



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

JMTE/2000/5
29 March 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH/FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Совместное совещание по транспорту
и окружающей среде
(Третья сессия, 6 июня 2000 года)

**ПРОЕКТ ПЛАНА РАБОТЫ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ПРОГРАММЫ
СОВМЕСТНЫХ ДЕЙСТВИЙ НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ,
ОХВАТЫВАЮЩИЙ ПЕРИОД С ИЮЛЯ 2000 ГОДА ПО ИЮНЬ 2001 ГОДА**

1. В ходе своей второй сессии 6 июля 1999 года Совместное совещание по транспорту и окружающей среде обратилось к национальным координационным центрам, ведущим участникам деятельности и другим экспертам с просьбой составить и представить ему периодически возобновляемый план работы, который может ежегодно пересматриваться (JMTE/1999/5, пункт 5 b)).
2. С учетом этого секретариат направил всем ведущим участникам деятельности вопросник, в котором запрашивалась информация об их планах работы на период с июля 2000 года по июнь 2001 года, целях на этот период, методах работы и графиках мероприятий.

3. Настоящий документ подготовлен на основе девяти полученных к 29 февраля 2000 года ответов (Италия, Нидерланды, Финляндия, Швейцария, Швеция, Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ), Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Международная морская организация (ИМО), Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН)) на 14 разосланных вопросников. В нем, на основе документа JMTE/1999/4, подробно описаны международные элементы Программы совместных действий и указаны ведущие участники деятельности по ним, а также приведены планы работы ведущих участников деятельности по каждому из этих элементов. Настоящий документ обсуждался на совещании экспертов и теперь представляется на утверждение третьей сессии Совместного совещания по транспорту и окружающей среде, которое состоится 6 июня 2000 года.

ЭЛЕМЕНТЫ ПРОГРАММЫ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ

I. ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСТОЙЧИВОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА

- a) Разработка дополнительных основополагающих принципов устойчивого транспортного сектора в качестве возможной основы для государственных стратегий и процессов принятия решений в области транспорта

Ведущая страна/орган: ЕКМТ, ОЭСР

Сроки, установленные Конференцией: 1998 год

- b) Изучение связи между различными сценариями экономического роста и спроса на транспорт

Решение: предложить участвовать ЕКМТ, ОЭСР

- c) Разработка дополнительных общих подходов и методологий для интернализации внешних издержек, а также использования экономических инструментов

Ведущая страна/орган: ЕЭК ООН, ЕКМТ, ОЭСР, ИКАО

Сроки, установленные Конференцией: 2000 год

i) ЕКМТ**Цели на этот период:**

- будет завершена работа над докладом "Variation and Differentiation Strategies in Road Taxation" ("Стратегии варьирования и дифференцирования ставок при взимании дорожных налогов");
- подготавливается обзор политики в вопросах интернализации;
- подготавливается проект доклада "Efficient transport taxes: International comparison of the taxation of freight and passenger transport by road and rail" ("Эффективность налогов на транспорт: международное сопоставление систем налогообложения автомобильного и железнодорожного грузового и пассажирского транспорта").

ii) ИКАО**Цели на этот период:**

В соответствии с просьбой, высказанной Ассамблеей ИКАО на ее тридцать второй сессии, Комитет по охране окружающей среды в области авиации (КАЕП) Совета ИКАО рассматривает вопрос об использовании различных рыночных инструментов, включая сборы, связанные с выбросами, купля-продажа прав на выбросы и добровольные соглашения, в качестве средства ограничения выбросов парниковых газов. Недавно завершена работа над первым сводом требований к различным рыночным инструментам, и скоро будет начат анализ связанных с ними экономических последствий и экологических выгод. Одновременно будет продолжаться работа по уточнению возможностей применения этих инструментов и оценке административных и правовых проблем.

График работы:

Процесс оценки и уточнения возможностей будет продолжаться несколько месяцев, после чего начнется подготовка оценочного доклада к следующему полномасштабному совещанию КАЕП, которое состоится в начале 2001 года. Затем будет подготовлен доклад к следующей сессии Ассамблеи, намеченной на осень 2001 года.

