

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по статистике транспорта****Семьдесят пятая сессия**

Женева, 24–26 апреля 2024 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Сбор данных о зарядной инфраструктуре
для электромобилей****Сбор данных о зарядной инфраструктуре
для электромобилей****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе обозначены прогресс и проблемы в контексте сбора данных о зарядной инфраструктуре для электромобилей в государствах — членах Европейской экономической комиссии. В нем отмечается потребность в стандартизированных методах сбора данных и обобщаются итоги недавнего совещания «за круглым столом» на тему «Сбор данных о зарядной инфраструктуре для электромобилей».

I. Справочная информация

1. На долю транспортного сектора приходится 22 % всех выбросов парниковых газов, связанных с энергетикой. Следовательно, декарбонизация этого сектора жизненно важна для достижения целей Парижского соглашения и ограничения роста глобальной температуры до 1,5 °C. Электрификация автопарков и переход на менее загрязняющие окружающую среду виды транспорта представляют собой ключевые стратегии для приведения этого сектора в соответствие с будущими задачами по обеспечению климатической нейтральности и достижению целей в области устойчивого развития.

2. Данные, полученные с помощью Общего вопросника, указывают на обнадеживающие тенденции. В 2022 году в 34 странах ЕЭК ООН, по которым имеется информация, на долю новых зарегистрированных электрических легковых автомобилей приходилось 8 % от общего числа новых зарегистрированных легковых автомобилей, между тем как в 2021 году этот показатель составлял 6 %. Ожидается, что в ближайшие годы страны региона ЕЭК добьются еще большего прогресса в электрификации автопарка. Большинство государств-членов дали заверения либо



приняли обязательства постепенно сократить выброс выхлопных газов до нуля. Тем не менее обеспокоенность по поводу запаса хода из-за нехватки общедоступных зарядных устройств и обеспечиваемой ими скорости зарядки остается потенциальным препятствием, в частности для разовых или нерегулярных поездок.

3. Эта обеспокоенность вызвана предполагаемым дефицитом общедоступных средств для быстрой зарядки. Получение информации о прогрессе различных стран в деле предоставления населению общественной зарядной инфраструктуры отвечает интересам государственной политики. Высококачественная официальная статистика в этой области может значительно прояснить данный вопрос, а стандартизированные определения и показатели позволяют производить предметные сопоставления на международном уровне.

4. Основной процесс сбора международных данных ведется по линии Европейского наблюдательного органа по альтернативным видам топлива (ЕНОАВТ) при Генеральном директорате по мобильности и транспорту Европейской комиссии (ГД МОТР). Во многих странах также имеются определенные данные по частному сектору. Считается, что от улучшения координации в области определений и методологии выиграют все те, кто собирает статистические данные и пользуется ими.

5. В декабре 2022 года ЕЭК ООН в сотрудничестве с Евростатом и Международным транспортным форумом инициировала проведение обследования среди государств-членов с целью сбора информации об имеющихся статистических данных, касающихся зарядной инфраструктуры для электромобилей (ЭМ), включая методологии и определения (ECE/TRANS/WP.6/2023/5). 66 % стран, принявших участие в этом обследовании, сообщили, что они либо собирают такие данные, либо планируют их собирать, и это обнадеживает. С учетом этого положительного результата в июне 2023 года был распространен более всеобъемлющий вопросник (см. приложение). С учетом решения, принятого на предыдущей сессии (ECE/TRANS/WP.6/185), в контексте этого экспериментального вопросника странам было предложено представить конкретные данные о своей зарядной инфраструктуре в разбивке по категориям в соответствии с директивой Европейского союза об инфраструктуре альтернативных видов топлива (АФИР)¹. Важно отметить, что в АФИР используется термин «подзарядка», а не «зарядка». Поскольку классификация, предусмотренная этой директивой, была взята за основу для классификации данных о зарядной инфраструктуре, в Общем вопроснике будет использоваться термин «подзарядка».

