|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/2023/5 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  8 December 2022  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

**Восемьдесят пятая сессия**

Женева, 21–24 февраля 2023 года  
Пункт 4 предварительной повестки дня  
**Вопросы управления и другие вопросы, вытекающие**  
**из решений Европейской экономической комиссии**  
**Организации Объединенных Наций, Экономического**  
**и Социального Совета и других органов и конференций**  
**Организации Объединенных Наций**

Экономика замкнутого цикла и устойчивый внутренний транспорт: подведение итогов деятельности и достижений Комитета

Записка секретариата[[1]](#footnote-1)\*

|  |
| --- |
|  |
| Сегмент высокого уровня шестьдесят девятой сессии Европейской экономической комиссии (ЕЭК) был проведен по теме «Поощрение развития экономики замкнутого цикла и устойчивого использования природных ресурсов в регионе Европейской экономической комиссии». Связанные с этим вопросы на протяжении многих лет занимали видное место в работе Комитета, который в рамках подпрограммы по транспорту разработал широкий ассортимент инструментов и информационных продуктов. |
| В настоящем документе подводятся итоги прогресса и достижений Комитета и его рабочих групп в деле поощрения экономики замкнутого цикла на региональном и глобальном уровнях в поддержку усилий государств-членов и договаривающихся сторон по созданию более замкнутых циклов, а следовательно, большей устойчивости, в транспортных системах и/или внедрению соответствующих принципов в планирование транспортной политики и экономическую практику. |
|  |

I. Введение

1. Сегмент высокого уровня шестьдесят девятой сессии Европейской экономической комиссии (ЕЭК) был проведен по теме «Поощрение развития экономики замкнутого цикла и устойчивого использования природных ресурсов в регионе Европейской экономической комиссии».

2. Связанные с этим вопросы на протяжении многих лет занимали видное место в работе Комитета, который в рамках подпрограммы по транспорту разработал широкий ассортимент инструментов и информационных продуктов.

3. В области нормотворческой деятельности и разработки направлений политики, а также аналитической работы и деятельности по созданию потенциала Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) вносит значительный вклад в ключевые аспекты региональной и глобальной экономики, создавая необходимый «цикл» для оптимизации использования ресурсов в рамках экономики замкнутого цикла. Все четыре основных направления Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года, принятой Комитетом на его восемьдесят второй сессии (ECE/TRANS/288/Add.2), включают в себя элементы экономики замкнутого цикла и способствуют ускорению перехода к устойчивому внутреннему транспорту.

4. На своей восемьдесят четвертой пленарной сессии Комитет приветствовал связанные с Комиссией решения по укреплению работы отраслевых комитетов в области экономики замкнутого цикла и предложил своим Рабочим группам укреплять и расширять по мере необходимости свою деятельность по конкретным аспектам, касающимся экономики замкнутого цикла в транспортной отрасли.

5. В настоящем документе подводятся итоги прогресса и достижений Комитета и его рабочих групп в деле поощрения экономики замкнутого цикла на региональном и глобальном уровнях в поддержку усилий государства и договаривающихся сторон по созданию более замкнутых циклов, а, следовательно, большей устойчивости, в транспортных системах и/или внедрению соответствующих принципов в планирование своей транспортной политики и в экономическую практику.

II. Инструменты и достижения ЕЭК в области транспорта, связанные с экономикой замкнутого цикла

6. В таблице в приложении I кратко изложены основные инструменты и достижения Комитета и его вспомогательных органов в поддержку усилий государств-членов и договаривающихся сторон, направленных на переход к более замкнутому экономическому циклу и/или внедрению соответствующих принципов в планирование их транспортной политики и экономическую практику. В строках таблицы содержится краткое описание сферы применения и воздействия соответствующих инструментов. Для облегчения доступа к дополнительной информации на соответствующие материалы даются гиперссылки. Для удобства каждый инструмент классифицируется в качестве нормативно-правовой базы, документа анализа политики либо руководства по передовой практике.