- d) Продолжение разработки на основе уже действующих процедур мониторинга и пересмотра общей теоретической базы и методологий для сбора, анализа и представления данных о транспортной деятельности и ее экологических последствиях и последствиях для здоровья людей. Разработка предложения о регулярном общеевропейском обмене данными и их публикации, а также о проведении анализа в этой связи

Ведущая страна/орган: ЕЭК ООН, ИКАО, ИМО

Сроки, установленные Конференцией: 2000 год

i) ИМО

Цели на этот период:

Защита морской среды от загрязнения судами.

Методы работы:

Совещания Комитета по охране морской среды (КОМС).

График работы:

- КОМС 44: 6-15 марта 2000 года;
- КОМС 45: 2-6 октября 2000 года;
- КОМС 46: июнь 2001 года.

ii) ЕЭК ООН

Цели на этот период:

Продолжение работы по совершенствованию соответствующих методологий и терминологии в целях сбора согласованных данных о воздействии транспорта на окружающую среду, а также по разработке показателей устойчивости функционирования транспорта и применению этих показателей в странах ЕЭК ООН, находящихся на переходном этапе.

Методы работы:

- продолжение работы по тематике Рабочей группы ЕЭК ООН по статистике транспорта (WP.6) в сотрудничестве с Евростатом и ЕКМТ в целях получения более точных экологически значимых данных статистики транспорта (с помощью Общего вопросника по статистике транспорта);
- организация в сотрудничестве с Европейским агентством по окружающей среде Европейского союза рабочего совещания по вопросу о распространении МПДТОС (механизм предоставления докладов по транспорту и окружающей среде) на страны переходного периода, являющиеся членами ЕЭК.

График работы:

- общий вопросник: сентябрь 2000 года и последующие годы;
 - рабочее совещание по МПДТОС: сентябрь 2000 года, Копенгаген;
 - WP.6: октябрь 2000 года.
- e) Изучение вопроса о разработке дополнительных экологических критериев, критериев в области охраны здоровья и стандартов качества, в частности для тех видов воздействия транспорта, которые еще не были охвачены, например, опасность заболевания раком, потребление невозобновляемых ресурсов, землепользование и охрана природы, качество почвы и подземных вод
- Решение Конференции: предложить участвовать ВОЗ
- f) Разработка механизмов совершенствования координации и укрепления сотрудничества в области двусторонних и межрегиональных процедур транспортного и экологического планирования для транспортных проектов, оказывающих трансграничное воздействие на окружающую среду
- g) Поддержка в осуществлении программы совместных научных исследований по проблемам транспорта и окружающей среды и вынесение рекомендаций о ее долгосрочном международном финансировании
- h) Оказание помощи странам переходного периода в структурной перестройке отраслей транспортного машиностроения и нефтепереработки, с тем чтобы они

могли производить экологически более приемлемую продукцию на основе экологически более приемлемых процессов, и стимулирование международных проектов по организации совместных предприятий

- i) Изучение возможности более рационального использования существующих фондов (как, например, TACIS и PHARE) для оказания помощи странам переходного периода в финансировании совместных исследований и проектов в области перевозок, транспортных средств и окружающей среды с участием европейских и международных финансовых учреждений
- j) Оказание помощи странам переходного периода в разработке и осуществлении программ подготовки руководителей транспортного сектора и специалистов по проблемам транспорта и окружающей среды
- k) Разработка механизмов обмена передовым опытом и образцами национальных планов в области транспорта и окружающей среды (включая аспекты планирования землепользования), которые должны применяться на общеевропейском уровне (например, посредством организации конференции по проблемам устойчивого развития транспорта в Европе)

Ведущая страна/орган: Австрия

II. СТИМУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ТОПЛИВ, В МЕНЬШЕЙ МЕРЕ ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

- a) Ужесточение действующих норм выбросов применительно к дорожным автотранспортным средствам; продолжение разработки предложений по экологическим стандартам в области конструкции автотранспортных средств и безопасности дорожного движения

Ведущая страна/орган: ЕЭК ООН, ЕКС

Сроки, установленные Конференцией: 1997-1999 годы

ii) **ЕЭК ООН**

Цели на этот период:

По предложению Рабочих групп ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения (WP.1) и по конструкции транспортных средств (WP.29) эксперты Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТАС) подготовили предложение по проекту пересмотра приложения 2 к сводной резолюции о дорожном движении (СР.1) "Периодический осмотр транспортных средств – обязательные проверки".

