



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто пятьдесят первая сессия

Женева, 22–25 июня 2010 года

Пункт 8.5 предварительной повестки дня

**Прочие вопросы – Круглый стол по проблемам
изменения климата и транспорта**

Организация круглого стола по проблемам изменения климата и транспорта в июне 2010 года – Кто чем занимается в области транспорта и изменения климата

Записка секретариата*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен секретариатом в качестве справочного документа для "мозговой атаки", которая состоялась в ходе сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в ноябре 2009 года, в целях организации предстоящего круглого стола по проблемам изменения климата и транспорта. После рассмотрения Всемирным форумом на его мартовской сессии 2010 года было решено представить этот документ в качестве справочного документа для круглого стола по проблемам изменения климата и транспорта (ECE/TRANS/WP.29/1083, пункт 74). Секретариат включил комментарии, полученные от Агентства по охране окружающей среды (АООС).

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006–2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

I. Введение

1. Изменение климата представляет собой серьезную проблему, международно признанную как научным сообществом, так и политическими кругами. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций г-н Пан Ги Мун назвал ее "величайшим общим вызовом, с которым мы столкнулись как члены человеческой семьи". И действительно, речь идет о такой важной задаче, как борьба с глобальными финансовыми кризисами, и достижении Целей развития тысячелетия (ЦРТ), а также о сохранении климата земли. При этом мы понимаем, что до сих пор нашими главными источниками энергии являются ископаемые виды топлива, на долю которых приходится основная часть антропогенных выбросов парниковых газов (ПГ). Вызов, о котором говорил Генеральный секретарь, по существу имеет двойственный характер. С одной стороны, необходимо предпринимать шаги для смягчения последствий выбросов ПГ, а с другой – крайне важно адаптироваться к переменам, свидетелями которых мы уже становимся, равно как и к изменениям, которые неизбежно будут происходить в будущем.

2. Транспорт является и останется центральной темой дебатов по поводу изменения климата по разным причинам. Сегодня он уже в значительной степени способствует образованию ПГ, но, как ожидается, объем транспортных выбросов будет расти и впредь. Коллективное осознание этого факта привело к появлению большого числа инициатив, предпринимаемых различными организациями, правительствами, компаниями и отдельными лицами.

3. Настоящий документ не преследует цели перечислить и проанализировать все инициативы, связанные с изменением климата и транспорта, в нем скорее содержится общая информация о некоторых ключевых организациях, занимающихся вопросами изменения климата, и их конкретной деятельности в области транспорта и изменения климата¹, а также изложены неисчерпывающие сведения о национальных инициативах в этой сфере. Информация, представленная в настоящем документе, является главным образом компиляцией выдержек из вебсайтов некоторых национальных и международных агентств.

II. Международные организации

A. Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата

4. Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН) устанавливает общую основу для межправительственных усилий в целях решения проблемы изменения климата. В ней признается, что климатическая система является общим ресурсом, стабильность которого может пострадать под воздействием промышленных и прочих выбросов двуокиси углерода и парниковых газов. Конвенция представляет собой механизм с почти универсальным членством: она была ратифицирована 192 странами.

¹ Работа ЕЭК ООН в области изменения климата и транспорта отражена в документе ECE/TRANS/WP.29/2010/45 и поэтому в настоящий документ не включена. В связи с этим заинтересованные читатели могут ознакомиться с дополнительной информацией по данному вопросу на следующем вебсайте ЕЭК ООН: http://www.unece.org/trans/theme_global_warm.html.

