



Экономический и Социальный Совет

Distr.
GENERAL

E/ECE/1299
6 April 1994

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Сорок девятая сессия
(Пункт 6 а) предварительной
повестки дня)

ИЗУЧЕНИЕ ВОЗМОЖНОСТИ СОЗЫВА РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ

Доклад Исполнительного секретаря

А. МАНДАТ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МЕРЫ, ПРИНЯТЫЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ СЕКРЕТАРЕМ

1. На своей сорок восьмой сессии Комиссия приняла два решения, в которых содержатся положения, касающиеся дальнейшей деятельности по реализации Повестки дня на XXI век КООНОСР. В пункте 9 решения F (48) о сотрудничестве в области окружающей среды и устойчивого развития и в пункте 4 решения G (48) о сотрудничестве в области транспорта Комиссия:

"принимает предложение, содержащееся в Повестке дня на XXI век КООНОСР, об изучении возможности организации региональной конференции по транспорту и окружающей среде и просит Исполнительного секретаря провести такое исследование в сотрудничестве с государствами-членами, Европейским сообществом и заинтересованными организациями, полностью используя специальный опыт и учитывая мнение заинтересованных основных вспомогательных органов, в особенности Комитета по внутреннему транспорту, Старших советников по проблемам окружающей среды и водных ресурсов и Комитета по энергетике, и представить доклад о результатах этого исследования Комиссии заблаговременно до начала сорок девятой сессии для подготовки ее дальнейших решений по этому вопросу".

2. В соответствии с этим мандатом и в порядке частичного проведения исследования, предусмотренного в этой связи, Исполнительный секретарь издал 7 октября 1993 года записку (TRANS/R.376) в целях ознакомления с мнениями правительств стран - членов ЕЭК и заинтересованных международных организаций.

В этой записке содержится широкий круг вопросов, которые можно было бы рассмотреть, и возможные варианты созыва региональной конференции по транспорту и окружающей среде.

3. Исполнительный секретарь также проконсультировался с Комиссией Европейских сообществ (КЕС) и секретариатами Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Международного энергетического агентства (МЭА) и Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) и выразил заинтересованность в тесном сотрудничестве с этими организациями в деле подготовки порученного исследования.

4. Исполнительный секретарь также провел беседы, насколько это было возможно в пределах времени, отведенного на изучение этого вопроса, со всеми заинтересованными основными вспомогательными органами Комиссии и просил их высказать свое мнение по поводу возможности созыва такой конференции. В этой связи были проведены консультации с нижеуказанными основными вспомогательными органами:

Главы делегаций на совещании Старших советников правительств стран ЕЭК по проблемам окружающей среды и водных ресурсов (19-20 октября 1993 года)

Бюро конференции Европейских статистиков (26-27 октября 1993 года)

Комитет по энергетике (9-11 ноября 1993 года)

Исполнительный орган Конвенции о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния (1-3 декабря 1993 года)

Координационное совещание Комитета по внутреннему транспорту (2-3 декабря 1993 года)

Комитет по внутреннему транспорту (17-21 января 1994 года)

Неофициальная специальная группа Комитета по внутреннему транспорту (28 февраля 1994 года)

5. По просьбе Исполнительного секретаря ряд правительств стран - членов ЕЭК представили в секретариат в письменном виде свои мнения по вопросу о созыве такой конференции. Кроме того, секретариат получил письменные комментарии от других организаций системы Организации Объединенных Наций и правительственных организаций, таких, как ИКАО, ИМО, ЮНКТАД и ХАБИТАТ, Совет Европы, ОЭСР, ЕКМТ и ЕАСТ, а также от различных неправительственных организаций, таких, как МСЖД, ЕВРОМОТ, ОВАК, ТвЕ, МСАТ, КСАОД и МФХСПГ.

6. Результаты этих консультаций были доведены до сведения специального неофициального совещания Комиссии (31 января 1994 года) и содержатся в предварительном докладе, подготовленном для этого совещания секретариатом.

7. Недавно были проведены дополнительные консультации с Комиссией европейских сообществ (DGVII) с целью заручиться ее поддержкой и согласовать вопросы, которые можно было бы рассмотреть на конференции.

8. На основе этих консультаций и в соответствии с мандатом, предоставленным Комиссией, Исполнительный секретарь излагает ниже свои соображения по вопросу о возможности созыва региональной конференции по транспорту и окружающей среде и определяет ряд проблем, по которым Комиссия, возможно, пожелает высказать свои мнения.

