



**Ассамблея Организации Объединенных Наций по
окружающей среде Программы Организации
Объединенных Наций по окружающей среде
Шестая сессия**

Найроби, 26 февраля – 1 марта 2024 года
Пункт 5 предварительной повестки дня*

**Вопросы международной природоохранной политики и
экологического регулирования**

**Ход осуществления резолюции 4/3 «Устойчивая
мобильность»**

Доклад директора-исполнителя

I. Введение

1. В настоящем докладе представлена обновленная информация о ходе выполнения резолюции 4/3 Ассамблеи Организации Объединенных Наций по окружающей среде Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) об устойчивой мобильности. В пункте 4 f) этой резолюции Ассамблея по окружающей среде поручила Директору-исполнителю ЮНЕП подготовить доклад о мерах, принятых в рамках данной резолюции, для представления Ассамблее на ее шестой сессии.

II. Ход осуществления резолюции 4/3

2. На долю транспортного сектора приходится почти четверть объемов всех выбросов CO₂, связанных с производством энергии, причем эти объемы выбросов растут быстрее, чем в любом другом секторе. Для обеспечения устойчивой мобильности и достижения целей Парижского соглашения об изменении климата необходим комплексный подход, сочетающий переход на электротранспортные средства; введение норм, предусматривающих использование экологически более чистых видов топлива и транспортных средств; развитие общественного транспорта; создание надлежащей инфраструктуры для развития активной мобильности (ходьба и езда на велосипеде). Меры, принятые для обеспечения перехода к устойчивой мобильности, не только приведут к сокращению выбросов парниковых газов и кратковременно загрязняющих атмосферу веществ, оказывающих воздействие на климат, но и обеспечат значительное улучшение качества воздуха и здоровья людей, особенно в городских районах. Это, в свою очередь, будет способствовать устойчивому продвижению к достижению целей в области устойчивого развития.

3. По данным Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК), для сохранения курса на ограничение потепления 1,5°C электротранспортные средства должны будут к 2035–2050 годам вытеснить транспортные средства, работающие на ископаемом топливе. Таким образом, для достижения целей Парижского соглашения необходимо, чтобы

* UNEP/EA.6/1.

страны с низким и средним уровнем дохода (СНСД), в которых отмечается самый высокий рост парка транспортных средств, стали частью глобального процесса перехода на электромобильность с нулевым уровнем выбросов.

4. За последние годы в конструкции электротранспортных средств появились значительные технологические усовершенствования. Это не только снизило их стоимость, но и уменьшило воздействие на окружающую среду, а также повысило их полезность, в особенности в случае двух- и трехколесных электромотоциклов и электробусов. Многие развитые страны установили целевые показатели для полного перехода на электромобильность. Например, Норвегия планирует к 2025 году полностью отказаться от продажи новых транспортных средств с ненулевым выбросом загрязняющих веществ¹. Кроме того, ряд развитых стран, а также стран с низким и средним уровнем дохода подписали принятую на двадцать шестой Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата Декларацию о транспортных средствах с нулевым уровнем выбросов, которая предусматривает переход к 2040 году на продажу транспортных средств со 100-процентным нулевым уровнем выбросов². Аналогичным образом, повышение доступности электротранспортных средств в сочетании с возможностями использования местных возобновляемых источников энергии и сокращения расходов на импорт топлива, а также многими другими сопутствующими преимуществами, ведут к более широкому использованию этих транспортных средств в большем числе СНСД.