В этом приложении содержится перечень параметров, подлежащих проверке при периодическом техническом осмотре транспортных средств. В отношении охраны окружающей среды применяется следующий общий принцип:

- во время технического осмотра проверяются не только аспекты безопасности, но и параметры, связанные с охраной окружающей среды (например, выбросы выхлопных газов и уровень шума).

Параметр	Метод	Основные причины для отказа
8. НЕГАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ		
8.1 Шум		
	Оценить субъективно или замерить уровень звука в соответствии с действующими предписаниями.	Уровень шума является чрезмерным или превышает пределы, указанные в действующих предписаниях для данного типа транспортных средств.
8.2 Выхлопные газы		
8.2.1 Двигатели с принудительным зажиганием	Измерить газообразные выбросы с использованием анализаторов выхлопных газов в соответствии с действующими предписаниями.	а) Любые газообразные выбросы превышают уровни, указанные в действующих предписаниях для данного типа транспортных средств. б) Оборудование для ограничения выбросов отсутствует или явно не исправно.
8.2.2 Двигатели с воспламенением от сжатия	Замерить дымность выхлопа с использованием дымомера в соответствии с действующими предписаниями.	Дымность выхлопа превышает уровни, предусмотренные в действующих предписаниях для данного типа транспортных средств.

Этот документ будет рассмотрен WP.29 и WP.1 в этом году и в случае одобрения может быть добавлен в сводную резолюцию о безопасности дорожного движения (CP.1). CP.1 – серия необязательных для выполнения рекомендаций правительствам, которые охватывают многие аспекты безопасности дорожного движения. Она постоянно пересматривается WP.1.

- b) Подготовка рекомендаций по производству, сбыту и использованию экологически чистых транспортных средств и по контролю их экологических характеристик. В этих рекомендациях должны учитываться различия в экономическом положении стран - членов ЕЭК
- c) Разработка, в тех случаях, когда и если это целесообразно, европейского законодательства для ограничения шума, производимого самолетами
- d) Разработка рекомендаций по налоговым мерам и другим механизмам стимулирования производства и использования более энергоэффективных транспортных средств
- e) Разработка и ужесточение в перспективе до 2005 года и далее экологических стандартов в отношении внедорожных и рельсовых транспортных средств, а также судов. Внесение предложений по соответствующим поправкам к международным соглашениям
- f) Разработка количественных целей и графиков для сокращения потребления энергии новыми автотранспортными и рельсовыми транспортными средствами, морскими судами и судами внутреннего плавания и для внедрения более энергоэффективных транспортных средств на базе национальных программ
- g) Подготовка правовых документов относительно производства, сбыта и использования экологически чистых видов топлива на добровольной основе до установления более строгих стандартов в отношении топлива
- h) Ужесточение существующих стандартов на качество топлива, особенно в отношении предельных значений содержания серы и канцерогенных соединений, в целях обеспечения возможностей для создания экологически чистых двигателей и уменьшения воздействия на окружающую среду и здоровье людей

Ведущая страна/орган: Финляндия

i) Финляндия

Цель на этот период:

Министерства транспорта и связи и по охране окружающей среды Финляндии планируют провести двухдневный семинар. Его цель состоит в том, чтобы передать странам знания, полезные инструменты и дать им возможность установить контакты для внедрения в практику новейших стандартов на экологичные виды топлива для транспортных средств законодательным путем или на добровольной основе. Темы будут представлять большой интерес в международном плане. Программа двухдневного семинара предусматривает проведение рабочих заседаний и экскурсий. Он предназначен для стран, подавших заявления о вступлении в ЕС, но присутствие других участников также приветствуется.

Методы работы:

Двухдневный семинар.

График работы:

Семинар планируется провести в ноябре 2000 года.

