



**Экономический  
и Социальный Совет**

Distr.: General  
8 July 2024  
Russian  
Original: English

**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Восемьдесят шестая сессия**  
Женева, 20–23 февраля 2024 года

**Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе  
его восемьдесят шестой сессии**

**Содержание**

	<i>Стр.</i>
I. Председатель .....	4
II. Участники .....	4
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	5
IV. Сегмент высокого уровня (пункты 2 и 3 повестки дня) .....	5
A. Тема «Предпринимаемая амбициозные действия в области климата — на пути к декарбонизации внутреннего транспорта к 2050 году» (пункт 2 повестки дня).....	5
B. Форум по безопасности дорожного движения Комитета по внутреннему транспорту (пункт 3 повестки дня) .....	6
V. Четырнадцатое совещание только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета (пункты 4 и 5 повестки дня) .....	6
A. Совещание по вопросам принятия Стратегии Комитета по внутреннему транспорту, направленной на сокращение выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета (пункт 4 повестки дня).....	7
B. Совещание по вопросам осуществления пересмотренного круга ведения Комитета по внутреннему транспорту и его Стратегии на период до 2030 года только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета (пункт 5 повестки дня).....	8
VI. Вопросы управления и прочие вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 6 повестки дня).....	8
VII. Вопросы управления и важнейшие решения, касающиеся ведения деятельности Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов (пункт 7 повестки дня).....	10



A.	Решения, касающиеся вспомогательных органов и структуры Комитета .....	10
B.	Итоги совещаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту .....	10
VIII.	Программные вопросы (пункт 8 повестки дня) .....	10
A.	Программа работы на 2024 год и рекомендации в отношении ключевых компонентов программы работы на 2026 год .....	10
B.	План по программам на 2025 год .....	11
C.	Перечень публикаций на 2025 год .....	11
D.	Расписание совещаний в 2024 году .....	11
IX.	Выборы должностных лиц и состав Бюро для сессий Комитета по внутреннему транспорту в 2025 и 2026 годах (пункт 9 повестки дня) .....	11
X.	Стратегические вопросы горизонтальной и межсекторальной политики или нормативного характера (пункт 10 повестки дня) .....	12
A.	Положение дел в связи с присоединением к международным конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта .....	12
B.	Осуществление международных конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта (заявления делегатов) .....	12
C.	Вызовы и новые тенденции внутреннего транспорта в различных регионах (выступления делегатов) .....	13
D.	Технологии информации и компьютеризации и интеллектуальные транспортные системы .....	13
E.	Окружающая среда, изменение климата и транспорт .....	15
1.	Последующая деятельность Комитета по внутреннему транспорту в контексте Повестки дня на период до 2030 года .....	15
2.	Деятельность Комитета по внутреннему транспорту в области адаптации к изменению климата и смягчения его последствий .....	15
3.	Зеленый транспорт и окружающая среда .....	16
4.	Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья .....	16
F.	Безопасность на внутреннем транспорте .....	17
G.	Аналитическая работа в области транспорта .....	17
H.	Деятельность по наращиванию потенциала в странах — участницах программ Организации Объединенных Наций в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций .....	19
I.	Продолжение поддержки стран, не имеющих выхода к морю: Венская программа действий .....	20
J.	Безопасность дорожного движения .....	20
K.	Согласование правил в области транспортных средств .....	21
L.	Перевозка опасных грузов .....	22
M.	Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения .....	24
N.	Специальный посланник Генерального секретаря по безопасности дорожного движения .....	24
O.	Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция МДП, проект eTIR, Конвенция о согласовании и другие меры по облегчению пересечения границ и таможенного транзита) .....	24

P.	Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов .....	26
Q.	Автомобильный транспорт .....	26
R.	Железнодорожный транспорт.....	27
S.	Интермодальные перевозки и логистика.....	28
T.	Деятельность, связанная с проектами: проекты Трансъевропейской автомагистрали Север — Юг и Трансъевропейской железнодорожной магистрали .....	29
U.	Внутренний водный транспорт .....	29
V.	Транспортная статистика и данные.....	30
W.	Проект годового доклада о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2023 году.....	31
XI.	Одобрение докладов вспомогательных органов Комитета (пункт 11 повестки дня) .....	31
XII.	Партнерство и деятельность других организаций и программ/проектов, представляющая интерес для Комитета (пункт 12 повестки дня).....	32
A.	Изменения на транспорте в Европейском союзе .....	32
B.	Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума .....	32
C.	Деятельность других организаций и программ/проектов, представляющая интерес для Комитета .....	32
D.	Диалог с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций о текущей деятельности, связанной с внутренним транспортом .....	32
XIII.	Прочие вопросы. Сроки проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня) .....	32
XIV.	Утверждение перечня основных решений восьмидесят шестой сессии (пункт 14 повестки дня).....	33
XV.	Круглый стол Комитета по внутреннему транспорту по четырем платформам Стратегии Комитета — тема «Содействие цифровому и зеленому переходу на внутреннем транспорте в поддержку Повестки дня в области устойчивого развития» (пункт 15 повестки дня).....	33
<b>Приложения</b>		
I	Стратегия Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте .....	34
II	Заявление высокого уровня в поддержку принятия Стратегии Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте.....	53
III	Перечень стран, одоббивших заявление высокого уровня в поддержку принятия Стратегии Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, по состоянию на 23 февраля 2024 года.....	54
IV	Записка Председателя о четырнадцатом совещании только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета .....	55

## I. Председатель

1. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ, или Комитет) провел свою восемьдесят шестую сессию 20–23 февраля 2024 года в Женеве под председательством г-жи Х. Местерс (Нидерланды).

## II. Участники

2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран ЕЭК: Австрии, Азербайджана, Армении, Беларуси, Бельгии, Боснии и Герцеговины, Германии, Грузии, Израиля, Испании, Италии, Казахстана, Канады, Кипра, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Мальты, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Северной Македонии, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции.

3. В соответствии со статьей b) круга ведения КВТ на сессии присутствовали представители следующих стран: Анголы, Багамских Островов, Джибути, Египта, Зимбабве, Индии, Ирака, Ирана (Исламская Республика), Камеруна, Кении, Кот-д'Ивуара, Лаосской Народно-Демократической Республики, Ливана, Мавритании, Мадагаскара, Марокко, Намибии, Непала, Нигерии, Объединенной Республики Танзания, Объединенных Арабских Эмиратов, Пакистана, Перу, Республики Конго, Республики Корея, Сальвадора, Саудовской Аравии, Сенегала, Сирийской Арабской Республики, Судана, Сьерра-Леоне, Того, Туниса, Фиджи и Японии.

4. На сессии был также представлен Европейский союз.

5. На сессии присутствовали представители следующих подразделений, специализированных учреждений Организации Объединенных Наций и смежных организаций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международной морской организации (ИМО), Международной организации труда (МОТ), Международного союза электросвязи (МСЭ), Программы Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат) и Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН). Присутствовал также Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Кроме того, были представлены проекты Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). Участвовали представители следующих региональных комиссий Организации Объединенных Наций: Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономической комиссии для Африки (ЭКА), Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА) и Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК).

6. В работе сессии приняли участие представители следующих межправительственных организаций: Всемирной таможенной организации, Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), Комитета Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международного транспортного форума (МФТ–ОЭСР), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Национальной группы по изобретениям и инновациям Ирана, Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), Организации экономического сотрудничества (ОЭС) и Парламентской ассамблеи Организации Черноморского экономического сотрудничества (ПАОЧЭС).

7. Были представлены следующие неправительственные организации: Всемирная ассоциация предприятий велосипедной промышленности (ВБИА), Конфедерация европейской велосипедной промышленности (КОНЕБИ), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная дорожная федерация (МДФ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности

(МОПАП), Международная программа оценки состояния дорог (ИРАП), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный комитет по техническому осмотру механических транспортных средств (МКТОТ), Международный координационный совет по трансъевразийским перевозкам (КСТП), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), Международный союз общественного транспорта (МСОТ), Национальная ассоциация предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта, ОАО «Российские железные дороги» и Украинский логистический альянс (УЛА).

8. По приглашению секретариата в работе сессии также приняли участие представители следующих структур: Торгово-промышленной палаты Сербии и ДЕКРА.

### III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/343 и Add.1

9. Комитет **утвердил** предварительную повестку дня (ECE/TRANS/343 и Add.1).

### IV. Сегмент высокого уровня (пункты 2 и 3 повестки дня)

#### A. Тема «Предпринимаемая амбициозные действия в области климата — на пути к декарбонизации внутреннего транспорта к 2050 году» (пункт 2 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/2024/1, ECE/TRANS/2024/2, ECE/TRANS/2024/3

10. На основе рекомендаций Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и по итогам обсуждений, состоявшихся в рамках Бюро, сегмент по вопросам политики проводился по общей теме «Предпринимаемая амбициозные действия в области климата — на пути к декарбонизации внутреннего транспорта к 2050 году» (ECE/TRANS/2024/1). Такая формулировка темы позволила обсудить необходимые политические, регуляторные и институциональные подходы к декарбонизации внутреннего транспорта и подготовить почву для принятия Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов внутренним транспортом, в которой поставлена общая амбициозная цель достичь нулевого уровня выбросов от внутреннего транспорта к 2050 году. Сегмент высокого уровня по вопросам политики состоял из обсуждений в группах по следующим трем темам:

a) национальные стратегии и политические устремления в области декарбонизации внутреннего транспорта к 2050 году;

b) ускорение смягчения последствий изменения климата на внутреннем транспорте: использование синергии с политикой в области городского развития, окружающей среды и энергетики;

c) международное сотрудничество, межправительственная поддержка и партнерства для действий по борьбе с изменением климата.

11. Заседание завершилось объявлением Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов внутренним транспортом (ECE/TRANS/2024/3) и заявлении высокого уровня о поддержке принятия Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов внутренним транспортом (ECE/TRANS/2024/2). Комитет **одобрил** заявление высокого уровня о поддержке принятия Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, содержащееся в документе ECE/TRANS/2024/2 и воспроизведенное в приложении II к настоящему докладу. Перечень министров и других глав делегаций, одобривших заявление высокого уровня

о поддержке, приводится в приложении III<sup>1</sup> к настоящему докладу. Краткий доклад о работе министерского сегмента см. в документе ECE/TRANS/344/Add.1, приложение I.

## **В. Форум по безопасности дорожного движения Комитета по внутреннему транспорту (пункт 3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/7, ECE/TRANS/2023/36

12. Несмотря на энергичные и последовательные усилия государств — членов Организации Объединенных Наций, международное сообщество не смогло выполнить к 2020 году задачу Целей устойчивого развития, касающуюся безопасности дорожного движения, о чем свидетельствует увеличение, а не уменьшение показателей смертности и травматизма на дорогах во всем мире. В ответ на это 31 августа 2020 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 74/299 о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. Резолюция положила начало второму Десятилетию действий по обеспечению безопасности дорожного движения и наметив новые амбициозные задачи, чему способствовало также принятие в 2021 году нового Глобального плана действий в качестве руководящего документа для содействия реализации его целей. Оба эти ключевых события подтвердили уникальную и критически важную роль ЕЭК и КВТ.

13. Цель Форума КВТ по безопасности дорожного движения — обеспечить структурированную платформу, которая объединит основные заинтересованные стороны всего мира для регулярного и стратегического обсуждения достигнутого прогресса, остающихся проблем и путей продвижения вперед для успешного проведения второго Десятилетия действий и реализации его Глобального плана действий (ECE/TRANS/2023/36). Форум КВТ по безопасности дорожного движения прошел в форме параллельного мероприятия высокого уровня, состоявшегося 20 февраля 2024 года и приуроченного к сегменту высокого уровня восемьдесят шестой пленарной сессии КВТ. Краткий доклад см. в документе ECE/TRANS/344/Add.1, приложение II.

## **V. Четырнадцатое совещание только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета (пункты 4 и 5 повестки дня)**

14. Комитет **приветствовал** организацию четырнадцатого совещания только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета, т. е. совещания, ограниченного участием правительств. Он **решил**, что резюме обсуждения в виде записки Председателя будет опубликовано в качестве приложения к докладу Комитета после одобрения делегатами, участвовавшими в закрытом заседании (приложение IV).

<sup>1</sup> В докладе содержится список стран, одобивших заявление высокого уровня о поддержке, в соответствии со сложившейся практикой.

**A. Совещание по вопросам принятия Стратегии Комитета по внутреннему транспорту, направленной на сокращение выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета (пункт 4 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/3, ECE/TRANS/2024/4, ECE/TRANS/2024/5, ECE/TRANS/2024/6

15. Комитет **принял** Стратегию КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, **заявил о своем призыве в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта поддержать достижение** предусмотренной в Стратегии амбициозной цели по достижению нулевого уровня выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте к 2050 году и **постановил** следующее:

- **поручил** секретариату в сотрудничестве с Бюро и всеми вспомогательными органами раз в два года представлять Комитету доклад об осуществлении Стратегии;
- первоначальный План действий КВТ по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов, содержащийся в разделе V документа ECE/TRANS/2024/3, является динамичным документом и будет пересматриваться Комитетом раз в два года;
- **поручил** своему Бюро, в консультации с секретариатом и рабочими группами, регулярно анализировать первоначальный План действий КВТ по борьбе с изменением климата в ходе своих совещаний и, если это будет целесообразно по итогам такого анализа, предлагать соответствующие корректировки Плана действий для их рассмотрения Комитетом в интересах обеспечения последовательной реализации Плана действий;
- **поручил** секретариату усилить поддержку координации деятельности Комитета и его вспомогательных органов в порядке обеспечения максимально эффективного осуществления Стратегии;
- **поручил** секретариату изучить возможность привлечения внебюджетных ресурсов для поддержки осуществления тех компонентов Стратегии, которые не финансируются за счет регулярного бюджета;
- что касается содержащихся в Стратегии ссылок на «возможность гибридного присутствия и участия», то некоторые делегации высказали оговорки относительно применения такой практики для целей принятия решений.