5. В соответствии с этой Конвенцией правительства:
- a) собирают информацию о выбросах парниковых газов, национальных стратегиях и оптимальной практике и обмениваются такой информацией,
 - b) принимают национальные стратегии для решения проблемы выбросов парниковых газов и адаптирования к ожидаемым последствиям, включая предоставление финансовой и технологической поддержки развивающимся странам, и
 - c) сотрудничают в принятии подготовительных мер с целью адаптации к последствиям изменения климата.
6. Конвенция вступила в силу 21 марта 1994 года и была дополнена Киотским протоколом от 1997 года, Сторонами которого являются 184 участника. В соответствии с этим договором 37 промышленно развитых стран и Европейское сообщество взяли на себя обязательства снизить свои выбросы к 2012 году в среднем на 5% против уровней 1990 года. Промышленно развитые страны прежде всего принимают внутригосударственные меры борьбы с изменением климата. Вместе с тем Протокол позволяет им также выполнять свои обязательства по сокращению выбросов за рубежом с помощью так называемых "рыночных механизмов".
7. РКИКООН и Киотский протокол обслуживаются секретариатом, который выполняет следующие основные функции:
- a) организует сессии органов Конвенции и Протокола;
 - b) следит за осуществлением обязательств по Конвенции и Протоколу посредством сбора, анализа и рассмотрения информации и данных, предоставляемых Сторонами;
 - c) оказывает содействие Сторонам в осуществлении их обязательств;
 - d) поддерживает переговоры, в том числе путем проведения существенного анализа;
 - e) ведет регистры для выдачи квот на выбросы и для установленных количеств выбросов Сторон, которые торгуются в рамках схем торговли выбросами;
 - f) оказывает поддержку режиму соблюдения Киотского протокола; и
 - g) координирует действия с секретариатами других международных органов, а именно Глобального экологического фонда (ГЭФ) и его учреждений-исполнителей (ПРООН, ЮНЕП и Всемирный банк), Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) и других соответствующих конвенций.
8. В рамках РКИКООН Договаривающиеся стороны периодически представляют данные своих национальных кадастров ПГ в соответствии с подробными руководящими принципами². В докладах транспортные выбросы (за исключением международных перевозок) следует классифицировать в разбивке на гражданскую авиацию, автомобильный транспорт, железные дороги, судоходство и прочее. РКИКООН предусматривает также конкретные руководящие

² См. вебсайт: <http://unfccc.int/resource/docs/cop5/07.pdf>.

принципы, касающиеся отдельного представления данных о выбросах при международных авиационных и морских перевозках³.

В. Межправительственная группа экспертов по изменению климата

9. Межправительственная группа экспертов по изменению климата (МГЭИК) является лидирующим органом для оценки изменения климата, учрежденным Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и Всемирной метеорологической организацией (ВМО), в целях ознакомления всего мира с четким научным мнением о нынешнем состоянии изменения климата и его потенциальных экологических и социально-экономических последствиях.

10. МГЭИК – научный орган. МГЭИК рассматривает и оценивает на всесторонней основе имеющуюся научно-техническую и социально-экономическую информацию, важную с точки зрения понимания проблемы изменения климата. Она не ведет ни научных исследований, ни мониторинга данных, связанных с климатом, или других соответствующих параметров. В работе МГЭИК на добровольной основе участвуют тысячи ученых со всего мира. Существенной частью процесса МГЭИК является обзор, призванный дать объективную и полную оценку имеющейся информации. В докладах МГЭИК отражаются различные точки зрения, которых придерживаются члены научного сообщества.

11. В настоящее время деятельность МГЭИК организована в рамках трех рабочих групп. Рабочая группа 1 оценивает "физическую научную основу изменения климата", Рабочая группа 2 – "последствия изменения климата, варианты адаптации к ним и уязвимость систем", а Рабочая группа 3 – "смягчение последствий изменения климата". Им оказывает содействие Группа технической поддержки, которую принимает и которой оказывает финансовую поддержку правительство страны, заявившей о своей готовности делать это.

12. МГЭИК имеет также Целевую группу по национальным кадастрам парниковых газов. Основная задача этой Целевой группы состоит в разработке и уточнении методологии оценки и представления информации о национальных выбросах и абсорбции ПГ. Помимо вышеупомянутых рабочих групп и Целевой группы могут учреждаться дополнительные целевые и руководящие группы на ограниченный или более длительный срок для рассмотрения какой-либо конкретной темы или вопроса.

13. Рабочая группа 3 МГЭИК посвятила целую главу своего документа, разработанного в ходе подготовки четвертого доклада по оценке, аспектам изменения климата, связанным с транспортом⁴.

С. Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде

14. Главная задача Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) заключается в "обеспечении руководства и поощрении партнерских связей в области охраны окружающей среды посредством стиму-

³ См. вебсайт: http://unfccc.int/methods_and_science/emissions_from_intl_transport/items/1057.php.

⁴ См. вебсайт: <http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/wg3/ar4-wg3-chapter5.pdf>.

лирования, информирования и оказания поддержки странам и народам в целях повышения их качества жизни без ущерба для качества жизни будущих поколений".