В. НЕОБХОДИМОСТЬ ЗАЩИТЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

9. Устойчивое экономическое развитие, которое продолжалось в течение последних десятилетий, привело к возникновению серьезных экологических проблем. Некоторые из этих проблем, такие, как шум и вибрация, отчуждение земли и нарушение пейзажа, а также некоторые формы загрязнения воздуха, воды и почвы, оказывающие неблагоприятное воздействие на здоровье людей и окружающую среду, в том числе городскую, проявляются на местном уровне вблизи источников загрязнения. Другие проблемы, связанные, например, с трансграничным загрязнением водотоков, а равно некоторые последствия загрязнения воздуха, связанные, например, с "кислотными дождями", которые негативно сказываются на условиях жизни и разрушают сооружения, могут иметь трансграничный эффект и проявляться в других странах. Наконец, другие последствия загрязнения воздуха, такие, как истощение озонового слоя, что приводит к снижению уровня защиты земли от ультрафиолетового излучения солнца, накопление озона в тропосфере, что отрицательно сказывается на здоровье людей и животных, и "парниковый эффект", который может привести к потеплению климата на Земле и повышению уровня мирового океана, носят глобальный характер.

10. Хотя научное обоснование масштабов проблемы потепления климата на Земле еще не вполне убедительно, тем не менее угроза такого потепления, вызванного высокой концентрацией некоторых газов в атмосфере, явилась одним из важнейших вопросов, который послужил основанием для встречи глав государств и правительств на Конференции Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию (КООНОСР) в Рио-де-Жанейро в июне 1992 года. Около 160 государств, включая большинство государств - членов ЕЭК, подписали и около 60 государств уже ратифицировали Рамочную конвенцию Организации Объединенных Наций об изменении климата, которая была открыта для подписания в этой связи и которая имеет целью стабилизировать до 2000 года зарегистрированный в 1990 году уровень общего выброса двуоксида углерода (CO_2), создающего "парниковый эффект" и образующегося главным образом в результате использования ископаемых топлив. Конференция также приняла всеобъемлющую программу действий в целях защиты окружающей среды - Повестку дня на XXI век.

11. Осознание экологических проблем на международном уровне уже привело к тому, что правительства стран ЕЭК разработали соответствующую международную правовую базу снижения вредного воздействия деятельности человека на окружающую среду и ее трансграничных последствий. Крупнейшим достижением ЕЭК является заключение в 1979 году Конвенции о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния и соответствующих протоколов к ней, которые устанавливают цели в области ограничения выбросов вредных веществ, таких, как двуокись серы (SO_2), которая вызывает "кислотные дожди"; окислов азота (NO_x), которые способствуют возникновению явления "кислотных дождей", накоплению озона в тропосфере и "парниковому эффекту", и летучие органические соединения (ЛОС), которые приводят к накоплению озона в тропосфере. К другим достижениям ЕЭК в этой области относятся заключенная в 1991 году Конвенция об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте и в 1992 году Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер.

С. ВОЗДЕЙСТВИЕ ТРАНСПОРТА НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

12. Цели, установленные в этих международных договорах, относятся к общим выбросам из всех источников загрязнения, т.е. ко всем видам экономической деятельности. Вместе с тем производство энергии, промышленное производство и транспорт являются, как считается, теми секторами экономической деятельности, которые в наибольшей степени способствуют созданию таких экологических проблем.

13. Транспорт потребляет энергоносители и загрязняет воздух, воду, почву и море, а также создает шум и вибрацию. Что касается загрязнения воздуха, то транспорт является источником выбросов CO_2 , NO_x , ЛОС, углеводородов (НС), окиси углерода (СО), свинца, твердых частиц и SO_x . Перегруженность дорог, обусловленная недостаточной пропускной способностью инфраструктуры, которая не может удовлетворить спрос на перевозки, в особенности в пиковые периоды, усугубляет ситуацию и приводит к возникновению проблем, в частности на автомобильном и воздушном транспорте, в городских районах и вокруг них. На транспорт приходится около 30% - практически столько же, сколько и на промышленное производство - общего конечного потребления энергии в Европейском сообществе (ЕС). Транспортная инфраструктура оказывает негативное воздействие на окружающую среду в связи с отчуждением земель и нарушением пейзажа.

14. Из всех видов транспорта самое значительное экологическое воздействие в плане потребления энергии и загрязнения воздуха оказывает автомобильный транспорт. На автомобильный транспорт приходится значительная доля CO_2 , СО, NO_x , ЛОС, НС, свинца, твердых частиц и, в относительно меньшей степени, определенная доля SO_x . На автомобильный транспорт приходится более 80% общего конечного потребления энергии в транспортном секторе и более 75% общего объема выбросов CO_2 в ЕС. Вместе с тем удельное потребление энергии на автомобильном транспорте, по сравнению с другими его видами, является не самым высоким. Большая часть всех загрязнителей, которая приходится на автомобильный транспорт, выбрасывается в атмосферу в городских районах.