- i) Разработка международных рекомендаций о выведении из эксплуатации транспортных средств, вызывающих наибольшее загрязнение, в том числе об их утилизации, рециркуляции и повторном использовании их узлов и агрегатов

Ведущая страна/орган: ЕКМТ

i) ЕКМТ

Цели на этот период:

Завершена работа над докладом "Экологически чистые автомобили: обновление парка и системы утилизации", который будет опубликован в первом квартале 2000 года

- j) Разработка национальных и международных предписаний для предотвращения новой регистрации в других странах ЕЭК тех транспортных средств, которые уже были выведены из эксплуатации в соответствии с вышеуказанными

рекомендациями, касающимися транспортных средств, вызывающих наибольшее загрязнение

Ведущая страна/орган: ЕЭК ООН

- k) Разработка предписаний по ограничению использования транспортных средств, вызывающих наибольшее загрязнение, в районах с высоким уровнем нагрузки на окружающую среду, например запреты на движение в городах и экологически уязвимых районах
- l) Разработка международных программ обучения специалистов по сертификации и испытанию транспортных средств и по процедурам управления качеством в области транспорта в целом
- m) Поощрение международного сотрудничества и оказание технической и финансовой поддержки странам переходного периода в целях разработки программ контроля автотранспортных средств и аналогичных программ для железнодорожного транспорта и судов
- n) Разработка руководящих принципов контроля качества топлива и его выборочной проверки в местах продажи

III. СОДЕЙСТВИЕ ВНЕДРЕНИЮ ЭФФЕКТИВНЫХ И УСТОЙЧИВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

- a) Разработка общих показателей оценки эффективности и экологичности каждого вида транспорта, измерение показателя удельных выбросов, инициирование подготовки совместных исследований по расчетным методам и моделям оценки вредного воздействия транспорта
- b) Разработка рекомендаций в целях содействия переориентации с автомобильных перевозок и воздушных перевозок на местных авиалиниях на перевозки железнодорожным и внутренним водным транспортом, а также на каботажные и морские перевозки
- c) Разработка и осуществление программ создания привлекательной для потребителя сети всех видов общественного транспорта на основе совершенствования и стимулирования:

- координации между железнодорожным, автобусным и общественным транспортом и другими видами транспорта на национальном и международном уровне;
 - взаимодействия между различными видами транспорта, их взаимной совместимости и развития сферы материально-технического обеспечения и услуг;
 - модернизации и расширения инфраструктуры;
 - более широкого использования экологически рациональных и удобных транспортных средств общего пользования;
 - более широкого использования ориентированной на практический спрос гибкой системы общественного транспорта
- d) Разработка и осуществление программ создания эффективной европейской сети железнодорожных грузовых перевозок на основе совершенствования и стимулирования:
- модернизации и расширения инфраструктуры железнодорожных и комбинированных перевозок;
 - взаимной совместимости и координации между железнодорожными системами, например посредством согласования предписаний в области безопасности и эксплуатации;
 - модернизации и более широкого использования экологически приемлемого подвижного состава;
 - развития сферы материально-технического обеспечения и услуг, например посредством более широкого использования передовых систем комбинированных и железнодорожных грузовых перевозок;
 - создания международных компаний, занимающихся железнодорожными грузовыми перевозками

- e) Оценка экологического, экономического и социального воздействия капиталовложений в инфраструктуру и разработка и реализация экологических руководящих принципов капиталовложений в инфраструктуру
- f) Поддержка совместных проектов и выработка рекомендаций с целью повышения эффективности использования парков транспортных средств, транспортных операций и транспортной инфраструктуры, например посредством совершенствования материально-технического обеспечения, использования телематики, повышения коэффициента загрузки грузовых автомобилей и разработки стандартизированных упаковочных единиц
- g) Применение международных правовых документов с целью облегчения процедур пересечения границ
- h) Стимулирование деятельности по включению стратегической оценки воздействия на окружающую среду в процессы планирования в области транспорта на национальном и международном уровнях и соответствующая поддержка деятельности, проводимой в рамках Конвенции, принятой в Эспо¹

Ведущая страна/орган: Финляндия, Хорватия

- i) Принятие необходимых мер в целях создания условий для свободной и справедливой конкуренции между различными видами транспорта, включая устранение рыночных диспропорций, возникающих в результате проведения политики субсидирования и налогообложения, в которой не в полной мере учитываются внешние издержки
- j) Вынесение рекомендации - если она еще не вынесена - о присоединении к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и осуществление его положений
- k) Принятие необходимых правовых, административных и налоговых мер в целях упрощения процедур создания и стимулирования создания терминалов комбинированных перевозок

Ведущая страна/орган: Швейцария

¹ Оговорка, сделанная Германией.

i) **Швейцария**

Цели на этот период

Что касается будущей работы по теме комбинированных перевозок, то необходимо срочно изучить причины возникновения наблюдаемой с 1998 года тенденции к стагнации и даже уменьшению объемов таких перевозок. Мы предлагаем переориентировать работу в этом направлении.