6. Предварительные результаты распространения экспериментального вопросника были представлены секретариатом на совещании «за круглым столом» на тему «Сбор данных о зарядной инфраструктуре для электромобилей», которое состоялось 9 ноября 2023 года в виртуальном формате. В нижеследующих разделах настоящего документа представлены результаты распространения вопросника и обобщены ключевые проблемы, рассмотренные на этом совещании.

II. Основные выводы, сделанные в результате распространения вопросника

7. По состоянию на ноябрь 2023 года в секретариат поступили ответы от 31 страны, причем 21 страна предоставила запрошенные данные. Остальные страны либо не собирают такие данные в настоящее время, либо указали, что эта обязанность не относится к их юрисдикции.

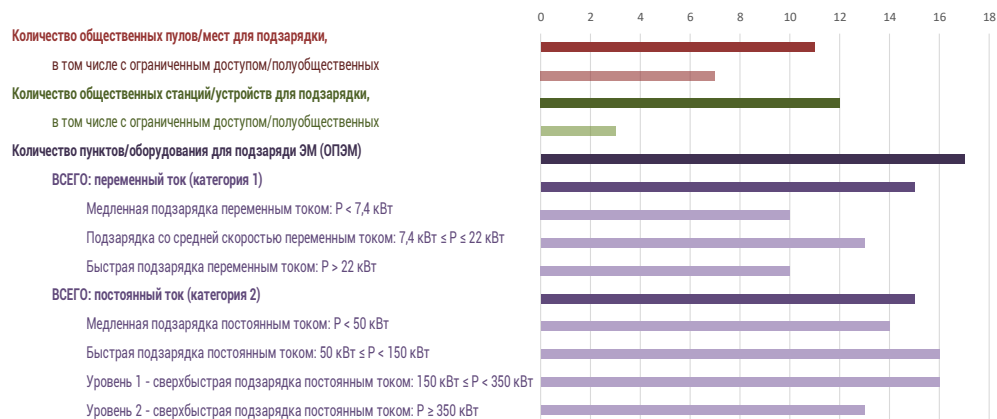
8. Хотя в вопроснике запрашивались данные за 2018–2022 годы, в большинстве ответов была представлена информация за 2022 год, а это свидетельствует о том, что многие страны либо начали, либо активизировали работу по сбору данных по мере становления рынка ЭМ. Вместе с тем степень доступности информации в разных странах существенно различается, о чем наглядно свидетельствует диаграмма I.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

Наименее доступным является показатель «Количество общественных пулов/мест для подзарядки», между тем как наиболее часто сообщается о «Количестве пунктов/устройств для подзарядки ЭМ (УПЭМ)».

Диаграмма I

Число стран, представивших данные, 2022 год



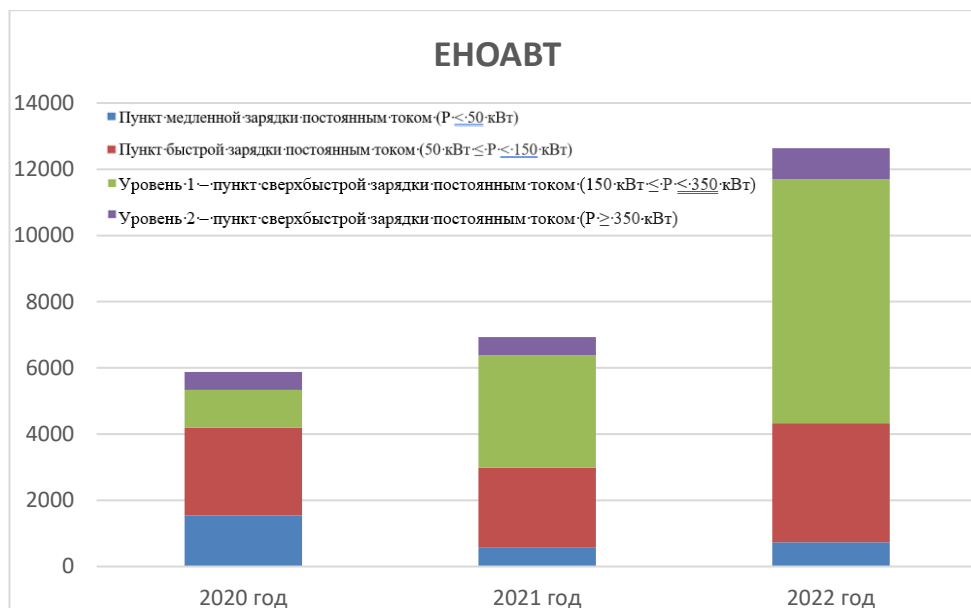
Источник: ЕЭК ООН – МТФ – Евростат.