A. Комитет по внутреннему транспорту

7. Последние события, касающиеся экономики замкнутого цикла, на уровне КВТ охватывают следующие категории:

* Пересмотренный круг ведения КВТ (вступил в силу 16 февраля 2022 года);
* Положения преамбулы и постановляющей части министерской резолюции;
* Решения КВТ по кругу ведения рабочих групп (в отношении экономики замкнутого цикла);
* Другие решения КВТ директивного характера в отношении его рабочих групп.

8. Они более подробно изложены в приложении II к настоящему документу.

B. Правила в области транспортных средств

9. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) обеспечивает нормативно-правовую базу для технологических инноваций транспортных средств с целью сделать их более безопасными и экологически безвредными. В основу деятельности WP.29 положены главным образом три многосторонних соглашения Организации Объединенных Наций, позволяющих договаривающимся сторонам (странам-членам), участвующим в сессиях WP.29, создавать нормативные документы, касающиеся автотранспортных средств и автотранспортного оборудования, посредством правил ООН (соглашение 1958 года), глобальных технических правил ООН (ГТП ООН) (соглашение 1998 года) и единообразных условий ООН (соглашение 1997 года).

10. В практике, связанной с экономикой замкнутого цикла (ремонт, повторное использование, восстановление и т. д.), может постоянно требоваться решение проблемы «замкнутости цикла» посредством деятельности WP.29 в поддержку укрепления доверия, например к запасным частям или восстановленным деталям, либо направленной на разработку требований к рабочим характеристикам, поддержку обновлений и модернизации для продления срока службы тех автомобильных продуктов, которые устаревают с точки зрения программного обеспечения или низкого качества исходных материалов и производственных процессов.

11. На своей восемьдесят шестой сессии Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) решила создать специальную неофициальную рабочую группу (НРГ) по оценке жизненного цикла (ОЖЦ) с целью разработки согласованной на глобальном уровне методологии для определения углеродного следа транспортных средств в течение их полного жизненного цикла, включая этапы производства, использования и окончания срока службы. Такая согласованная на глобальном уровне методология обеспечила бы основу для повышения замкнутости цикла использования материалов в транспортных средствах и снижения углеродного следа транспортных средств. В конце октября в Японии состоялось первое заседание НРГ по ОЖЦ для принятия решения по составу группы руководителей и доработки круга ведения для деятельности НРГ. Сроки и последовательность предоставления методологии GRPE по определению углеродного следа в ходе ОЖЦ предполагается окончательно определить в 2025 году. Поэтому эта деятельность не отражена в приложении I.

12. В течение 2021–2022 годов совместный проект отделов устойчивой энергетики и устойчивого транспорта направлен на а) повышение уровня знаний украинских заинтересованных сторон о существующей политике и передовой практике поддержки экономики замкнутого цикла в области электромобильности и устойчивого управления ресурсами с использованием причинно-следственного подхода на основе модели «Мобильность и ресурсы как услуга» (M-RaaS) и b) повышение потенциала в целях разработки Украиной собственной базы стратегий на основе политических рекомендаций для продвижения в направлении экономики замкнутого цикла в области электромобильности и устойчивого управления ресурсами с использованием причинно-следственного подхода на основе модели M-RaaS. Учитывая ситуацию на Украине в начале 2022 года, этот проект был реализован с задержкой, а последующая деятельность была приостановлена.

13. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (РГАПТС) отмечает знаковое событие, связанное с цифровизацией транспортных средств, участвующих в дорожных перевозках, которое позволяет обеспечить замкнутость цикла транспортных средств с принятием Правила ООН № 156 и «Предложения о рекомендациях по единообразным предписаниям, касающимся кибербезопасности и обновления программного обеспечения» (ECE/TRANS/WP.29/2022/60), принятых WP.29 в июне 2020 года. Этим правилом устанавливаются требования к производителям транспортных средств в отношении обеспечения внедрения безопасного процесса обновления программного обеспечения и надзора за показателями безопасности в течение всего жизненного цикла транспортного средства для создания возможности нового функционального использования автомобилей, которые уже используются на рынке.

