



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

JMTE/AC.1/2000/2
27 March 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Совместное совещание по транспорту и окружающей среде

Специальное совещание национальных координационных
центров, ведущих участников международной деятельности
и других экспертов по Программе совместных действия
в области транспорта и окружающей среды
(7-9 февраля 2000 года)

**ДОКЛАД О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ КООРДИНАЦИОННЫХ
ЦЕНТРОВ, ВЕДУЩИХ УЧАСТНИКОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ДРУГИХ ЭКСПЕРТОВ**

ВВЕДЕНИЕ

1. Совещание проводилось 7 и 8 февраля 2000 года. 9 февраля состоялось совместное совещание с Руководящим комитетом ВОЗ по последующей деятельности и осуществлению Хартии ВОЗ по транспорту, окружающей среде и здоровью. Доклад о работе этого совместного совещания содержится в приложении к настоящему докладу.
2. На совещании присутствовали представители национальных координационных центров, ведущие участники деятельности и другие эксперты, представлявшие следующие страны, международные и неправительственные организации: Австрию, Бельгию,

бывшую югославскую Республику Македонию, Венгрию, Германию, Данию, Испанию, Италию, Нидерланды, Российскую Федерацию, Словакию, Словению, Финляндию, Францию, Хорватию, Швейцарию, Швецию, Эстонию, Программу Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Европейскую конференцию министров транспорта (ЕКМТ), Организацию экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Европейскую федерацию по транспорту и окружающей среде (ЕФТОС), Международный совет по праву окружающей среды (МСПОС), Международное общество врачей в защиту интересов окружающей среды (МОВОС), Международную автодорожную федерацию (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Региональный экологический центр для Центральной и Восточной Европы и Международный союз железных дорог (МСЖД).

I. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

3. Совещание утвердило свою повестку дня (JMTE/AC.1/2000/1).

II. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

4. Участники совещания избрали Председателем г-жу Сибиль Вермонт (Швейцария).

III. НАЦИОНАЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ПРОГРАММЫ СОВМЕСТНЫХ ДЕЙСТВИЙ, ПРИНЯТОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ (ВЕНА, 12-14 НОЯБРЯ 1997 ГОДА)

5. Перед началом обсуждения секретариат объявил, что ответы на вопросники прислали Италия, Турция и Франция. Однако ввиду истечения крайних сроков включить эти ответы в неофициальные документы оказалось невозможно.
6. Секретариат заявил о своем намерении обеспечить с помощью ссылок прямой выход на Web-сайты государств-членов и ведущих организаций, содержащие информацию об их деятельности в связи с Программой совместных действий (ПСД). Участники совещания приветствовали это предложение и высказали мысль о том, что делегаты могли бы предоставить информацию о деятельности (конференции, семинары и т.д.), осуществляемой в регионе, в целях подготовки календаря мероприятий для размещения на Web-сайте ПСД (www.unesc.org/poja).
7. Секретариат представил неофициальный документ 1 "Деятельность, осуществляемая в рамках Программы совместных действий на национальном уровне - черновой перечень

проектов", в основе которого лежали ответы на вопросник, разосланный ранее всем национальным координационным центрам. Цель этого неофициального документа - ознакомить с проектами и деятельностью, направленными на обеспечение выполнения Программы совместных действий на национальном уровне, в том числе с описаниями проектов, методами работы и графиками осуществления. В приложении 1 к неофициальному документу 1 показано, какие из национальных элементов осуществляются странами.

8. Секретариат обратил внимание на то, что было разослано 44 вопросника и получено 10 ответов. Для сбора более обширной информации, с которой можно было бы ознакомить участников третьей сессии Совместного совещания по транспорту и окружающей среде 6 июня 2000 года, участники совещания обратились к секретариату с просьбой направить национальным координационным центрам и ведущим участникам международной деятельности официальное письмо за подписью Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии г-на Ива Бертелло с предложением заполнить вопросники до 29 февраля 2000 года. Секретариат доработает документы с учетом вновь полученных ответов на вопросники и представит их Совместному совещанию по транспорту и окружающей среде.

9. В ходе дискуссии "за круглым столом" представители координационных центров и другие эксперты рассказали об осуществляемой в странах-членах деятельности, а также сообщили о достигнутом прогрессе и проблемах, возникающих в процессе выполнения Программы совместных действий на национальном уровне.

10. Во время этой дискуссии особое внимание было обращено на следующие важные вопросы, представляющий общий интерес:

- a) сотрудничество между министерствами;
- b) планы действий (показатели для городских зон, сектор общественного транспорта и его финансирование и ценообразование, финансовые средства на реализацию проектов);
- c) правовые инструменты (стратегическая оценка воздействия на окружающую среду (СОВОС), осуществление Киотского протокола);
- d) технические меры (технический осмотр автомобилей, в том числе большой грузоподъемности, спецификации топлив);

- e) экономические инструменты (налоги, стимулы, интернализация внешних издержек);
- f) пространственное планирование (дальнейшее развитие партнерских связей с органами управления);
- g) информирование общественности;
- h) партнерство с другими секторами (промышленность, местные и районные сегменты государственного сектора);
- i) городские зоны (сектор общественного транспорта и его финансирование и ценообразование);
- j) интермодальность (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный транспорт, велосипеды) и комбинированные перевозки;
- k) туризм/поездки на отдых;
- l) поощрение использования велосипедов;
- m) координация деятельности и распространение информации об общественном транспорте.