9. Результаты распространения вопросника свидетельствуют о том, что не все представившие ответы страны отслеживают количество полуобщественных зарядных устройств. Кроме того, являются неполными или отсутствующими данные по различным категориям выходной мощности зарядных устройств (например, по категориям медленной подзарядки переменным током, быстрой подзарядки переменным током и быстрой подзарядки постоянным током) в контексте некоторых стран или лет. В некоторых странах используются также альтернативные системы классификации выходной мощности устройств для подзарядки постоянным током. Например, в Нидерландах определены следующие категории: уровень 1 — сверхбыстрая подзарядка постоянным током мощностью 50–150 кВт и уровень 2 — сверхбыстрая подзарядка постоянным током мощностью >250 кВт, причем было заявлено о намерении этой страны в конечном итоге принять классификацию АФИР. Кроме того, некоторые страны представили данные с разными контрольными датами. Стандартизация контрольных дат повысит целостность и сопоставимость данных.

10. С учетом того, что ЕНОАВТ занимается в этой области сбором данных, которые Рабочая группа не относит к официальной статистике (ECE/TRANS/WP.6/185), было бы интересно сопоставить данные, собранные ЕНОАВТ, с данными, полученными секретариатом с помощью вопросника. На диаграммах II а) и II б) проиллюстрированы расхождения в контексте информации, поступившей из Германии, которая располагает полными данными, позволяющими провести объективное сопоставление. Например, имеющиеся у нас данные за 2020 год свидетельствуют о несколько меньшем количестве устройств для медленной подзарядки постоянным током, между тем как мы привели более высокие показатели за 2021 и 2022 годы. Кроме того, в обоих источниках содержится неодинаковая информация об общем количестве устройств для подзарядки постоянным током. Эти расхождения могут быть обусловлены рядом факторов, включая различия в методологиях сбора данных, критериях отчетности или сроках получения данных.

Диаграмма II а)

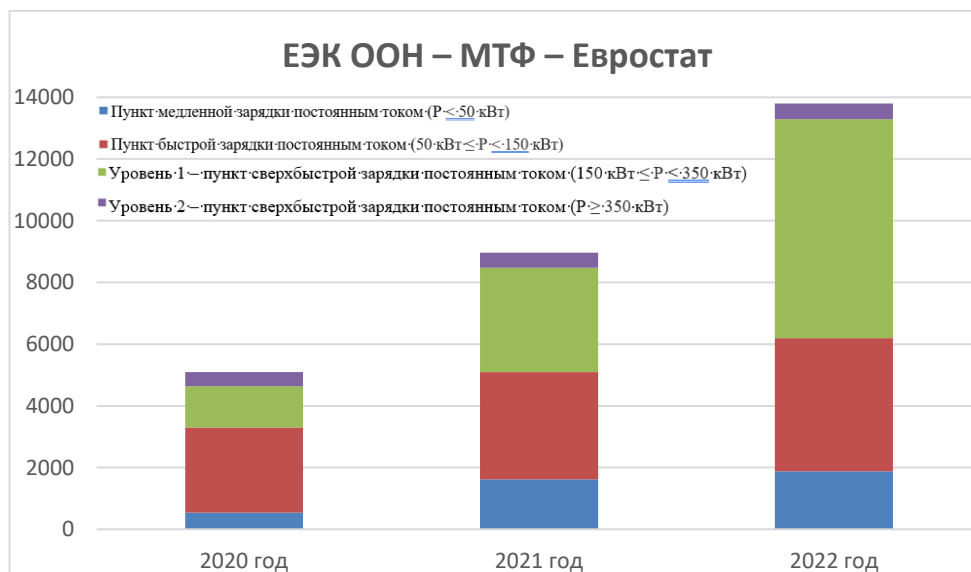
Количество пунктов для подзарядки постоянным током в Германии, 2020–2022 годы (по данным ЕНОАВТ)