16. Присутствовавшие председатели и делегации **выразили решительную поддержку** принятию Стратегии и прокомментировали ее осуществление. Более подробная информация содержится в записке Председателя в приложении IV к настоящему документу.

17. В отношении упоминания процедур «Группы семи» в Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте некоторые делегации отметили, что эта структура не является универсальной межправительственной транспортной организацией/форумом, поэтому ее решения и рекомендации не являются основой для работы КВТ.

18. Комитет далее **поручил** своим соответствующим вспомогательным органам привести их программы работы в соответствие со Стратегией КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, если это будет сочтено целесообразным. Наконец, Комитет **с интересом отметил** документы ECE/TRANS/2024/4, ECE/TRANS/2024/5 и ECE/TRANS/2024/6, содержащие доклады о внутреннем транспорте и изменении климата.

**В. Совещание по вопросам осуществления пересмотренного круга ведения Комитета по внутреннему транспорту и его Стратегии на период до 2030 года только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета (пункт 5 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/8, ECE/TRANS/2023/4/Rev.2, ECE/TRANS/2024/9

19. В соответствии с решениями, принятыми на его сессиях после принятия Стратегии КВТ на период до 2030 года, и с учетом информации, представленной в документе ECE/TRANS/2024/8, Комитет с **удовлетворением приветствовал** прогресс, достигнутый в 2023 году Комитетом и его рабочими группами в реализации Стратегии КВТ на период до 2030 года, **призвал их** обновить соответствующие разделы, касающиеся соответствующих рабочих групп, изучить другие варианты представления информации и продолжать осуществление последующих шагов. Комитет также **предложил** секретариату продолжить мониторинг осуществления Стратегии, предложить при необходимости корректировки последующих шагов для рабочих групп или их бюро и доложить на следующем ежегодном совещании Комитета о достигнутом прогрессе с использованием нового формата отчетности.

20. Комитет далее **принял к сведению** обновленную информацию о ходе согласования правил процедуры своих вспомогательных органов в соответствии с решением, принятым на восемьдесят второй сессии Комитета, и **выразил удовлетворение** достигнутым прогрессом; **поблагодарил** те рабочие группы, которые завершили свою оценку и отчитались перед Комитетом; **призвал все рабочие группы и их вспомогательные органы рассмотреть и** надлежащим образом **согласовать** свои КВ и процедуры с КВ и процедурами Комитета и **просил** те рабочие группы и их вспомогательные органы, которые еще не имели возможности сделать это, проинформировать Комитет не позднее его восемьдесят седьмой пленарной сессии в 2025 году о плане проведения их согласования.

21. **Отмечая, что** 2023 год ознаменовал собой четвертый цикл пересмотра мандатов рабочих групп создавшими их секторальными комитетами в соответствии с итогами реформы ЕЭК ООН 2005 года и последующими руководящими принципами создания и функционирования рабочих групп в рамках ЕЭК ООН (ECE/EX/1), и **принимая во внимание** представленные рабочими группами материалы, содержащиеся в приложениях к документу ECE/TRANS/2024/9, а также обзор и анализ, содержащиеся в документе ECE/TRANS/2023/4/Rev.2, Комитет **поручил** секретариату подготовить обзор и анализ представленных рабочими группами материалов с целью дальнейшего выявления возможностей для усиления синергии и ускорения осуществления мандатов КВТ и его рабочих групп и представить его на рассмотрение КВТ на его восемьдесят седьмой сессии.

**VI. Вопросы управления и прочие вопросы, вытекающие из решений Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций (пункт 6 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2023/7/Rev.1, E/ECE/1503

22. Секретариат **проинформировал** Комитет о вопросах, вытекающих из последних на данный момент решений Экономического и Социального Совета и других органов и конференций Организации Объединенных Наций, которые представляют интерес для Комитета.



23. Кроме того, секретариат **проинформировал** Комитет о последних вопросах, возникающих в связи с деятельностью Комиссии и представляющих интерес для Комитета, в том числе о дальнейшем развитии общих для ЕЭК тем, т. е. направлений межсекторальной (горизонтальной) координации в ЕЭК, в рамках согласования работы ЕЭК с целями в области устойчивого развития.

24. Комитет был **кратко проинформирован** об итогах семнадцатой сессии ЕЭК, включая решения, представляющие интерес и имеющие отношение к Комитету (в том числе решения В(70), С(70) и К(70)) (Е/ЕСЕ/1503).

25. Комитет **вновь выразил обеспокоенность** в связи с недостаточным общемировым прогрессом в выполнении задач в сфере безопасности дорожного движения, предусмотренных целями в области устойчивого развития.

26. Комитет **приветствовал** обновленную информацию относительно осуществления «Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы» (Глобальный план) и **с удовлетворением отметил** органичную интеграцию в Глобальный план основных конвенций Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, относящихся к ведению Комитета, а также «Рекомендаций КВТ по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения» (Рекомендации КВТ); **поручил секретариату и далее способствовать** осуществлению Глобального плана путем разработки инструментов для поддержки оценок национальных систем безопасности дорожного движения, которые в свою очередь помогут заинтересованным договаривающимся сторонам основных конвенций по безопасности дорожного движения систематически выявлять пробелы и области, требующие принятия мер, в своих национальных системах безопасности дорожного движения и **представить доклад о ходе работы** на восемьдесят седьмой пленарной сессии Комитета.

27. Делегат от Италии просил дать разъяснения по докладу о ходе работы, которые были представлены секретариатом.

28. Комитет был **проинформирован** также об обновлениях Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы, содержащихся в документе ECE/TRANS/2023/7/Rev.1. **Отмечая** завершение в 2020 году Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения после окончания первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, Комитет **поблагодарил** секретариат за обновление пересмотренного Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы на основе представленных соответствующими рабочими группами Комитета материалов согласно решениям восемьдесят пятой сессии Комитета.

29. Делегат от Италии прокомментировал пересмотренный План действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы. Затем Комитет **приветствовал** обновленный План действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы, содержащийся в документе ECE/TRANS/2023/7/Rev.1; и **предложил** соответствующим рабочим группам, которые еще не имели возможности сделать это, представить в течение 2024 года в секретариат материалы по тем областям плана действий, которые имеют отношение к их работе и вкладу.

30. Делегация Беларуси проинформировала Комитет о работе правительства в области обеспечения безопасности дорожного движения. Комитет принял к сведению заявление, которое в полном объеме отражено в приложении V к документу ECE/TRANS/344/Add.1.

31. Комитет **просил** своего Председателя проинформировать в своем докладе Исполком о вкладе транспортного компонента ЕЭК в достижение целей в области устойчивого развития и о соответствующих решениях КВТ для утверждения Исполкомом.

## **VII. Вопросы управления и важнейшие решения, касающиеся ведения деятельности Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов (пункт 7 повестки дня)**

### **A. Решения, касающиеся вспомогательных органов и структуры Комитета**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/10

#### **32. Комитет утвердил:**

a) обновленный вариант круга ведения и правил процедуры Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), содержащийся в приложении I к документу ECE/TRANS/2024/10;

b) обновленный круг ведения и новые правила процедуры Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6), содержащиеся в приложении II к документу ECE/TRANS/2024/10;

c) обновленный круг ведения Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15), содержащийся в приложении III к документу ECE/TRANS/2024/10;

d) обновленный вариант круга ведения и правил процедуры (правило 1 об участии) Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), содержащийся в приложении IV к документу ECE/TRANS/2024/10.

#### **33. Комитет одобрил:**

a) создание сроком на три года новой Группы экспертов по информированию пассажиров на железнодорожных станциях и узлах с опорой на успешную работу, проведенную Группой экспертов по железнодорожным узлам для международных пассажирских перевозок, в соответствии с рекомендацией Рабочей группы по железнодорожному транспорту (ECE/TRANS/SC.2/243, п. 45) и утвердил ее круг ведения, содержащийся в приложении V к документу ECE/TRANS/2024/10;

b) просьбу WP.1 о продлении мандата Группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств до июня 2025 года, как это предусмотрено пунктами 29 и 30 документа ECE/TRANS/WP.1/185;

c) продление мандата Группы экспертов по введению в действие eCMR (SC.1/GE.22), предусматривающее проведение с учетом бюджетных ограничений до трех сессий в год длительностью до трех дней каждая в целях выполнения ею своих задач и представления SC.1 доклада на ее сто двадцатой сессии в октябре 2025 года.

### **B. Итоги совещаний Бюро Комитета по внутреннему транспорту**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/11

34. Комитет **принял к сведению** документ ECE/TRANS/2024/11, в котором отражены итоги совещаний, проведенных Бюро КВТ в 2023 году.

## **VIII. Программные вопросы (пункт 8 повестки дня)**

### **A. Программа работы на 2024 год и рекомендации в отношении ключевых компонентов программы работы на 2026 год**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/12, неофициальный документ № 1

35. Комитет **напомнил**, что проект программы работы на 2024 год основан на плане для подпрограммы на 2024 год, который был утвержден семьдесят восьмой сессией Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций в декабре 2023 года в рамках предлагаемого бюджета по программам ЕЭК на 2024 год. Комитет **утвердил** проект программы работы по подпрограмме «Транспорт» на 2024 год (ECE/TRANS/2024/12) и **рекомендовал** представить его Исполнительному комитету для одобрения.

36. Комитет **принял во внимание** информацию, содержащуюся в проекте ключевых компонентов программы работы на 2026 год (неофициальный документ № 1).

## **В. План по программам на 2025 год**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/13

37. Комитет **рассмотрел** План по программам на 2025 год в отношении подпрограммы «Транспорт» (ECE/TRANS/2024/13), **заявил о своей поддержке** эффективной и результативной работы КВТ, его вспомогательных органов и реализации подпрограммы «Транспорт» в целом и **подчеркнул важность обеспечения** того, чтобы распределение ресурсов и бюджета в системе Организации Объединенных Наций пропорционально отражало высокую эффективность подпрограммы и ее возросшие потребности.

## **С. Перечень публикаций на 2025 год**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/14

38. Секретариат **проинформировал** Комитет о программе публикаций на 2025 год. Комитет **заявил о своей поддержке** программы публикаций на 2025 год, содержащейся в документе ECE/TRANS/2024/14, и **одобрил** ее, а также **рекомендовал** соответствующим рабочим группам по мере необходимости принять участие в их подготовке.

## **Д. Расписание совещаний в 2024 году**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/15/Rev.1

39. Комитет **утвердил** перечень совещаний на 2024 год, составленный на основе предложений вспомогательных органов Комитета и содержащийся в документе ECE/TRANS/2024/15/Rev.1.

## **IX. Выборы должностных лиц и состав Бюро для сессий Комитета по внутреннему транспорту в 2025 и 2026 годах (пункт 9 повестки дня)**

40. Комитет **избрал** г-жу Ханни Местерс (Нидерланды) Председателем; г-на Режи Фарре (Франция), г-на Антонио Эрарио (Италия), г-жу Ренату Рыхтер (Польша) и г-на Романа Симоненко (Украина) в качестве заместителей Председателя, а также следующих членов Бюро для подготовки сессий в 2025 и 2026 годах: г-на Кристофа Шокарта (Бельгия), г-на Арне Зелонка (Германия), г-жу Элиану Массера (Швейцария), г-жу Джейн Питерс (Соединенное Королевство) и г-жу Джули Эйбрахам (Соединенные Штаты Америки).

41. Российская Федерация и Беларусь сделали заявления о географической представленности членов Бюро, которые в полном объеме воспроизведены в приложении V к документу ECE/TRANS/344/Add.1.

## **X. Стратегические вопросы горизонтальной и межсекторальной политики или нормативного характера (пункт 10 повестки дня)**

### **A. Положение дел в связи с присоединением к международным конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/16

42. Комитет, выполняя свою роль в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, **обсудил пути укрепления** системы регулирования в области внутреннего транспорта на международном уровне, в частности в свете стратегической роли внутреннего транспорта для содействия реализации целей устойчивого развития на период до 2030 года, а также осуществление Стратегии КВТ на период до 2030 года.

43. В связи с этим Комитет **подчеркнул настоятельную необходимость ускорить процесс присоединения** к конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта, которые относятся к его ведению и формируют основу для системы нормативного регулирования внутреннего транспорта на международном уровне, **и их осуществления и предложил** странам, которые еще не сделали этого, присоединиться к конвенциям и другим правовым документам Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта и осуществлять их.

44. При рассмотрении этих вопросов Комитет **принял к сведению** документ ECE/TRANS/2024/16 о положении дел в области присоединения к правовым документам Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта, находящимся в ведении Комитета и его вспомогательных органов, по состоянию на декабрь 2023 года.

### **B. Осуществление международных конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта (заявления делегатов)**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/17

45. Секретариат представил документ ECE/TRANS/2024/17, касающийся динамики присоединения различных регионов и усиления мониторинга осуществления правовых документов, относящихся к ведению КВТ.

46. Представители государств — членов Организации Объединенных Наций, которые являются договаривающимися сторонами конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта, воспользовались возможностью обменяться национальным и региональным опытом, включая информацию о проблемах и особых потребностях, полученным ими в ходе осуществления конвенций, к которым они присоединились.

