВТ, посвященных изменению климата, и рассмотрение по мере возможности вопросов изменения климата на политических форумах высокого уровня	Начиная с 2025 года	A. c)	Сокращение/ переход/ модернизация	КВТ
18	Разработка и поддержка осуществления политических рекомендаций, касающихся низкоуглеродных и углеродно-нейтральных технологий, в частности электромобилей и инфраструктуры для их зарядки, в области пассажирских, грузовых и интермодальных перевозок	2028	A. c)	Сокращение/ переход/ модернизация	WP.5/WP.24/ WP.29/SC.1
19	Разработка политических решений, касающихся концепции «мобильности как услуги» (МКУ) в сфере пассажирских перевозок	2030	A. c)	Сокращение/ переход/ модернизация	WP.5
20	Разработка политических решений, позволяющих минимизировать количество порожних рейсов, и создание стимулов, побуждающих пользователей транспорта к осознанному выбору, а операторов — к оптимизации оказываемых ими услуг	2035	A. c)	Сокращение/ модернизация	SC.1/SC.2/ WP.24/WP.5

Номер действия	Описание	Целевой год	Соответствующая(ие) цель(и)	Затрагиваемый компонент «С-П-М»	Ответственные органы
21	Разработка политических решений для обеспечения интермодальной городской логистики и физического интернета в городах	2035	А. с)/С.	Модернизация	WP.5/WP.24
22	Оценка осуществимости и потенциальных преимуществ определения промежуточных целевых показателей (на 2030/2040 год) для достижения нулевого чистого уровня выбросов ПГ на внутреннем транспорте к 2050 году	2026	А. с)	Сокращение/ переход/ модернизация	КВТ
23	 <p>Изучение и предложение в случае целесообразности целей и механизмов сокращения выбросов ПГ на внутреннем транспорте на краткосрочную (2030 год) и среднесрочную (2040 год) перспективу и для достижения чистого нулевого баланса выбросов к 2050 году и включение их по мере необходимости наряду с национальными стратегиями в планы действий по декарбонизации сектора внутреннего транспорта, которые будут представлены на КВТ</p>	Начиная с 2026 года	А. с)	Сокращение/ переход/ модернизация	КВТ
24	Управление данными о выбросах ПГ на внутреннем транспорте (с учетом различных видов транспорта и типов энергии)	2028	А. с)	Сокращение/ переход/ модернизация	WP.6
25	Деятельность, направленная на обеспечение эффективной и бесперебойной цифровизации данных и информации о мультимодальных перевозках, и мониторинг достигнутого прогресса	2040	А. с)	Переход/ модернизация	WP.24
26	Разработка методологических и аналитических инструментов для поддержки национальных усилий, прилагаемых в развитие и на основе существующих инструментов, таких как модель «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ) и Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ)	Начиная с 2024 года	А. с)	Сокращение/ переход/ модернизация	КВТ и все его РГ
27	Разработка и поддержка внедрения руководств по оценке уязвимости/ стресс-тестированию транспортных активов на предмет их подверженности рискам, связанным с изменением климата, и по эффективным программам адаптации, в частности по средствам адаптации в транспортном секторе	2027	А. с)	Адаптация	WP.5/GE.3
28	Разработка и поддержка внедрения руководства по оценке критичности активов/ сетей в целях адаптации	2027	А. с)	Адаптация	WP.5/GE.3