Источник: ЕНОАВТ².

Диаграмма II б)

Количество пунктов для подзарядки постоянным током в Германии, 2020–2022 годы (по данным ЕЭК ООН – МТФ – Евростата)



Источник: ЕЭК ООН – МТФ – Евростат.

11. Помимо этих данных поступили соответствующие отзывы от стран-участников. Одно из предложений сводится к включению не предусмотренной классификацией категории для обеспечения последовательности в контексте общего количества пунктов для подзарядки. Некоторые страны выразили готовность изменить свои методы сбора данных, если секретарь WP.6 планирует осуществлять последовательный сбор этих данных. Другое предложение сводится к изучению возможности использования подхода на основе больших данных в качестве альтернативы ручным методам сбора информации.

² <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>.

12. Поскольку данные о парке автотранспортных средств в разбивке по видам топлива (включая парк ЭМ) регулярно собираются с помощью Общего вопросника, наличие достоверной информации об инфраструктуре для подзарядки может способствовать принятию директивными органами обоснованных стратегических решений и разработке надлежащих стратегий. Речь идет, в частности, об использовании информации о соотношении количества ЭМ и пунктов для подзарядки с целью оказания содействия во внедрении ЭМ и получении ценной информации для управления электрическими сетями.

III. Совещание «за круглым столом» на тему «Сбор данных о зарядной инфраструктуре для электромобилей»

13. 9 ноября 2023 года Рабочая группа провела виртуальное совещание «за круглым столом» на тему «Сбор данных о зарядной инфраструктуре для электромобилей» с целью стимулирования диалога, направленного на углубление понимания текущего состояния зарядной инфраструктуры для ЭМ на национальном уровне. Этот вебинар, в котором приняли участие 50 человек из 23 государств-членов, обеспечил платформу для обмена опытом и позволил участникам сообщить о проблемах, с которыми они столкнулись при сборе данных о зарядной инфраструктуре для ЭМ. Ценные сведения, полученные в ходе этих обсуждений, будут использованы для уточнения международных определений, изложения приемлемых показателей для последовательных измерений и оценки возможности включения этих данных в Общий вопросник. Программа работы этого совещания «за круглым столом» приведена в приложении, а со всеми презентациями можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК ООН³.

14. Сотрудники секретариата осветили основные выводы, сделанные на основе экспериментального вопросника (как это отмечено в разделе II), а представители Евростата подробно остановились на возможностях и проблемах интеграции данных о зарядной инфраструктуре для ЭМ в Общий вопросник, уделив особое внимание оптимизации процессов и методологий.