15. Неудивительно, что ЮНЕП участвует в обсуждении проблем изменения климата как с точки зрения адаптации к негативным последствиям, так и их смягчения. Ниже приводятся примеры работы ЮНЕП, направленной на смягчение последствий:

а) ЮНЕП наращивает потенциал в 25 развивающихся странах, что позволит им участвовать в Механизме чистого развития (МЧР) и выйти на глобальные углеродные рынки;

б) для расширения охвата этих сфер деятельности ЮНЕП сотрудничает с ПРООН и Всемирным банком;

в) в функционирующей при содействии ЮНЕП Глобальной энергетической сети в поддержку устойчивого развития задействовано более 20 центров передового опыта в развивающихся и промышленно развитых странах для реализации стратегических решений в целях поиска чистых и эффективных источников энергии для малоимущих слоев населения во всем мире;

г) деятельность ЮНЕП в области возобновляемой энергии включает поддержку разработки критериев для устойчивого производства биотоплива и обеспечения его вклада в достижение целей, касающихся климата, энергии и окружающей среды⁵;

д) Инициатива по обеспечению устойчивости в области строительства зданий и сооружений стимулирует энергоэффективность в различных секторах строительства и изучение вопроса о том, каким образом рыночные механизмы могут способствовать инвестициям в области энергоэффективности;

е) Программа развития устойчивого транспорта содействует созданию менее загрязняющих окружающую среду транспортных систем и возможностей для обеспечения мобильности;

ж) Инициатива по развитию энергопредприятий в сельских районах (РЭСР) способствует созданию новых предприятий, в которых используются экологически чистые виды энергии, в развивающихся странах посредством предоставления услуг по развитию предприятий и достартового финансирования на ранней стадии проектов;

з) Всемирный центр мониторинга охраны природы ЮНЕП изучает вопрос о том, каким образом снижение выбросов в результате обезлесения влияет на средства к существованию.

16. 24 апреля 2009 года ЮНЕП представил сообщение по транспорту Специальной рабочей группе по долгосрочным мерам сотрудничества согласно Конвенции (СРГ-ДМС)⁶. В нем рассматриваются самые разные вопросы: от смягчения последствий до адаптации к ним, – и содержатся рекомендации по передаче технологий и механизмам финансирования. В заключительных замечаниях указывается, что "поэтому в соглашение после 2012 года должен быть включен набор инструментов, которые в комплексе с местными, региональными и национальными возможностями для реализации транспортных стратегий действовали бы в интересах всех секторов, в том числе транспортного".

⁵ См. вебсайт: http://www.unep.fr/scp/rpanel/pdf/Assessing_Biofuels_Summary.pdf.

⁶ См. вебсайт: <http://unfccc.int/resource/docs/2009/smsn/igo/045.pdf>.

D. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

17. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) видит свою роль в решении проблемы изменения климата так: "Озабоченность по поводу изменения климата привела к тому, что сейчас эта угроза перспективам развития стоит в центре международной повестки дня, особенно с точки зрения ее экономических, торговых и социальных последствий. Основная роль ЮНКТАД при решении этой глобальной проблемы состоит в оказании развивающимся странам помощи в том, чтобы преодолеть ее последствия для торговли и развития и воспользоваться возникающими возможностями в области торговли и инвестиций".

18. В этой связи ЮНКТАД осуществляет и планирует следующие мероприятия:

а) экономический анализ по вопросам, находящимся на стыке между торговлей и изменением климата, например путем оценки конкретных предложений по сокращению выбросов с точки зрения их последствий для торговли и развития;

б) подготовка учебных материалов по положениям, касающимся МЧР, с тем чтобы значительное число развивающихся стран могло привлекать инвестиции через МЧР для реализации проектов по развитию энергетики;

в) организация международных форумов для обсуждения взаимосвязи и взаимоподкрепляющего влияния между торговой политикой и политикой в области изменения климата на международном, региональном и национальном уровнях;

г) участие в межправительственных и технических совещаниях для демонстрации деятельности ЮНКТАД, связанной с производством и внутренним использованием биотоплива и торговли им, включая оценку нетарифных барьеров (НТБ) в торговле биотопливом.

19. Эта деятельность, касающаяся биотоплива, непосредственно связана с транспортом, а работа по изучению воздействия снижения выбросов на торговлю и развитие может косвенно отразиться на транспортном секторе.