11. На основе этой информации секретариат подготовил таблицу, в которой отражены все важные вопросы, поднимавшиеся в ходе дискуссии представителей национальных координационных центров "за круглым столом". Присутствовавшие представители стран-членов и международных и неправительственных организаций заполнили таблицу, отметив в ней позиции, по которым они могут предложить конкретную экспертную помощь другим странам или желают сами воспользоваться такой помощью. Секретариат подготовил первый документ, в котором содержится вся предоставленная делегатами информация, а также список лиц для контактов. После распространения этого документа делегаты заполнили его с целью последующего установления контактов по поводу требующейся им экспертной помощи. Эта таблица размещена на Web-сайте ПСД и будет уточняться с учетом дополнительной информации, которую предоставят страны-члены, международные и неправительственные организации.

12. Национальный координационный центр Словакии проинформировал участников совещания о том, что в 1999 году был принят План совместных действий в области

транспорта и окружающей среды. В этом плане, подготовленном на основе Программы совместных действий, проводится различие между действиями, рассчитанными на ближайшую и средне-/долгосрочную перспективу. В нем предусмотрен бюджет на общую сумму 124 млн. словацких крон (1 евро = 44 827 словацких крон) и перечислены обязанности по обеспечению его выполнения в различных секторах. Представивший его эксперт раздал участникам перевод этого документа на английский язык и предоставил его электронную копию для размещения на Web-странице ПСД.

13. Ряд делегаций указали на то, что некоторые технические решения скоро себя исчерпают, тем не менее по-прежнему необходимо изучать и лучше решать проблемы, связанные с общественным мнением и отношением населения к транспорту.

14. Представитель организации "DHV Консалтенс" (Нидерланды) г-н Тео Хенкенс ознакомил с проектом PHARE "Транспорт и окружающая среда: международный подход", которым охвачены все страны, являющиеся партнерами этой программы. Проект призван содействовать выработке такого подхода к проблеме уменьшения загрязнения окружающей среды, несмотря на рост транспортного сектора, который обеспечил бы одновременный охват многих стран. Побочная цель заключается в обеспечении учета экологических проблем в транспортной политике во всех соответствующих странах. Итоговый доклад по этому проекту помещен на Web-сайте ПСД.

15. Участники совещания с одобрением восприняли представленную методику группирования предоставляемой странами информации, которая использовалась при осуществлении этого проекта, и отметили ее полезность. Эксперты обратили внимание на существующую потребность в данных для полного анализа национальных приоритетов.

16. Участники совещания обсудили вопрос о полезности неофициального документа 1. Было указано на невозможность показа странами их общих национальных приоритетов. Было также отмечено, что некоторые национальные элементы Программы не реализуются.

17. Совещание согласилось с нижеследующими рекомендациями:

а) необходимо продолжать анализ неохваченных аспектов в контексте осуществления элементов Программы совместных действий с уделением внимания тем элементам, которые в настоящее время не реализуются;

b) следует упростить формат документа согласно модели Хорватии (неофициальный документ 1, стр. 2 оригинального текста), и более объемные материалы включить в него в качестве приложения;

c) в таблице (приложение 1) следует четко отразить экспертно-технический опыт стран и дифференцировать запланированные проекты и проекты, которые уже были реализованы либо реализуются или будут реализовываться до 2007 года.

IV. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРИОРИТЕТОВ НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ И СОСТАВЛЕНИЕ ПЛАНА РАБОТЫ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ПРОГРАММЫ СОВМЕСТНЫХ ДЕЙСТВИЙ

a) Установление приоритетов для международной деятельности

18. Секретариат представил неофициальный документ 2 "Установление международных приоритетов, в основе которого лежат 12 полученных ответов на вопросник, разосланный ранее всем национальным координационным центрам и другим экспертам (было разослано 44 вопросника). Было предложено оценить важность международных элементов Программы совместных действий в целях определения их приоритетности для региона ЕЭК ООН в целом с учетом также и субрегиональных проблем, и особенно программ стран с переходной экономикой. Цель этого документа – заложить основу для определения новых ведущих участников международной деятельности по еще не охваченным высокоприоритетным элементам (использовавшаяся методика определения высокоприоритетных элементов описана в пункте 4 неофициального документа 2). Высокоприоритетные элементы для стран с переходной экономикой, стран, не находящихся на переходном периоде, и для всех стран отражены в таблице 1. В ней также указаны высокоприоритетные элементы, не охваченные деятельностью ведущих участников.

19. Учитывая необходимость установления приоритетов под углом зрения процесса осуществления Программы совместных действий, эксперты:

a) с одобрением восприняли использовавшуюся методику приоритизации международных элементов;

b) предложили считать высокоприоритетными элементы со средним баллом в диапазоне не 1-1,9, как в неофициальном документе, а 1-1,5 ($1 \leq \text{средний балл} \leq 1,5$), чтобы лучше учитывать эти приоритеты;

c) предложили добавить в таблицу 1 колонку для отражения в ней по каждому приоритету факта применения в прошлом соответствующих инструментов и стандартов с прицелом на обсуждение вопроса о том, нужно ли изменять, применять или создавать новые инструменты и стандарты;

d) предложили провести более внимательное сопоставление Программы совместных действий с другими осуществляемыми в международных организациях программами, с тем чтобы страны не дублировали уже проводимую работу, а также обратить внимание на приоритеты в тех областях, где ЕЭК ООН могла бы принести дополнительную пользу;

e) предложили ССТОС обратить внимание на приоритеты и найти новых ведущих участников деятельности. Одним из возможных способов организации работы могло бы быть одновременное привлечение к выполнению функций ведущего участника нескольких стран/организаций, в том числе неправительственных.