A. Презентация Евростата по интеграции данных об инфраструктуре для подзарядки ЭМ в Общий вопросник

15. Одной из важнейших задач является определение подходящего момента для начала сбора данных. Оптимизация может быть произведена в 2025 году за 2024 базовый год. Вместе с тем следует изучить возможность расширения сбора данных на основе ретроспективной информации, например начиная с 2019 года с охватом обычного пятилетнего периода для так называемых «статических данных». Уместно принять к сведению то обстоятельство, что, как показывает экспериментальный вопросник, большая часть имеющихся данных, поступивших от стран, собрана начиная с 2022 года, как это было отмечено в пункте 8. Согласно АФИР государства — члены ЕС должны обеспечить необходимый минимальный уровень внедрения общедоступных пунктов для подзарядки не позднее 31 декабря 2025 года, с тем чтобы 2025 год стал потенциальной отправной точкой для сбора данных.

16. АФИР устанавливает целевые показатели развертывания инфраструктуры для подзарядки транспортных средств малой грузоподъемности (ТСМГ) (статья 3) и транспортных средств большой грузоподъемности (ТСБГ) (статья 4). Директивой установлены следующие целевые показатели минимальной суммарной мощности общедоступных станций для подзарядки ТСМГ: не менее 1 кВт для каждого аккумуляторного электромобиля малой грузоподъемности и не менее 0,66 кВт для каждого подключаемого гибридного автомобиля малой грузоподъемности. Для их достижения требуется измерить не только количество общественных пунктов для подзарядки, но и их выходную мощность.

³ <https://unece.org/info/Transport/Transport-Statistics/events/384746>.

17. Для определения ТСМГ и ТСБГ предпочтительно придерживаться Сводной резолюции ЕЭК ООН о конструкции транспортных средств (СР.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7)⁴. Следовательно, главу «Автотранспортные средства» в Общем вопроснике надлежит соответствующим образом пересмотреть. Евростат предлагает отказаться от использования категории «Транспортные средства специального назначения».

18. В соответствии с АФИР, ЕНОАВТ поручено собирать и регулярно обновлять информацию об использовании транспортных средств и развертывании инфраструктуры во всех государствах-членах. Это относится к Европейскому союзу, странам Европейской экономической зоны (за исключением Швейцарии) и странам-кандидатам (на добровольной основе). После оптимизации Общего вопросника Рабочая группа, возможно, рассмотрит проблему мониторинга степени расхождения между данными ЕНОАВТ и данными Общего вопросника. Если эти расхождения незначительны, то можно рассмотреть аспекты предварительного включения данных по этим странам в Общий вопросник.

19. Показатели, относящиеся к инфраструктуре для подзарядки ЭМ в Общем вопроснике, могут быть включены в главу «Инфраструктура» тематического подраздела «АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ». Кроме того, Евростат предлагает включить определения этих показателей в Глоссарий по статистике транспорта.

В. Опыт стран в контексте сбора данных о зарядной инфраструктуре для ЭМ

20. Чешская Республика сообщила о стремительном развитии своей общественной зарядной инфраструктуры с особым упором на строительство зарядных станций для сверхбыстрой зарядки мощностью 150 кВт и выше в сети автомагистралей. По состоянию на 2023 год количество ЭМ на зарядный пункт составляло 6,7. Операторы зарядных пунктов (ОЗП) обязаны предоставлять данные в Министерство торговли и промышленности, которое отвечает за сбор и обновление данных дважды в год. Данные публикует центр транспортных исследований (ЦТИ). К числу собираемых данных относится информация о местоположении зарядных станций (с визуализацией на официальной веб-странице), идентификации владельца/оператора, а также статусе станции (эксплуатируется или закрыта).

21. Дания в настоящее время ведет сбор данных в этом секторе. Национальное статистическое управление планирует осуществлять сбор данных, поступающих от ОЗП, через отраслевые объединения. С двумя крупными отраслевыми объединениями и их членами было заключено соглашение об обмене статическими данными о зарядной инфраструктуре. Оно охватывает более 95 % зарядных станций в Дании. Требования к данным будут соответствовать АФИР и включать идентификатор оператора (с помощью «умного» счетчика, который также измеряет потребление электроэнергии), геокоординаты зарядной станции, количество зарядных пунктов на зарядных станциях, типы штекеров/разъемов, выходную мощность в кВт, а также разбивку на общественные/полуобщественные зарядные станции.