E. Всемирный банк

20. Взаимодействуя с партнерскими организациями и используя целый ряд механизмов, группа Всемирного банка (ВБ) помогает странам-клиентам мобилизовать финансовые ресурсы, необходимые для борьбы с причинами и последствиями изменения климата. Речь идет об оказании поддержки через посредство инновационных механизмов, таких как управляемый банком Фонд чистых технологий, а также прямых кредитов Всемирного банка⁷.

21. В числе активных проектов 28 отвечают исследовательским критериям "изменения климата под воздействием транспорта", и их финансовые обязательства составляют приблизительно 3,5 млрд. долл. США.

22. Кроме того, Климатические инвестиционные фонды (КИФ), утвержденные Советом директоров Всемирного банка 1 июля 2008 года, включают два

⁷ См. вебсайт: <http://beta.worldbank.org/climatechange/>.

целевых фонда: Фонд чистых технологий (ФЧТ) и Стратегический климатический фонд (СКФ). ФЧТ будет содействовать инвестированию в чистые технологии, а СКФ послужит в качестве общего фонда для поддержки целевых программ, в рамках которых будут выделяться специальные средства для финансирования поиска новых подходов, способных расширить масштабы преобразований, призванных разрешить ту или иную конкретную проблему изменения климата или найти секторальный ответ.

23. КИФ управляются Всемирным банком и реализуются совместно с региональными банками развития (Африканским банком развития (АФБР), Азиатским банком развития (АзБР), Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) и Межамериканским банком развития (МБР)).

24. Всемирный банк является одним из учреждений – исполнителей ГЭФ.

Б. Глобальный экологический фонд

25. Глобальный экологический фонд (ГЭФ), созданный в 1991 году, помогает развивающимся странам финансировать проекты и программы в области охраны глобальной окружающей среды. ГЭФ оказывает поддержку проектам в сфере биоразнообразия, изменения климата, международных вод, деградации земель, истощения озонового слоя и стойких органических загрязнителей.

26. По существу ГЭФ представляет собой механизм партнерства для обеспечения учета глобальных экологических проблем в национальных программах устойчивого развития. В центре его структуры управления находится совет в составе 32 представителей из государств-членов, собирающихся два раза в год для обзора проектов ГЭФ, будущих бизнес-планов, программ работы и стратегий.

27. Ассамблея ГЭФ, состоящая из всех 176 государств – членов ГЭФ, собирается каждые 3–4 года для обзора и утверждения общей политики, операций и поправок к Инструменту создания ГЭФ. ГЭФ получает указания от руководящих органов конвенций, а Научно-техническая консультативная группа (НТКГ) рассматривает каждый проект и консультирует по вопросам политики ГЭФ. Отдел мониторинга и оценки ГЭФ (ОМО ГЭФ) отчитывается о результатах и опыте реализации программ и проектов ГЭФ непосредственно перед Советом ГЭФ.

28. Оперативная деятельность ГЭФ координируется секретариатом в Вашингтоне, округ Колумбия, который возглавляется главным должностным лицом (ГДЛ). Она ведется трехсторонним партнерским механизмом в составе ПРООН, ВБ и ЮНЕП, которые получили название трех учреждений-исполнителей. Каждое учреждение-исполнитель делает работу ГЭФ более эффективной за счет своих конкретных сравнительных преимуществ. Как указано в Инструменте ГЭФ, ПРООН будет играть ведущую роль в обеспечении разработки программ наращивания потенциала в области технического содействия и руководства реализацией этих программ и проектов. В 1999 году Совет ГЭФ расширил возможности семи организаций для содействия осуществлению проектов ГЭФ. Эти организации известны как учреждения-исполнители в соответствии с политикой расширенных возможностей ГЭФ и включают четыре региональных банка развития (АзБР, АФБР, ЕБРР, МБР) и три органа Организации Объединенных Наций (Продовольственная и сельскохозяйственная организация (ФАО), Международный фонд сельскохозяйственного развития (МФСР), Организация Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮНИДО)), причем некоторые из них имеют полный доступ к финансированию ГЭФ.

29. Проекты ГЭФ в области изменения климата помогают развивающимся странам и экономикам переходного периода содействовать достижению общей цели РКИКООН, для того чтобы добиться "[...] стабилизации концентраций парниковых газов в атмосфере на таком уровне, который не допускал бы опасного антропогенного воздействия на климатическую систему. Такой уровень должен быть достигнут в сроки, достаточные для естественной адаптации экосистем к изменению климата, позволяющие не ставить под угрозу производство продовольствия и обеспечивающие дальнейшее экономическое развитие на устойчивой основе" (текст статьи 2 РКИКООН).