<i>Номер действия</i>	<i>Описание</i>	<i>Целевой год</i>	<i>Соответствующая(ие) цель(и)</i>	<i>Затрагиваемый компонент «С-П-М»</i>	<i>Ответственные органы</i>
29	Оптимизация работы сетей инфраструктуры путем более эффективного использования ИТС или системы управления движением для автомобильных, железнодорожных и интермодальных перевозок	2030	A. c)	Сокращение/ модернизация	SC.1/SC.2/WP.24
30	Деятельность, направленная на сокращение конфликтов при планировании маршрутов благодаря разработке решений для равноправного и справедливого использования железнодорожной сети грузовым и пассажирским транспортом	2030	A. c)	Модернизация	SC.2/WP.24
31	Обеспечение безопасного и надежного внедрения низкоуглеродных и углеродно-нейтральных видов транспорта, технологий в области транспортных средств и инфраструктуры для их зарядки	Непрерывно	A. c)/C.	Переход/ модернизация	WP.15/WP.29, при участии WP.1, WP.5 и других РГ
32	Разработка согласованной на глобальном уровне методики определения углеродного следа для автомобилей на протяжении всего их жизненного цикла «от колыбели до могилы»	2025	A. c)/C.	Модернизация	WP.29/GRPE, при поддержке со стороны других РГ
33	Разработка возможных решений для повышения эффективности использования материалов и ресурсов в цепочках создания стоимости в сфере мобильности, в частности экологически безопасных аккумуляторов, на этапах разработки, производства, использования и на завершающем этапе жизненного цикла	2027	A. c)	Модернизация	WP.5/WP.29/GRPE

VI. Мобилизация ресурсов для осуществления данной Стратегии

33. Средства регулярного бюджета, выделяемые государствами-членами на Подпрограмму ЕЭК по транспорту, будут по-прежнему использоваться для финансирования работы сотрудников, занимающихся обслуживанием и обновлением существующих правовых документов, входящих в сферу компетенции КВТ, и разработкой новых правовых документов. Рабочие группы и секретариат составят график своей деятельности, чтобы равномерно распределить нагрузку в соответствии с первоначальным Планом действий КВТ в области климата, а также имеющимися ресурсами. Опыт глобализованных WP.1, WP.29 и WP.30 показывает, что расширение круга договаривающихся сторон правовых документов, относящихся к сфере их компетенции, не должно повлечь за собой никаких бюджетных последствий. Межправительственная поддержка, оказываемая КВТ и его вспомогательными органами, будет способствовать обмену информацией и опытом в поддержку настоящей Стратегии.

34. Несмотря на то, что поддержка реализации настоящей Стратегии в рабочих группах будет осуществляться за счет средств регулярного бюджета, деятельность по реализации, в частности проведение необходимых исследований, может быть ускорена за счет дополнительных внебюджетных средств, которые будут привлечены среди прочего от развитых стран.

35. Для решительного перехода на низкоуглеродный или углеродно-нейтральный путь развития потребуется обеспечить наращивание потенциала малых островных развивающихся государств, наименее развитых стран и не имеющих выхода к морю развивающихся стран, добровольную передачу им технологий и предоставление им доступа к финансированию деятельности по борьбе с изменением климата.

36. Предоставление добровольных внебюджетных ресурсов, в том числе дополнительных сотрудников, для расширения деятельности по наращиванию потенциала будет способствовать осуществлению мероприятий, намеченных в соответствии со стратегической целью А. с) настоящей Стратегии. В соответствующих случаях должен быть налажен процесс, позволяющий ускорить проведение исследований и анализ, а также наращивание потенциала за счет добровольных внебюджетных ресурсов.

VII. Партнерства

37. Настоящая Стратегия будет осуществляться в тесном сотрудничестве с партнерами, с упором на существующие партнерские отношения с ключевыми заинтересованными сторонами и их дальнейшее развитие. В более общем плане КВТ будет стремиться к тому, чтобы предоставить платформу для успешного сотрудничества между заинтересованными сторонами как внутри, так и за пределами сектора внутреннего транспорта в целях использования знаний, накопленных в секторе внутреннего транспорта и в других секторах, и выявления эффективных, инновационных и адаптированных решений для смягчения последствий изменения климата в секторе.