Первые обсуждения в группе ЕЭК ООН по комбинированным перевозкам свидетельствуют о том, что эта тенденция объясняется прежде всего проблемами на железных дорогах. В частности, как представляется, все чаще возникает нехватка тягового подвижного состава, что ведет к несвоевременному прибытию поездов в пункты назначения и, следовательно, к потере клиентов.

Поэтому необходимо более детально изучить вопрос о том,

- позволит ли текущая работа по обеспечению взаимной совместимости подвижного состава улучшить положение в такой степени, чтобы можно было избежать смены локомотивов на границах, или же нужно будет рекомендовать такие меры, как создание европейского парка локомотивов с обеспечением доступа к нему существующим и создающимся железнодорожным предприятиям;
- необходимы ли другие меры, например в области тарифов.

Методы работы:

Государствам – членам ЕЭК ООН будет направлен вопросник с целью более точного определения причин снижения объемов комбинированных перевозок, а также приоритетности различных возможных мер.

Затем ведущим швейцарским участником деятельности будет подготовлен соответствующий доклад. Во избежание дублирования усилий в этом документе нужно будет полностью каталогизировать все направления уже проводимой работы по улучшению качества железнодорожных перевозок (например, работа ЕС по обеспечению взаимной совместимости/созданию общего парка локомотивов). На основе полученных ответов будет определен

подход к распределению задач между различными международными организациями в целях реализации предусмотренных мер.

Впоследствии этот доклад можно было бы доработать на каком-либо специальном рабочем совещании или в рамках группы ЕЭК ООН по железным дорогам.)

График работы

- Первая половина 2000 года: вопросник;
- Конец второго полугодия 2000 года: проект доклада.

- 1) Определение ряда основных коридоров междугородных комбинированных перевозок и соответствующих терминалов в рамках СЛКП и недавно подписанного Протокола к этому соглашению

IV. ОХРАНА ЭКОЛОГИЧЕСКИ УЯЗВИМЫХ РАЙОНОВ

Ведущая страна/орган по разделу: Австрия, Италия, Словения

- a) Разработка международных мер по ограничению неблагоприятного воздействия на здоровье человека и окружающую среду в тех районах, где превышаются критические нагрузки, нормы качества воздуха и предельные уровни шума
- b) Стимулирование разработки критериев определения и выявления экологически уязвимых районов в целях охраны здоровья людей и окружающей среды и создания условий для функционирования транспорта в этих районах
- c) Разработка исходных критериев надлежащего учета расходов на инфраструктуру и внешних издержек
- d) Разработка приоритетных программ для ускоренного совершенствования и расширения сетей материально-технического обеспечения и инфраструктуры железнодорожных и комбинированных перевозок и укрепления их конкурентоспособности, в частности в коридорах с высокой долей трансъевропейских транзитных перевозок

- e) Развитие сети сотрудничества и программы экспериментальных проектов и обмена опытом в области принятия в транспортном секторе решений по защите экологически уязвимых районов
- f) Подготовка исходных критериев и руководящих принципов интермодального и комплексного подхода к планированию и использованию транспортной инфраструктуры с надлежащим учетом экологических, экономических и социальных аспектов экологически уязвимых районов

i) Австрия (для данного раздела)

Цели на этот период

Разработка критериев для экологически уязвимых районов.

Методы работы

Министерство охраны окружающей среды Австрии начало проводить исследование с целью выработки этих критериев.

График работы

Исследование будет представлено на стартовом рабочем совещании летом.

ii) Италия (для данного раздела)

Цели на этот период

Определение стратегии мониторинга и профилактической работы для экологически уязвимых районов. Запланированы различные рабочие совещания. Их результаты будут использоваться в качестве основы для проведения исследования, дальнейшего осмысления проблем и анализа.