30. Выполняя роль финансового механизма РКИКООН, ГЭФ выделяет и распределяет около 250 млн. долл. США в год на проекты в области энергоэффективности, возобновляемых источников энергии и устойчивого развития транспорта. Кроме того, он управляет двумя специальными фондами в рамках РКИКООН: а) Фондом для наименее развитых стран и б) Специальным фондом для борьбы с изменением климата.

31. ГЭФ поддерживает проекты в области:

а) смягчения последствий изменения климата: сокращение или предотвращение выбросов парниковых газов в области использования возобновляемых источников энергии, энергоэффективности и устойчивого транспорта;

б) адаптации к последствиям изменения климата: повышение сопротивляемости уязвимых стран, секторов и общин к неблагоприятным последствиям изменения климата.

32. Транспортный сектор является наиболее быстрорастущим источником выбросов парниковых газов по всему миру. В контексте проектов устойчивого развития транспорта ГЭФ поддерживает проекты, которые способствуют долгосрочному перераспределению перевозок в пользу устойчивых способов транспортировки с низким уровнем выбросов. Среди приемлемых видов деятельности выделяют следующее: а) скоростной общественный транспорт, включающий скоростной автобусный транспорт, легкий рельсовый транспорт, троллейбусы и электрические автобусы; б) управление транспортной деятельностью и спросом на перевозки; и с) безмоторный транспорт и планирование землепользования.

Г. Азиатский банк развития

33. Азиатско-Тихоокеанскому региону потребуются миллиарды долларов для перехода на модели низкоуглеродного роста и адаптации к неизбежным последствиям изменения климата.

34. Для того чтобы ответить на этот вызов, инициативы Азиатского банка развития (АЗБР) в области изменения климата обеспечивают доступ и создают стимулы для финансирования и инвестирования в целях содействия повышению конкурентоспособности и доступности мер по смягчению последствий и адаптации к ним для развивающихся стран.

35. Помимо того, что АЗБР является партнером – исполнителем ГЭФ и фондов КИФ, этот банк также управляет специальными фондами, связанными со смягчением последствий изменения климата и адаптации к ним⁸. Кроме того, АЗБР решает проблему смягчения последствий изменения климата и адаптации

⁸ См. вебсайт: <http://www.adb.org/Climate-Change/mitigation-funds.asp>.

к ним в Азиатском регионе в контексте двух программ. Программа смягчения последствий включает элементы, непосредственно ориентированные на транспорт⁹.

Н. Организация экономического сотрудничества и развития

36. В разделе вебсайта Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)¹⁰, посвященном вопросам изменения климата, энергетики и транспорта, содержатся обзоры текущих событий, документы, а также конкретная информация по странам, связанная с этими темами.

1. Международный транспортный форум

37. Преобразованный из Европейской конференции министров транспорта Международный транспортный форум (МТФ) представляет собой межправительственную организацию под эгидой ОЭСР. В число его членов входят все страны ОЭСР, а также многие страны Центральной и Восточной Европы и Индия. Кроме того, для участия в работе Форума приглашаются Китай и Бразилия. Участие в нем более 50 министров транспорта обеспечивает прямое взаимодействие и четкую увязку с процессом формирования политики на национальном и международном уровнях.

38. Изменение климата стало темой Форума 2008 года. В числе его результатов можно упомянуть о том, что на министерском заседании сессии были приняты основные обращения¹¹, посвященные вызовам, изменения климата.

39. Среди исследовательских мероприятий, проводимых МТФ, большой интерес представляет проект по стратегиям сокращения ПГ в транспортном секторе.

