



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

Сто шестьдесят шестая сессия

Женева, 5 (вторая половина дня),

6 и 7 (первая половина дня) июня 2024 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Деятельность органов

Европейской экономической комиссии

Организации Объединенных Наций

и других организаций системы

Организации Объединенных Наций,

представляющая интерес для Рабочей группы:

Согласование работы Рабочей группы

со Стратегией Комитета по внутреннему транспорту

Вклад Рабочей группы в Стратегию Комитета по внутреннему транспорту по смягчению последствий изменения климата

Записка секретариата

I. Справочная информация и мандат

1. Рабочая группа, возможно, пожелает напомнить, что на своей сессии в феврале 2023 года Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) поручил секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро Комитета и соответствующими вспомогательными органами разработать амбициозный стратегический документ по сокращению выбросов парниковых газов (ПГ) на внутреннем транспорте на основе международных правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу компетенции Комитета, с указанием приоритетных действий для КВТ и всех его соответствующих вспомогательных органов, который был бы подкреплён весомым планом действий с перечислением рубежных этапов. Стратегический документ был рассмотрен и принят на восемьдесят шестой пленарной сессии КВТ в 2024 году.

2. Рабочая группа на своей предыдущей сессии поручила секретариату подготовить к ее сто шестьдесят шестой сессии документ, учитывающий обмен мнениями и представленную информацию, а также принятый стратегический документ КВТ, для рассмотрения и возможного одобрения в качестве вклада Рабочей группы в Стратегию КВТ.



II. Стратегия КВТ по смягчению последствий изменения климата

A. Концепция и задачи КВТ в области действий по борьбе с изменением климата

3. Комитет по внутреннему транспорту придерживается следующей концепции действий в области климата: Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы принимают незамедлительные меры для оказания помощи государствам-членам и договаривающимся сторонам правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу его компетенции, в достижении амбициозной цели нулевого чистого уровня выбросов ПГ на внутреннем транспорте к 2050 году.

4. Задача КВТ заключается в том, чтобы способствовать деятельности государств-членов и договаривающихся сторон правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу компетенции КВТ, в области декарбонизации сектора внутреннего транспорта путем укрепления поддержки в сфере регулирования, межправительственного диалога по вопросам политики, а также усиления координации и партнерства между всеми заинтересованными сторонами.

5. При этом КВТ опирается на широкую концепцию декарбонизации, основанную на действиях по «сокращению — переходу — модернизации», которые могут осуществляться государствами-членами в любой из следующих областей или охватывать все эти области:

а) сокращение ненужных транспортное средство-километров за счет компактной застройки, повышения доступности услуг и снижения необходимости в большом количестве поездок, совершаемых на сегодняшний день;

б) переход к низкоуглеродным и углеродно-нейтральным, экологичным видам транспорта и/или перевозкам: переход на низкоуглеродные и углеродно-нейтральные устойчивые виды перевозок позволит транспортной отрасли максимально эффективно использовать существующие низкоуглеродные виды транспорта и операции. При этом приоритетное внимание может уделяться интермодальным или мультимодальным грузовым и пассажирским перевозкам на различных уровнях (международном, национальном, региональном или местном), где это будет целесообразно;

в) модернизация транспортных средств, инфраструктуры и операций: благодаря модернизации транспортных средств, инфраструктуры и операций, включая операции по пересечению границ, сектор внутреннего транспорта повысит свою эффективность. Ожидается, что целевые меры по модернизации будут стимулировать инновации, которые позволят разорвать связь между использованием транспорта и выбросами ПГ.

6. Не существует универсального подхода, позволяющего определить, какие действия по декарбонизации и в какой именно области (или в каком ряде областей) помогут достичь наибольшего прогресса. Это зависит от целого ряда переменных, включая индивидуальный контекст, экономические императивы развивающихся стран, наличие стратегий и ранее предпринятых действий, на основе которых будет выбрано правильное сочетание будущих секторальных и межсекторальных мер.