38. В продолжение усилий по декарбонизации, КВТ и его члены будут стремиться к укреплению глобальных партнерских отношений с **другими организациями, департаментами и органами Организации Объединенных Наций**, занимающимися вопросами транспорта, включая РКИКООН, Программу Организации Объединенных Наций по окружающей среде, Всемирную организацию здравоохранения и ее Европейский центр по окружающей среде и охране здоровья, включая Общеввропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), Всемирную метеорологическую организацию, Международный союз электросвязи, Международную организацию труда, но не ограничиваясь ими; для

этого будет осуществляться обмен информацией, взаимное участие в мероприятиях, учет синергии и возможных совместных или скоординированных действий.

39. Партнерство с **РКИКООН** будет осуществляться, в частности, путем обмена информацией и предоставления рекомендаций и докладов в связи с действиями и ключевыми показателями эффективности Стратегии. Планы действий по декарбонизации сектора внутреннего транспорта, содержащие национальные стратегии и обязательства членов КВТ по сокращению выбросов ПГ, станут руководством для государств — членов Организации Объединенных Наций по увеличению темпов сокращения выбросов ПГ, охватывая весь спектр доступных вариантов мер по смягчению последствий, в соответствии с принципами «сокращение — переход — модернизация» сообразно обстоятельствам. Информация, содержащаяся в этих планах, может быть включена государствами-членами в их ОНУВ и ДС в рамках РКИКООН. Кроме того, в ходе обсуждений по вопросам политики в рамках мероприятий КВТ, посвященных изменению климата, которые могут проходить во время ежегодных февральских сессий КВТ, будут предоставляться рекомендации по актуальным вопросам климатической политики в области внутреннего транспорта, которые будут рассматриваться на совещаниях Конференций Сторон РКИКООН, проводимых в конце каждого года.

40. **Секретариат Организации Объединенных Наций** будет налаживать более тесные партнерские отношения с **Департаментом по экономическим и социальным вопросам (ДЭСВ)** и всеми **другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций**. КВТ и его вспомогательные органы также будут стремиться к дальнейшему укреплению существующего сотрудничества с **другими отраслевыми комитетами ЕЭК**, включая комитеты по градостроительству, жилищному хозяйству и землепользованию, экологической политике и устойчивой энергетике. Например, чтобы стимулировать начало широких изменений в политике для сокращения выбросов ПГ, КВТ в рамках форума мэров может подключить к работе организации, занимающиеся городской мобильностью. Потребность в низкоуглеродных/безуглеродных источниках энергии, одновременное внедрение транспортных средств и развертывание инфраструктуры для использования и распределения такой низкоуглеродной/безуглеродной энергии, а также выработка глобальных стандартов, поддерживающих взаимодействие между транспортом и энергетикой для обеспечения ориентированной на будущее законодательной базы, которая поможет раскрыть потенциал решений в области взаимодействия мобильности и энергетике, потребует более тесного сотрудничества со специалистами энергетического сектора, включая экспертов Комитета по устойчивой энергетике, например в рамках деятельности Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5).

41. Кроме того, будет продолжено развитие сотрудничества с **ИКАО и ИМО** с целью обмена информацией и поиска взаимовыгодного взаимодействия в реализации соответствующих стратегий по смягчению последствий изменения климата и подходов к сокращению выбросов в секторах внутреннего транспорта, воздушных и морских перевозок.

42. Также будут развиваться партнерские отношения с **международными финансовыми учреждениями**, в частности для получения доступа к дополнительным источникам финансирования проектов по наращиванию потенциала и технической помощи в области декарбонизации сектора внутреннего транспорта в конкретных странах или регионах. КВТ продолжит развивать такие партнерские отношения с **Глобальным экологическим фондом (ГЭФ)**, **Зеленым климатическим фондом (ЗКФ)**, **Группой Всемирного банка** и другими международными и региональными финансовыми учреждениями.

43. Безусловно, КВТ будет продолжать тесное сотрудничество с такими **организациями региональной интеграции**, как **Европейский союз** и **Евразийский экономический союз**.