5. Основным источником загрязнения атмосферного воздуха, особенно в городских районах, традиционно являются выбросы транспортными средствами, работающими на ископаемом топливе. В развитых странах на протяжении десятилетий применяются нормы, предусматривающие использование экологически более чистых видов топлива и транспортных средств в целях сокращения выбросов вредных загрязнителей воздуха, в то время как в развивающихся странах дело обстоит иначе. Кроме того, большинство СНСД для удовлетворения своих растущих потребностей в мобильности ориентируются на ввоз подержанных транспортных средств. Отсутствие минимальных норм, стимулирующих импорт экологически более чистых транспортных технологий, в сочетании с низким качеством топлива является одной из главных причин высоких уровней выбросов транспортными средствами во многих городах в СНСД. На протяжении последних 20 лет вопросы обеспечения устойчивой мобильности в СНСД занимали центральное место в деятельности ЮНЕП. ЮНЕП продолжает оказывать поддержку правительствам на всех уровнях в разработке и принятии политики и стратегий в области устойчивой мобильности в рамках работы Группы по устойчивой мобильности, которая входит в состав Отдела экономики и промышленности ЮНЕП. Эта работа осуществляется на базе партнерских отношений, в том числе с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и многосторонними банками развития, а также с основными субъектами на региональном и глобальном уровнях. По всем направлениям работы по обеспечению устойчивой мобильности ЮНЕП предоставляет СНСД: а) техническую поддержку в сборе и анализе базовых данных и информации по тенденциям в области устойчивой мобильности; б) поддержку в проведении мероприятий по подготовке кадров и созданию потенциала в области разработки и реализации стратегий и норм, связанных с обеспечением устойчивой мобильности; в) поддержку в проведении информационно-разъяснительной и просветительской работы, направленной на привлечение внимания общественности и директивных органов к вариантам низкоуглеродной мобильности.

A. Четыре категории деятельности ЮНЕП по обеспечению устойчивой мобильности

1. Содействие внедрению норм, предусматривающих использование экологически более чистых видов топлива и транспортных средств

6. С 2002 года ЮНЕП содействует использованию в СНСД экологически более чистых видов топлива (неэтилированного бензина и низкосернистых видов топлива) и внедрению норм, предусматривающих низкие выбросы транспортными средствами. Благодаря деятельности в рамках Партнерства в интересах применения экологически чистых видов топлива и транспортных средств, секретариат которого работает в ЮНЕП, использование этилированного бензина было прекращено во всем мире в июле 2021 года, когда в Алжире был завершен процесс вывода из использования этилированного бензина, который в 2002 году

¹ См. <https://elbil.no/english/norwegian-ev-policy/>.

² Декларация доступна по адресу: <https://acceleratingtozero.org/the-declaration/>; список Сторон, подписавших документ, доступен по адресу <https://acceleratingtozero.org/signatories-views/>.

применялся в 117 странах. Такой успешный результат был достигнут благодаря совместной работе ЮНЕП с партнерами на всех уровнях, а также субрегиональному подходу к согласованию норм, предусматривающих использование экологически более чистые виды топлива и транспортные средства.

7. Для достижения оптимального сокращения выбросов транспортными средствами необходимо применять системный подход, сочетающий использование экологически более чистых видов топлива с введением более строгих норм выбросов для транспортных средств. Используя данный подход, ЮНЕП осуществляет сотрудничество со СНСД, направленное на внедрение и реализацию технологий, обеспечивающих низкое содержание серы в бензине и дизельном топливе (50 частей на миллион и ниже), а также соблюдение норм выбросов транспортными средствами, соответствующих EURO 4/IV и более жестким нормам. На сегодняшний день 43 страны перешли на топливо с низким содержанием серы, а 38 стран утвердили более строгие нормы выбросов транспортными средствами. Около половины этих стран перешли на эти нормы в 2019 году в ходе осуществления резолюции 4/3. Вместе с тем некоторые страны, особенно в Африке, еще не в полной мере внедрили принятые в регионе согласованные нормы для топлива и транспортных средств.

8. Городские автобусы являются одним из основных источников выбросов взвешенных частиц и сажи, и на их долю приходится 25 процентов связанных с транспортом выбросов сажи во всем мире. Согласно имеющимся оценкам, городской автобус выбрасывает в атмосферу в 250 и более раз больше сажи, чем легковой автомобиль с бензиновым двигателем, при одинаковом пройденном расстоянии. Грузовой автотранспорт также был признан значительным источником этих двух загрязняющих веществ. ЮНЕП является одним из ведущих партнеров-исполнителей Инициативы Коалиции «Климат и чистый воздух» в отношении транспортных средств большой грузоподъемности, которая в первую очередь направлена на сокращение выбросов автобусами и грузовым автотранспортом. На мировом рынке уже существуют технологии, позволяющие минимизировать выбросы этих двух загрязняющих веществ транспортными средствами большой грузоподъемности. Благодаря этой инициативе и сотрудничеству с Международным советом по экологически чистому транспорту – некоммерческим исследовательским центром, расположенным в США – и другими партнерами была оказана поддержка городам Африки, Азии и Латинской Америки в их усилиях по переходу на не выделяющие сажу технологии для автобусов. Начиная с 2019 года шести африканским городам оказывается поддержка в разработке «дорожных карт» по переходу на не выделяющие сажу технологии для автобусов с учетом анализа региональных различных технологий для экологически более чистых автобусов. На субрегиональном семинаре в ноябре 2021 года было разработано и распространено руководство для Африки по финансированию и закупке не выделяющих сажу автобусов, включая электробусы. Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) также получает поддержку в разработке экологически более чистых норм для грузового автотранспорта.