B. Стратегические цели

7. Благодаря своей уникальной межправительственной структуре КВТ оказывает всестороннюю поддержку своим членам и договаривающимся сторонам правовых документов Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту для наращивания действий по сокращению выбросов ПГ на внутреннем транспорте,

используя по мере необходимости и в тех случаях, когда это возможно, весь спектр доступных мер в рамках декарбонизации, результатом чего является:

- a) усиление межрегионального и внутрирегионального управления;
- b) усиление и повышение эффективности координации действий в области климата, предпринимаемых вспомогательными органами КВТ;
- c) расширение межправительственной поддержки мер по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним.

C. Связь с работой WP.30

8. Относящиеся к сфере компетенции КВТ правовые документы, касающиеся упрощения пересечения границ, в том числе Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) и Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, не только содержат рекомендации по оптимизации административных процедур и устранению технических трансграничных барьеров, но и затрагивают вопросы планировки пунктов пересечения границ с учетом инфраструктуры, которая влияет на уровень выбросов в результате перегруженности дорог на соответствующих национальных границах и в приграничных регионах. Актуальность этих инструментов с точки зрения смягчения последствий изменения климата может быть повышена путем включения дополнительных положений или рекомендаций, связанных с обязательным использованием электронных документов и цифровых решений, а также посредством мер по адаптации инфраструктуры, например введения скоростных полос для транспортных средств большой грузоподъемности (ТСБГ), оснащенных низкоуглеродными и углеродно-нейтральными силовыми установками.

III. Возможный вклад Рабочей группы в стратегию Комитета по внутреннему транспорту по смягчению последствий изменения климата

A. Меры, направленные на переход

9. Меры, направленные на переход, могли бы включать в себя:

a) электронные системы документации. Сотрудники таможен требуют предъявить ряд документов на грузовые, легковые автомобили и поезда, причем их состав зависит от перевозимого груза, страны происхождения, страны регистрации компании, параметров анализа рисков, региона и т. д. Эти документы во многих случаях являются частью международных конвенций (МДП, КДПГ, ТТК, ЦИМ, СМГС, МККЗР и т. д.), некоторые из которых находятся в ведении Рабочей группы. Чтобы транспортные средства могли пересекать границы без очередей и остановок, приводящих к выбросам ПГ, все соответствующие документы и данные могли бы быть оформлены онлайн/в электронном виде и отправлены таможенным органам заранее. Поэтому в качестве первой меры таможенные органы могут начать запрашивать электронные данные, внедряя существующие электронные решения (eTIR, eSMR, eCPD, ePhyto и т. д.), использовать платформы, интегрирующие эту информацию, или требовать их разработки (Конвенция МДП, КДПГ, конвенции о временном ввозе, Конвенция о согласовании и т. д.). WP.30 могла бы и дальше содействовать этой работе, подготовив резолюцию, подлежащую принятию КВТ, которая может быть доведена правительством одного из государств до сведения Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций;

b) внедрение электронных документов/электронного обмена данными имеет ряд косвенных преимуществ, также способствующих сокращению выбросов CO₂ в результате производства и распределения необходимых бумажных документов. В частности, оно позволяет устранить операции, связанные с жизненным

циклом бумажной книжки МДП, что будет способствовать декарбонизации, поскольку отпадет необходимость в доставке книжек МДП от Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) объединениям МДП и использованных книжек МДП — от объединений МДП обратно МСАТ, обычно осуществляемой воздушным транспортом. Кроме того, транспортным компаниям не потребуется ездить в пункты выдачи книжек МДП соответствующих объединений МДП для получения новых книжек и возврата использованных. В некоторых странах это позволит сэкономить более 100 км поездок. Эти проблемы усугубляются, например, при использовании системы МДП для интермодальных перевозок, требующих отправки книжек МДП в пункты въезда¹;

c) системы очередей с возможностью ожидания на безопасных стоянках для грузовых автомобилей. Таможенным органам следует внедрить/применять такие методы и системы, как системы очередей, которые позволяют грузовым автомобилям бронировать день и время пересечения границы с параллельной отправкой необходимых документов в электронном виде. Это позволит грузовым автомобилям избежать километровых очередей вдоль дорог до пересечения границы и ожидать своей очереди на безопасных стоянках, чтобы прибыть в таможенный пункт в забронированный день и час (будущая поправка к Конвенции о согласовании). Частые остановки увеличивают потребление энергии транспортными средствами. Как правило, они возникают в наименее эффективных эксплуатационных точках транспортного средства, а именно в точке максимальной потребности в энергии для запуска грузового автомобиля, за которой следует быстрая остановка²;