44. Для того чтобы содействовать осуществлению Стратегии, КВТ будет продолжать тесное сотрудничество с **межправительственными организациями/форумами, занимающимися вопросами транспорта**, включая **Группу семи (G7)**,

Группу двадцати (G20), Международный транспортный форум (МТФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международную организацию по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Организацию сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международный союз железных дорог (МСЖД), а также комиссии по речным бассейнам.

45. Партнерские отношения будут также развиваться с **неправительственными организациями/организациями гражданского общества**. На сессиях КВТ будет представлен новый пункт повестки дня, касающийся развития диалога с неправительственными организациями. Это позволит негосударственным субъектам в дополнение к регулярному межправительственному диалогу, входящему в сферу компетенции Комитета, участвовать в обмене информацией об усилиях по поддержке декарбонизации. Рабочие группы и административные комитеты будут также продолжать регулярный обмен информацией с соответствующими организациями и инициативами с целью рассмотрения возможности осуществления синергетических действий и их активизации в тех случаях, когда это возможно.

46. Для того чтобы добиться усиления воздействия настоящей Стратегии, КВТ и его вспомогательные органы будут налаживать партнерские отношения с рядом инициатив в области декарбонизации, в число которых входят:

а) Прорывная повестка дня¹², представленная на двадцать шестом совещании Конференции сторон РКИКООН (КС 26), с ее приоритетными действиями, согласованными на двадцать седьмом совещании Конференции сторон (КС 27), которая охватывает различных участников международных инициатив по декарбонизации сектора автомобильного транспорта;

б) Коалиция за ускоренный переход к нулевому уровню выбросов¹³, представленная на КС 27 и направленная на достижение нулевого уровня выбросов от продаж всех новых автомобилей и фургонов по всему миру к 2040 году и на ведущих рынках — не позднее 2035 года.

47. Осуществление Стратегии, безусловно, предполагает постоянное тесное взаимодействие с **транспортными компаниями и производителями автотранспортных средств** (например, с производителями электромобилей), которые лучше всего подходят для внедрения углеродно-нейтральных процедур и определения эффективных способов перепрофилирования, повторного использования или утилизации аккумуляторов по окончании срока их службы.

48. Привлечение к работе в группах экспертов Комитета большего числа **ученых**, разбирающихся в вопросах изменения климата, устойчивости транспорта и необходимости смягчения последствий, а также инноваций, НИОКР и целевых экономических инструментов, также будет способствовать дальнейшему развитию их связанной с изменением климата деятельности в поддержку осуществления настоящей Стратегии.

VIII. Периодический обзор

49. Стратегия будет пересматриваться раз в пять лет, и ее первый пересмотр намечен на 2029 год.

50. КВТ будет централизованно координировать проведение обзора, в том числе определять его сферу охвата и круг ведения. Исходя из этого, КВТ будет проводить обзор Стратегии, чтобы оценить прогресс, достигнутый в реализации стратегических целей и плана действий, рассмотреть возможность постановки новых целей, а также определить новые действия и целевые показатели. На основе двухгодичных углубленных докладов об изменении климата и внутреннем транспорте Стратегия

¹² С более подробной информацией можно ознакомиться на веб-сайте: <https://climatechampions.unfccc.int/system/breakthrough-agenda/>.

¹³ С более подробной информацией можно ознакомиться на веб-сайте: <https://acceleratingtozero.org/>.

будет обновляться с учетом последних имеющихся знаний в области декарбонизации сектора внутреннего транспорта (содержащихся, например, в последних докладах Межправительственной группы экспертов по изменению климата).

51. Вспомогательные органы КВТ будут регулярно проводить мониторинг осуществления настоящей Стратегии и рассматривать возможности для наращивания интенсивности действий как за счет собственных сил, так и в сотрудничестве с другими рабочими группами или административными комитетами. Раз в два года они будут отчитываться перед КВТ о принятых мерах, чтобы информировать КВТ о прогрессе, достигнутом в выполнении намеченных действий. В отношении сквозных тем эту функцию может выполнять WP.5 в сотрудничестве с другими соответствующими РГ или административными комитетами.