15. Если рассматривать другие виды транспорта, то железнодорожный транспорт в основном приводит к шумовому загрязнению и вибрации, а также к непосредственному (дизельными локомотивами) и косвенному (электровозами) загрязнению воздуха. Внутреннее судоходство приводит главным образом к загрязнению воды и воздуха. Прибрежное судоходство приводит к загрязнению моря в результате аварий и сброса загрязняющих веществ, а также к загрязнению воздуха.

16. Воздушный транспорт приводит к шумовому загрязнению и вибрации, а также к выбросу газов, которые, в случае их выброса на большой высоте, наносят, как считается, исключительно большой вред. Из всех видов транспорта воздушный транспорт характеризуется наиболее высоким показателем удельного потребления энергии. Морской транспорт приводит к загрязнению моря в результате аварий и сброса загрязнителей, а также к загрязнению воздуха. И наконец, перевозка опасных грузов связана с потенциальным риском нанесения ущерба окружающей среде в результате дорожно-транспортных происшествий.

D. ТРАНСПОРТ И РАЗВИТИЕ

17. Вместе с тем, если экономический рост, который наблюдался в течение последних десятилетий, привел к возникновению экологических проблем, то в то же время он привел и к невиданному доселе повышению уровня экономического и социального благосостояния. Такому социально-экономическому развитию в значительной мере способствовал транспорт. Действительно, транспорт играет жизненно важную роль в нормальном функционировании и развитии экономической деятельности, в производстве и распределении товаров и услуг, а также в торговле. Он имеет также стратегическое значение в плане обеспечения доступа к периферийным и изолированным районам и их интеграции в национальную экономику. Кроме того, он обеспечивает мобильность населения, которая позволяет ему заниматься социально-экономической деятельностью и способствует повышению его благосостояния.

18. Для того чтобы обеспечить эти функции и достичь поставленных целей, правительства стран ЕЭК всегда принимали меры по развитию транспорта и играли ключевую роль в таком развитии, в том числе в плане обеспечения транспортных услуг. В течение последних десятилетий правительства постепенно ограничивали свою роль созданием инфраструктуры и разработкой нормативной базы, позволяющей в результате действия рыночных механизмов и конкуренции повышать мобильность населения и развивать транспортные услуги и повышать их эффективность. Такой подход в условиях устойчивого экономического роста способствовал развитию перевозок и всего транспортного сектора в целом, на который сегодня приходится 7-8% ВВП и около 10% рабочих мест. Это особенно справедливо для стран - членов ЕЭК с рыночной экономикой, которые применяют такой подход уже в течение десятилетий. Все шире стали переводить свои транспортные системы на рыночные условия и страны, находящиеся на переходном этапе.

19. В то же время в результате сложных взаимосвязей транспорт в значительной степени способствовал в течение последних десятилетий экономическому росту. С одной стороны, повышение эффективности и качества транспортных услуг и снижение их стоимости, обусловленное действием рыночных механизмов и конкуренцией, в особенности на автомобильном и воздушном транспорте, способствовало повышению эффективности развития и экономической деятельности и, как следствие, повышению темпов экономического роста. С другой стороны, во многих странах ЕЭК транспортное машиностроение является одним из основных и наиболее динамичных промышленных секторов. В частности, в некоторых странах - членах ЕЭК движущей силой развития всей экономики считается автомобилестроение, включая изготовление запасных частей и вспомогательного оборудования, поскольку оно непосредственно содействует развитию других промышленных секторов, основным партнером которых оно является.

20. Транспорт также способствует - в результате повышения личной мобильности людей - нормальному осуществлению экономической деятельности и повышению социального благосостояния. Кроме того, он способствует более полной интеграции периферийных и изолированных районов в национальную экономику и повышению социальной сплоченности.

21. Весьма важно - и правительства ЕЭК хорошо понимают это - что транспорт должен и впредь играть такую же важную социально-экономическую роль в будущем. В этих целях в транспортной работе необходимо полностью принимать во внимание экологические проблемы и осуществлять ее с учетом требований устойчивого развития.

Б. СНИЖЕНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТА НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

22. Таким образом, основной вопрос, который необходимо рассмотреть, заключается в том, как обеспечить дальнейшее повышение мобильности населения и в то же время охрану окружающей среды. Правительства стран - членов ЕЭК уже начали искать ответы на этот вопрос и приняли в этой связи ряд директивных мер. Правительство Соединенных Штатов Америки выступило инициатором в установлении жестких уровней выбросов загрязняющих веществ. Их примеру последовали и европейские правительства. Совсем недавно ЕС провело тщательный анализ этого вопроса в подготовленной им "Зеленой книге" о воздействии транспорта на окружающую среду и в "Белой книге" о будущем развитии общей транспортной политики и, в числе других шагов, приняло меры по значительному снижению уровня выбросов загрязняющих веществ автотранспортными средствами и придало им обязательный характер. В 1989 году ЕКМТ организовала конференцию министров транспорта и приняла резолюцию по этому вопросу.