C. Перевозка опасных грузов

14. В рамках Рабочей группы по перевозке опасных грузов (WP.15) ведется работа по более эффективному охвату двигателей и силовых установок в Соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и обеспечению безопасного использования альтернативных источников энергии, включая биотопливо и аккумуляторные батареи. В ДОПОГ содержатся положения о безопасной перевозке аккумуляторных батарей и топливных элементов, в том числе отработанных или поврежденных, с целью переработки или утилизации. В ходе последних двух лет WP.15 также приняла новые положения, разрешающие использование электромобилей для перевозки определенных опасных грузов. Эти новые положения вступят в силу 1 января 2023 года.

15. На сто десятой сессии WP.15 (8–12 ноября 2021 года) Председатель WP.15 подтвердил, что в своей работе Рабочая группа готова выделить время для рассмотрения тем, которые представляют общий интерес, если они связаны с ее мандатом. В 2022 году WP.15 включила в свою повестку дня специальный пункт «Экономика замкнутого цикла и устойчивое использование природных ресурсов», а делегациям было предложено представить информацию по этому вопросу.

16. На своей сто одиннадцатой сессии (9–13 мая 2022 года) WP.15 отметила, что включенные в ДОПОГ положения, касающиеся экономики замкнутого цикла, такие как положения, касающиеся упаковки, отработанных аккумуляторных батарей или перевозки отходов, стали результатом работы Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов, в том числе работы по их согласованию с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, Типовыми правилами, разработанными под эгидой Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС). Была достигнута договоренность о том, что в будущем обсуждения по этому вопросу следует проводить в основном на Совместном совещании. В качестве первого шага и в целях обеспечения основы для будущих обсуждений на Совместном совещании WP.15 организовала на своей сто двенадцатой сессии (8–11 ноября 2022 года) групповое обсуждение по вопросам экономики замкнутого цикла применительно к смешанным перевозкам опасных грузов. Среди тех, кто выступил, были представители сектора переработки отходов и химической промышленности, а также представители сектора автодорожного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта. Члены экспертной группы и участники обсуждения признали, что работа органов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов уже оказывает прямое или косвенное воздействие на развитие экономики замкнутого цикла и достижение Целей в области устойчивого развития и что сейчас важно лучше определить связи между этими областями. WP.15 особо отметила важность дальнейшего рассмотрения своей работы в свете целей, связанных с экономикой замкнутого цикла и устойчивым использованием природных ресурсов, при одновременном согласовании этих вопросов с ожидаемым достижением целей в области безопасности.

17. Аналогичным образом при перевозке опасных грузов по внутренним водным путям Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), а также Комитет по вопросам безопасности и Административный комитет ВОПОГ, которые управляют ВОПОГ, оказывают непосредственное влияние на проектирование продукции и ее защитной оболочки, повторное использование и переработку тары и перевозку отходов, классифицированных как опасные. Что касается ДОПОГ, то эти положения стали результатом работы Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов.

18. Кроме того, Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ согласился внести свой вклад в разработку эффективных и поддающихся измерению решений, способствующих развитию экономики замкнутого цикла и устойчивому использованию природных ресурсов для достижения целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, если они связаны с его мандатом. Делегациям было предложено представить информацию по этому вопросу. Делегатам было также рекомендовано включать в обоснование своих будущих предложений, когда это применимо, положения о взаимосвязи с экономикой замкнутого цикла и устойчивым использованием природных ресурсов.

(Справочный материал: ECE/TRANS/WP.15/255, приложение I; ECE/TRANS/256 и Add.1; ECE/TRANS/WP.15/258; ECE/TRANS/WP.15/259 и Add.1; ECE/TRANS/  
WP.15/260; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80 и ECE/TRANS/WP.15/AC.2/82; ECE/TRANS/  
WP.15/AC.1/166, пп. 47 и 48)