20. Совещание положительно оценило этот документ и,

a) отметило, что из-за низкой доли ответивших элементы, выделенные в качестве высокоприоритетных, могут и не отражать проблемы региона ЕЭК ООН в целом;

b) отметило, что более высокая доля ответивших на вопросы в группе стран с переходной экономикой по сравнению со странами, не находящимися на переходном этапе, обусловила несбалансированность среднего балла по группе "все страны";

c) обратилось к государствам-членам, не сумевшим заполнить вопросник своевременно, сделать это до 29 февраля 2000 года.

21. Представительница Словении заявила о намерении ее страны стать одним из ведущих участников деятельности по главе IV Программы совместных действий (уязвимые районы) вместе с Италией и Австрией.

b) Составление проекта плана работы по осуществлению Программы совместных действий на международном уровне на период с июля 2000 года по июнь 2001 года

22. Секретариат представил неофициальный документ 3 "Проект плана работы по осуществлению Программы совместных действий на международном уровне, охватывающий период с июля 2000 года по июнь 2001 года", в основе которого лежали семь полученных ответов на вопросник, разосланный ранее ведущим участникам

международной деятельности (было разослано 14 вопросников). В неофициальном документе подробно описываются международные элементы Программы совместных действий и ведущие участники деятельности по ним и приводятся планы работы ведущих участников по каждому из этих элементов с охватом целей на данный период, методов работы и графиков мероприятий.

23. Г-жа Кристина фон Швайнихен из Отдела окружающей среды ЕЭК ООН выступила с сообщением о совместном проекте Комитетов ЕЭК ООН по экологической политике и населенным пунктам по схемам городского транспорта и планированию использования земель. Для осуществления этого проекта была создана совместная руководящая группа в составе экспертов центральных и местных органов управления, частного сектора, академических кругов и НПО. Руководящая группа подготовит программу работы, которая будет представлена обоим комитетам в 2000 году. Этот проект направлен на:

а) облегчение обмена информацией и опытом, связанными с плановыми, регламентационными, экономическими, финансовыми, организационными и иными мерами по обеспечению экологичности городского транспорта и устойчивого использования земель;

б) оказание содействия в создании сетей, объединяющих разработчиков экологической и муниципальной политики и директивные органы этого профиля, городские и районные планирующие органы, исследователей и представителей частного сектора, а также группы граждан, занимающиеся вопросами управления на транспорте и использования земель;

с) выработку рекомендаций по вопросам политики и практических указаний для органов государственной власти разных уровней.

24. Г-жа Бринда Шимизу из Отдела транспорта ЕЭК ООН выступила с сообщением о деятельности, осуществляемой в сфере интересов Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) и в соответствии с международным элементом I d) Программы совместных действий в области статистики и методологии. Кроме того, было отмечено, что пятидесятая юбилейная сессия WP.6 (17-19 ноября 1999 год) была посвящена теме "Показатели устойчивого развития транспорта" (TRANS/WP.6/137). В этой связи нужно отметить, что WP.6 добилась прогресса в работе по включению данных, касающихся окружающей среды, в Общий вопросник по статистике транспорта, в котором начиная с 2000 года будут запрашиваться переменные по альтернативным видам топлива, рабочему объему цилиндров и весу порожних транспортных средств по различным их категориям. Кроме того, было отмечено, что ЕЭК в сотрудничестве с Европейским агентством по

окружающей среде должна организовать Рабочее совещание по вопросу о распространении МПДТОС (механизм представления докладов по вопросам транспорта и окружающей среды) на страны переходного периода, являющиеся членами ЕЭК (предварительно запланирована на сентябрь 2000 года, Копенгаген).

25. Г-н Хеннинг Вюстер из Отдела окружающей среды ЕЭК ООН представил дополнительную информацию по проекту плана работы. Участники совещания экспертов ознакомились с запиской "Деятельность в рамках Конвенции о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния", в которой содержится информация об осуществляемой под эгидой Исполнительного органа по Конвенции деятельности, которая имеет значение для осуществления Программы совместных действий.

26. Дискуссия "за круглым столом" позволила ведущим участникам рассказать о деятельности, осуществляемой в их странах и организациях.

а) АВСТРИЯ

Министерство охраны окружающей среды Австрии начало исследование с целью выработки критериев для уязвимых районов. Оно будет представлено на одном из рабочих совещаний летом.

б) ФИНЛЯНДИЯ

В Финляндии 16 и 17 ноября 2000 года (возможно, недель позже, т.е. 23 и 24 ноября 2000 года) состоится рабочее совещание по вопросам совершенствования стандартов качества топлива. Рабочее совещание предназначается для стран, подавших заявление о вступлении в ЕС, но присутствие других участников также приветствуется.

с) ИТАЛИЯ

17 и 18 февраля 2000 года Италия организовала в Брексаноне Международную конференцию на тему "Загрязнение в результате трансграничных перевозок и альтернативные возможности обеспечения устойчивой мобильности". На конференции были проведены анализ и оценка качества воздуха во внутренних долинах Альп (источники атмосферного загрязнения в Южном Тироле, будущие сценарии, последствия загрязнения воздуха для людей и окружающей среды), взаимосвязей между перевозками, охраной окружающей среды и развитием экономики (экологические и социальные издержки различных видов транспорта, развитие экономики и грузовые перевозки в альпийских районах).