23. В рамках Рабочей группы по конструкции транспортных средств (WP.29) Комитета по внутреннему транспорту правительства ЕЭК разработали 14 комплектов правил ЕЭК, прилагаемых к Соглашению 1958 года о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, которым устанавливаются конкретные предельные величины и нормы потребления энергии, выбросов газообразных веществ и уровня шума для всех видов автотранспортных средств. Эти правила, которые постоянно обновляются с учетом самых современных технологий, приводились или приводятся в соответствие с директивами ЕС в этой области.

24. В результате нынешний уровень выбросов (CO , HC , NO_x , ЛОС и твердых частиц) новыми транспортными средствами, изготовленными в соответствии с этими правилами, на 90% ниже, чем в случае транспортных средств, изготовленных до 1970 года. Уровень шума, выраженный в единицах акустической мощности, на 70% ниже, а потребление топлива с точки зрения непосредственного выброса CO_2 - на 30% ниже. Правила ЕЭК, которые устанавливают такие более строгие нормы выброса загрязняющих веществ, помимо CO_2 , вступили в силу в конце 1992 года, и поэтому улучшение еще не очень заметно, поскольку в своем большинстве нынешний парк автотранспортных средств был изготовлен в соответствии с менее жесткими предельными нормами. Однако в тех странах - членах ЕЭК, которые начали применять эти правила до их официального вступления в силу, улучшение качества воздуха на местном уровне в крупных городских районах уже вполне заметно.

Г. СЕГОДНЯШНИЕ ПРОБЛЕМЫ: ПРИЧИНЫ ПРОВЕДЕНИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

25. Хотя эти результаты важны и хотя прогресс происходит непрерывно, несколько причин для беспокойства все же остается. Во-первых, вышеупомянутые предельные нормы выбросов не являются обязательными во всех странах ЕЭК. Во-вторых, они распространяются только на новые транспортные средства в условиях, когда огромная часть существующего парка автомобилей - около 220 млн. автомобилей в Европе и около 600 млн. в мире - продолжает выбрасывать загрязняющие вещества чуть ли ни в 10 раз больше. И последний, но не самый немаловажный фактор, заключается в том, что приблизительно 30-процентное снижение выбросов CO_2 с 1970 года уже нейтрализовано в результате увеличения числа транспортных средств и повышения мощности установленных на них двигателей. Это важнейшая проблема, для решения которой необходимо проводить дальнейшие технические изыскания, а также разрабатывать согласованные сообща политические решения, в особенности в связи с ожидаемыми тенденциями развития транспортного сектора.

26. В этой связи нынешняя политика дерегулирования в области транспорта, которая проводится в Западной Европе и в странах, осуществляющих переход к рыночной экономике, а также давнишнее желание обеспечить себе лично мобильность после многих десятилетий действия системы централизованных перевозок в Центральной и Восточной Европе должны привести, как ожидается, к заметному расширению автомобильных перевозок.

27. Для того чтобы добиться целей, которые поставлены в плане сокращения объема выбросов CO_2 Конвенции об изменении климата, некоторые правительства ЕЭК предусматривают введение конкретных налогов на выброс CO_2 . В связи с этим возникают сомнения о целесообразности таких налогов применительно к выбросу CO_2 транспортными средствами, учитывая низкую зависимость спроса на перевозки от увеличения провозных платежей. Чтобы добиться существенного воздействия, налоги должны быть высокими. В этой связи возникает вопрос об их

влиянии на транспортные расходы, а следовательно и на расходы на конечную продукцию, которая в этой связи будет менее конкурентоспособной на международных рынках. Как представляется, такие налоги должны распространяться на все секторы и применяться всеми странами в соответствии с критериями, согласованными на совместной основе. Политическая приемлемость таких налогов представляет собой другую проблему, которую можно было бы решить более эффективно, если бы эти налоги были введены всеми странами. Все эти проблемы должны решаться на политическом уровне.

28. Все более активное противодействие со стороны общественности международным транзитным перевозкам грузов в автомобильном сообщении вдоль перегруженных транспортных коридоров через некоторые страны Центральной Европы представляет собой еще одну проблему транспортной политики, решение которой следует искать в перспективе на основе согласованных директивных мер в области транспорта, направленных на защиту окружающей среды. Разумным решением проблемы, связанной прежде всего с такими перевозками, является технология комбинированных перевозок. Однако развитию этой технологии необходимо дать заметный толчок, что требует политических решений, согласованных всеми заинтересованными сторонами. В более общем плане предложение о принятии минимальных экологических норм применительно к автомобилям, находящимся в международном сообщении, уже было сделано и должно быть рассмотрено на политическом уровне.

29. Эти и другие экологические проблемы транспортной политики можно было бы обсудить в рамках конференции ЕЭК по транспорту и окружающей среде. Перспектива созыва такой конференции могла бы положить начало процессу, который мог бы привести - с учетом результатов последних исследований экологической ситуации и тщательного анализа уже принятых или планируемых мер - к принятию конференцией согласованных на совместной основе мер по решению этих проблем.