D. Внутренний водный транспорт

19. Актуальность экономики замкнутого цикла для внутреннего водного транспорта и ее важность с точки зрения решения актуальных проблем сектора были признаны Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) в 2020 году, и с тех пор этот вопрос регулярно рассматривается на сессиях SC.3. На рабочем совещании «Циклическая экономика на внутреннем водном транспорте», проведенном на шестьдесят четвертой сессии SC.3 в 2020 году (ECE/TRANS/SC.3/213, п. 30), было отмечено, что с принципами экономики замкнутого цикла непосредственно связаны следующие направления деятельности:

* Экологизация флота внутреннего плавания, использование устойчивых видов топлива и декарбонизация;
* Обращение с отходами;
* Цифровизация и переход на использование возобновляемых источников энергии;
* Экологичная система управления производственно-сбытовыми цепочками;
* Улучшение экологических показателей внутреннего водного транспорта;
* Создание перспективной инфраструктуры, совместимой с развитием цифровых технологий и автоматизации и устойчивой к изменению климата;
* Роль портов как важнейших элементов экономики замкнутого цикла.

20. На своей шестьдесят пятой сессии в ноябре 2021 года SC.3 продолжила обсуждение принципов экономики замкнутого цикла. Участники упомянули следующие рекомендации, которые могли бы способствовать внедрению принципов экономики замкнутого цикла в секторе:

* Улучшение управления обращением с отходами на борту судов, в частности, разработка надлежащей классификации отходов при должном учете прямого повторного использования и перепроектирования в отношении тех компонентов отходов, которые могут быть использованы повторно;
* Планирование и организация движения судов таким образом, чтобы предотвратить или минимизировать образование отходов посредством сведения к минимуму потребления продуктов и ресурсов, сопряженного с производством отходов, и содействия использованию экологически чистой и возобновляемой энергии на судах;
* Поддержка инициативы «Зеленый порт»;
* Рассмотрение возможностей совместного использования ресурсов во время навигации.

21. SC.3 решила сохранить вопрос об экономике замкнутого цикла в повестке дня своих будущих сессий и согласилась добавить этот пункт в свой пересмотренный круг ведения, принятый Комитетом по внутреннему транспорту в феврале 2022 года (ECE/TRANS/2022/6, приложение III).

22. В 2022 году SC.3 и ее вспомогательный орган, Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), рассмотрели вопросы, связанные с экономикой замкнутого цикла, на следующих рабочих совещаниях: a) «Предотвращение загрязнения с судов внутреннего плавания и экологизация сектора внутреннего водного транспорта» (16 февраля 2022 года), b) «На пути к современной, устойчивой и жизнеспособной сети водных путей категории E» (29 июня 2022 года) и c) «Инновационные материалы, оборудование и технологии в области внутреннего водного транспорта» (13 октября 2022 года), цель которых состояла в освещении прогресса, достигнутого государствами-членами, передовой практики и инициатив по повышению экологической безопасности судоходства, экологизации инфраструктуры внутренних водных путей и внедрения инноваций для сокращения выбросов с судов. Будет продолжена работа по изучению существующих подходов в этой области и возможных шагов по более широкому применению экономики замкнутого цикла на внутреннем водном транспорте.

E. Автомобильный транспорт

23. На своей сто шестнадцатой сессии в октябре 2021 года в рамках регулярного пункта повестки дня, посвященного цифровой/умной дорожной инфраструктуре, Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) получила представленные Лихтенштейном материалы об управлении жизненным циклом транспортного средства с помощью технологии блокчейн. SC.1 обсудила вопрос о применимости данных моделей/подходов к другим странам и различные аспекты транспортной логистики.

Приложение I

Набор инструментов и мероприятий КВТ по содействию экономике замкнутого цикла и устойчивому внутреннему транспорту