Италия планирует подготовить к концу 2000 года рабочее совещание по вопросам перевозки опасных грузов в районе Триеста.

d) НИДЕРЛАНДЫ

Делегат от Нидерландов выступил с сообщением о ходе подготовки рабочего совещания по показателям национальной политики в области использования велосипедов, которое состоится в ходе Всемирной велосипедной конференции в Амстердаме ("Вело Мондиаль", 18-22 июня 2000 года). Он предложил национальным координационным центрам назначить лиц, ответственных за контакты в национальных органах управления, которые хотели бы участвовать в этом рабочем совещании. Он также попросил направлять ему любую информацию (национальные программы, доклады, документы по вопросам политики и т.д.) о политике стран в области использования велосипедов, которая могла бы быть полезной при определении показателей.

e) ШВЕЦИЯ

Морская администрация Швеции опубликовала брошюру под названием "Environmental differentiated fairway and port dues" ("Дифференцированные экологические каналные и портовые сборы"). В этой брошюре характеризуются дифференцированные экологические каналные сборы, официально введенные с 1 января 1998 года и состоящие из двух компонентов. Эти сборы дали впечатляющие результаты в плане сокращения выбросов NO_x и серы, производимых судами.

f) ЕКМТ

ЕКМТ и ОЭСР начали совместное осуществление трехкомпонентного проекта, который предусматривает проведение серии рабочих совещаний, обследования городов и ряда углубленных обзоров политики стран с целью изучения причин возникновения серьезных трудностей при осуществлении комплексной политики обеспечения устойчивого землепользования и развития транспорта, а также возможных способов их преодоления в странах и городах. Работа по этому проекту была начата в 1998 году и рассчитана на трехлетний период.

В декабре 1999 года ЕКМТ опубликовала документ "Cleaner cars – Fleet Renewal and scrappage schemes – Guide to Good Practice Scrappage schemes" ("Экологически чистые автомобили – Обновление парка и программы утилизации – Руководство по надлежащей практике применения систем утилизации". В этой публикации анализируется

эффективность упомянутых программ с точки зрения охраны окружающей среды и рассматриваются системы, внедренные к настоящему времени в Европе и Северной Америке. В целях содействия выработке прагматичных рекомендаций в ней рассмотрены три дополнительных вопроса: 1) как системы утилизации влияют на автомобильный рынок и национальную экономику; 2) как эти программы влияют на окружающую среду; 3) могут ли системы утилизации быть полезными в бывших социалистических странах.

2 и 3 марта 2000 года в Турине состоится совместная конференция ЕКМТ, ЕАПАП и МОПАП на тему "Значительное сокращение выбросов CO₂: не связанные с продуктами меры по сокращению выбросов, производимых транспортными средствами". Цель конференции – определить некоторые более затратоэффективные и не связанные с продуктами меры, которые заслуживают большего внимания на международном уровне. В ней будут участвовать представители промышленности, правительства и эксперты от академических кругов.

На предстоящей следующей сессии ЕКМТ на уровне министров состоится обстоятельное обсуждение проблемы устойчивого развития транспорта (май 2000 года, Прага).

g) ЮНЕП

Недавно Отдел технологии, промышленности и экономики ЮНЕП опубликовал совместно с ОЭСР два доклада на темы "Постепенное прекращение использования свинца в бензине" и "Старые транспортные средства, работающие на бензине".

h) ЕФТОС

В 1999 году шведская НПО "Секретариат по кислотным дождям", Европейская федерация по транспорту и окружающей среде (ЕФТОС) и Европейское экологическое бюро опубликовали доклад "Экономические инструменты сокращения выбросов на морском транспорте". В этом докладе объяснена важность сокращения выбросов, возникающих в ходе судоходства и показано, что меры, принимаемые портовыми государствами, экономически разумны. В докладе показано, что меры по борьбе с выбросами, производимыми судами, могут быть в восемь раз дешевле некоторых мер, предусмотренных в Гётеборгском протоколе 1999 года о борьбе с подкислением, эвтрофикацией и приземным озоном к Конвенции о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния. В нем также предлагаются возможные способы преодоления существующих административных препятствий. Содержащиеся в нем сведения

предназначены для использования директивными органами на национальном и европейском уровнях.

i) МСЖД

МСЖД приступил к исследованию по вопросу о внешних воздействиях транспорта, которое охватывает западноевропейские страны и должно быть опубликовано весной. Оно может служить основой для совершенствования ценообразовательных инструментов. Исследование может быть распространено на заинтересованные страны ЦВЕ, и МСЖД изъявило готовность поддержать эту работу. Резюме этого исследования будет направлено странам-членам и помещено в сети Интернет.

27. Совещание:

a) отметило, что большой объем информации по транспорту и окружающей среде подготавливается в странах и организациях, не являющихся ведущими участниками деятельности, и предложило включить также и эту информацию в документы, препровождаемые Совместному совещанию по транспорту и окружающей среде;

b) отметило, что некоторые из объявленных ведущими участниками мероприятий и рабочих совещаний не предусматривают участия национальных координационных центров;

c) обратилось к ведущим участникам деятельности с настоятельным призывом заполнить вопросник до 29 февраля 2000 года с той целью, чтобы эта информация могла быть учтена в проекте плана работы, который должен быть представлен Совместному совещанию по транспорту и окружающей среде на его третьей сессии.