47. Комитет **приветствовал** сообщения от государств, являющихся членами Организации Объединенных Наций и договаривающимися сторонами конвенций и соглашений в области внутреннего транспорта, о национальном и региональном опыте, включая информацию о проблемах и особых потребностях, накопленном ими в ходе осуществления конвенций, к которым они присоединились.

48. **Отметив**, что повышение эффективности осуществления во всем мире является одним из ключевых элементов Стратегии КВТ и изложенной в ней концепции на период до 2030 года, Комитет **приветствовал** документ ECE/TRANS/2024/17, содержащий обзор мониторинга проблем и динамики осуществления, а также тенденций и динамики присоединения различных регионов к ключевым группам конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций по внутреннему

транспорту; **с интересом отметил** пробелы и потребности в наращивании потенциала, выявленные в заявлениях и упомянутом выше документе; и **предложил** договаривающимся сторонам и другим заинтересованным государствам — членам Организации Объединенных Наций сообщить секретариату до 26 апреля 2024 года о своих потребностях в наращивании потенциала, консультативных услугах или другой технической помощи для осуществления конвенций, договаривающимися сторонами которых они уже являются, и, если это целесообразно и актуально, о своей заинтересованности в получении дополнительной информации о конвенциях, к которым их правительство, возможно, пожелает присоединиться в будущем.

49. Комитет **отметил** также информацию об имеющихся вариантах мониторинга осуществления ключевых конвенций, относящихся к его ведению.

### **С. Вызовы и новые тенденции внутреннего транспорта в различных регионах (выступления делегатов)**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/4, ECE/TRANS/2024/5

50. Представители государств — членов Организации Объединенных Наций, которые являются договаривающимися сторонами конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта, воспользовались возможностью обменяться информацией о проблемах и новых тенденциях, возникающих в области внутреннего транспорта, в их регионах. Комитет **приветствовал** сообщения от государств, являющихся членами Организации Объединенных Наций и договаривающимися сторонами конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, о проблемах и возникающих тенденциях в области внутреннего транспорта в своих соответствующих регионах.

51. Комитет **принял к сведению** информацию, представленную в документах ECE/TRANS/2024/4 и ECE/TRANS/2024/5, в которых содержатся углубленные доклады о внутреннем транспорте и изменении климата и **подчеркнул** необходимость сбалансированных и последовательных усилий по борьбе с последствиями изменения климата и содействию энергетическому переходу систем внутреннего транспорта с опорой на надлежащие стратегии и при обеспечении доступа к широкому спектру технологий, руководствуясь при этом принципами РККОООН, включая справедливость, и с учетом общей, но дифференцированной ответственности стран и их конкретных национальных приоритетов, обстоятельств и возможностей.

### **Д. Технологии информации и компьютеризации и интеллектуальные транспортные системы**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/18/Rev.1, ECE/TRANS/2024/19,  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/166

52. Комитет **напомнил** о пересмотренной «Дорожной карте» по ИТС на 2021–2025 годы, которая была принята на его восемьдесят третьей сессии, и **отметил** деятельность всех своих вспомогательных органов по ее осуществлению (ECE/TRANS/2024/18/Rev.1). Кроме того, Комитет **принял к сведению** доклад о деятельности неофициальной рабочей группы по интеллектуальным транспортным системам (ИТС).

53. Комитет **принял к сведению** ход осуществления Комитетом и его вспомогательными органами пересмотренной «Дорожной карты» по интеллектуальным транспортным системам (ИТС), которая была утверждена на его восемьдесят третьей сессии; **призвал** рабочие группы продолжать их усилия по реализации пересмотренной «Дорожной карты» и **призвал** к продолжению деятельности:

- Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) — в области «умных» дорог;
- Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) — по «умному» судоходству, речным информационным службам и инновационным технологиям в контексте Европейских правил сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП);
- Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) — по условиям использования автоматизированных транспортных средств в дорожном движении;
- Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15/АС.1) — по телематике для перевозки опасных грузов;
- Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) — по осуществлению рамочного документа по безопасности автоматизированных транспортных средств;
- Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (WP.29/GRVA) — в области регулирования автономных/автоматизированных и подключенных транспортных средств и продолжения обмена мнениями по определениям и общим принципам искусственного интеллекта в контексте безопасности дорожного движения и транспортных средств

в качестве поощрения и привлечения внимания к нормативной и иной деятельности, такой как проведение специальных совещаний, в областях, где Дорожная карта КВТ по ИТС могла бы послужить ориентиром для обеспечения справедливых преимуществ, которые могут дать ИТС в плане безопасности, охраны окружающей среды, энергоэффективности и управления движением.

54. Комитет **был проинформирован** о деятельности вспомогательных органов Комитета в области технологий информации и компьютеризации (ECE/TRANS/2024/19). Комитет **принял к сведению** работу Отдела по технологиям информации и компьютеризации и призвал соответствующие рабочие группы по возможности еще более активизировать работу в этой области, учитывая важность технологий информации и компьютеризации для повышения эффективности соответствующих транспортных соглашений. Комитет **призвал** к продолжению деятельности:

- Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) — по введению в действие Дополнительного протокола к КДПГ (eCMR);
- Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), и Административного комитета МДП (АС.2) — по международной системе eTIR и подключению к национальным таможенным системам;
- WP.30 — по переводу в цифровой формат конвенций о временном ввозе 1954 года (частные дорожные перевозочные средства) и 1956 года (коммерческие дорожные перевозочные средства), в том числе связанных с ними таможенных талонных книжек (eCPD);
- Исполнительного совета МДП (ИСМДП)/WP.30 — по Международному банку данных МДП (МБДМДП), (веб-)порталу eTIR для держателей книжек МДП и его мобильным приложениям для сотрудников таможни и держателей книжек МДП;
- касающейся Центра мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19;
- Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) — касающейся Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ), созданного на платформе географической информационной системы (ГИС);

- WP.5 и деятельности по разработке инструмента данных/ГИС по последствиям изменения климата для транспортных сетей и адаптации к ним;
- WP.5 — по инструменту «Показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ)»

в качестве конкретных приложений и инструментов, основанных на технологиях информации и компьютеризации, которые обеспечивают реализацию Стратегии КВТ на период до 2030 года и, в частности, ее второго компонента, касающегося новых технологий и инноваций.

## Е. Окружающая среда, изменение климата и транспорт

### 1. Последующая деятельность Комитета по внутреннему транспорту в контексте Повестки дня на период до 2030 года

*Документация:* неофициальный документ № 2

55. Комитет **был проинформирован** о ходе реализации Целей устойчивого развития, несмотря на последствия пандемии, и основных глобальных процессах/инициативах для отслеживания прогресса, включая задачи и показатели достижения Целей устойчивого развития (неофициальный документ № 2). Комитет **подтвердил свое стремление расширить** вклад в мониторинг и выполнение связанных с транспортом задач Повестки дня на период до 2030 года, Парижского соглашения, Новой программы развития городов, Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы) и **поручил** своим вспомогательным органам согласовать их деятельность соответствующим образом.

56. Комитет **отметил**, что в ходе весенней сессии 2023 года Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (WP.15/AC.1) и сто тринадцатой сессии WP.15 секретариат представил проект таблицы с указанием Целей устойчивого развития, которые наиболее тесно связаны с деятельностью МПОГ, ДОПОГ, ВОПОГ, WP.15/AC.1, WP.15 и Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ (WP.15/AC.2). Пересмотренный вариант этой информации, с учетом замечаний, полученных в ходе и после сессий, теперь опубликован на сайте ЕЭК в качестве помощи делегациям в указании Целей устойчивого развития, на которые направлены их предложения, при их направлении на рассмотрение WP.15/AC.1, WP.15 и WP.15/AC.2.

### 2. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту в области адаптации к изменению климата и смягчения его последствий

*Документация:* ECE/TRANS/2024/3, ECE/TRANS/2024/4, ECE/TRANS/2024/5, ECE/TRANS/2024/6

57. Комитет **рассмотрел** документы ECE/TRANS/2024/4 и ECE/TRANS/2024/5, подготовленные секретариатом в соответствии с поручением Комитета, озвученным на его восемьдесят пятой пленарной сессии, о представлении Комитету раз в два года углубленных докладов об изменении климата и внутреннем транспорте начиная с восемьдесят шестой сессии Комитета в 2024 году. Делегациям было предложено представить замечания по докладом, которые будут рассмотрены на будущих этапах работы.

58. Комитет **рассмотрел** также документ ECE/TRANS/2024/6, в котором содержится информация для Комитета и рабочих групп о текущих вкладах, планах на будущее и предложениях рабочих групп в поддержку усилий по смягчению последствий изменения климата. Затем Комитет **обсудил и предложил** возможные пути укрепления роли и вклада Комитета по этому важнейшему вопросу, работа по которому ведется на горизонтальном уровне рядом вспомогательных органов Комитета, а также самим Комитетом, принимая во внимание Стратегию КВТ по сокращению выбросов парниковых газов внутренним транспортом (ECE/TRANS/2024/3).

59. Комитет **вновь выразил свою обеспокоенность** ухудшением ситуации в мире в связи с повышением частоты и интенсивности явлений, которые являются последствиями изменения климата, **выразил признательность** своим рабочим группам за представление в секретариат сведений об их текущем вкладе, планов на будущее и предложений в поддержку смягчения последствий изменения климата, как это отражено в документе ECE/TRANS/2024/6, и **поблагодарил** секретариат за подготовку к рассмотрению Комитетом документов ECE/TRANS/2024/4 и ECE/TRANS/2024/5 о внутреннем транспорте и изменении климата. На основе документов ECE/TRANS/2024/3, ECE/TRANS/2024/4, ECE/TRANS/2024/5 и ECE/TRANS/2024/6 Комитет **принял решение** о следующих путях укрепления своей роли и вклада по этому важнейшему вопросу, работа по которому ведется на горизонтальном уровне рядом вспомогательных органов Комитета, а также самим Комитетом:

a) **вновь предложил** рабочим группам при поддержке секретариата реализовать первоначальный План действий КВТ по борьбе с изменением климата и тем самым способствовать осуществлению Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте;

b) **призвал** государства-члены рассмотреть вопрос об адаптации транспортных систем к изменению климата, признавая ценный вклад Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним в подготовку важных вспомогательных материалов, служащих подспорьем для стран и их специалистов в области транспорта в этом начинании.

60. Комитет **принял к сведению** обновленную информацию секретариата о деятельности по линии инструмента «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), **призвал** продолжать использовать ForFITS для внутренней деятельности, **приветствовал** тесное сотрудничество с другими международными инициативами, участники которых заинтересованы в перспективной количественной оценке выбросов на внутреннем транспорте, и **поддержал** предложение секретариата о проведении в рамках ЕЭК ООН одной сессии партнерства по энергетическому моделированию международной транспортной системы (iTEM).

61. Комитет **был проинформирован** о ходе работы Группы экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним. В частности, была представлена информация о разработке важных руководящих материалов, а также о прогнозах изменения климата и их анализе для транспортного сектора.

### 3. Зеленый транспорт и окружающая среда

62. Комитет **был проинформирован** о ходе работы Отдела устойчивого транспорта в области зеленого транспорта, в частности в связи с осуществлением Стратегии КВТ на период до 2030 года, в том числе о торжественных мероприятиях по случаю учреждения Всемирного дня устойчивого транспорта, которые проводились Отделом устойчивого транспорта совместно с ДЭСВ ООН.

### 4. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

63. Комитет **принял к сведению** доклад Руководящего комитета ОПТОСОЗ о работе его двадцать первой сессии (23–25 октября 2023 года) (ECE/AC.21/SC/2023/2).

64. Комитет **заслушал информацию** о реализации итогов пятого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, в частности о Венской декларации, принятой на Совещании высокого уровня, включая приложения к ней, в том числе о продолжающейся работе различных партнерств, которые поддерживают деятельность ОПТОСОЗ. Комитет также **получил информацию** о ходе разработки стратегии для ОПТОСОЗ и о соображениях, связанных с разработкой специального правового инструмента ОПТОСОЗ.



65. Комитет **выразил неизменную поддержку** в отношении программы ОПТОСОЗ; **призвал** государства-члены прилагать усилия для осуществления Венской декларации и **призвал** своих членов рассмотреть возможность назначения национальных координаторов ОПТОСОЗ от транспортного сектора и проинформировать об этом секретариат. Он также **принял к сведению**, что по просьбе Руководящего комитета государства-члены на своем внеочередном совещании 19 февраля 2024 года решили отложить проведение шестого Совещания высокого уровня ОПТОСОЗ.

## **Ф. Безопасность на внутреннем транспорте**

66. Комитет был **проинформирован** о результатах рабочего совещания по киберугрозам для электромобилей и зарядной инфраструктуры для них, проведенного 6 сентября 2023 года в рамках WP.5.

67. Комитет **принял к сведению** результаты рабочего совещания (выступавшего в качестве Форума по безопасности на внутреннем транспорте 2023 года), посвященного связанным с безопасностью, а также возникающим при использовании информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) угрозам для электромобилей и их зарядной инфраструктуры, а также электросети в целом; высоко оценил и приветствовал применяемый междисциплинарный подход и тесное сотрудничество между подпрограммами ЕЭК по устойчивому транспорту и устойчивой энергетике; **подчеркнул**, что правительствам необходимо быть в курсе последних тенденций и практики в области безопасности и использования ИКТ, и **постановил**, что Форум по безопасности на внутреннем транспорте должен и впредь проводиться в рамках программы работы WP.5 раз в два года, чередуясь с тематическими обсуждениями по вопросам городской мобильности или межрегиональными дискуссиями по актуальным темам.