d) поощрение интермодальности: отсутствие таможенного или иных видов контроля на границах для поездов (будущая поправка к Конвенции о согласовании). Таможенные службы могли бы взять на вооружение или содействовать во внедрении практики, которая способствует развитию интермодальности путем окончательной отмены любой проверки поездов и полноценной возможности проходить таможенный контроль на внутренних пунктах контроля;

e) выделение отдельных полос для экологических грузовых автомобилей (будущая поправка к Конвенции о согласовании). Можно создать отдельные полосы для экологических грузовых автомобилей (на электричестве, водороде и т. д.);

f) отдельные полосы для экологических грузовых автомобилей, использующих систему eTIR, с возможной страховой премией (будущая поправка к Конвенции МДП): данный аспект предстоит проанализировать. Экологические грузовые автомобили могли бы получить более выгодные страховые тарифы и выделенные полосы;

g) осуществление таможенными органами и пограничниками национальных или региональных стратегий, принятых властями. Реализация национальных, региональных и международных стратегий по смягчению последствий изменения климата. Хорошим примером может служить механизм пограничной корректировки углеродных выбросов Европейского союза. Механизм пограничной корректировки углеродных выбросов (МПКУВ) Европейского союза — знаковый инструмент, позволяющий установить справедливую цену на углерод, выбрасываемый при производстве углеродоемких товаров, которые ввозятся в Европейский союз, и стимулировать более экологичное промышленное производство в странах, не входящих в Европейский союз. В этом смысле WP.30 и, соответственно, таможенные органы должны по возможности выступать в качестве партнеров по реализации стратегии КВТ по смягчению последствий изменения климата. В связи с этим WP.30, возможно, пожелает провести дальнейший анализ плана действий, принятого в рамках стратегии КВТ, на предмет определения субъектов, которые могли бы внести вклад в его реализацию.

¹ «Зеленый договор» МСАТ.

² «Зеленый договор» МСАТ.

В. Меры, направленные на модернизацию

10. Меры, направленные на модернизацию, могли бы включать в себя:

a) экологичные здания таможенных служб и в пунктах пересечения границ с низким энергопотреблением, включающие установки фотоэлектрических систем, зарядные станции для транспортных средств и т. д.;

b) обеспечение безопасного и надежного внедрения низкоуглеродных и углеродно-нейтральных видов транспорта, а также технологий в области инфраструктуры для зарядки электромобилей;

c) оптимизацию использования инфраструктуры (зоны досмотра и стоянки и т. д.), что позволяет сократить перемещение грузовых автомобилей в зоне пересечения границы/досмотра за счет более эффективного использования интеллектуальных транспортных систем или систем управления движением, включая имитационные модели;

d) подготовленность пунктов пересечения границы к приему грузовых автомобилей, работающих на альтернативных видах топлива. В отличие от традиционных транспортных средств, грузовые автомобили, работающие на электричестве или водороде, не потребляют энергии на холостой ход. Однако их потребности в энергии остаются неизменными и удовлетворяются за счет аккумуляторов. Длительное время ожидания на границе может значительно сократить рабочий диапазон этих грузовых автомобилей после того, как они покинут границу. В связи с этим возникает необходимость в установке зарядных и заправочных станций рядом с пунктами пересечения границы или непосредственно в них. Текущий уровень технической оснащенности этих пунктов может не позволять обслуживать сотни транспортных средств, требующих зарядки мощностью 350 кВт от электросети. Упорядочение пересечения границ имеет решающее значение для успешного внедрения альтернативных силовых агрегатов, которые необходимы для продвижения декарбонизации³;

e) использование спутниковой инфраструктуры для скоростных полос, схожей с электронными системами платы за проезд: на лобовом стекле грузовых и легковых автомобилей закреплена электронная карта, которая сканируется при пересечении границы по «зеленой»/скоростной полосе, подключенной к таможенным системам. Вся документация отправляется заранее в электронном виде с проведением анализа рисков, и грузовая автомобиль пересекает границу без остановки;