V. ПОДГОТОВКА СРЕДНЕСРОЧНОГО ОБЗОРА 2002 ГОДА

28. Совещание экспертов обсудило намеченные цели и проблемы, подлежащие охвату в среднесрочном обзоре 2002 года. В частности, совещание экспертов обсудило следующие возможности:

a) среднесрочный обзор должен проводиться на высоком уровне и, возможно, в рамках совместного совещания Комитета по внутреннему транспорту и Комитета по экологической политике, а также национальных координационных центров, ведущих участников деятельности и других экспертов по Программе совместных действий;

b) обзор можно разбить на две части:

1. первую, где могла бы содержаться общая информация о транспортной и экологической политике в период 1997-2002 годов, об эволюции статистики транспорта и окружающей среды, а также о тенденциях, достигнутом прогрессе и оценке показателей качества окружающей среды. Должны использоваться данные об инвестициях в инфраструктуру, экономические данные и данные, содержащиеся в Обзоре результативности экологической деятельности (ЕЭК ООН – ОЭСР);
2. вторую, где можно было бы определить ограниченное число основных приоритетов и аспекты, не охваченные в Программе совместных действий, и отразить новые ключевые проблемы в области транспорта и окружающей среды;

c) в рамках обзора можно было бы выяснить причины невыполнения некоторых элементов Программы совместных действий и решить, нужно ли их совершенствовать;

d) в связи с обзором может быть рассмотрен вопрос о том, почему для некоторых приоритетных областей не были определены ведущие участники деятельности, и при наличии желания можно обсудить вопрос о пересмотре роли ведущих участников деятельности;

e) Совместное совещание по транспорту и окружающей среде могло бы стать инициатором межстранового конкурса на лучшее претворение в жизнь Программы совместных действий и по случаю среднесрочного обзора присудить соответствующий приз;

f) структура документов, подлежащих использованию в связи со среднесрочным обзором, должна быть простой, гибкой и четко сориентированной. Предусматривается, что эти документы будут снабжены приложениями, содержащими национальные доклады и доклады ведущих участников об их деятельности в рамках Программы совместных действий.

VI. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

29. Совещание экспертов обсудило вопрос о возможном создании совместной специальной группы экспертов по транспорту и окружающей среде для оказания

Совместному совещанию содействия в выполнении стоящих перед ним задач. Оно рекомендовало Совместному совещанию:

a) создать совместную специальную группу экспертов по транспорту и окружающей среде на период до 2002 года (среднесрочный обзор). Эта группа должна иметь гибкую структуру, заниматься вопросами существа и консультировать Совместное совещание в процессе его работы. Она должна проводить не менее одного, но и не более двух совещаний в год с учетом существующих потребностей. В целях оптимального использования ресурсов эти совещания должны по возможности планироваться с таким расчетом, чтобы они проводились параллельно с другими совещаниями, например Комитета по внутреннему транспорту и Комитета по экологической политике;

b) принять меры к тому, чтобы специальная группа экспертов помогала Совместному совещанию по транспорту и окружающей среде обеспечивать надлежащую координацию работы с Руководящей группой ВОЗ по осуществлению Лондонской хартии по транспорту, окружающей среде и здоровью в целях недопущения дублирования усилий;

c) одобрить мандат совместной специальной группы экспертов национальных координационных центров, ведущих участников деятельности и других экспертов по вопросам транспорта и окружающей среды на период до 2002 года (среднесрочный обзор), с нижеследующими элементами:

- определение основных приоритетов на основе долгосрочных региональных целей и изменений в области науки и техники;
- актуализация периодически обновляемых планов работы;
- выработка руководящих указаний по осуществлению Программы совместных действий и обеспечение надлежащей координации на основе практического опыта, накопленного в разных странах. Особый упор следует делать на достигнутом прогрессе и проблемах, с которыми сталкиваются страны с переходной экономикой;
- обмен информацией о выполнении Программы совместных действий;
- выявление пробелов и поиск решений для их восполнения;
- подготовка среднесрочного обзора 2002 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ДОКЛАД О РАБОТЕ НЕОФИЦИАЛЬНОГО СОВМЕСТНОГО СОВЕЩАНИЯ ЕЭК ООН-ВОЗ (ЖЕНЕВА, 9 ФЕВРАЛЯ 2000 ГОДА)

ВЫПОЛНЕНИЕ РЕШЕНИЙ ТРЕТЬЕЙ КОНФЕРЕНЦИИ НА УРОВНЕ МИНИСТРОВ "ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА И ЗДОРОВЬЕ" (ЛОНДОН, ИЮНЬ 1999 ГОДА)

I. ОТКРЫТИЕ

Участников приветствовали сопредседатели совещания г-н П. Робино из ЕЭК ООН и д-р К. Дора, ВОЗ. Д-р Дора председательствовал на той части совещания, на которой рассматривались соглашения и правовые документы, имеющие отношение к транспорту, окружающей среде и здоровью, а также документ "Цели и задачи политики в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, представленные в важнейших региональных декларациях". Г-н Робино председательствовал во время обсуждения следующих шагов по выявлению пробелов и подготовке дальнейших рекомендаций. Совещание утвердило повестку дня и рассмотрело график проведения общего обзора соответствующих существующих соглашений и правовых документов по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.

Г-н Робино предложил г-же Вермон коротко охарактеризовать основные итоги проводившегося ЕЭК ООН 7 и 8 февраля 2000 года Совещания национальных координационных центров, ведущих участников деятельности и других экспертов по вопросам транспорта и окружающей среды.