## **Г. Аналитическая работа в области транспорта**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/20, ECE/TRANS/2024/21

68. Комитет **ознакомился с докладом** г-жи Э. де Вит (Нидерланды), Председателя Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), об аналитической работе WP.5 в 2023 году (ECE/TRANS/2024/20). WP.5 выполняет роль аналитического центра КВТ и определяет направление обсуждений по вопросам политики, которые носят сквозной характер и являются значимыми для государств — членов ЕЭК, Комитета и его вспомогательных органов, а также для нормативно-правовой базы в области внутреннего транспорта. Комитету будут представлены аналитические выкладки, в том числе обновленная информация о ходе работы по следующим вопросам:

- изменения, связанные с электромобилями и зарядной инфраструктурой для них, включая предложение об учреждении под эгидой WP.5 неофициальной целевой группы по электромобильности (в сотрудничестве с Отделом по устойчивой энергетике ЕЭК) и подготовку специальной публикации;
- продолжающиеся усилия по введению в действие транспортных коридоров, в частности в рамках совместного Координационного комитета Европейской экономической комиссии (ЕЭК)/Организации экономического сотрудничества (ОЭС) по Транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул, которая периодически проводит совещания в качестве неофициальной группы друзей Председателя WP.5;
- деятельность и результаты работы Группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (WP.5/GE.5).

69. Комитет **высоко оценил** работу WP.5 в качестве аналитического центра, обеспечивающего платформу для межрегионального диалога по последним тенденциям и экономике транспорта.

70. Комитет **рассмотрел и приветствовал** круг ведения неофициальной целевой группы по электромобильности, содержащийся в документе ECE/TRANS/2024/21, и **просил** представить доклад о ходе ее работы на своей следующей сессии.

71. Комитет **приветствовал** подготовку проекта публикации, посвященной общим тенденциям и изменениям, связанным с электромобилями и инфраструктурой для их зарядки, поблагодарил WP.5 за ее рассмотрение и одобрение и **поручил** секретариату издать этот доклад в 2024 году в качестве официальной публикации Организации Объединенных Наций в печатном виде и цифровом формате на трех рабочих языках ЕЭК.

72. Комитет **приветствовал** межрегиональные консультации по вопросам управления мультимодальными транспортными коридорами, которые были проведены в рамках тридцать шестой ежегодной сессии WP.5; **признал** важность создания надежной нормативно-правовой базы в дополнение к развитию инфраструктуры и поощрению подхода, направленного на охват всего коридора в целом, учитывая то обстоятельство, что надежность транспортного коридора определяется его самым слабым звеном; в этой связи **отметил** значительные различия в подходах к управлению коридорами в разных странах и регионах, а также возможности для гармонизации и извлеченные уроки. Поэтому Комитет **просил** WP.5 и далее выступать платформой для обмена мнениями о последних тенденциях, возможностях и проблемах в области управления мультимодальными транспортными коридорами с акцентом на правовые, институциональные и нормативные аспекты в различных регионах.

73. Комитет **принял к сведению** представленную Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта информацию о реализуемых усилиях по введению в действие маршрутов в рамках евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС)<sup>2</sup>, в том числе через Транскаспийский регион, **призвал** соответствующие страны продолжать координацию усилий, направленных на повышение эксплуатационной совместимости и облегчение пересечения границ для обеспечения быстрой и бесперебойной транзитной перевозки грузов, и **просил** представить на своей следующей сессии дальнейший доклад о ходе работы.

74. Несколько делегаций выступили с заявлениями относительно транспортных коридоров, которые в полном объеме отражены в приложении V к документу ECE/TRANS/344/Add.1.

75. Отмечая быстрое и динамичное развитие торговли между Китаем и Европой, Исламская Республика Иран подтвердила необходимость диверсификации торговых маршрутов между Востоком и Западом за счет других географических районов, в особенности южной ветви, которая отличается хорошо развитой транспортной инфраструктурой.

76. Ссылаясь на соответствующие решения WP.5, Комитет также **приветствовал** предложение Российской Федерации и Республики Беларусь о создании Координационного комитета заинтересованных сторон по железнодорожному маршруту № 1 ЕАТС.

77. Комитет **приветствовал** достигнутый прогресс в осуществлении мандата Группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (GE.5) и далее **просил** опубликовать результаты работы GE.5 в качестве публикации Организации

---

<sup>2</sup> Реализация проекта евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) началась с этапа I (2002–2007 годы) в качестве совместного мероприятия ЕЭК ООН и ЭСКАТО. В рамках проекта ЕАТС велась работа, в сотрудничестве с назначенными национальными координационными центрами, по выявлению девяти важнейших евро-азиатских автомобильных и железнодорожных маршрутов, которые в первую очередь нуждаются в развитии и сотрудничестве. Карта с указанием выявленных маршрутов — см. URL: <https://unece.org/maps-0> и веб-сайт Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ), URL: <https://ITIO-gis.org>.

Объединенных Наций в цифровом формате и печатном виде на всех трех рабочих языках ЕЭК.

78. Комитет **предложил** WP.5 изучить в сотрудничестве с WP.1 и ОПТОСОЗ необходимость разработки новой конвенции о сети велосипедных маршрутов, опираясь на результаты, достигнутые Группой экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры.

79. Комитет **с интересом отметил** последние события, связанные с экспериментальным этапом использования Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры (ИТЮ-GIS.org), и **призвал** больше стран к сотрудничеству с секретариатом в деле дальнейшего развития этой платформы, с тем чтобы полностью раскрыть ее потенциал в качестве инструмента моделирования, планирования и сбора средств для региональной транспортной инфраструктуры.

80. Наконец, Комитет **с интересом отметил** последние события, связанные с использованием пользовательской платформы SITCIN.org, **высоко оценил** усилия секретариата — на основе предварительных отзывов пользователей — по дальнейшей адаптации этой платформы для удовлетворения конкретных потребностей пользователей. Комитет также **призвал** те страны, которые еще не делают этого, эффективно использовать предоставляемые SITCIN.org функциональные возможности по оценке сектора внутреннего транспорта.

81. Секретариат зачитал обращение от имени Конфедерации европейской велосипедной промышленности (КОНЕБИ), которая высоко оценила инициативу WP.5 и GE.5 по разработке новых определений терминов «велосипед», «скоростной велосипед» и «широкий грузовой велосипед» и призвала КВТ предложить своим рабочим группам ссылаться на эти определения и использовать их после одобрения WP.5 доклада о работе GE.5. КОНЕБИ также подчеркнула важность включения этих определений в Конвенцию 1968 года о дорожном движении и Конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

## **Н. Деятельность по наращиванию потенциала в странах — участницах программ Организации Объединенных Наций в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/22, ECE/TRANS/2024/23

82. Комитет **принял к сведению** ход осуществления Плана действий КВТ по развитию потенциала (2020–2025 годы), в частности в области укрепления потенциала, и был **проинформирован** о последних событиях в области развития потенциала. Комитет **выразил удовлетворение** прогрессом, достигнутым в рамках проводимых обзоров показателей безопасности дорожного движения (ОПБДД), и **выразил благодарность** Регулярной программе технического сотрудничества (РПТС) за постоянную финансовую поддержку реализации проектов по развитию потенциала в течение последних четырех лет.

83. Комитет также **принял к сведению** ход работы над «Платформой электронного обучения по вопросам устойчивой мобильности и “умной” связанности» (LearnITS), которая призвана задействовать потенциал Отдела для предоставления учебных модулей основным клиентам, в том числе по правовым документам, находящимся в ведении Комитета, и которая в настоящее время насчитывает более 600 участников из более чем 75 государств-членов, и **поручил** секретариату продолжать дальнейшую разработку новых модулей на платформе LearnITS в целях укрепления своих приоритетов по развитию потенциала в интересах всех договаривающихся сторон. Комитет **высказался в поддержку** дальнейшего осуществления Плана действий КВТ по развитию потенциала.

84. Комитет **принял к сведению** документ ECE/TRANS/2024/23 о развитии потенциала для успешного применения правовых документов, относящихся к компетенции Комитета, а также потребности в потенциале/ресурсах; **рассмотрел**

варианты решения проблемы нехватки потенциала/ресурсов, изложенные в документе ECE/TRANS/2024/23, и **предложил** государствам-членам принять участие в дополнительных усилиях по мобилизации ресурсов.

85. Отдел торговли ЕЭК сделал сообщение о цифровизации мультимодального обмена данными и документами по электронным коридорам с использованием стандартов ООН с целью продемонстрировать синергизм между работой подпрограмм ЕЭК «Транспорт» и «Торговля».

86. Представитель Грузии подчеркнул важность мероприятий по укреплению потенциала и призвал государства-члены использовать имеющиеся инструменты для осуществления соответствующих положений ООН.

## **I. Продолжение поддержки стран, не имеющих выхода к морю: Венская программа действий**

87. Комитет был **проинформирован** об итогах Евро-Азиатского регионального совещания высокого уровня по обзору Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов, организованного совместно ЕЭК, КВПНРМ и ЭСКАТО в Бангкоке 22–23 августа 2023 года, и о текущей подготовке к третьей Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, которая состоится в Кигали (Руанда) в июне 2024 года. Комитет **поблагодарил** секретариат за его усилия по организации совместно с ЭСКАТО и КВПНРМ Евро-Азиатского регионального совещания высокого уровня по обзору Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов, которое состоялось в Бангкоке в августе 2023 года и по итогам которого был принят итоговый документ высокого уровня, и **поручил** секретариату способствовать подготовке третьей Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, которая состоится в Кигали (Руанда) в июне 2024 года, в частности, путем поощрения активного участия РСНВМ, являющихся членами ЕЭК, и содействия использованию международно-правовых документов, относящихся к его компетенции, среди РСНВМ, не являющихся членами ЕЭК.

## **J. Безопасность дорожного движения**

88. Комитет был **проинформирован** о последних изменениях, связанных с деятельностью WP.1, в том числе о завершении работы по внесению поправок, касающихся устройств освещения и световой сигнализации (для того чтобы соответствующие законодательные положения не отставали от технического прогресса); продолжении обсуждений вопроса о «дистанционном вождении»; текущей разработке «системы ключевых принципов обеспечения безопасности автоматизированных транспортных средств и потребностей, ориентированных на человека»; возможных существенных изменениях в положениях о водительских удостоверениях; а также о вкладе WP.1 в реализацию Повестки дня на период до 2030 года.

89. Комитет был также **проинформирован** о предложениях по внесению комплексных поправок в Конвенцию 1968 года о дорожных знаках и сигналах, связанных с ними поправок в Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию 1968 года, и в Протокол о дорожной разметке (дополняющий Европейское соглашение), а также **заслушал обновленную информацию** о работе Неофициальной межправительственной группы экспертов по дорожным знакам и сигналам.

90. Комитет также **выразил признательность** Глобальному форуму по безопасности дорожного движения за его всеобъемлющую повестку дня, в которой учтены наиболее актуальные стратегии содействия безопасной, инклюзивной и устойчивой мобильности с акцентом на повышение безопасности дорожного движения в регионах с очень большим числом несчастных случаев со смертельным

исходом по линии различных инициатив, например Глобальной инициативы в области безопасности дорожного движения; **высоко оценил** внимание, уделяемое взаимодействию человеческого фактора и автоматизированного вождения как ключевым вопросам дорожного движения в будущем; **отметил и поддержал** усилия, направленные на анализ вождения в состоянии опьянения, и соответствующую политику, а также безопасный системный подход и многопрофильное расследование дорожно-транспортных происшествий как вклад в достижение задач 3.6 и 11.2 Целей устойчивого развития.

## К. Согласование правил в области транспортных средств

*Документация:* ECE/TRANS/2024/24, ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.1

91. Комитет **заслушал сообщение** Председателя Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) г-на А Эрарио (Италия) о последних изменениях в работе, проводимой WP.29 и его шестью вспомогательными рабочими группами (по вопросам шума и шин (GRBP), по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE), по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE), по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), по пассивной безопасности (GRSP) и по автоматизированным и подключенным транспортным средствам (GRVA)), Административным комитетом Соглашения 1958 года, Административным комитетом Соглашения 1997 года и Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года (ECE/TRANS/2024/24). Комитет также был **проинформирован** о деятельности Всемирного форума и его рабочих групп, отраженная в документе ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.1, содержащем подробный обзор распределения областей работы между различными группами по результатам выделения приоритетных направлений работы и их согласования со Стратегией КБТ.

92. Комитет **отметил**, что в течение 2023 года параллельно с WP.29 и его вспомогательными органами работали более 40 неофициальных групп, оказывавших им помощь в подготовке новых правил в области транспортных средств и обновлении 165 существующих правил Организации Объединенных Наций, прилагаемых к Соглашению 1958 года, 23 глобальных технических правил Организации Объединенных Наций (ГТП ООН), связанных с Соглашением 1998 года, и четырех предписаний Организации Объединенных Наций, прилагаемых к Соглашению 1997 года, в результате чего было принято 114 поправок и введены три новых правила Организации Объединенных Наций и одни новые глобальные технические правила.

93. Комитет **принял к сведению** число договаривающихся сторон Соглашения 1958 года (61), Соглашения 1998 года (39) и Соглашения 1997 года (17).

94. Комитет был **проинформирован** о том, что работа в области защиты уязвимых участников дорожного движения была дополнена вступлением в силу трех новых правил Организации Объединенных Наций (касающихся уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости спереди и сбоку, прямого обзора уязвимых участников дорожного движения и предупреждения при движении задним ходом) в июне и октябре 2023 года. Новые правила Организации Объединенных Наций, касающиеся общих выбросов в реальных условиях вождения, будут способствовать защите окружающей среды и предоставлению реалистичной информации о выбросах CO<sub>2</sub> новыми транспортными средствами. Благодаря новым правилам Организации Объединенных Наций, касающимся регистраторов данных о событиях для транспортных средств большой грузоподъемности, при расследовании дорожно-транспортных происшествий с участием таких транспортных средств будет использоваться информация, полученная непосредственно перед столкновением и во время столкновения. Новые правила Организации Объединенных Наций по детским удерживающим системам для более безопасной перевозки детей в автобусах будут в значительной степени способствовать повышению безопасности наиболее уязвимой группы — детей — во время столкновений при перевозке в автобусах.