22. Центральное статистическое управление (ЦСУ) Ирландии указало на проблемы со сбором данных для экспериментального вопросника. Оно также подчеркнуло важность сбора этих данных в связи с ростом доли электромобилей и отставанием в установке зарядных пунктов. К числу выявленных проблем относятся определение органа, ответственного за сбор данных (ЦСУ, Министерство транспорта или ведомство по оказанию содействия в переходе к эксплуатации транспортных средств с нулевым уровнем выбросов в Ирландии), согласование понятия общественных и частных зарядных устройств, а также стимулирование ОЗП к предоставлению данных вопреки рыночной конкуренции. Сбор данных предполагается начать в 2025 году, как этого требует АФИР. ЦСУ сотрудничает с Министерством транспорта в разработке

⁴ <https://unece.org/transport/documents/2023/05/standards/consolidated-resolution-construction-vehicles-re3-revision-7>.

прикладного программного интерфейса для прямого получения данных от местных властей.

23. Нидерланды сообщили о собственном методе определения количества электрических легковых автомобилей в разбивке по провинциям и муниципалитетам, а также количества грузовых автомобилей в разбивке по районам и промышленным зонам с упором на местонахождение пользователей, а не на адреса регистрации транспортных средств. Это крайне необходимо для планирования надежной зарядной инфраструктуры. Большая часть электрических легковых автомобилей в Нидерландах предоставляется в лизинг или является собственностью компаний, а грузовые электромобили иногда находятся на стоянке в неизвестном месте, что вызывает трудности при сборе данных. Нидерланды объединяют данные из различных источников для определения местонахождения пользователей и приблизительной оценки мест парковки грузовых транспортных средств, если их местонахождение не известно.

24. Статистическое управление Норвегии сообщило о собственном подходе к распространению данных о зарядной инфраструктуре для ЭМ, включая количество общественных зарядных пунктов, количество ЭМ (в том числе муниципальных транспортных средств с нулевым уровнем выбросов) и количество ЭМ на один зарядный пункт. Данные доступны с 2015 года; они поступили от Норвежской ассоциации электромобилей. Используемая в Норвегии классификация мощности, в соответствии с которой скорость зарядки определена в качестве обычной (3,6–43 кВт), быстрой (50–250 кВт) и сверхбыстрой (>350 кВт), не совпадает с критериями экспериментального вопросника. В настоящее время обсуждается вопрос о приведении норвежской классификации в соответствие со стандартами АФИР и ожидаемого оптимизированного Общего вопросника.

25. В Соединенном Королевстве основное внимание уделяется зарядным устройствам, которые в экспериментальном вопроснике характеризуются в качестве зарядных станций. Информация поступает главным образом от компании «Зэтмэп» и охватывает 95 % общедоступных устройств. Министерство транспорта публикует данные о количестве общественных и полупублических устройств, их географическом распределении и категориях мощности. В настоящее время Соединенное Королевство переходит от прежней классификации мощности, в которой скорость зарядки определена в качестве медленной (3–6 кВт), ускоренной (7–22 кВт), быстрой (25–1400 кВт) и сверхбыстрой (>100 кВт), к новой классификации, основанной на следующих конкретных показателях мощности: 3–8 кВт, 8–49 кВт, 50–149 кВт и 150 кВт и выше. Министерство также изучает методы квалификации различных данных и ввело новые предписания, требующие от ОЗП бесплатно предоставлять общедоступные данные о своих зарядных устройствах, в результате чего изменится весь процесс сбора данных.