30. Такая конференция могла бы дать возможность правительствам стран - членов ЕЭК проявить политическую волю и обязательства и взять на себя решение экологических проблем, определенных встречей в верхах в Рио-де-Жанейро применительно к транспорту. Это явилось бы, в частности, своего рода политическим сигналом для транспортной промышленности и общественности в целом, свидетельствующим о намерении правительств активно продолжать достижение экологических целей в области транспорта. На ней могли бы быть также приняты согласованные решения в области капиталовложений со стороны ряда правительств.

31. Конференция могла бы также подтолкнуть все правительства стран - членов ЕЭК к участию в общей работе по снижению воздействия транспорта на окружающую среду и внесению в нее активного вклада. Она могла бы также послужить примером для остальных стран и подтолкнуть также другие секторы экономики к принятию аналогичных мер.

32. Конференция дала бы правительствам и транспортному машиностроению уникальную возможность рассказать о последних достижениях в области экологически чистой и безвредной транспортной технологии.

Г. КОНЦЕПЦИЯ ПРОВЕДЕНИЯ И КРУГ ВОПРОСОВ, КОТОРЫЕ МОЖНО БЫЛО БЫ РАССМОТРЕТЬ НА КОНФЕРЕНЦИИ

33. Поскольку на окружающую среду оказывают то или иное воздействие все виды транспорта, было бы целесообразным, по крайней мере в принципе, рассмотреть все эти виды. Вместе с тем, учитывая их важность в европейском контексте,

особое внимание следовало бы уделить внутренним видам транспорта (автомобильному, железнодорожному и внутреннему водному, прибрежному судоходству и комбинированным перевозкам), которыми как раз и занимается ЕЭК. Особое внимание следует уделить автомобильному транспорту в связи с его значительным воздействием на окружающую среду и различным возможностям снижения этого воздействия. Вопрос о том, в какой степени следует рассматривать в рамках данной конференции морской и воздушный транспорт, который оказывает скорее глобальное, нежели региональное воздействие, можно было бы решить на более поздней стадии.

34. Созыв такой конференции под эгидой ЕЭК имеет целый ряд преимуществ. Во-первых, ЕЭК - это орган ООН, который является подходящим форумом для рассмотрения мероприятий во исполнение решений КОНОСР. Во-вторых, ЕЭК - это многодисциплинарный орган, который занимается большинством рассматриваемых областей, а именно: окружающей средой, транспортом, энергетикой и другими вопросами. Что касается окружающей среды, то ЕЭК, как указывается в пункте 11, разработала Конвенцию о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния, в которой предусматриваются максимальные национальные уровни выбросов некоторых загрязняющих веществ. Что касается транспорта, то здесь ЕЭК располагает, в частности, соответствующей нормативной базой - правилами, разработанными WP.29, и Соглашением 1958 года, которая используется для разработки соответствующих международных норм, в том числе экологических, применительно к официальному утверждению автотранспортных средств. В-третьих, увеличение числа членов ЕЭК, а также ее способность разрабатывать глобальные конвенции в области транспорта позволит распространить принятые положения на другие страны мира. И наконец, ЕЭК - это своего рода нейтральный форум, который вполне можно использовать для рассмотрения конкретной ситуации в странах Центральной и Восточной Европы.

35. Поскольку, как ожидается, в результате работы этой конференции должны быть разработаны меры в области транспортной политики, было бы вполне целесообразным, чтобы руководящую роль в подготовке организации данной конференции взял на себя транспортный сектор.

36. Сложность этой задачи и необходимость принятия во внимание всех результатов работы, проделанной другими учреждениями и организациями, предполагают целесообразность организации конференции в тесном сотрудничестве с Комиссией европейских сообществ и ЕКМТ. В соответствующих случаях к этой работе можно было бы привлечь другие международные организации, занимающиеся вопросами морских и воздушных перевозок, или, по крайней мере, проконсультироваться с ними в ходе подготовки к конференции.

37. В этой связи следует принять во внимание все относящиеся к этому вопросу мероприятия, проведенные в этой связи международными организациями, в частности результаты второй Конференции по вопросам транспорта Прибалтийских стран в Калининграде (февраль 1994 года), Критской конференции министров транспорта (март 1994 года) и Будапештской конференции о роли городского транспорта в комплексном решении транспортных, энергетических и экологических проблем (май-июнь 1994 года).

Н. УЧАСТИЕ

38. Для того чтобы придать этой деятельности в регионе соответствующий политический импульс, необходимо, в качестве предварительного условия, привлечь к работе в этой конференции министров или других старших должностных

правительственных лиц, которые отвечают за политику в области транспорта. Кроме того, междисциплинарный характер вопросов, которые должны обсуждаться на такой конференции, также предполагает участие представителей целого ряда других министерств, в частности министерств по вопросам окружающей среды, энергетики, промышленности и другим вопросам.