95. Комитет также **заслушал доклад** о ходе работы GRVA над подготовкой Руководства по нормативным требованиям и проверяемым критериям для проверки

безопасности автоматизированных систем вождения (АСВ) и Нового метода оценки/испытаний для автоматизированного вождения (НМОИ) — Руководства по валидации автоматизированной системы вождения (АСВ), которые будут одобрены WP.29 в 2023 году, и был **проинформирован** о том, что завершение преднормативного этапа ожидается в июне 2024 года, после чего начнется глобальная нормативная деятельность, соответствующая целям как Соглашения 1958 года, так и Соглашения 1998 года. Кроме того, Комитет также **принял к сведению**, что GRVA собрала определения, относящиеся к искусственному интеллекту, и обсудила принципы, которые будут предложены вниманию WP.29.

96. Комитет **отметил**, что WP.29 внес поправку в Предписание № 1 Организации Объединенных Наций (об охране окружающей среды) в рамках Соглашения 1997 года, а также в резолюцию CP.6 (об испытательном оборудовании, навыках и подготовке инспекторов и надзоре за их деятельностью), установив требования для испытаний дизельного топлива на выбросы с помощью систем определения концентрации взвешенных частиц во время периодических технических осмотров, тем самым способствуя усилению охраны окружающей среды.

97. Комитет также **отметил**, что Исполнительный комитет Соглашения 1998 года ввел в действие в 2023 году новые ГТП ООН (№ 24, касающиеся лабораторного измерения выбросов при торможении транспортных средств малой грузоподъемности), а также поправку к ГТП ООН № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).

98. Наконец, Комитет был **проинформирован** о ходе работы по созданию базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) (ДЕТА) и **поблагодарил** Германию за временное предоставление услуг хостинга для ДЕТА.

99. Комитет **одобрил** направления деятельности, перечисленные в документе ECE/TRANS/2024/24; **приветствовал** работу и достижения Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), в том числе:

a) новые правила ООН о детских удерживающих системах для более безопасной перевозки детей в автобусах,

b) разработку Руководства по нормативным требованиям и проверяемым критериям для валидации безопасности автоматизированных систем вождения и нового метода оценки/испытаний для автоматизированного вождения (НАТМ), равно как Руководства по валидации автоматизированной системы вождения (АСВ),

c) разработку новых Глобальных технических правил (ГТП) ООН (№ 24, о лабораторном измерении выбросов при торможении транспортных средств малой грузоподъемности) и новых правил ООН об общих выбросах в реальных условиях вождения, а также

d) продолжение работы по обеспечению надлежащей защиты водителей и пассажиров.

100. Комитет **принял к сведению** желание Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) провести одну из своих ежегодных сессий в 2025 году за пределами Женевы.

## L. Перевозка опасных грузов

*Документация:* неофициальный документ № 3, ST/SG/AC.10/C.3/124, ST/SG/AC.10/C.3/126, ST/SG/AC.10/C.4/88, ST/SG/AC.10/C.4/90, ECE/TRANS/WP.15/262, ECE/TRANS/WP.15/264, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/170 и Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/88 и Corr.1, ECE/ADN/67, ECE/ADN/69

101. Комитет **заслушал сообщения** Председателя WP.15 г-жи А. Румье (Франция), Председателя WP.15/АС.1 г-жи С. Гарсия-Вольфрум (Испания) и Председателя WP.15/АС.2 г-на Б. Белдмана (Нидерланды) о достижениях своих рабочих групп за последний год.

102. Комитет был **проинформирован** о том, что 7 июня 2023 года Экономический и Социальный Совет принял резолюцию E/RES/2023/5 о работе Комитета экспертов по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции (неофициальный документ № 3) и что WP.15, WP.15/АС.1 и WP.15/АС.2 уже предприняли или предпринимают действия, требуемые в соответствии с пунктами 3, 4, 5 и 6 постановляющей части раздела А этой резолюции. Комитет также был **проинформирован** о том, что в соответствии с пунктом 2 постановляющей части раздела А и пунктом 3 раздела В секретариат опубликовал двадцать третье пересмотренное издание Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов — Типовые правила (на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках), восьмое пересмотренное издание Руководства по испытаниям и критериям (на английском, арабском, испанском и французском языках) и десятое пересмотренное издание Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС) (на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках).

103. Комитет **отметил**, что Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета провел совещания 3 июня — 7 июля 2023 года (ST/SG/AC.10/C.3/124) и 27 ноября — 6 декабря 2023 года (ST/SG/AC.10/C.3/126). Подкомитет экспертов по Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции провел совещания 10–12 июля 2023 года (ST/SG/AC.10/C.4/88) и 6–8 декабря 2023 года (ST/SG/AC.10/C.4/90).

104. Комитет **отметил**, что число договаривающихся сторон Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) составляет 54 и что Протокол о внесении поправок в статьи 1 а), 14 1) и 14 3) б) ДОПОГ еще не вступил в силу, поскольку не все договаривающиеся стороны ДОПОГ стали его сторонами. В связи с этим Комитет **призвал** остальные договаривающиеся стороны (Азербайджан, Армению, Беларусь, Боснию и Герцеговину, Исландию, Казахстан, Марокко, Нигерию, Сан-Марино, Северную Македонию, Таджикистан, Уганду, Хорватию и Черногорию) предпринять необходимые шаги, с тем чтобы Протокол о внесении поправок в статьи 1 а), 14 1) и 14 3) б) ДОПОГ мог вступить в силу.

105. Комитет **отметил**, что WP.15 одобрила общие поправки к МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ, принятые Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ ВОПОГ (WP.15/АС.1) в течение двухгодичного периода, и **одобрил** просьбу WP.15 в адрес секретариата опубликовать сводный текст ДОПОГ с поправками, действующими с 1 января 2025 года, достаточно заблаговременно, чтобы подготовиться к его эффективному применению до вступления указанных поправок в силу.

106. Комитет **отметил**, что число договаривающихся сторон Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) по-прежнему составляет 18.

107. Комитет **отметил**, что WP.15/АС.2 принял целый ряд новых положений, касающихся перевозки опасных грузов судами внутреннего плавания, и провел очередное совещание 22–26 января 2024 года (ECE/TRANS/WP.15/АС.2/88).

108. Комитет **признал** важность работы Подкомитета по перевозке опасных грузов и WP.15, Совместного совещания и Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ (WP.15/АС.2) в контексте энергетического перехода, включая разработку и совершенствование положений о перевозке опасных отходов, об изготовлении тары для опасных грузов из повторно используемой пластмассы, о перевозке батарей в течение всего их жизненного цикла и об использовании аккумуляторных

электромобилей и транспортных средств на водородных топливных элементах для перевозки опасных грузов.

## **М. Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/25

109. Комитет был **проинформирован** о последних мероприятиях и будущих планах Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения (ФБДД ООН) в связи с мобилизацией ресурсов, партнерскими отношениями и проектами (ECE/TRANS/2024/25).

110. Комитет **высоко оценил** прогресс, достигнутый Фондом Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, в том числе недавно полученную им Международную премию Его Королевского Высочества принца Майкла Кентского за безопасность дорожного движения в знак признательности за поддержку Фондом стран с низким и средним уровнем дохода, и **принял к сведению** запланированное мероприятие по пополнению средств Фонда в рамках четвертой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в Марокко 18–19 февраля 2025 года.

## **Н. Специальный посланник Генерального секретаря по безопасности дорожного движения**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/26

111. Комитет был **проинформирован** об основных изменениях в связи с деятельностью Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и областями сотрудничества с Комитетом (ECE/TRANS/2024/26). Комитет **принял к сведению** деятельность Специального посланника, в частности по содействию присоединению к конвенциям Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и их осуществлению, а также прогресс в отношении продления полномочий Специального посланника до 2030 года включительно, как указано в резолюции Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о повышении безопасности дорожного движения во всем мире (A/RES/74/299).

112. Комитет **выразил свою поддержку** продолжению важной работы Специального посланника и поддержанию той динамики, которой ему удалось добиться в деле повышения безопасности дорожного движения.

## **О. Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция МДП, проект eTIR, Конвенция о согласовании и другие меры по облегчению пересечения границ и таможенного транзита)**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/27

113. Комитет **заслушал сообщение** Председателя Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30) г-на А. Шенманова (Турция) об основных итогах сто шестьдесят второй, сто шестьдесят третьей и сто шестьдесят четвертой сессий WP.30 (ECE/TRANS/WP.30/324; ECE/TRANS/WP.30/326 и ECE/TRANS/WP.30/328), и ему будет предложено принять к сведению информацию о деятельности Административного комитета МДП (АС.2) в 2023 году.

114. В частности, Комитету **был представлен доклад** по следующим вопросам:

а) последние события, связанные с международной системой eTIR и текущими проектами по подключению к eTIR, включая приложения, имеющие



отношения к eTIR (Международный банк данных МДП (МБДМДП), eTIR (онлайн), портал и мобильные приложения), благодаря которым была выполнена первая перевозка с eTIR;

b) итоги третьей (декабрь 2022 года), четвертой (июнь 2023 года) и пятой (октябрь 2023 года) сессий Технического органа по осуществлению (ТОО) (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/6 и Corr.1, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/8, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/10);

c) серия рабочих совещаний, организованных для содействия присоединению к Конвенции МДП в других регионах, особенно в Африке, а также для информирования таможенных органов и стимулирования подключения национальных таможенных систем к международной системе eTIR;

d) двенадцатая пересмотренная версия Справочника МДП;

e) последние изменения в Международной конвенции 1982 года о согласовании условий проведения контроля грузов на границах;

f) подготовка практического руководства по облегчению пересечения границ (в сотрудничестве с ОБСЕ);

g) деятельность, осуществленная в 2023 году ЕЭК и Международным туристским альянсом/Международной автомобильной федерацией (МТА/ФИА) в рамках Меморандума о взаимопонимании (MoU) о цифровизации транспортных средств (как частных, так и коммерческих), конвенций о временном ввозе и таможенных талонных книжках (CDP);

h) работа, проделанная для приведения КВ данной рабочей группы в соответствие с новым КВ КВТ, включая изменение названия рабочей группы; и

i) последующие меры, принятые WP.30 в 2023 году в целях согласования своей работы со Стратегией КВТ на период до 2030 года.

115. Комитет **приветствовал** решение WP.30 изменить свое название на «Глобальный форум по таможенным вопросам, связанным с транспортом, включая облегчение пересечения границ». Представитель Исламской Республики Иран предложил WP.30 рассмотреть более всеобъемлющее и всеохватное название, в котором бы учитывались все аспекты облегчения пересечения границ без ограничения их таможенными функциями, в том числе такие факторы, как методы организации очередей на границе и другие факторы, играющие решающую роль в обеспечении бесперебойного и эффективного функционирования границ.

116. Комитет **принял к сведению** проделанную работу по подключению национальных таможенных систем и МСАТ к международной системе eTIR, предлагая и рекомендуя далее договаривающимся сторонам Конвенции МДП активизировать усилия по подключению их национальных таможенных систем и приступить к использованию электронной процедуры МДП.

117. Комитет **принял к сведению** также проделанную в сотрудничестве с ФИА работу по переводу в цифровой формат таможенной талонной книжки (eCPD), предлагая и рекомендуя далее таможенным органам активизировать усилия в этой области.

118. Признавая, что Конвенция МДП насчитывает 78 договаривающихся сторон из различных географических регионов, напоминая, что на своей сессии 2016 года КВТ принял аналогичное решение, и в соответствии с резолюцией 1984/79 ЭКОСОС Комитет полностью **поддержал** позицию, согласно которой Секретариату Организации Объединенных Наций надлежит и впредь обеспечивать выпуск Справочника МДП на всех шести официальных языках Организации Объединенных Наций с целью дальнейшего содействия продвижению и осуществлению Конвенции МДП во всех регионах.

## Р. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

*Документация:* ECE/TRANS/WP.11/245, ECE/TRANS/WP.11/247,  
ECE/TRANS/WP.11/249

119. Председатель Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) г-н К. де Путтер (Нидерланды) **проинформировал** Комитет о состоянии предложенных поправок к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, принятых на семьдесят седьмой, семьдесят восьмой и семьдесят девятой сессиях WP.11 в 2021 и 2022 годах (ECE/TRANS/WP.11/245, приложение, ECE/TRANS/WP.11/247, приложение II и ECE/TRANS/WP.11/249).

120. Комитет был также **проинформирован** об итогах восьмидесятой сессии WP.11, состоявшейся 24–27 октября 2023 года.

121. Кроме того, Комитет **отметил**, что число договаривающихся сторон Соглашения по-прежнему составляет 52.

## Q. Автомобильный транспорт

*Документация:* ECE/TRANS/2024/28

122. Комитет был **проинформирован** о последних изменениях в связи с деятельностью Группы экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (SC.1/GE.21). В частности, Комитет **получил обновленную информацию** о ходе обсуждения Группой по внесению поправок к статье 22 bis, а также по подготовке нового добавления 1С (смарт-тахограф) и нового добавления 4 (обмен информацией). Кроме того, Комитет **получил обновленную информацию** о продлении административной договоренности между ЕЭК и службами Европейской комиссии о продолжении деятельности, предусмотренной МоВ от 2009 года, до конца 2024 года. Делегации Российской Федерации, Беларуси и Европейского союза выступили с заявлениями по данному вопросу, которые воспроизведены в приложении V к документу ECE/TRANS/344/Add.1.