26. Швейцария, где не определены официальные полномочия по сбору данных о зарядной инфраструктуре для ЭМ, исходит из добровольного сотрудничества с ОЗП, которые в режиме реального времени передают данные в централизованную официальную базу данных федерального правительства. Эта база данных, включающая прикладной программный интерфейс, позволяющий ее использовать, является общедоступной и позволяет, например, разработчикам создавать соответствующие приложения. Эти данные охватывают около 95 % всех зарядных пунктов страны. Зависимость от передачи операторами информации на добровольной основе может создать проблемы, если они откажутся от сотрудничества, однако пока интерес к участию с их стороны высок.

IV. Заключительные замечания секретариата

27. Секретариат высоко оценивает разнообразный опыт и подходы, информацией о которых поделились страны в ходе совещания «за круглым столом». Эта информация проливает свет на практические аспекты сбора данных и уникальные проблемы, с которыми сталкиваются различные государства-члены. Полученные в ходе этого совещания сведения крайне важны для уточнения международных определений и

изложения приемлемых показателей в контексте последовательных измерений. Они нашли отражение в предложении по оптимизации Общего вопросника с включением показателей по пунктам для подзарядки ЭМ, как это указано в документе ECE/TRANS/WP.6/2024/6.

28. Секретариат отмечает потребность в использовании стратегического подхода к сбору данных за 2024 базовый год, к которому можно приступить в 2025 году. Он также признает важное значение обеспечения соответствия требованиям АФИР, касающимся выходной мощности, и определениям транспортных средств, содержащимся в Сводной резолюции ЕЭК ООН о конструкции транспортных средств (СР.3).

29. Рабочая группа, вероятно, рассмотрит возможность пересмотра вопросника, распространенного в июне 2023 года, с целью включения новых определений, обсуждавшихся в ходе совещания «за круглым столом». Во второй половине 2024 года может быть запланировано распространение последующего вопросника с целью практической проверки этих обновленных определений и уточнений. Этот последующий цикл также позволит ознакомиться с дополнительными замечаниями государств-членов относительно применимости и актуальности новых определений в преддверии возможного начала сбора данных в 2025 году.

30. Секретариат и впредь готов поддерживать государства-члены в их усилиях по сбору и стандартизации данных о зарядной инфраструктуре для ЭМ. Он признает важное значение этих данных для мониторинга связанных с транспортом показателей достижения целей в области устойчивого развития и для формирования стратегий по обеспечению устойчивого и климатически нейтрального будущего.

31. Кроме того, секретариат будет информировать Рабочую группу о деятельности неофициальной целевой группы ЕЭК ООН по электромобильности (ECE/TRANS/2024/21), в деятельности которой секретариат и Председатель/заместители Председателя будут принимать активное участие.

Приложение

Вопросник по зарядной инфраструктуре для ЭМ (июнь 2023 года)

2018 год 2019 год 2020 год 2021 год 2022 год

Количество общественных пулов/мест для подзарядки

в том числе: с ограниченным доступом/
полуобщественных

Количество общественных станций/ оборудования для подзарядки

в том числе: с ограниченным доступом/
полуобщественных

Количество пунктов/оборудования для подзарядки ЭМ (ОПЭМ)

ВСЕГО: переменный ток (категория 1)

Медленная подзарядка переменным током:
 $P < 7,4 \text{ кВт}$

Подзарядка со средней скоростью переменным током: $7,4 \text{ кВт} \leq P \leq 22 \text{ кВт}$

Быстрая подзарядка переменным током:
 $P > 22 \text{ кВт}$

ВСЕГО: постоянный ток (категория 2)

Медленная подзарядка постоянным током:
 $P < 50 \text{ кВт}$

Быстрая подзарядка постоянным током:
 $50 \text{ кВт} \leq P < 150 \text{ кВт}$

Уровень 1 — сверхбыстрая подзарядка постоянным током: $150 \text{ кВт} \leq P < 350 \text{ кВт}$

Уровень 2 — сверхбыстрая подзарядка постоянным током: $P \geq 350 \text{ кВт}$

Определение терминов

Пул для подзарядки

Пул для подзарядки включает одну или более станций для подзарядки и соответствующие парковочные места. Пул для подзарядки обслуживается одним оператором зарядного пункта (ОЗП) и расположен в одном конкретном месте/по одному конкретному адресу с соответствующими GPS-координатами. Пул для подзарядки — это картографически отслеживаемый объект.