Методы работы:

- при осуществлении деятельности в 2000 году будут использоваться результаты международной конференции "Загрязнение в результате трансграничных перевозок и альтернативные возможности обеспечения устойчивой мобильности" (17 и 18 февраля 2000 года);

- в районе Триеста будет проведено рабочее совещание по перевозке опасных грузов.

График работы

конец 2000 года: подготовка к проведению рабочего совещания по перевозке опасных грузов в районе Триеста.

V. СОДЕЙСТВИЕ УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

- a) Разработка руководящих принципов стратегии в области интеграции планирования землепользования и перевозок и более широкого распространения информации относительно использования методов и процедур ОВОС применительно к транспортным системам в городах и густонаселенных районах

Ведущая страна/орган: ЕКМТ

i) ЕКМТ

Цели на этот период

Проект включает в себя три основных компонента: серию рабочих совещаний по конкретным темам, обследование городов и ряд обзоров политики стран в области организации городского движения.

- К настоящему времени проведены три из четырех запланированных рабочих совещаний. Четвертое рабочее совещание состоится в Вашингтоне, О.К., и на нем будут рассмотрены институциональные проблемы и проблемы консультаций с общественностью.
- Обследование городов. Администрациям более чем 250 городов был направлен вопросник, в котором запрашивалась информация о схемах и системах организации движения в городах, а также об осуществлении политики в области городского транспорта, охраны окружающей среды и планирования землепользования. Полученные ответы составят статистическую основу для итогового доклада по проекту.

- Страновые обзоры политики в области организации городского движения. Чтобы получить конкретное представление о выработке политики в области организации городского движения в тех или иных странах была начата серия углубленных экспертных национальных обзоров. Интерес к тому, чтобы их страна стала объектом такого углубленного экспертного обзора, проявили Нидерланды, Швеция, Норвегия и Венгрия. Первый обзор был проведен в июне 1999 года в Нидерландах. Обзоры по Венгрии, Швеции и Норвегии будут выполнены позднее. Эти углубленные обзоры будут дополнены самооценками, которые будут проведены рядом стран.

Методы работы:

- рабочие совещания;
- анализ и обобщение ответов на вопросники;
- обзор политики в области организации городского движения.

График работы:

рабочее совещание в Вашингтоне, О.К., на котором будут рассмотрены институциональные проблемы и проблемы консультаций с общественностью, сентябрь 2000 года;

- анализ и обобщение ответов на вопросники, 2000 год;
- обзор политики в области организации городского движения: Венгрия, второй квартал 2000 года; Швеция, конец 2000 года; Норвегия, начало 2001 года;
- итоговый доклад по этому проекту будет подготовлен в 2001 году.

- b) Разработка рекомендаций по экономическим и иным механизмам стимулирования использования в городах транспортных средств с низким или нулевым уровнем выбросов, укрепление нынешнего международного сотрудничества в этой области

Ведущая страна/орган: ЕЭК ООН

- c) Инициация совместной разработки проектов, а также обмен мнениями и опытом в связи с определением расчетных методов и моделей для оценки выбросов загрязнителей городским транспортом и их рассеивания в атмосфере в городских условиях
- d) Продолжение разработки "Хартии пешеходов" ЕС, расширение сферы ее действия до общеевропейского уровня и отражение в ней потребности велосипедистов

Ведущая страна/орган: Нидерланды

i) Нидерланды

Цели на этот период:

- подготовка руководящих принципов и показателей по национальной политике в целях поощрения использования велосипедов, включая технико-организационные меры по созданию сетей велосипедных дорожек;
- сопоставление национальной велосипедной политики стран - членов Европейского союза и стран, подавших заявление о вступлении в него.

Методы работы:

- a) экспериментальный проект по сопоставлению национальной велосипедной политики трех-шести стран на основе предварительного набора показателей;
- b) проведение рабочего совещания для европейских стран с целью выработки рекомендаций и показателей;
- c) осуществление проекта по дальнейшему совершенствованию показателей и сопоставлению национальной велосипедной политики других европейских стран;
- d) проведение рабочего совещания с целью представления окончательных выводов и подготовки окончательного перечня показателей.

Все виды деятельности будут осуществляться в сотрудничестве с Европейской комиссией.