123. Комитет **принял к сведению** последние изменения в связи с деятельностью SC.1/GE.21 по ЕСТР и **признал** факт подтверждения вновь рядом делегаций принципа, согласно которому положения соответствующего МоВ между секретариатом ЕЭК ООН и службами Европейской комиссии должны выполняться всеми договаривающимися сторонами ЕСТР на равной основе.

124. Представитель Исламской Республики Иран вновь выразил желание предоставить договаривающимся сторонам, не являющимся членами ЕС, возможность присоединиться к ЕСТР, подчеркнув, что это крайне важно для обеспечения безопасности всех водителей на дорогах.

125. Комитет был **проинформирован** об обсуждениях SC.1 по вопросу потенциального открытия Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) для присоединения государств, не являющихся членами ЕЭК. Комитет **принял к сведению** итоги обсуждений SC.1, посвященных СМА и безопасной и устойчивой дорожной инфраструктуре, включая вопрос проверок и аудита безопасности дорожного движения, а также потенциальным инициативам по смягчению последствий изменения климата.

126. Комитет был **проинформирован** о числе договаривающихся сторон КДПГ и протоколов к ней, включая eCMR. Комитет **получил обновленную информацию** об итогах работы Группы экспертов по введению в действие eCMR (SC.1/GE.22), которая провела шесть сессий с июля 2022 года по июль 2023 года, и о решении, принятом на сто восемнадцатой сессии SC.1 по просьбе этой группы экспертов, о продлении ее мандата в соответствии с ее нынешним КВ и планом работы, с тем чтобы выполнить

поставленные задачи, подготовить технические спецификации, если позволит время, и представить доклад SC.1 на ее сто двадцатой сессии в октябре 2025 года.

127. Комитет также был **проинформирован** об обсуждениях в ходе сто восемнадцатой сессии SC.1 по безопасной и устойчивой дорожной инфраструктуре, в частности по вопросу проверок и аудита безопасности дорожного движения, а также о потенциальных инициативах по смягчению последствий изменения климата.

128. Наконец, Комитет **принял к сведению** итоги второго рабочего совещания по трансграничному страхованию автотранспортных средств, совместно организованного ЭКА, ЕЭК, ЭКЛАК и ЭСКАТО 31 октября 2023 года.

## **R. Железнодорожный транспорт**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/29, ECE/TRANS/SC.2/243

129. Комитет **заслушал сообщение** Председателя Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) г-на Я. Каптуржака (Польша) об итогах семьдесят седьмой сессии SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/243).

130. Комитет **принял к сведению** последние изменения в связи с Европейским соглашением о международных магистральных железнодорожных линиях (Соглашением СМЖЛ). Кроме того, Комитет **получил обновленную информацию** о работе Группы экспертов по железнодорожным узлам для международных пассажирских перевозок, в частности об успешном завершении его деятельности и последующем обновлении СМЖЛ с целью его модернизации путем добавления важных железнодорожных узлов для международных пассажирских перевозок, что дополнительно способствовало переходу на железнодорожный транспорт. Комитет **одобрил** просьбу SC.2 о создании новой Группы экспертов по информированию пассажиров на железнодорожных станциях и узлах.

131. Комитет **получил информацию** о результатах работы первой сессии Комитета по пересмотру Модельных правил по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава, о Комитете по пересмотру для регулярной актуализации Модельных правил и о подготовке необязательного руководства в дополнение к Модельным правилам. В частности, Комитет **отметил** принятие SC.2 предложений по поправкам, представленных Комитетом по пересмотру Модельных правил в отношении постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава, в качестве итогового документа его первой сессии, а также другие решения, принятые в ходе первой сессии Комитета по пересмотру.

132. Комитет **принял к сведению и одобрил** просьбу Рабочей группы по железнодорожному транспорту разрешить Комитету по пересмотру Модельных правил по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава — учитывая глобальную роль последних — дистанционное участие с использованием языков ЕЭК ООН и перевод парламентских документов на все языки ООН за счет средств регулярного бюджета. Он также **просил** включить обновленные Модельные правила и Инструкции по ним в программу публикаций на 2024 год.

133. Комитет **ознакомился** с изменениями единого железнодорожного права. В частности, он получил информацию о специальной сессии SC.2, состоявшейся 10–12 июля и 29 сентября 2023 года, которая была посвящена окончательной доработке текста новой Конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в качестве первой конвенции системы конвенций по единому железнодорожному праву. Комитет **принял к сведению** принятие государствами-членами, присутствовавшими на сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту, путем голосования<sup>3</sup> новой Конвенции о договоре международной

<sup>3</sup> В ходе голосования 19 государств-членов проголосовали за предложение Председателя и одно государство-член — против. Три государства-члена при голосовании воздержались. Эти результаты отражены в документе ECE/TRANS/SC.2/243, п. 22.

железнодорожной перевозки грузов в качестве первой конвенции системы конвенций по единому железнодорожному праву и **признал** факт открытия ее для подписания государствами-членами<sup>4</sup>.

134. Комитет **получил обновленную информацию** о ходе работы в других ключевых областях, охваченных деятельностью данной рабочей группы, в целях повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта и максимизации его устойчивости, включая рассмотрение ее мандата и вклада в разработку Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов внутренним транспортом и проведение в 2024 году специальной сессии SC.2 по безопасности на железных дорогах. Комитет **подчеркнул** ключевую роль железнодорожного транспорта в снижении воздействия транспортного сектора на окружающую среду и просил Рабочую группу по железнодорожному транспорту продолжать ее деятельность по борьбе с изменением климата.

135. Председатель Комитета Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) ознакомил Комитет с деятельностью ОСЖД, которая охватывает все аспекты железнодорожных перевозок грузов и пассажиров в евразийском пространстве. Председатель подчеркнул, что для конкурентоспособности перевозок необходимы четыре основных компонента: сети с надлежащей координацией, транспортное законодательство как правовой инструмент для формализации процесса, цифровизация услуг в целях оптимизации всего процесса перевозки и защита окружающей среды. Комитет был проинформирован о развитии 13 транспортных железнодорожных коридоров через Европу и Азию посредством работы ОСЖД и о том, что ОСЖД уделяет особое внимание развитию международных перевозок. Подчеркивалась важность цифровизации и была представлена работа по вопросу электронной накладной для перевозки грузов с функциями таможенного документа. Кроме того, Председатель Комитета ОСЖД представил информацию о вариантах партнерства в целях развития железнодорожных перевозок и железнодорожного сектора в целом и подтвердил готовность ОСЖД к тесному сотрудничеству с КВТ.

## S. Интермодальные перевозки и логистика

*Документация:* ECE/TRANS/WP.24/153, ECE/TRANS/WP.24/155

136. Председатель WP.24 г-жа Ю. Эльзингер **проинформировала** Комитет об итогах шестьдесят шестой сессии Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) (ECE/TRANS/WP.24/153).

137. В частности, Комитету была **представлена обновленная информация** о дальнейших изменениях в связи со следующими документами:

а) Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП). Изменения касаются: i) внесения поправок в Соглашение; и ii) создания механизма мониторинга линий СЛКП и соответствующих объектов в отношении их технических параметров путем создания перечня СЛКП в среде географической информационной системы (ГИС); и

б) Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП.

138. После принятия Комитетом на его восемьдесят третьей и восемьдесят пятой сессиях резолюций соответственно об укреплении сектора интермодальных грузовых перевозок и о содействии развитию контейнерных перевозок по внутренним водным путям Комитет **заслушал информацию** о ходе осуществления этих резолюций.

139. Комитет был также **проинформирован** об итогах специальной сессии WP.24 по Кодексу практики по укладке грузов в грузовые транспортные

<sup>4</sup> На восемьдесят шестой сессии КВТ Нидерланды, Германия, Польша и Европейский союз приветствовали принятие новой Конвенции.

единицы (ECE/TRANS/WP.24/155). Представитель Международной морской организации (ИМО) поблагодарил ЕЭК за руководящую роль в пересмотре Кодекса ГТЕ и сообщил о приверженности ИМО предлагаемой реструктуризации Кодекса и согласии с ней, поскольку она должна облегчить внесение будущих технических и политических поправок. Кроме того, представитель МОТ выразил поддержку будущему процессу реструктуризации Кодекса ГТЕ. ИМО поблагодарила НПО, представителей отрасли и независимых консультантов за их технический и экспертный вклад в совершенствование Кодекса. Затем ИМО повторила ранее сделанные заявления ЕЭК, МОТ и ИМО о том, что на материалы, разработанные в рамках процессов, которыми руководит Организация Объединенных Наций, распространяются положения об интеллектуальной собственности Организации Объединенных Наций.

140. Комитет **приветствовал** прогресс, достигнутый в рамках предварительной работы, проделанной под эгидой WP.24, по разработке/подготовке проекта изменений к Кодексу практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ); **принял к сведению** предложение о разделении Кодекса ГТЕ на основной и дополнительный кодексы о том, чтобы WP.24 руководила этим процессом с привлечением экспертов, а также секретариатов МОТ и ИМО, и о проведении в контексте этого процесса специальной сессии WP.24 для обсуждения и окончательной доработки проекта предложения об изменении структуры с целью начала затем его официального рассмотрения и возможного последующего принятия — при соблюдении соответствующих процедур — членами ЕЭК, МОТ и ИМО с учетом разработанных изменений к Кодексу ГТЕ. Учитывая выраженную секретариатами МОТ и ИМО готовность участвовать в процессе изменения структуры Кодекса ГТЕ, Комитет **поручил** WP.24 осуществлять руководство этим процессом в 2024 году и в этой связи провести в 2024 году в сотрудничестве с другими заинтересованными рабочими группами, в частности SC.2, специальную сессию, посвященную Кодексу ГТЕ.

## **T. Деятельность, связанная с проектами: проекты Трансъевропейской автомагистрали Север — Юг и Трансъевропейской железнодорожной магистрали**

*Документация:* неофициальный документ № 4

141. Комитет **заслушал информацию** о последних изменениях в связи с проектами Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) (неофициальный документ № 4). Комитет **выразил свою поддержку** деятельности, осуществляемой по линии ТЕА и ТЕЖ, **поблагодарил** Польшу и Хорватию, которые предложили кандидатов на должности управляющих проектов ТЕА и ТЕЖ, и **призвал** к скорейшему завершению работы в рамках их контрактов.

## **U. Внутренний водный транспорт**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/220

142. Заместитель Председателя SC.3 г-н В. Дабровски (Чешская Республика) и секретариат **проинформировали** Комитет об итогах шестьдесят седьмой сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/220).

143. Комитет **приветствовал** утверждение Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) четвертого пересмотренного варианта Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории E.

144. Комитет также **принял к сведению** прогресс, достигнутый SC.3 и ее вспомогательным органом, Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), в 2023 году: а) принятие поправки № 2 к Перечню важнейших узких мест и

недостающих звеньев в сети водных путей категории E (второй пересмотренный вариант резолюции № 49); b) принятие поправки № 1 к шестому пересмотренному варианту Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП); c) принятие поправки № 5 ко второму пересмотренному варианту резолюции № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» в качестве резолюции № 105; d) принятие поправок к перечню приемных пунктов для сбора отходов, образующихся на борту судов, в качестве поправки № 2 к приложению резолюции № 21 «Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов», пересмотр 2; и e) обновление онлайн-базы данных об образцах Международного удостоверения на право управления прогулочным судном.

145. Комитет был **проинформирован** об итогах рабочих совещаний по внутреннему водному транспорту, которые пройдут в 2023 году по следующим темам: a) «Технологии информации и компьютеризации и интеллектуальных транспортных систем в секторе внутреннего водного транспорта» (15 февраля 2023 года); b) «Рассмотрение вопроса о задачах на рынке труда и повышение привлекательности сектора» (3 июля 2023 года); и c) «Деятельность по смягчению последствий изменения климата на внутреннем водном транспорте» (11 октября 2023 года).

146. Наконец, Комитет **отметил**, что SC.3 приняла решение о создании неофициальной рабочей группы по вопросам, связанным с проблемами рынка труда. Представитель Международной организации труда (МОТ) подчеркнул, что МОТ выразила заинтересованность в участии в работе по обеспечению единства действий органов и учреждений Организации Объединенных Наций.

## V. Транспортная статистика и данные

147. Комитет **заслушал сообщение** Председателя Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) г-на Дж. Уилкинса о последних мероприятиях в области статистики транспорта, в том числе о сессии WP.6, состоявшейся в мае 2023 года, и о круглом столе по теме «Инфраструктура для зарядки электромобилей», состоявшемся в ноябре 2023 года для проведения консультаций с государствами-членами о возможности включения таких данных в Общий вопросник.

148. Комитету была **представлена обновленная информация** о деятельности Рабочей группы за последний период, включая оптимизацию Общего вопросника для учета потребностей в части сбора данных в ответ на возникающие тенденции, а также создание интерактивного глоссария по статистике транспорта для облегчения обновления данных в режиме реального времени. Комитет был также **проинформирован** о недавно подготовленной публикации «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке».

149. Комитет **рассмотрел и утвердил** рекомендации правительствам, касающиеся обследования движения по автомобильным дорогам категории E 2025 года (ECE/TRANS/WP.6/2023/2), а также соответствующий проект резолюции (ECE/TRANS/WP.6/2023/2, глава XIII), которые были приняты WP.6, и **предложил** своим государствам-членам призвать их национальные статистические управления, инфраструктурные учреждения и других ключевых субъектов к сотрудничеству в целях предоставления секретариату необходимых данных за 2025 год как в табличной форме, так и в виде файлов ГИС (предпочтительно в формате шейп-файла).