| *Инструмент/продукт* | *Описание* | *Воздействие* | *Нормативно-правовая база* | *Анализ политики* | *Передовая практика* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Подпрограмма 2: Устойчивый транспорт** | | | | | |
| ГТП ООН № 22 | Нормативная деятельность по установлению минимальных требований к сроку службы и сохранению емкости аккумуляторных батарей, устанавливаемых в электромобилях. | Обеспечить установку качественных аккумуляторных батарей на электромобили, с тем чтобы снизить потребность в ресурсах на батареи в течение всего срока службы транспортного средства и повысить доверие потребителей к электромобилям. | X |  |  |
| [Правила ООН №№ 101 и 154](https://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.html)  и Глобальные технические правила ООН №№ 15 и 19 | Эти три регулятивных документа представляют собой согласованную на глобальном уровне процедуру для измерения расхода топлива и выбросов CO2 из выхлопных труб легковыми автомобилями и микроавтобусами. | Лучшее использование ограниченных ресурсов и снижение уровня загрязнения. | X |  |  |
| Правила ООН №№ 59, 90, 92, 103, 132 и 143 | Эти правила служат основой для официального утверждения типа сменных деталей, таких как тормозные детали, глушители и катализаторы. | Поддержка ремонта и восстановления. В ряде случаев эти правила использовались для доводки недавно возникших технологий в уже существующих транспортных средствах. | X |  |  |
| [Правила ООН №№ 108 и 109](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.html) | Деятельность в области регулирования, направленная на уменьшение экологического следа и воздействия на базе жизненного цикла пневматических шин для частных (правило 108) и коммерческих (правило 109) транспортных средств. | Повторное использование каркаса автомобильных шин, составляющего более 80 процентов всей шины, путем восстановления протектора шины и, таким образом, увеличение вдвое (втрое) срока службы шины. | X |  |  |
| Правило ООН № 116 | Данное Правило было пересмотрено с целью введения положений о смарт-ключах. | Смарт-ключи представляют собой инструмент для совместного использования автомобилей. | X |  |  |
| [Правило ООН № 133](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2015/R133e.pdf) | Деятельность в области регулирования, направленная на уменьшение экологического следа и воздействия производства и утилизации транспортных средств на базе жизненного цикла. | Правило распространяется на четверть всех проданных в мире в 2019 году транспортных средств, в отношении которых 85 процентов массы транспортного средства должны быть пригодны для повторного использования/вторичной переработки, а 95 процентов — для повторного использования/восстановления. | X |  |  |
| [Правило ООН № 156](https://undocs.org/ECE/TRANS/WP.29/2020/80) | Деятельность в области регулирования, связанная с управлением версиями программного обеспечения и требованиями к обновлению программного обеспечения в транспортных средствах, включая беспроводное обновление программного обеспечения. | Обновление программного обеспечения ограничит преждевременное и эстетическое устаревание автомобилей. Обновление программного обеспечения представляет собой средство продления срока службы автомобилей и поддержки идеи переосмысления бизнес-моделей. | X |  |  |
| [Инфраструктурные соглашения ЕЭК по](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html)  – международным магистральным железнодорожным линиям (СМЖЛ),  – внутренним водным путям (СМВП),  – транспортным артериям (СМА) и  – линиям международных комбинированных перевозок и соответствующим объектам (СЛКП) | В этих соглашениях согласованы ключевые параметры строительства, а также эксплуатации и, в ряде случаев, содержания и модернизации инфраструктуры для каждого из видов внутреннего транспорта, включая интермодальные перевозки. | Подходящее использование инфраструктуры, предотвращающее повышенный износ, для продления срока службы и снижения потребности в ремонте. | X |  |  |
| [Соглашение по инфраструктуре внутреннего водного транспорта (СМВП),](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/sc3wp3/ECE-TRANS-120r3efr.pdf)  [Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е, Европейские правила судоходства по внутренним водным путям, резолюция № 21, второй пересмотренный вариант «Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов»](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2012-inf07e.pdf) | Соглашение/решения способствуют развитию ключевых элементов экономики замкнутого цикла на внутреннем водном транспорте. | Предотвращение загрязнения водных путей отходами, образующимися на судах, и положения о раздельном сборе отходов, образующихся на судах, и о приемных пунктах, эффективной переработке и повторном использовании. Список приемных пунктов, предоставляющих услугу по раздельному сбору утилизируемых отходов. | X |  |  |