График работы:

- a) первая половина 2000 года;
 - b) июнь 2000 года ("Вело мондьяль", Амстердам);
 - c) вторая половина 2000 года , первая половина 2001 года;
 - d) сентябрь 2001 года (Международная конференция "Вело-сити", Эдинбург).
- e) Содействие в разработке и реализации двух- и многосторонних проектов, а также проектов по линии международных финансовых организаций, связанных с развитием и модернизацией систем общественного пассажирского транспорта в крупных городах и совершенствованием экологических характеристик сети городских автодорог

VI. СОДЕЙСТВИЕ ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Организация семинаров и/или учебных программ для транспортных операторов, а также учебных практикумов, особенно для стран переходного периода

VII. ОГРАНИЧЕНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ И СУДОВ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

- a) Проведение совместных научных исследований с целью изучения воздействия выбросов от двигателей летательных аппаратов с учетом ожидаемого в ближайшее время специального доклада МГЭИК по вопросам авиации и глобальной атмосферы и работы Группы по научной оценке, действующей в рамках Монреальского протокола по озоновому слою

Ведущая страна/орган: Норвегия

- b) Поощрение ИКАО к принятию во всемирном масштабе дальнейших мер по ограничению выбросов из летательных аппаратов в атмосфере и поблизости от аэропортов, в частности за счет существенного ужесточения существующих норм на NO_x и разработки норм на CO₂ для летательных аппаратов

- c) Разработка модели и выдвижение инициативы в рамках ИКАО относительно введения во всемирном масштабе налога на керосин

Ведущая страна/орган: Швейцария

- i) **Швейцария**

Цели на этот период

Содействие выработке рекомендации ИКАО по экологическим сборам, в том числе за использование топлива, на сессии Ассамблеи ИКАО в сентябре 2001 года.

Методы работы

Активное участие в работе Комитета ИКАО по охране окружающей среды в области авиации (КАЕП) и WG.5 (различные рыночные инструменты) и координация действий заинтересованных европейских стран в рамках Европейской конференции по гражданской авиации. WG.5 анализирует разнообразные рыночные инструменты, включая сборы за использование топлива, торговлю выбросами и перевозочные сборы, в целях оценки их возможного воздействия на окружающую среду и экономику.

График работы

После обнародования согласованных инициатив, которые были выдвинуты главным образом европейскими странами, была создана АЕР/WG.5. Эта группа должна представить свой доклад перед сессией Ассамблеи 2001 года.

- d) Поощрение ратификации приложения VI к МАРПОЛ 73/78 о загрязнении воздуха с судов и дальнейшего сокращения выбросов NO_x с судов путем разработки эффективных с точки зрения затрат мер по сокращению выбросов из эксплуатируемых судовых двигателей и стимулированию скорейшего пересмотра кодекса выбросов NO_x для новых двигателей.

Ведущая страна/орган: Швеция

Цели на этот период:

- для обеспечения в дальнейшем акцентирования внимания на важности адаптации судоходства к экологическим нуждам Морская администрация Швеции рассмотрит возможность увеличения размера скидки со ставок канальных сборов, особенно скидки за содержание серы. Это объясняется тем, что значительное число часто совершающих рейсы паромов и судов этой системой еще не воспользовалось. Один из рассматриваемых Администрацией вариантов предусматривает незначительное увеличение той части сбора, которая связана с перевозимыми грузами, и увеличение за счет этих поступлений размера скидки за содержание серы;
- в то же время Швеция должна продолжать активно содействовать применению в международном масштабе экономических средств регулирования в целях уменьшения загрязнения воздуха в результате судоходства. На Аландских островах в настоящее время обсуждается вопрос об экологической дифференциации портовых сборов, а в Норвегии выдвинуто предложение об использовании показателя экологичности судна в качестве коэффициента при определении взимаемых там налогов с тоннажа;
- Морская администрация Швеции планирует в будущем году пересмотреть структуру сборов в целях предоставления единой скидки со ставок сборов при плановых трансокеанских перевозках, перевозках автомобилевозами и плановых перевозках в Средиземном море и начать применять этот подход в 2001 году. Следствием этого может стать некоторое повышение уровня расходов при плановых трансокеанских перевозках.