150. Комитет также **рассмотрел и утвердил** рекомендации правительствам, касающиеся обследования движения на железнодорожных линиях категории E 2025 года (ECE/TRANS/WP.6/2023/4).

151. Комитет **приветствовал** изучение возможности сбора данных об инфраструктуре для зарядки электромобилей посредством Общего вопросника.

152. Наконец, Комитет **приветствовал** проводимую WP.6 работу по поддержке КВТ в деле мониторинга связанных с транспортом целей в области устойчивого развития,

разработку им дополнительных показателей для этой цели и создание специализированного микросайта, способствующего обмену знаниями в регионе ЕЭК.

## W. Проект годового доклада о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2023 году

*Документация:* ECE/TRANS/2024/30

153. Комитету был **представлен** всеобъемлющий доклад о деятельности вспомогательных органов Комитета в 2023 году по административному сопровождению 60 конвенций, соглашений и других видов правовых документов Организации Объединенных Наций, которые составляют международную нормативно-правовую базу в области автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также перевозки опасных грузов и конструкции транспортных средств (ECE/TRANS/2024/30). Основное внимание в нем уделено практическим результатам деятельности рабочих групп и вкладу в осуществление целей в области устойчивого развития.

## XI. Одобрение докладов вспомогательных органов Комитета (пункт 11 повестки дня)

154. Комитет **одобрил** в целом доклады и соответствующую деятельность своих вспомогательных органов и **поручил** секретариату включить соответствующие ссылки в полный текст доклада КВТ на основе аннотаций, содержащихся в настоящем документе.

*Документация:* ECE/TRANS/WP.1/183; ECE/TRANS/WP.1/185;  
ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/2; ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/4;  
ECE/TRANS/WP.5/74; ECE/TRANS/WP.5/GE.3/48;  
ECE/TRANS/WP.5/GE.3/50; ECE/TRANS/WP.5/GE.5/5;  
ECE/TRANS/WP.5/GE.5/7; ECE/TRANS/WP.6/185;  
ECE/TRANS/WP.11/251; ECE/TRANS/WP.15/262;  
ECE/TRANS/WP.15/264; ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168  
и ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168/Add.1;  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/170; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/84;  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86; ECE/ADN/65; ECE/ADN/67;  
ECE/TRANS/WP.24/153; ECE/TRANS/WP.24/155;  
ECE/TRANS/WP.29/1171; ECE/TRANS/WP.29/1173  
и ECE/TRANS/WP.29/1173/Add.1; ECE/TRANS/WP.29/1175;  
ECE/TRANS/WP.30/324; ECE/TRANS/WP.30/326;  
ECE/TRANS/WP.30/328; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/161;  
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/163; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/165;  
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/8;  
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/10; ECE/TRANS/SC.1/420;  
ECE/TRANS/SC.1/GE.21/70 и ECE/TRANS/SC.1/GE.21/70/Rev.1;  
ECE/TRANS/SC.1/GE.21/72; ECE/TRANS/SC.1/GE.22/8;  
ECE/TRANS/SC.1/GE.22/12; ECE/TRANS/SC.2/241;  
ECE/TRANS/SC.2/243; ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2023/2;  
ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2023/2; ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2023/8;  
ECE/TRANS/SC.3/220

## **ХII. Партнерство и деятельность других организаций и программ/проектов, представляющая интерес для Комитета (пункт 12 повестки дня)**

### **A. Изменения на транспорте в Европейском союзе**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/31

155. Комитет был **проинформирован** представителем Генерального директората по мобильности и транспорту Европейской комиссии о наиболее важных законодательных и стратегических инициативах в области транспорта, которые были предприняты Европейским союзом в 2023 году.

### **B. Изменения, связанные с работой Международного транспортного форума**

156. Г-жа Оливия Вессендорф от имени Генерального секретаря Международного транспортного форума г-на Ен Те Кима **проинформировала** Комитет о последних изменениях, связанных с работой Форума.

157. В ответ на сообщение о работе Международного транспортного форума Российская Федерация и Беларусь сделали заявления, которые в полном объеме воспроизведены в приложении V к документу ECE/TRANS/344/Add.1.

### **C. Деятельность других организаций и программ/проектов, представляющая интерес для Комитета**

158. Секретариат Отдела торговли ЕЭК представил обзор работы Центра Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН).

### **D. Диалог с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций о текущей деятельности, связанной с внутренним транспортом**

159. Комитет был **проинформирован** руководителем секции Экономической комиссии для Африки (ЭКА) г-ном Р. Лисинге о текущей деятельности в области транспорта в регионе ЭКА.

160. Комитет был также **проинформирован** г-жой М. Сааде Хазин из Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) о текущей деятельности в области транспорта в регионе ЭКЛАК.

161. Комитет был также **проинформирован** г-жой А. Абель Велеграки из Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) о текущей деятельности в области внутреннего транспорта в регионе ЭСКАТО.

162. Наконец, Комитет был **проинформирован** г-ном М. Эль-Хасиним из Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА) о текущей деятельности в области транспорта в регионе ЭСКЗА.

## **ХIII. Прочие вопросы. Сроки проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня)**

163. Комитет **отметил**, что его восемьдесят седьмую сессию в предварительном порядке планируется провести в Женеве 11–14 февраля 2025 года.



164. Представитель Франции предложил Комитету принять к сведению нынешние бюджетные ограничения в Организации Объединенных Наций и их растущее давление на его соответствующую деятельность, предложив секретариату и бюро рассмотреть возможные способы урегулирования этой ситуации в рамках сферы ответственности Комитета, например путем адаптации организационных процедур и порядка проведения заседаний либо путем установления приоритетов. Комитет может изучить этот вопрос на одной из будущих сессий.

#### **XIV. Утверждение перечня основных решений восемьдесят шестой сессии (пункт 14 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/R.1/Rev.1

165. Комитет **принял к сведению**, что утверждение доклада о работе его восемьдесят шестой сессии будет ограничено принятием перечня основных решений, а полный текст доклада Комитета будет распространен на более позднем этапе.

166. Комитет **утвердил** перечень основных решений восемьдесят шестой сессии (ECE/TRANS/2024/R.1/Rev.1).

#### **XV. Круглый стол Комитета по внутреннему транспорту по четырем платформам Стратегии Комитета — тема «Содействие цифровому и зеленому переходу на внутреннем транспорте в поддержку Повестки дня в области устойчивого развития» (пункт 15 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ № 5

167. В круглом столе КВТ приняли участие ключевые заинтересованные стороны со всего мира в целях проведения стратегического обсуждения цифрового и зеленого перехода для внутреннего транспорта в поддержку Повестки дня в области устойчивого развития (неофициальный документ № 5). Он стал средством для отслеживания и поддержки осуществления ключевых решений, принятых на семидесятой сессии Комиссии, таких как решение В(70) о цифровых и зеленых преобразованиях в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК. В связи с ограничением по времени свои материалы смогла представить только первая из двух дискуссионных групп. Краткий доклад см. в документе ECE/TRANS/344/Add.1, приложение VI.

## Приложение I

### Стратегия Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте

#### 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 транспорт<sup>1</sup>. 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 вдвое<sup>2</sup>. 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 удастся<sup>3</sup>. 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 %<sup>4</sup>. 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 подходов<sup>5</sup>. 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

<sup>1</sup> 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](https://report.ipcc.ch/ar6/wg3/IPCC_AR6_WGIII_Full_Report.pdf).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> ITF (2023), p. 65.

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

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

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 карбонизировать все виды транспорта»<sup>6</sup>.

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 перевозок<sup>7</sup>, Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) были установлены масштабные цели для сектора воздушных перевозок<sup>8</sup>. 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 соответственно<sup>9</sup>. 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, РККОООН и Парижского соглашения для ускорения перехода к карбонизированной 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

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

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> 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.

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

климата и продолжения работы по повышению устойчивости транспортных систем и операций в рамках деятельности КВТ и его вспомогательных органов<sup>10</sup>.

## 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 органы<sup>11</sup> 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 низко углеродным и углеродно-нейтральным, экологичным видам транспорта и/или перевозкам; и

в) **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 меж секторальных 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 меж секторальными решениями, и сектор внутреннего транспорта может быть открыт для сотрудничества с другими секторами,

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> 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](#).

в частности в области территориального планирования и землепользования или реорганизации цепочек поставок, например для переориентации с глобальных источников снабжения на региональные. Прежде чем приступать 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 (ПУГМ и НППМ) 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 низко углеродные и углеродно-нейтральные устойчивые виды перевозок позволит транспортной отрасли максимально эффективно использовать существующие низко углеродные 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 низко углеродной 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.

#### **B. 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 РККОООН, 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>/ткм, г CO<sub>2</sub>/пкм), в разбивке по видам транспорта)

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 РКИКООН

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 CO<sub>2</sub>/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;



с) 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:

a) направленных на уделение приоритетного внимания вопросам финансовой доступности, безопасности и надежности транспорта;

b) направленных на предотвращение негативных внешних эффектов для окружающей среды и здоровья человека;

c) содействующих развитию инклюзивного транспорта;

d) 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: a) сокращению выбросов загрязняющих веществ и ПГ (Цели 3 и 13 в области устойчивого развития); b) улучшению городской мобильности и обеспечению устойчивости, инклюзивности, безопасности и жизнестойкости городов и поселений (Цели 3 и 11 в области устойчивого развития); c) совершенствованию инноваций в промышленности, повышению эффективности инфраструктуры и расширению возможностей подключения (Цель 9 в области устойчивого развития); d) обеспечению недорогостоящей и чистой энергии (Цель 7 в области устойчивого развития); e) вкладу в обеспечение экономической и социальной стабильности за счет облегчения доступа к экономическим возможностям и укрепления связанности (Цель 16 в области устойчивого развития); f) 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 заправок 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	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	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), Международную организацию по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Организацию сотрудничества железных дорог (ОСЖД), а также комиссии по речным бассейнам.

45. Партнерские отношения будут также развиваться с **неправительственными организациями/организациями гражданского общества**, такими как Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный союз железных дорог (МСЖД)<sup>1</sup>. 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 дня**<sup>2</sup>, 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 выбросов**<sup>3</sup>, 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

<sup>1</sup> Редакционное изменение, внесенное секретариатом.

<sup>2</sup> С более подробной информацией можно ознакомиться на веб-сайте <https://climatechampions.unfccc.int/system/breakthrough-agenda/>.

<sup>3</sup> С более подробной информацией можно ознакомиться на веб-сайте <https://acceleratingtozero.org/>.

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 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.

## Приложение II

### **Заявление высокого уровня в поддержку принятия Стратегии Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте**

См. информацию в документе [ECE/TRANS/2024/2](#).

## Приложение III

### **Перечень стран, одобивших заявление высокого уровня в поддержку принятия Стратегии Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, по состоянию на 23 февраля 2024 года**

Австрия	Нидерланды
Беларусь	Португалия
Грузия	Российская Федерация
Германия	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Дания	Ирландия
Зимбабве	Турция
Ирландия	Финляндия
Испания	Франция
Италия	Швейцария
Казахстан	Швеция
Нигерия	

**Общее число стран: 20.**

## Приложение IV

### **Записка Председателя о четырнадцатом совещании только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета**

*Документация:* ECE/TRANS/2024/3, ECE/TRANS/2024/4, ECE/TRANS/2024/5, ECE/TRANS/2024/6, ECE/TRANS/2024/8, ECE/TRANS/2023/4/Rev.2, ECE/TRANS/2024/9

#### **I. Введение**

1. Четырнадцатое совещание только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета состоялось 21 февраля 2024 года в Женеве.
2. На совещании присутствовали в общей сложности 11 председателей и заместителей председателей вспомогательных органов Комитета и административных комитетов конвенций Организации Объединенных Наций по транспорту, членов Бюро и делегатов от правительств государств-членов и договаривающихся сторон.
3. В этом году совещание было посвящено принятию Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, осуществлению пересмотренного Круга ведения (КВ) КВТ и Стратегии КВТ на период до 2030 года, а также четвертому циклу пересмотра мандатов рабочих групп.
4. В настоящем приложении приведены резюме и выводы совещания, сформулированные на основе состоявшегося обмена мнениями.

#### **II. Принятие Стратегии Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте**

5. Секретариат представил Стратегию КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте (Стратегия), содержащуюся в документе ECE/TRANS/2024/3. Директор Отдела устойчивого транспорта отметил, что после завершения восьмидесятой пятой сессии КВТ секретариат посредством переписки провел консультации с председателями и заместителями председателей рабочих групп, а также консультации с Бюро в июне и ноябре и дополнительные неофициальные консультации с Бюро после проведения очередных сессий бюро. Кроме того, секретариат поддерживал связь со всеми рабочими группами и административными комитетами, а также консультировался с РКИК ООН. В рамках WP.5 секретариат провел диалог с другими межправительственными организациями, НПО и частным сектором. По итогам консультаций секретариат подготовил нулевой проект и разослал его всем государствам — членам ЕЭК ООН, а также договаривающимся сторонам правовых документов ООН по внутреннему транспорту, относящихся к ведению КВТ. Полученные комментарии были обобщены и включены в проект. Затем секретариат распространил пересмотренный проект с комментариями среди всех государств — членов ЕЭК ООН и договаривающихся сторон и получил дополнительные комментарии. Секретариат провел дополнительные консультации с государствами-членами, которые предлагали внести изменения в проект. Наконец, все государства-члены, представившие комментарии по проекту, достигли полного консенсуса относительно проекта Стратегии. Окончательный вариант проекта содержится в документе ECE/TRANS/2024/3.
6. Секретариат представил два дополнительных документа, в которых содержатся углубленные доклады об изменении климата и внутреннем транспорте

(ECE/TRANS/2024/4 и ECE/TRANS/2024/5), а также документ ECE/TRANS/2024/6, в котором содержится доклад о деятельности вспомогательных органов КВТ и их вкладе в Стратегию.