39. Конференция должна быть открыта для всех государств - членов ЕЭК и других заинтересованных государств - членов Организации Объединенных Наций, а также для заинтересованных международных организаций и учреждений, соответствующих НПО и представителей промышленных кругов.

I. ТЕМЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ

40. Темы для обсуждения на конференции должны, с учетом участия в ней министров, соответствовать принципам политической дискуссии на высоком уровне и должны быть ориентированы на будущее. Их можно было бы выбрать так, чтобы они прямо или косвенно соответствовали следующим четырем важнейшим областям деятельности: а) технология автомобилестроения, включая двигатели будущего и альтернативные виды топлива; б) управление дорожным движением, включая современные информационные системы, позволяющие предотвратить перегруженность дорог, а также налоговые меры, их политическая приемлемость и их экономические последствия; в) транспортная инфраструктура, включая инфраструктуру комбинированных перевозок и соответствующие критерии анализа рентабельности проектов транспортной инфраструктуры, который следует проводить на стратегической основе с учетом экологического воздействия; г) варианты замены транспорта, включая вопросы землеустройства и внедрения новых систем связи и информации (магистральные каналы данных, станции дистанционной работы/приобретения товаров с помощью электронных средств) в качестве альтернативы транспорту.

J. РЕЗУЛЬТАТЫ КОНФЕРЕНЦИИ

41. Если темы для обсуждения должны носить политический характер и быть направлены на отдаленную перспективу, то результаты конференции скорее должны быть направлены на конкретные меры и обеспечивать своего рода существенную и, по возможности, правовую "добавленную стоимость". В этой связи результаты конференции должны быть закреплены в соответствующем региональном плане или программе действий, а возможно, и в международной транспортной конвенции. В такой программе должна, по мере возможности, не только концепция устойчивой мобильности, как основа действий во всех странах - членах ЕЭК, но, что более важно, конкретные краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные меры и/или цели по реализации такой концепции с учетом ситуации в странах Центральной и Восточной Европы. В частности, а также в качестве примера, конкретные директивные меры, закрепленные в такой региональной программе действий, можно бы было ориентировать на решение следующих задач:

а) установление целевых показателей в области энергопотребления и уровней выбросов в соответствии с уже принятыми нормами и прогнозируемым техническим развитием, разработка гибкого графика осуществления, включая краткосрочные меры, применимые к существующему автомобильному парку, такие, как обязательный технический осмотр и ускоренный вывод из эксплуатации наиболее старых транспортных средств и их рециркуляция, а также принятие самых высоких на данный момент стандартов на новые транспортные средства;

- b) разработка механизмов наблюдения за решением поставленных задач, выполнением мер в области транспортной политики и применением стандартов в области потребления энергии и выброса загрязняющих веществ;
- c) разработка мер, направленных на содействие техническим изысканиям в целях:
- повышения экономичности двигателей, находящихся в эксплуатации;
 - повышения качества моторных топлив;
 - дальнейшего сокращения объема выбросов загрязнителей применительно к будущим транспортным средствам;
 - использования альтернативных источников возобновляемой энергии;
 - разработки электромобилей или гибридных транспортных средств;
 - повышения энергоэффективности железнодорожного транспорта;
- d) разработка мер, направленных на снижение перегруженности дорог, включая внедрение современных информационных систем;
- e) установление общих критериев налоговых мер, т.е. налоги на топливо и выбросы CO₂;
- f) установление общих критериев анализа рентабельности проектов инфраструктуры, включая стратегическую оценку воздействия;
- g) разработка мер, направленных на более активное развитие комбинированных перевозок, в частности в транзитном сообщении, включая объекты инфраструктуры;
- h) разработка базовых экологических норм, применимых к различным элементам автомобильного транспорта, включая конструкцию транспортных средств и соответствующее обучение водителей (по возможности, в виде транспортной конвенции ЕЭК);
- i) разработка руководящих принципов стимулирования местных органов власти в порядке создания экологически чистых городских транспортных систем на основе национальных законодательных договоренностей с этими органами власти.

42. Эти меры должны быть разработаны в ходе подготовительного процесса межправительственным Подготовительным комитетом (ПРЕПКОМ) на основе анализа, оценки и консультаций со всеми правительствами стран - членом ЕЭК. Различные альтернативные решения должны быть соответствующим образом проанализированы, в том числе с точки зрения их рентабельности.