f) содействие разработке и последующему внедрению политических решений, позволяющих минимизировать количество порожних рейсов и создающих стимулы для пользователей транспорта к осознанному выбору и для операторов — к оптимизации оказываемых ими услуг;

g) содействие разработке и последующему внедрению политических решений, касающихся концепции «мобильности как услуги» (МКУ) в сфере трансграничных перевозок пассажиров, в том числе работников, направляющихся на работу или домой;

h) систематическое поощрение использования совместной системы таможенного управления, которая приведет к единому электронному контролю для соседних стран;

i) систематическое и учитывающее отзывы клиентов и таможенных сотрудников совершенствование графиков работы, процедур, введение специальных часов работы с целью дальнейшего облегчения перевозки скоропортящихся пищевых продуктов или опасных грузов во избежание очередей и длительного ожидания;

³ «Зеленый договор» МСАТ.

ж) регулярную оценку Рабочей группой действий, предпринимаемых в поддержку осуществления Стратегии КВТ, особенно в части того, что имеет отношение к ее программе работы, и уделение внимания проблеме изменения климата во всех случаях, когда это практически осуществимо, в ходе ежегодных сессий, специализированных семинаров или рабочих совещаний, и представление соответствующих докладов;

к) Рабочая группа, возможно, пожелает включить эту тему в качестве отдельного пункта повестки дня, чтобы таможенные органы могли сообщить/проинформировать о возможных принятых мерах, которые направлены на сокращение выбросов CO₂;

л) улучшение инфраструктуры для велосипедистов с выделением, когда это практически осуществимо, полос движения для велосипедистов.

С. Меры, направленные на сокращение

11. Меры, направленные на сокращение, могли бы включать в себя:

а) перенос процедур таможенного оформления на границах на внутренние пункты контроля. Это хорошая практика, которой следуют многие страны и которая значительно снижает возникновение заторов на границах и, соответственно, выбросы CO₂ от стоящих в заторах транспортных средств;

б) отказ от бумажных документов/изменение процедур (возможная будущая поправка к Конвенции о согласовании). Правила меняются, когда таможенные органы меняют свои требования. Таможенным органам следует прекратить требовать бумажные документы и поощрять электронный документооборот;

в) недопущение остановки транспортных средств с холодильными установками и скоропортящимися пищевыми продуктами или их простаивания в очереди с введением процедур их немедленного направления на внутренние пункты контроля. Пока транспортное средство ожидает таможенного оформления на границе и двигатель работает на холостом ходу, необходима энергия для питания холодильных установок, кондиционеров и принадлежностей. Чем дольше простой, тем больше потребляется энергии, и, соответственно, тем больше выбросы CO₂ в атмосферу. Результаты моделирования показывают, что в регионах Совета сотрудничества стран Залива (ССЗ) на работу на холостом ходу может приходиться до 50 % выбросов углекислого газа во время поездки, совершаемой грузовым автомобилем;

г) национальные стратегии в области мер, направленных на сокращение. Рабочая группа, возможно, пожелает предложить государствам-членам сообщить о национальных стратегиях в области мер, направленных на сокращение, а также поделиться передовым опытом их применения⁴;

е) что касается велосипедной инфраструктуры, то в рамках WP.5⁵ и ОПТОСОЗ⁶ можно было бы разработать новую конвенцию о сетях велосипедных маршрутов. Кроме того, в настоящее время разрабатывается Общеввропейский генеральный план по велосипедному движению на международных и национальных велосипедных маршрутах. В этот генеральный план включено множество пунктов пересечения границы. WP.30 и таможенные органы, возможно, пожелают внести свой вклад в эту работу, чтобы еще больше облегчить использование велосипедов, а также перемещение велосипедистов через границы.

⁴ «Зеленый договор» МСАТ.

⁵ Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта.

⁶ Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.

IV. Рассмотрение Рабочей группой

12. Рабочей группе предлагается рассмотреть возможный вклад в Стратегию Комитета по внутреннему транспорту по смягчению последствий изменения климата. Аи дать указания относительно дальнейших действий.