Открывая заседание по указанным ниже пунктам II и III д-р Дора напомнил участникам, что обсуждаемые на этом совместном совещании документы являются первым вкладом в обзор соответствующих существующих соглашений и правовых документов по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, внесенный в целях их более эффективного и согласованного выполнения и – при необходимости – дальнейшего совершенствования. Подготовить этот обзор совместными усилиями ВОЗ и ЕЭК ООН в сотрудничестве с другими международными организациями было предложено в июне 1999 года в Лондонской декларации Конференции на уровне министров и в принятой на этой конференции Хартии по транспорту, окружающей среде и здоровью.

Затем д-р Дора в общих чертах охарактеризовал запланированные меры по подготовке обзора документов, которые были согласованы ВОЗ и ЕЭК ООН в конце 1999 года. Они предусматривают:

- описание подлежащих выполнению целей и задач политики в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья населения;
- характеристику существующих документов и определение того, как в них учтены цели политики в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья населения;
- выявление существующих пробелов;
- вынесение предложений о способах устранения выявленных пробелов.

III. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ И ОБСУЖДЕНИЕ "СПИСКА СОГЛАШЕНИЙ И ПРАВОВЫХ ДОКУМЕНТОВ, ИМЕЮЩИХ ОТНОШЕНИЕ К ТРАНСПОРТУ, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И ЗДОРОВЬЮ

Г-же Эрлинд Брех из консалтинговой фирмы КОВИ было предложено представить "Список соглашений и правовых документов, имеющих отношение к транспорту, окружающей среде и здоровью". Этот список был подготовлен в тесном сотрудничестве с секретариатами ВОЗ и ЕЭК ООН в целях оказания им помощи в подготовке ответа на упоминавшуюся выше просьбу министров.

Консалтинговая фирма КОВИ проинформировала о том, что доклад нужно было подготовить в сжатые сроки, менее чем за 2 месяца, во время рождественских и новогодних каникул с учетом жестких крайних сроков, предусмотренных для итогового доклада. В приложении II к Хартии по транспорту, окружающей среде и здоровью было выявлено около 250 соответствующих документов. С учетом их многочисленности было решено привлечь к заполнению полуструктурированного вопросника по основным темам Хартии по транспорту, окружающей среде и здоровью и Венской декларации, принятой на Региональной конференции по транспорту и окружающей среде (Вена, 12-14 ноября 1997 года), должностных лиц, занимающихся их практическим осуществлением.

Поступило 85 ответов на вопросники. В предварительном порядке был определен ряд вопросов, которые могли быть не охвачены. Краткая информация по этому вопросу содержится в приложении I (резюме доклада КОВИ с таблицей, в которой отражены неохваченные аспекты).

Почти половина из 250 документов выпущены Европейской комиссией (ЕК) (например, директивы, документы по вопросам политики). Поскольку ЕК не смогла ответить на вопросники в требуемые сжатые сроки, было решено представить обзор ее соглашений и законодательных актов, подготовленный консультантами без направления вопросов непосредственно ЕК. Многие из них отражены в приложении 4 к докладу.

КОВИ указала на следующие недостатки доклада в его нынешнем виде:

- число полученных вопросников позволило охватить приблизительно 70% из 125 документов, не являющихся документами ЕК, при этом качество полученных ответов было очень разным;
- не было времени проверить ответы и рубрики баз данных с помощью процедур обеспечения качества;
- не удалось провести надлежащую оценку различий в охвате документов Север-Юг и Восток-Запад;
- не удалось охватить двусторонние соглашения, и было включено совсем небольшое число субрегиональных соглашений;
- не удалось дать оценку тому, как положения документов осуществляются на практике. В тех немногих случаях, когда были получены ответы на вопрос об осуществлении, в основе этих ответов лежала оценка секретариата, занимающегося соответствующим документом;
- в приложении, посвященном ЕС, имеется несколько пробелов, которые могут быть восполнены в процессе взаимодействия с персоналом ЕК;
- перечень выявленных в ходе этой работы пробелов носит весьма предварительный характер, и на данном этапе его не следует рассматривать в качестве указания областей, в которых требуются дальнейшие изменения.

КОВИ пришла к выводу о целесообразности завершения работы над списком.

Совещание с одобрением восприняло доклад КОВИ, согласилось с применявшейся при подготовке списка методикой и с мнением о том, что этот список является весьма

полезным документом, который следовало бы закончить и, возможно, регулярно обновлять.

Совещание поблагодарило Данию за поддержку при подготовке списка и приветствовало заявление о ее готовности оказать определенную дополнительную поддержку в целях завершения доклада КОВИ.

Совещание провело обсуждение доклада КОВИ. Ниже приводятся основные пояснения, вопросы и предложения в адрес КОВИ о возможных способах улучшения документа:

- возможно, следует определить документы, чаще всего повторяемые в списке, поскольку таким образом можно узнать, в каких документах охвачены многие из представляющих интерес тем;
- представляется целесообразным рассмотреть используемые в докладе терминологию и определения с целью их приведения в соответствие с международно признанными определениями, если они имеются;
- важной дополнительной темой, через призму которой следует анализировать документы, можно назвать тему интеграции трех секторов - транспорта, окружающей среды и здравоохранения. Например, возможно, целесообразно конкретно изучить вопрос о том, участвуют ли органы здравоохранения в процессах принятия решений по транспортной политике;
- в документ следует включить больше информации о научной основе ряда документов, в которых определены предельные уровни, безопасные для здоровья человека и окружающей среды, например руководящие принципы ВОЗ по качеству воздуха и протоколы к Конвенции ЕЭК ООН о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния;
- следует активизировать обсуждение вопроса о взаимозависимости воздействий на здоровье (критические уровни) и окружающую среду (уровни критической нагрузки);
- следует отметить, что руководящие принципы ВОЗ по качеству воздуха охватывают тонкодисперсные и сверхтонкодисперсные частицы, а протоколы к Конвенции ЕЭК ООН о трансграничном загрязнении воздуха на большие