| Политические рекомендации Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в отношении мобильности как услуги и городского общественного транспорта | Политические рекомендации и исследования по вопросам экономики совместного пользования и устойчивого городского транспорта, включая потенциальные «зеленые» рабочие места в сфере велосипедного транспорта, переход к более широкому использованию общественного транспорта и электрификации, интеграцию транспорта в городское планирование, генеральный план развития велосипедного транспорта, руководящие принципы в отношении экологически безопасного вождения и т. д. | Снижение спроса на ресурсы и воздействия городского транспорта на окружающую среду. |  | X |  |
| Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) | В этом соглашении рассматриваются вопросы проектирования, строительства, использования, повторного использования и ремонта систем защитной оболочки опасных грузов (контейнеры, резервуары и т. д.). Положениями ДОПОГ/ВОПОГ регулируется транспортировка поврежденной или использованной тары опасных грузов, а также опасных предметов для переработки или удаления. | – Переход к более экологичным системам мобильности с разработкой положений, позволяющих использовать аккумуляторные, электрические и гибридные транспортные средства для перевозки опасных грузов;  – ограничение производства одноразовой тары и других средств защиты с положениями об очистке, повторном использовании, приведении в исправное состояние, восстановлении и ремонте тех средств, которые используются для перевозки опасных грузов;  – разработка положений, регулирующих использование тары, изготовленной из переработанных пластмассовых материалов, для перевозки опасных грузов;  – положения по проектированию, изготовлению, испытаниям и безопасной транспортировке систем хранения электроэнергии, таких как аккумуляторные батареи и топливные элементы, включая положения по их сбору и транспортировке в использованном или поврежденном состоянии, для переработки или утилизации;  – положения о перевозке опасных отходов для удаления или вторичной переработки, а также разработка и пересмотр положений в целях решения новых задач, стоящих перед отраслью удаления отходов, для дальнейшего содействия удалению или вторичной переработке этих отходов в рамках модели экономики замкнутого цикла при обеспечении гарантий высокого уровня безопасности во время перевозки. | X |  |  |
| Правовые документы, способствующие ограничению продовольственных потерь и пищевых отходов: TIR и eTIR, СПС | TIR обеспечивает более быстрый и эффективный пограничный переход грузовым автомобилям. eTIR делает этот процесс безбумажным. СПС регулирует перевозку скоропортящихся продуктов питания. | Ограничение пищевых отходов за счет высоких стандартов перевозки, эффективных таможенных процедур, приоритетной обработки скоропортящихся пищевых продуктов и использования зеленых полос, сокращения времени ожидания на границе и объема бумажного документооборота. | X |  |  |
| Проект Регулярной программы технического сотрудничества «Повышение потенциала на Украине для поддержки экономики замкнутого цикла в области электромобильности и устойчивого управления ресурсами с использованием причинно-следственного подхода, основанного на модели “Мобильность и ресурсы как услуга”  (M-RaaS)» | Улучшение потенциала на Украине для применения причинно-следственного подхода в преобразовании отраслей электромобильности и ресурсов в движущую силу устойчивого развития для поддержки экономики замкнутого цикла и экономики с чистым нулевым уровнем выбросов. Цель этого проекта будет достигнута путем осуществления следующих мероприятий:  1) Разработка доклада, содержащего виды передовой практики и существующие руководящие принципы в области политики в отношении M-RaaS  2) Онлайновое рабочее совещание по M-RaaS  3) Разработка политических рекомендаций в отношении применения причинно-следственного подхода к M-RaaS. | Улучшение знаний украинских заинтересованных сторон о существующей политике и передовой практике в оказании поддержки экономике замкнутого цикла в области электромобильности и устойчивого управления ресурсами с применением причинно-следственного подхода, основанного на модели «Мобильность и ресурсы как услуга»  (M-RaaS).  Повышение потенциала для разработки Украиной собственной политической базы на основе политических рекомендаций для продвижения к экономике замкнутого цикла в области электромобильности и устойчивого управления ресурсами с применением причинно-следственного подхода, основанного на модели M-RaaS. |  | X | X |