Станция для подзарядки

Станция для подзарядки означает отдельную физическую установку в конкретном месте, включающую один или более пунктов для подзарядки.

Определение терминов

Пункт для подзарядки

Пункт для подзарядки означает стационарный или мобильный интерфейс, позволяющий передавать электроэнергию на электромобиль. Он может быть оснащен одним или несколькими разъемами (гнездами или штекерами) для подключения разъемов различных типов. Вместе с тем он способен одновременно подзаряжать только один электромобиль. Другими словами, на одной станции для подзарядки количество пунктов для подзарядки равно количеству выделенных парковочных мест.

Общедоступный

К общедоступным пунктам для подзарядки относятся все те пункты, которые расположены в местах, открытых для широкой публики, в том числе на улицах, общедоступных парковках, частных торговых или ресторанных парковках, независимо от того, зарезервирована ли парковка для клиентов и взимается ли за нее плата. Другими словами, речь идет о частных пунктах для подзарядки, доступных для общественности, доступ к которым ограничен определенными группами пользователей (например, клиентами) и которые расположены на территории, относящейся к категории общественной или частной собственности. Пункты для подзарядки системы каршеринга следует рассматривать в качестве общедоступных только в том случае, если они явно доступны для сторонних пользователей. Пункты для подзарядки, которые расположены на частной территории и доступ к которым строго ограничен определенным кругом лиц (например, парковки в офисных зданиях), не следует рассматривать в качестве общественных.

Программа совещания «за круглым столом» на тему «Сбор данных о зарядной инфраструктуре для электромобилей»

9 ноября 2023 года, 14 ч 00 мин — 16 ч 00 мин по женеvскому времени | онлайн

-
- 14 ч 00 мин — Открытие совещания «за круглым столом» секретарем
14 ч 05 мин
- 14 ч 05 мин — *Приветственное слово* (начальник Секции транспортных сетей
и логистики ЕЭК ООН **г-н Франческо Дионори**)
14 ч 10 мин
- 14 ч 10 мин — *Обзор текущего положения* (Председатель Рабочей группы по
14 ч 20 мин статистике транспорта **г-н Джон Уилкинс**)
- 14 ч 20 мин — *Предварительные результаты распространения вопросника по
14 ч 35 мин зарядной инфраструктуре для ЭМ 2023 года* (секретарь Рабочей
группы по статистике транспорта **г-жа Фадия Ахмади**)
- 14 ч 35 мин — *Включение данных о зарядной инфраструктуре для ЭМ в Общий
14 ч 50 мин вопросник: возможности и проблемы* (руководитель организационной
структуры по Общему вопроснику Евростата/МТФ/ЕЭК ООН
по статистике внутреннего транспорта, Европейская комиссия,
г-н Алан Галле)
- 14 ч 50 мин — *Опыт стран в контексте сбора данных о зарядной инфраструктуре
15 ч 40 мин для ЭМ*
Г-жа Рената Слаба, Чешская Республика
Г-н Петер Отгосен, Дания
Г-жа Неле ван дер Вилен, Ирландия
Г-жа Юдит Нейенхуис, **г-жа Жаклин ван Бейнинген**, Нидерланды
Г-н Гейр Мартин Пилског, Норвегия
Г-жа Клэр Бакстер, **г-жа Сидни Ворм**, **г-н Льюис Джерром**,
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
- 15 ч 40 мин — Вопросы и ответы
15 ч 55 мин
- 15 ч 55 мин — *Заключительные замечания* (**г-н Джон Уилкинс**)
16 ч 00 мин
-