7. Франция признала, что Стратегия устраняет определенный пробел, поскольку у Международной морской организации (ИМО) и Международной организации гражданской авиации (ИКАО) уже есть четкие обязательства и стратегии в отношении работы по декарбонизации в своих соответствующих секторах. Франция подчеркнула, что в секторе внутреннего транспорта аналогичная стратегия, возглавляемая международной организацией, отсутствует. Ссылаясь на результаты КС 28 в Дубае, Франция подчеркнула, что важно начать отказываться от ископаемых видов топлива, однако внутренний транспорт по-прежнему в значительной степени зависит от них. Франция подчеркнула, что именно отказ от ископаемых видов топлива, в частности от нефти, будет определять успех сокращения выбросов углерода на внутреннем транспорте. Принятие Стратегии опирается на последовательный и амбициозный подход, который обеспечивает баланс между необходимостью декарбонизации внутреннего транспорта и необходимостью адаптации транспорта и транспортной инфраструктуры к реальному состоянию климата. Франция подчеркнула, что ее политика декарбонизации соответствует Стратегии и что у нее есть все возможности внести вклад в работу Комитета и помочь государствам, нуждающимся в укреплении потенциала. Наконец, Франция подчеркнула, что она активно выступает за декарбонизацию внутреннего транспорта.

8. Швеция приветствовала Стратегию и поддержала ее принятие. Швеция приняла к сведению и поддержала тот факт, что в Стратегии говорится об отсутствии универсального решения для достижения целевых показателей, поскольку она охватывает вопросы, в значительной степени зависящие от национальных решений, при принятии которых должны учитываться национальные условия. Швеция также призвала Комитет в ходе продолжающейся работы над Стратегией сосредоточиться на основной деятельности подгрупп КВТ и скорректировать относящиеся к их ведению инструменты для повышения эффективности достижения целей по сокращению проблем климата.

9. Италия поддержала принятие Стратегии и поблагодарила Председателя и секретариат за проделанную работу. Италия также отметила важный вклад рабочих групп.

10. Российская Федерация поддержала принятие Стратегии и подчеркнула важность обеспечения верного баланса между социально-экономическим ростом и экологической устойчивостью при постановке совместных целей и определении их масштабов. Российская Федерация подчеркнула, что экологической устойчивости во многих странах невозможно достигнуть без экономического и социального роста. Российская Федерация подчеркнула, что транспортный сектор необходимо полностью декарбонизировать без переноса выбросов на другие секторы экономики. Четкие рамки и стандарты расчета выбросов важны для проведения оценок устойчивости и недопущения непредвиденных последствий использования топлива для других секторов. Российская Федерация выразила свою обеспокоенность в связи с упоминанием в Стратегии гибридного формата мероприятий и подчеркнула, что для принятия межправительственных решений предпочитает очные заседания. Кроме того, она отметила, что деятельность Группы семи, упомянутой в пункте 46 Стратегии, не является ни всеохватной, ни всеобъемлющей в части вопросов транспорта, и что Российская Федерация не считает ее рекомендации или решения основой для работы Комитета. Государство подчеркнуло, что борьбу с изменением климата и работу по распространению справедливого и честного энергетического перехода в транспортном секторе следует проводить на основе сбалансированного и последовательного подхода с использованием разнообразных технологий и видов топлива с низким уровнем выбросов, исходя из национальных возможностей и приоритетов. Российская Федерация подчеркнула, что упоминание этого подхода следует включить в Стратегию.

11. Соединенное Королевство заявило о своей поддержке принятия Стратегии и поблагодарило секретариат за его самоотверженные усилия. Соединенное



Королевство подчеркнуло, что Стратегия станет важным ресурсом для достижения прогресса в сокращении выбросов от автомобильного транспорта и постепенного отказа от ископаемого топлива в энергетических системах. Соединенное Королевство одобрило замечание Швеции о том, что в Стратегии учитываются различные национальные условия.

12. Нидерланды также заявили о своей поддержке Стратегии. Они подчеркнули важность поддержки процесса декарбонизации внутреннего транспорта со стороны КВТ, поскольку КВТ располагает всеми возможностями благодаря своей всеобъемлющей роли в работе, относящейся к различным видам транспорта. Государство подчеркнуло, что Стратегия предоставит возможности для инноваций и процветания и вместе с тем будет способствовать энергетической безопасности. Оно отметило важность поощрения сотрудничества между различными РГ и мониторинга прогресса на общем уровне сектора. Нидерланды высоко оценили учет вклада рабочих групп и подчеркнули важность начатой КВТ работы по осуществлению Стратегии. Нидерланды с удовлетворением отметили число стран, одобряющих заявление высокого уровня о поддержке принятия Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, и призвали другие страны также одобрить его.

13. Беларусь поддержала принятие Стратегии, которая соответствует целям Парижского соглашения и РКИК ООН. Она подчеркнула важность несения совместной ответственности и постановки соразмерных целей при осуществлении Стратегии, с тем чтобы учесть различные возможности государств. Беларусь также обратила внимание на обеспечение надлежащего финансирования в процессе достижения целей и призвала к равному применению мер ко всем государствам-членам. Наконец, Беларусь поблагодарила секретариат за его работу.

14. Стратегия была принята при активной поддержке государств-членов.

### **III. Осуществление Стратегии КВТ на период до 2030 года**

15. Секретариат представил документ ECE/TRANS/2024/8, содержащий обновленную информацию о ходе осуществления Стратегии КВТ по итогам работы, проделанной рабочими группами и секретариатом до 30 ноября 2023 года. В этом документе подробно описано текущее состояние работы и дальнейшие шаги в соответствии с задачами, вытекающими из Стратегии КВТ и решения КВТ о ее принятии. Секретариат отметил, что в 2023 году рабочими группами было выполнено множество действий, которые привели к значительному числу результатов. Относительно следующих шагов не было предложено никаких изменений, однако изменения может потребоваться внести в формат отчетности в целях его упрощения.

16. Документ был подготовлен секретариатом в консультации с Бюро и рабочими группами.

17. Комитет приветствовал подготовку документа и обсудил его.

18. Постоянный представитель Соединенных Штатов Америки просил дать разъяснения по двум вопросам. Первый связан с размещением базы данных ДЕТА на веб-ресурсах ЕЭК ООН, о чем говорится в пункте 5.1.3, посвященном дальнейшим шагам, на странице 30 документа ECE/TRANS/2024/8. Соединенные Штаты Америки поблагодарили Германию за предоставление хостинга для базы данных и подчеркнули, что соглашение о размещении базы данных на ресурсах ЕЭК ООН отсутствует. Второй вопрос касался разработки учебных курсов, о которых говорится в пункте 5.10 на странице 28 документа ECE/TRANS/2024/8. Соединенные Штаты Америки задали вопрос о порядке определения важности учебных курсов и просили предоставить расширенную информацию о дополнительных курсах. В частности, их интересовали курсы, касающиеся Соглашения 1998 года.

19. Секретариат дал разъяснения по вопросам, заданным делегацией Соединенных Штатов Америки. Секретариат подчеркнул, что раздел о последующих шагах уже включен в предыдущие редакции документа, причем его формулировка указывает на

необходимость продолжения работы. Как видно из документа, в 2023 году прогресса в этом отношении не было. По вопросу об учебных курсах секретариат пояснил, что они обсуждаются и разрабатываются по итогам обсуждений в рабочих группах. Секретариат подтвердил, что существует намерение разработать курс по Соглашению 1998 года, и пояснил, что новые курсы разрабатываются в сотрудничестве с рабочими группами. Как только их подготовка завершится, они будут добавлены на платформу электронного обучения.

20. Соединенные Штаты Америки подчеркнули, что их делегация ранее уже поднимала этот вопрос и просила его исключить. Представитель предложил рабочим группам обновить информацию. Представитель также подчеркнул, что было бы разумно включить в документ перечень будущих курсов, которые находятся в разработке, и курсов, которые уже разработаны.

21. Секретариат представил дополнительные разъяснения относительно требования о размещении базы данных ДЕТА на веб-ресурсах ЕЭК и подчеркнул, что это требование невозможно изменить на уровне рабочих групп, которым поручено осуществление Стратегии КВТ на период до 2030 года. Поскольку этот аспект включен в Стратегию КВТ на период до 2030 года, необходим скорее пересмотр Стратегии, т. е. изменение формулировки пункта, относящегося к ДЕТА. Секретариат подчеркнул, что вопрос заключается в финансировании функционирования этой базы данных, размещенной на ресурсах ЕЭК, поскольку в случае выполнения поступившей просьбы потребуются другие источники в дополнение к регулярному бюджету ООН.

22. Соединенные Штаты Америки подчеркнули значительный объем документа ECE/TRANS/2024/8 и просили обновить его, особенно с точки зрения его актуальности для конкретной Рабочей группы. Поступило предложение о том, чтобы некоторые эксперты Рабочей группы внесли свой вклад в работу над формулировками. Представитель подчеркнул, что Соединенные Штаты Америки еще во время разработки Стратегии КВТ высказали мнение о том, что база данных ДЕТА не следует находиться в ведении ЕЭК ООН. Представитель просил секретариат уточнить, какие именно предложения должны выдвинуть государства-члены для внесения такого изменения.

23. Италия поблагодарила Соединенные Штаты за постановку вопроса о базе данных ДЕТА. Представитель Италии, являющийся Председателем WP.29, пояснил, что база данных ДЕТА была создана по итогам пересмотра Соглашения 1958 года. Председатель WP.29 подчеркнул, что следует приложить дополнительные усилия для управления базой данных на уровне ЕЭК ООН. Он выразил благодарность Германии, но подчеркнул, что это не должно помешать Комитету попытаться найти подходящее место для базы в рамках ЕЭК ООН.

24. В соответствии с решениями, принятыми на его сессиях после принятия Стратегии КВТ на период до 2030 года, и с учетом информации, представленной в документе ECE/TRANS/2024/8, Комитет **с удовлетворением приветствовал** прогресс, достигнутый в 2023 году Комитетом и его рабочими группами в реализации Стратегии КВТ на период до 2030 года, и **призвал их** обновить соответствующие разделы, касающиеся соответствующих рабочих групп, изучить другие варианты представления информации и продолжать осуществление последующих шагов.

25. Комитет также **предложил** секретариату продолжить мониторинг осуществления Стратегии, представить при необходимости корректировки последующих шагов для рабочих групп или их бюро и доложить на следующем ежегодном совещании Комитета о достигнутом прогрессе с использованием нового формата отчетности.

#### IV. Осуществление пересмотренного круга ведения КВТ

26. Секретариат представил документ ECE/TRANS/2023/4/Rev.2, в котором содержатся обновленный отчет и анализ текущего состояния КВ и ПП рабочих

групп КВТ. В документе рассматриваются области расхождений и потенциал для будущего согласования на основе системы управления КВТ.

27. Документ был подготовлен секретариатом в консультации с Бюро.

28. Комитет с интересом принял к сведению анализ, содержащийся в документе, и обсудил его.

29. Комитет **принял к сведению** обновленную информацию о ходе согласования правил процедуры своих вспомогательных органов в соответствии с решением восьмидесяти второй сессии Комитета, **выразил удовлетворение** достигнутым прогрессом; **поблагодарил** те рабочие группы, которые завершили свою оценку и отчитались перед Комитетом; **призвал все рабочие группы и их вспомогательные органы** рассмотреть и надлежащим образом согласовать свои КВ и процедуры с КВ и процедурами Комитета и **просил** те рабочие группы и их вспомогательные органы, которые еще не имели возможности это сделать, проинформировать Комитет не позднее его восьмидесяти седьмой пленарной сессии в 2025 году о плане проведения их согласования.

## V. Четвертый цикл пересмотра мандатов рабочих групп

30. Секретариат представил документ ECE/TRANS/2024/9, содержащий представленные вспомогательными органами Комитета материалы, в которых, в частности, излагаются их мандат, цели и направления деятельности.

31. Документ был подготовлен секретариатом в консультации с Бюро на основе материалов, направленных рабочими группами.

32. Комитет приветствовал подготовку документа.

33. Председатель WP.1 выразил благодарность секретариату за проделанную работу и просил его пояснить актуальность материалов, направленных рабочими группами в КВТ.

34. Секретариат подробно остановился на актуальности материалов, содержащихся в документе ECE/TRANS/2024/9, для КВТ в качестве ресурса для потенциального межсекторального анализа, который должен быть проведен секретариатом для оказания Комитету поддержки в дальнейшем рассмотрении возможных решений или указаний и представления их Комиссии.

35. **Отмечая**, что 2023 год ознаменовал собой четвертый цикл пересмотра мандатов рабочих групп их вышестоящими отраслевыми комитетами в соответствии с итогами реформы Европейской экономической комиссии (ЕЭК) 2005 года и принятыми впоследствии Руководящими принципами создания и функционирования рабочих групп в рамках ЕЭК (ECE/EX/1) и **с учетом** материалов, представленных рабочими группами и содержащихся в приложениях к документу ECE/TRANS/2024/9, а также обзора и анализа, содержащихся в документе ECE/TRANS/2023/4/Rev.2, Комитет **поручил** секретариату провести межсекторальный анализ и сформулировать рекомендации относительно будущих приоритетов работы КВТ, которые будут представлены для рассмотрения и возможного принятия Комитетом на его восьмидесяти седьмой сессии в 2025 году.