2. Международное энергетическое агентство

40. Международное энергетическое агентство (МЭА) было создано в 1974 году в качестве автономного органа в рамках ОЭСР. В 2002–2004 годах МЭА сотрудничало с Всемирным советом предпринимателей по устойчивому развитию (ВСПУР) по проекту устойчивой мобильности (ПУМ), в результате чего был издан доклад ВСПУР "Мобильность в 2030 году", опубликованный в 2004 году. Основой для анализа в рамках этого проекта стала модель ПУМ, разработанная в МЭА. После завершения проекта несколько из участвовавших в нем компаний ("БиПи", "Хонда", "Ниссан", "Шелл", "Статойл-Гидро" и "Тойота") продолжали сотрудничество с МЭА и в 2004 году начали проект по моделированию мобильности ("МоМо"), что позволило МЭА доработать модель ПУМ и на ее основе создать так называемую "модель МоМо". Это способствует постоянному расширению возможностей МЭА для анализа и планирования деятельности транспортного сектора и повышению эффективности использования энергии по всему миру. Как ожидается, этот проект будет продолжен; предпринимаемые усилия будут направлены на усовершенствование данных и расширение возможностей моделирования, особенно применительно к развивающимся странам.

⁹ См. вебсайт: <http://www.adb.org/climate-change/cc-mitigation-transport.asp>.

¹⁰ См. вебсайт: http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34359_1_1_1_1_37465,00.html.

¹¹ См. вебсайт: <http://www.internationaltransportforum.org/Topics/pdf/KeyMessages2008.pdf>.

41. Вместе с МТФ, ЮНЕП и Фондом ФИА МЭА приступило также к реализации Глобальной инициативы по экономии топлива (ГИЭТ) "50 x 50", призванной повысить топливную эффективность на:

- a) 50% к 2050 году для мирового автомобильного парка;
- b) 50% к 2030 году для новых легковых автомобилей по всему миру;
- c) 30% к 2020 году для новых легковых автомобилей в странах ОЭСР.

I. Европейская комиссия

42. Европейская комиссия (ЕК) обстоятельно занимается вопросами, связанными с транспортом и изменением климата, на основе стратегий, в том числе тех, которые включены в "пакет мер по экологически более чистому транспорту", а также координирует многочисленные проекты в контексте различных исследовательских рамочных программ. В частности, начатая в мае 2007 года под эгидой шестой Рамочной программы научных исследований Европейского союза (РП-6), программа "iTREN 2030"¹² ввела систему моделирования для оценки вероятных будущих последствий реализации политики в соответствующих областях транспорта, энергетики и технологии.

J. Европейское агентство по окружающей среде

43. Европейское агентство по окружающей среде (ЕАОС) – агентство Европейского союза, задача которого заключается в предоставлении надежной и независимой информации по окружающей среде. Оно является одним из основных источников информации для лиц, участвующих в разработке, принятии, осуществлении и оценке экологической политики, а также для общественности в целом. В настоящее время ЕАОС насчитывает 32 страны-члена.

44. Регламент об учреждении ЕАОС был принят Европейским союзом в 1990 году. Он вступил в силу в конце 1993 года сразу после принятия решения о размещении штаб-квартиры ЕАОС в Копенгагене. Реальная работа началась в 1994 году. На основании этого регламента была также учреждена Европейская сеть информации и наблюдения за окружающей средой (Есинос).

45. Задачами ЕАОС являются:

a) помогать Сообществу и странам-членам принимать обоснованные решения по вопросам улучшения окружающей среды, учета экологических соображений в экономической политике и продвижения на пути к устойчивому развитию, и

b) координировать Европейскую сеть информации и наблюдения за окружающей средой (Есинос).

46. Транспорт и изменение климата – две из тем, которыми занимается ЕАОС¹³.

47. По предложению министров транспорта ЕС в 1998 году был создан механизм представления докладов по транспорту и окружающей среде (МПДТОС).

¹² См. вебсайт: http://ec.europa.eu/research/fp6/ssp/itren_2030_en.html.

¹³ См. вебсайты: <http://www.eea.europa.eu/themes/transport> и <http://www.eea.europa.eu/themes/climate>.

Главная цель МПДТОС состоит в том, чтобы осуществлять мониторинг хода реализации и эффективности стратегий интеграции аспектов транспорта и окружающей среды на основе ключевого набора показателей. В последнем докладе МПДТОС (опубликованном 31 марта 2009 года)¹⁴, рассматривается вопрос об эффективности функционирования транспортного сектора исходя из потенциальных будущих целевых показателей сокращения выбросов парникового газа и делается вывод о том, что для достижения предполагаемых целевых показателей технологических мер недостаточно. Директивным органам надлежит реагировать на рост транспортного спроса.

III. Национальные администрации

A. Соединенное Королевство

1. Министерство транспорта

48. В одном из разделов вебсайта Министерства транспорта¹⁵ содержатся данные об изменении климата, а также указаны ссылки на сайты с информацией о том, каким образом каждый человек по отдельности может снизить экологические последствия своего выбора транспортных решений.