Приложение II

Круг ведения Комитета по внутреннему транспорту и отдельные решения, относящиеся к семидесятой сессии Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

I. Круг ведения КВТ (одобрен ЭКОСОС 16 февраля 2022 года ([E/RES/2022/2](http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&DS=E/RES/2022/2&Lang=R)))

(...)

g) Комитет преследует цель обеспечения устойчивого развития транспорта путем содействия как сокращению негативного воздействия транспорта на окружающую среду, так и использованию экологически безопасных видов транспорта, включая развитие комбинированных перевозок; (...)

i) он [*Комитет*] действует как центр поддержки новых технологий и новшеств на внутреннем транспорте, обеспечивая платформу для цифровизации, автоматизированного вождения и саморегулирующихся транспортных систем;

II. Восемьдесят четвертая сессия Комитета по внутреннему транспорту ([ECE/TRANS/316](https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G22/329/99/pdf/G2232999.pdf?OpenElement))

A. Министерская резолюция «Вступая в десятилетие свершений в интересах устойчивого внутреннего транспорта и устойчивого развития» ([ECE/TRANS/316, Приложение I](https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G22/329/99/pdf/G2232999.pdf?OpenElement))

[Мы, министры и другие главы делегаций (…)] (…)

*высоко оценивая* роль Комитета по внутреннему транспорту в содействии устойчивым перевозкам грузов и пассажиров на международном, региональном и национальном уровнях, оптимизации смешанных перевозок и поощрении развития общественного транспорта, экологических показателей, энергоэффективности и циклической экономики при одновременном стимулировании улучшений в области надежности и безопасности внутреннего транспорта, а также инфраструктуры для немоторизованного транспорта и эффективного предоставления услуг в транспортном секторе,

*признавая* ключевую роль Комитета по внутреннему транспорту в улучшении экологических показателей автомобильного транспорта, поддержке энергетического перехода в этом секторе, ускорении перехода к использованию экологически более чистых видов транспорта и решении проблемы роста уязвимости инфраструктуры внутреннего транспорта и мобильности (…)

[*постановляем*:] (…)

b) ускорить дальнейшее развитие и регулярное обновление правовых документов Комитета по внутреннему транспорту, с тем чтобы сократить фрагментарность нормативных рамок и повысить их согласованность, актуальность и эффективность с учетом быстро меняющегося стратегического ландшафта путем полноценной интеграции и поощрения технологических изменений на всех видах внутреннего транспорта, особенно в отношении интеллектуальных транспортных систем, автономных и подключенных транспортных средств, автоматизированного вождения и цифровизации транспортной документации и процедур в сфере международных перевозок; (...)

l) задействовать в срочном порядке соответствующие функции Комитета по внутреннему транспорту в области регулирования и выработки рекомендаций по вопросам политики в целях сокращения вредных выбросов и энергопотребления, особенно на автомобильном транспорте, для поощрения интермодальности и согласованных решений в отношении климатических проблем и ухудшения состояния окружающей среды, а также для оптимизации комбинированного использования видов транспорта в ходе пассажирских и грузовых перевозок, с тем чтобы повысить вклад сектора внутреннего транспорта в реализацию целей и задач Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата и Парижского соглашения, уделяя при этом особое внимание потребностям малых островных развивающихся государств, наименее развитых стран и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, для достижения их целей в области устойчивых транспортных систем с низким уровнем выбросов; (...)

n) укрепить нормативные рамки для устойчивых интермодальных перевозок путем поощрения правовых и политических решений в области железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта и логистики с целью снижения воздействия транспорта на окружающую среду, расширения доступности и повышения эффективности;

o) укрепить также межсекторальную деятельность в рамках правовых документов Комитета по внутреннему транспорту и с другими отраслевыми комитетами Европейской экономической комиссии для дальнейшего развития практических результатов работы в поддержку циклической экономики в соответствии с решениями, принятыми на шестьдесят девятой сессии Европейской экономической комиссии, обращая особое внимание на то, что цикличность является важнейшим вопросом, приобретающим все большее значение, в отношении которого новые или обновленные правовые документы могли бы принести значительную пользу;

B. Решения Комитета по внутреннему транспорту ([ECE/TRANS/316](https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G22/329/99/pdf/G2232999.pdf?OpenElement))

12. Комитет **приветствовал и одобрил** резолюцию КВТ «Вступая в десятилетие свершений в интересах устойчивого внутреннего транспорта и устойчивого развития» (…).