расстояния, как предполагается, обеспечат значительное сокращение загрязненности воздуха твердыми частицами;

- в нем следует охватить изменение климата, его предполагаемое влияние на здоровье, а также последствия повышения налогов на топливо и увеличения объема воздушных перевозок, документы об изменении климата, Альпийскую конвенцию и протоколы к ней, а также упомянуть о директиве по качеству топлива для уязвимых районов;
- следует отметить, что уязвимым группам посвящены директива ЕС по озону и новый Протокол к Конвенции ЕЭК ООН о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния, учитывающий многообразие воздействий;
- список должен быть сориентирован на общеевропейские документы с широкой сферой охвата (субрегиональные соглашения, типы соглашений ЕС, которые должны использоваться в качестве справочной информации);
- существует необходимость в дополнительном включении в приложение информации ЕК (например, в него не было включено ни одного решения ЕС, касающегося здоровья);
- существует необходимость в дополнительной оценке и доработке перечня неохваченных аспектов, которые были выявлены благодаря этой работе, носившей пока еще весьма предварительный характер (в частности, как представляется, в некоторых случаях существуют документы с практически удовлетворительным охватом соответствующих сфер, например документы о предотвращении загрязнения внутренних вод и безопасности дорожного движения);
- в докладе многие частные вопросы смешиваются с важными принципиальными проблемами. В ходе дальнейшей работы следует акцентировать внимание на уже определенных приоритетных элементах.

Отдельно обсуждался вопрос о необходимости включения информации об осуществлении политики и ее эффективности. Было признано, что провести углубленную оценку осуществления в целях завершения работы над докладом в оставшиеся короткие сроки было бы сложно. С другой стороны, существует немало уже выполненных оценок различных политических концепций, и их можно было бы по мере возможности вновь рассмотреть. К оценкам, которые могут содержать полезные материалы, в частности,

относятся: доклад МСЖД по вопросу о том, как в 17 странах учитываются (или не учитываются) внешние издержки перевозок, обзоры результативности экологической деятельности ОЭСР и ЕЭК ООН (ОРЭД), аналитические материалы, подготовленные Европейским агентством по окружающей среде (ЕАОС), и Национальные планы действий в области окружающей среды и здравоохранения (НПДОСЗ). В качестве инструментов для определения эффективности претворения в жизнь некоторых документов, наряду с этими оценками, предлагалось использовать и материалы с анализом тенденций, наблюдаемых в регионе.

Как правило, те, кто высказывал свои замечания, указывали на целесообразность завершения работы над списком в случае определения источников необходимых ресурсов, включения в него еще не охваченных документов и замечаний, высказанных на совещании, и его дополнения документами ЕС. Представитель ЕК сам вызвался обновить и дополнить приложение 4 в консультации со своими коллегами из соответствующих ГД.

На следующем этапе следует также сосредоточить внимание на дополнительной оценке неохваченных аспектов, которая была начата в докладе КОВИ, а также включить оценку осуществления положений документов по вопросам политики, как можно шире используя в качестве источников существующие обзоры.

III. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ И ОБСУЖДЕНИЕ ДОКУМЕНТА "ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ЗДРАВООХРАНЕНИЯ, ПОСТАВЛЕННЫЕ В ВАЖНЕЙШИХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДЕКЛАРАЦИЯХ "

Подготовленный ЕЭК ООН рабочий документ по целям и стратегиям представил г-н Вюстер, который дал пояснения по поводу процедуры, использовавшейся для обобщения целей и задач, предусмотренных в Венской декларации, Программе совместных действий (ПСД), Лондонской декларации и Хартии по транспорту, окружающей среде и здоровью. Он подчеркнул, что названный документ является рабочим инструментом для выявления пробелов. Из-за отсутствия времени в него не были включены другие региональные или всемирные декларации.

Совещание признало, что подготовка доклада является шагом в правильном направлении, однако указало, что ограничиваться определением целей и задач недостаточно. Следует подумать об охвате более широкого круга существующих соглашений. Государства-члены, МПО и НПО должны предложить дополнительные задачи и цели, признанные странами региона, с указанием четких ссылок на источники, например на документы, признанные на региональном и глобальном уровнях.

Совещание приняло к сведению документ "Вклад НПО в совместное совещание ЕЭК ООН/ВОЗ, состоявшееся 9 февраля 2000 года", который был представлен д-ром Зильбершмидтом, Международное общество врачей в защиту интересов окружающей среды (МОВОС), распространен на совещании. Этот документ также является вкладом в определение подлежащих рассмотрению возможных мер по оказанию содействия в выполнении целей и задач Венской декларации и Лондонской хартии.

IV. ОБЩАЯ ДИСКУССИЯ ПО ОБОИМ ДОКЛАДАМ И ВОПРОСУ О ТОМ, НА ЧТО ОНИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ СОРИЕНТИРОВАНЫ

Совещание согласилось с необходимостью открытого процесса подготовки этих документов при широком участии стран и организаций.