43. Результаты конференции следует рассматривать как последний шаг на пути решения всех проблем в области транспорта и окружающей среды. Однако "конечный продукт" конференции, в котором должны найти надлежащее отражение важные результаты, которые уже достигнуты, должен четко указывать на то, что правительства стран - членом ЕЭК готовы взять на себя решение задач и приложить необходимые усилия по снижению экологического воздействия транспорта и унификации транспортной политики в этой области с учетом также конкретных обстоятельств, сложившихся в странах Центральной и Восточной Европы.

К. ОРГАНИЗАЦИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

44. Региональная конференция по транспорту и окружающей среде должна быть проведена в такие сроки, которые позволили бы представить полученные на ней выводы Конференции по обзору деятельности по реализации Повестки дня на XXI век КОНОСР, которая состоится в 1997 году. Таким образом, такую конференцию было бы предпочтительно провести в первой половине 1996 года, в сроки, которые не привели бы к накладкам в связи с проведением других крупнейших совещаний, таких, как ежегодное совещание министров ЕКМТ, следующая Конференция "Окружающая среда для Европы", совещания европейских министров транспорта, которые будут проводиться после совещания на Крите в 1994 году и ежегодных сессий ЕЭК и ее соответствующих основных вспомогательных органов.

45. Такую конференцию можно было бы провести во Дворце Наций в Женеве, если только правительство какого-либо государства - члена ЕЭК или международная организация или учреждение не предложит провести ее за пределами Женевы.

46. Продолжительность такой конференции могла бы составлять до двух дней с возможным проведением подготовительной конференции, в случае необходимости, продолжительностью в три дня, которую можно было бы провести непосредственно перед основной конференцией.

Л. ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЙ ПРОЦЕСС

47. Совершенно очевидно, что успешное проведение конференции будет зависеть не только от готовности правительств стран - членов ЕЭК к совместным действиям, но, в частности, и от ее тщательной подготовки.

48. Учитывая сложность данного вопроса и необходимость тщательного и детального анализа всех аспектов, включая экономическую осуществимость мер, которые должны быть предложены на конференции, было бы, как представляется, необходимым возложить на подготовительный межправительственный комитет (ПРЕПКОМ) ответственность по выработке решений, связанных с общей организацией и целями конференции, ее повесткой дня, правилами процедуры, участием, сроками и местом проведения, документацией и финансированием. Помимо заинтересованных правительств, участие в этой работе должны также принять секретариаты международных организаций, которым поручено провести данную конференцию. Разработка региональной программы действий, которая должна быть принята конференцией, и участие министров и их старших помощников предполагают необходимость тщательной подготовки и являются основанием для создания такого подготовительного комитета.

49. Основные вопросы, которые должны быть рассмотрены и приняты на конференции, должны быть подготовлены по просьбе ПРЕПКОМ научно-техническими экспертами, назначенными правительствами или консультантами. Обслуживание подготовительного комитета необходимо будет возложить на секретариат ЕЭК.

50. Для того чтобы добиться ощутимых результатов за оставшееся короткое время до 1996 года, можно предусмотреть следующие сценарии организации мероприятий:

Апрель 1994 года: Комиссия, возможно, пожелает одобрить созыв региональной конференции по транспорту и окружающей среде и принять решение о создании необходимой подготовительной структуры*.

- Июнь 1994 года: Первое совещание ПРЕПКОМ.
(3 дня) Рассмотрение основных вопросов. Разработка вопросника с целью сбора информации об уже принятых и планируемых мерах. Предложение о подготовке доклада по основным вопросам.
- Октябрь 1994 года: Второе совещание ПРЕПКОМ.
(5 дней) Анализ принятых и планируемых мер. Обсуждение предварительного доклада по основным вопросам.
- Декабрь 1994 года: Третье совещание ПРЕПКОМ.
(3 дня) Обсуждение окончательного доклада по основным вопросам.
- Январь 1995 года: Комитет по внутреннему транспорту принимает к сведению доклад по основным вопросам и проводит обзор подготовительного процесса с точки зрения технических и правовых аспектов.
- Февраль 1995 года: Четвертое совещание ПРЕПКОМ.
(5 дней) Разработка мер, которые должны быть приняты конференцией.
- Апрель 1995 года: Комиссия контролирует подготовительный процесс и дает дальнейшие директивные указания.
- Май 1995 года: Старшие советники по проблемам окружающей среды и водных ресурсов.
- Май 1995 года: Пятое совещание ПРЕПКОМ. На основе руководящих указаний Комиссии продолжается разработка политики и мер, которые должны быть приняты на Конференции.
- Сентябрь 1995 - Дальнейшие подготовительные шаги и проведение май 1996 года совещаний ПРЕПКОМ.

* Данный предварительный сценарий мероприятий может быть скорректирован с учетом решений Комиссии, принятых на ее сорок девятой сессии.