16. Комитет **был также проинформирован** секретариатом по актуальным вопросам, вытекающим из деятельности Комиссии и представляющим интерес для Комитета, в том числе о следующем:

a) относящиеся к деятельности Комиссии решения по укреплению работы секторальных комитетов в области циклической экономики; и

b) дальнейшее развитие общих для ЕЭК тем, т. е. направлений межсекторальной (горизонтальной) координации в ЕЭК в рамках согласования работы ЕЭК с целями в области устойчивого развития.

17. Комитет **приветствовал** связанные с Комиссией решения по активизации работы секторальных комитетов в области циклической экономики и **предложил** своим рабочим группам укреплять и расширять по мере необходимости свою деятельность по конкретным аспектам, касающимся циклической экономики в транспортной отрасли.

27. Комитет **утвердил** также пересмотренный круг ведения Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3), содержащийся в приложении III к документу ECE/TRANS/2022/6[[2]](#footnote-2), в соответствии с просьбой SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/215).

28. Комитет **одобрил** создание новой Группы экспертов по введению в действие процедуры e-CMR на двухлетний период на основе круга ведения, содержащегося в приложении IV к документу ECE/TRANS/2022/6, в соответствии с просьбой SC.1 (ECE/TRANS/SC.1/416).

47. Комитет **поручил** секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро подготовить к следующей сессии Комитета обзор текущей деятельности в области технологий информации и компьютеризации и интеллектуальных транспортных систем, осуществляемой рабочими группами КВТ, и увязать его при необходимости с центральной темой семидесятой сессии ЕЭК в 2023 году, которая будет посвящена теме «Цифровые и “зеленыe” преобразования в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН».

III. Восемьдесят третья сессия Комитета по внутреннему транспорту ([ECE/TRANS/304](https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G21/085/61/pdf/G2108561.pdf?OpenElement))

A. Министерская резолюция «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям» ([ECE/TRANS/304, Приложение](https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G21/085/61/pdf/G2108561.pdf?OpenElement) I)

[Мы, министры и другие главы делегаций (…)] (…)

*учитывая*, что новые технологии в области цифровизации, автоматизации и интеллектуальных транспортных систем могут расширить вышеупомянутые возможности и способствовать глобальным усилиям по быстрому и устойчивому восстановлению, (…)

[*постановляем*:] (…)

c) содействовать — в качестве мер реагирования на эпидемиологические вспышки — внедрению цифровых технических и технологических решений на транспорте, включая дальнейшую цифровизацию правовых документов Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта, в частности правовых документов, касающихся упрощения процедур перевозок и ведения безбумажной торговли;

B. Решения Комитета по внутреннему транспорту ([ECE/TRANS/304](https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G21/085/61/pdf/G2108561.pdf?OpenElement))

13. Комитет **приветствовал и одобрил** резолюцию КВТ «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям» (…).

117. Комитет **принял к сведению**: а) основные выводы рабочего совещания по целям устойчивого развития и способам их достижения на внутренних водных путях, которое состоялось 12 февраля 2020 года в ходе пятьдесят шестой сессии SC.3/WP.3; b) итоги рабочего совещания на тему «Циклическая экономика на внутреннем водном транспорте», которое состоялось в ходе шестьдесят четвертой сессии SC.3; а также с) прогресс в области автоматизированного и умного судоходства на внутренних водных путях.

119. Комитет **принял к сведению** прогресс, достигнутый SC.3 и ее вспомогательными органами, **выразил поддержку** деятельности секретариата в области создания циклической экономики на внутреннем водном транспорте и **призвал** другие рабочие группы действовать аналогичным образом.

1. \* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны. [↑](#footnote-ref-1)
2. ECE/TRANS/2022/6, приложение III, п. 5 d). [↑](#footnote-ref-2)