2. Комиссии по вопросам интегрированного транспорта

49. Комиссии по вопросам интегрированного транспорта представили доклад, а также некоторую вспомогательную документацию¹⁶, касающуюся транспорта и изменения климата.

B. Соединенные Штаты Америки

1. Агентство по охране окружающей среды

50. Агентство по охране окружающей среды (АООС) располагает обширной информацией по изменению климата. На вебсайте АООС, посвященном проблеме изменения климата, содержится всеобъемлющая информация по вопросу об изменении климата, которая доступна и актуальна для всех слоев общества: общин, отдельных лиц, деловых кругов, администраций штатов, населенных пунктов и других органов власти. Базовая информационная страница состоит из четырех основных разделов по вопросам изменения климата и еще одного раздела о возможностях каждого человека ("Что вы можете сделать") для уменьшения воздействия на окружающую среду. АООС располагает базой данных о часто задаваемых вопросах, где пользователи могут вести поиск более конкретных вопросов и ответов, касающихся изменения климата¹⁷. Кроме того, имеется специальный сайт, посвященный проблеме транспорта и изменения климата. На этом сайте можно найти информацию о выбросах двуокиси углерода (CO₂) и других парниковых газов (ПГ) из транспортных источников, включая данные о доле транспорта в общем объеме выбросов ПГ, о соответствующих правилах и

¹⁴ См. вебсайт: See website: <http://www.eea.europa.eu/publications/transport-at-a-crossroads>.

¹⁵ См. вебсайт: <http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/climatechange/climatechangeandtransport>.

¹⁶ См. вебсайт: <http://www.cfit.gov.uk/docs/2007/climatechange/index.html>.

¹⁷ См. вебсайт: <http://epa.gov/climatechange/index.html>.

добровольных программах АООС, а также о том, что может сделать каждый человек для снижения выбросов с учетом способа передвижения¹⁸.

2. Министерство энергетики

51. Министерство энергетики предоставляет на своем вебсайте¹⁹ обширную информацию и данные, связанные с изменением климата и транспорта.

3. Министерство транспорта

52. Под эгидой Министерства транспорта функционирует Информационный центр по транспорту и изменению климата²⁰, который призван служить универсальным источником информации для транспортного сообщества по вопросам перевозочной деятельности и изменения климата. Он предназначен для использования транспортным сообществом на всех уровнях управления, частным сектором и некоммерческими организациями и является форумом для обмена информацией, ознакомления с новыми исследовательскими работами и освоения практики и подходов, используемых для изучения связей между транспортом и изменением климата.

IV. Прочие инициативы

A. Круглый стол по устойчивым видам биотоплива

53. Круглый стол по устойчивым видам биотоплива является международной инициативой, объединившей фермеров, компании, неправительственные организации, экспертов, правительства и межправительственные учреждения, занимающиеся обеспечением устойчивого развития производства и переработки биотоплива. Круглый стол организует серию совещаний, телеконференций и онлайн-обсуждений в целях достижения глобального многостороннего консенсуса по принципам и критериям устойчивого производства биотоплива²¹.

B. Экологически рациональное вождение

54. Работа по поощрению экологически рационального вождения ведется в рамках многочисленных инициатив (национальных и международных). В качестве примера можно упомянуть о следующих вебсайтах, содержащих информацию по этому вопросу, что имеет целью стимулировать экологически рациональное вождение в Европе и Соединенных Штатах Америки: www.ecodrive.org, www.ecodriving-online.eu и www.ecodrivingusa.com.

V. Заключение

55. Ввиду масштабности проблемы изменения климата неудивительно, что для ее решения были начаты многочисленные программы и инициативы. Являясь одной из главных причин этой проблемы, транспорт безусловно включен в

¹⁸ См. вебсайт: <http://www.epa.gov/otaq/climate/index.html>.

¹⁹ См. вебсайт: <http://www.eia.doe.gov/environment.html>.

²⁰ См. вебсайт: <http://climate.dot.gov/>.

²¹ См. вебсайт: <http://cgse.epfl.ch/page65660.html>.

большинство общих программ, направленных на решение проблемы изменения климата. Помимо этого, как показано в настоящем докладе, существует также множество инициатив, основное внимание в которых уделяется непосредственно транспортным секторам.