51. Обслуживание подготовительной работы конференции, а также ее организация может быть обеспечена секретариатом ЕЭК, в частности его Отделом транспорта, в сотрудничестве с Отделом окружающей среды и населенных пунктов и другими соответствующими отделами, с Комиссией Европейских сообществ и секретариатом ЕКМТ. Что касается секретариата ЕЭК, то дополнительные ресурсы за счет добровольных взносов необходимо будет выделить на весь подготовительный процесс в первую очередь Отделу транспорта.

М. ФИНАНСИРОВАНИЕ

52. Если данная конференция будет организована в качестве составной части программы совещания ЕЭК в Женеве, то тогда дополнительных средств на конференционное обслуживание не потребуется. Если это будет совещание ЕЭК, но если оно будет проводиться вне Женевы, то тогда принимающему правительству или организации потребуется покрыть дополнительные расходы. Если данная конференция будет организована ЕЭК в сотрудничестве с другими учреждениями, то

тогда было бы желательно все расходы поделить. Если конференция будет организована вне рамок ЕЭК, то тогда ответственность по ее финансированию должно будет взять на себя принимающее правительство или организация.

53. Для подготовки совещаний ПРЕПКОМ потребуются дополнительные средства. В то же время расходы по организации этих совещаний, если они состоятся в Женеве, могут быть покрыты за счет средств из регулярного бюджета ЕЭК. Если такие совещания будут проводиться вне Женевы, то тогда принимающее правительство или организация должно взять на себя ответственность по покрытию любых дополнительных расходов.

54. Если определенная часть основной работы по подготовке конференции, включая технические документы, может осуществляться соответствующими секретариатами, то вся ожидаемая работа по подготовке основной документации должна быть выполнена за счет взносов "натурой" либо правительствами стран-членов, либо консультантами, услуги которых будут оплачиваться за счет добровольных взносов. Если большинство основных мероприятий по подготовке будет возложено на секретариат ЕЭК, то тогда может оказаться, что подготовку по другим элементам программы работы Комиссии придется перенести на другие сроки.

55. На первом этапе подготовительного процесса необходимо подготовить основные документы для совещаний ПРЕПКОМ. Можно ожидать, что информация, которая будет представлена правительствами, межправительственными и неправительственными организациями, уже будет представлять собой с концептуальной и технической точек зрения разумную основу для подготовки конференции. Однако вполне может оказаться, что для подготовки того или иного конкретного вопроса, который должен быть рассмотрен конференцией, потребуется привлечь консультантов со стороны. В этом случае соответствующие расходы необходимо будет покрыть за счет добровольных взносов. Оценка общих расходов, рассчитанная на основе опыта организации аналогичных конференций, будет изложена на ежегодной сессии Комиссии.

Н. ВЫВОДЫ

56. Согласование целей в области обеспечения мобильности и защиты окружающей среды представляет собой трудную задачу. Международный характер этого вопроса еще больше усложняет эту задачу и порождает проблемы, для решения которых требуется сотрудничество на правительственном уровне. Однако прогресс, который уже достигнут в плане снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и в который ЕЭК внесла существенный вклад, вселяет определенные надежды.

57. Исполнительный секретарь считает, что конференция ЕЭК по транспорту и окружающей среде, если она будет созвана в соответствии с вышеуказанными принципами, является вполне осуществимой и может дать эффективные, гибкие и ориентированные на перспективу решения выявленных проблем, предполагающих внедрение технических новшеств, объективный экономический анализ и определенное воображение.

58. ЕЭК сыграла историческую роль в деле содействия развитию транспорта в Европе после второй мировой войны, когда было необходимо обеспечить экономическое развитие и социальное благосостояние. В результате проводимой работы и организации данной конференции ЕЭК также сыграет историческую роль в решении важнейшей проблемы, которая стоит сегодня: согласование потребностей в области транспорта и охраны окружающей среды.

О. РЕШЕНИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПРИНЯТЫ КОМИССИЕЙ

59. Комиссия, возможно, пожелает рассмотреть данное исследование и одобрить изложенные в нем выводы. В частности, Комиссия, возможно, пожелает принять решение по следующим вопросам:

- a) Следует ли проводить региональную конференцию по транспорту и окружающей среде?
- b) Следует ли проводить конференцию самое позднее в середине 1996 года, с тем чтобы довести ее результаты до сведения Конференции по обзору деятельности по реализации Повестки дня на XXI век КОНОСР, которая состоится в 1997 году?
- c) Должен ли транспортный сектор играть ведущую роль в организации конференции и следует ли ее проводить в тесном сотрудничестве с Комиссией европейского сообщества (КЕС) и Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ)? (Если да, то Комиссия, возможно, пожелает предложить КЕС и ЕКМТ назначить сотрудника, который занимался бы вопросами требуемого в этой связи сотрудничества и координации.)
- d) Следует ли начинать подготовительный процесс в том виде, в котором он изложен в данном исследовании?
- e) Каков должен быть вклад правительств стран ЕЭК и международных организаций в дело оказания помощи по подготовке и организации конференции?