Совещание приняло к сведению выраженную Францией заинтересованность в оказании финансового содействия этому процессу.

Совещание согласилось с тем, что при дальнейшей доработке этих двух документов необходимо:

- сосредоточить внимание на нескольких документах, которые могут обеспечить более значительное улучшение состояния окружающей среды и здоровья населения и изучить вопросы межсекторальной интеграции, включая участие органов здравоохранения в процессе принятия решений по транспортной политике, а также уделить им в докладе основное внимание;
- оценить общий уровень практической реализации документов в контексте тех или иных первоочередных проблем транспорта, окружающей среды и здравоохранения, как можно шире используя в качестве источников существующие обзоры и оценки (ОРЭД, НПДОСЗ, доклады по ОВОС и т.д.). Получить информацию об эффективности применения существующих документов в различных частях региона можно было бы с помощью трендового анализа влияния транспорта на здоровье населения и окружающую среду в различных странах;
- определить приоритеты, в том числе на национальном и субрегиональном уровнях (например, в странах с переходной экономикой), а затем сосредоточить внимание на их политическом и юридическом аспектах, чтобы

рекомендовать наиболее приемлемый способ восполнения выявленных пробелов.

Что касается дальнейшего выявления пробелов, то совещание посчитало, что на данном этапе эта работа должна быть организована по четырем основным направлениям:

- совершенствование существующих инструментов;
- применение существующих инструментов;
- выработка нежестких руководящих указаний правового и политического характера по тем проблемам/областям, в которых на международном уровне (региональном и местном уровне) невозможно установить четкие цели и задачи;
- создание новых инструментов.

Совещание приняло к сведению выраженную группой государств – членов, МПО и НПО заинтересованность в поддержке работы, проводимой секретариатами. Имеются в виду, в частности, участники Руководящей группы по осуществлению Хартии, а также национальные координационные центры, ведущие участники деятельности и другие эксперты по ПСД, которые уже заявили о своей готовности оказать поддержку в процессе подготовки обзора документов. В перечень контактных лиц "Друзья доклада", который будет широко распространяться, может быть включен любой новый участник из числа государств–членов, МПО и НПО.

V. СЛЕДУЮЩИЕ ШАГИ

Совещание решило предоставить пунктам связи по здравоохранению информацию о Хартии, а национальным координационным центрам, ведущим участникам деятельности и другим экспертам по ПСД - о налаживании открытого процесса консультаций в соответствии с приведенным ниже графиком.

СРОКИ	ПРОЦЕСС	ЦЕЛИ
15 февраля – 15 марта	Открытый процесс консультаций с направлением письменных замечаний по электронной почте и факсу	<ul style="list-style-type: none"> • Доработка списка КОВИ после получения недостающих вопросников с дополнением приложения IV материалами ЕС и включением замечаний, полученных от заинтересованных участников; • рассмотрение списка КОВИ с учетом полученных материалов; • пересмотр документа о задачах и целях политики на основе письменных замечаний. Замечания должны содержать подлежащие включению в документ предложения по задачам и целям с четкими ссылками на существующий документ (документы), в котором поставлены эти задачи и цели; • формулирование замечаний по поводу значения предлагаемых задач и целей для окружающей среды и здоровья; • внесение предложений по неохваченным аспектам (например, в существующих соглашениях – из-за их невыполнения и т.д.) и соответствующим рекомендациям; • формулирование замечаний по поводу тех или иных мер, соглашений и документов.
15 марта – 14 апреля		<ul style="list-style-type: none"> • Рассмотрение документов секретариатами ВОЗ и ЕЭК ООН на основе полученных материалов.
14 апреля	Совещание заинтересованных участников	<ul style="list-style-type: none"> • Обзор рассмотренных документов; • формулирование предварительных указаний в отношении рекомендаций по поводу того, что нужно делать с учетом выявленных пробелов (например, различного рода рекомендации, в

СРОКИ	ПРОЦЕСС	ЦЕЛИ
		том числе в отношении протоколов к существующим документам, рамочные соглашения/руководящие принципы и т.д.).
15 апреля – 6 июня		<ul style="list-style-type: none"> • Разработка рекомендаций секретариатами ВОЗ и ЕЭК ООН и поддержание дискуссии с группами заинтересованных участников.
6 июня	Третье совместное совещание по транспорту и окружающей среде (ССТОС)	<ul style="list-style-type: none"> • Доклад о проделанной работе для ССТОС; • получение от ССТОС материалов, касающихся выработанных ВОЗ и ЕЭК ООН рекомендаций.
7 июня	Совместное совещание ВОЗ – ЕЭК ООН	<ul style="list-style-type: none"> • Представление на совместном совещании доклада о проделанной работе; • получение от совместного совещания материалов, касающихся рекомендаций.
8 июня	Третье совещание Руководящей группы по осуществлению Хартии по транспорту, окружающей среде и здоровью	<ul style="list-style-type: none"> • Представление Руководящей группе доклада о проделанной работе; • получение от Руководящей группы любых дополнительных материалов насчет разработанных ВОЗ и ЕЭК ООН рекомендаций.
9 июня – 31 июля		<ul style="list-style-type: none"> • Доработка доклада секретариатами ВОЗ и ЕЭК ООН
До конца 2000 года		<ul style="list-style-type: none"> • Проведение совещания должностных лиц высокого уровня, занимающихся вопросами транспорта, окружающей среды и здоровья.