2. Регулирование качества подержанных транспортных средств

9. В 2020 году ЮНЕП опубликовала доклад, в котором были проанализированы потоки и масштабы поступления подержанных транспортных средств малой грузоподъемности от трех крупнейших экспортеров подержанных автомобилей – Европейского союза, Японии и Соединенных Штатов Америки³. В докладе также содержится обзор нормативно-правовой базы 146 стран, импортирующих подержанные транспортные средства. Одно из главных заключений доклада сводится к тому, что на долю этих трех крупных экспортеров приходится 14 миллионов подержанных транспортных средств малой грузоподъемности, которые были поставлены во всем мире в период с 2015 по 2018 год. Крупнейшим экспортером был Европейский союз (54 процента от общего объема экспорта), за которым следуют Япония (27 процентов) и Соединенные Штаты Америки (18 процентов). Около 70 процентов экспортируемых транспортных средств малой грузоподъемности поставляются в развивающиеся страны. За рассматриваемый период наиболее значительный объем импорта (40 процентов) пришелся на Африку, затем следуют Восточная Европа (24 процента), Азиатско-Тихоокеанский регион (15 процентов), Ближний Восток (12 процентов) и Латинская Америка (9 процентов). Обновленный вариант этого доклада был опубликован в 2021 году.

10. В рамках оказания поддержки исследованию ЮНЕП правительство Королевства Нидерландов провело анализ качества подержанных транспортных средств, отгрузка которых

³ Доступен по адресу: <https://www.unep.org/resources/report/used-vehicles-and-environment-progress-and-updates-2021>.

осуществляется из голландских портов⁴. Этот анализ показал, что некоторые из экспортируемых подержанных транспортных средств, в особенности направляемых в Западную Африку, фактически являются отслужившими свой срок транспортными средствами, подлежащими утилизации в Нидерландах. Страны, которые ввели в действие соответствующие правила, например Марокко, импортируют подержанные транспортные средства хорошего качества. В июле 2023 года Европейский союз утвердил предложение о новом регламенте по транспортным средствам с истекшим сроком эксплуатации, который содержит новые положения об экспорте подержанных транспортных средств. Этот регламент окажет положительное влияние на качество подержанных транспортных средств, экспортируемых из Европейского союза, если учесть, что в Европе ежегодно заканчивается срок эксплуатации более 6 миллионов единиц транспортной техники.

11. ЮНЕП сотрудничает со странами, импортирующими и экспортирующими подержанные транспортные средства, в целях установления минимальных норм. Действуя при финансовой поддержке Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, Коалиции «Климат и чистый воздух», а также правительств Королевства Нидерландов и Швеции, ЮНЕП оказывает поддержку странам и субрегионам в установлении норм, обеспечивающих импорт экологически более чистых и безопасных подержанных транспортных средств. В Западной и Восточной Африке были проведены мероприятия по подготовке кадров и созданию потенциала, и в стадии реализации находятся планы по оказанию поддержки Камбодже и Монголии в Азии, странам региона Латинской Америки и Карибского бассейна, а также Южной и Центральной Африки.

3. Поддержка перехода на электромобильность

12. С начала осуществления Глобальной инициативы по экономии топлива в 2009 году ЮНЕП оказала поддержку более чем 70 СНСД в их усилиях по разработке стратегий в области сокращения потребления топлива. В июне 2023 года был опубликован подготовленный при финансовой поддержке ЮНЕП доклад, содержащий анализ тенденций в области сокращения потребления топлива во всех этих странах⁵. Эта работа, направленная на сокращение потребления топлива, в конечном итоге привела к разработке первоначальных стратегий и нормативных актов по использованию электротранспортных средств в СНСД и впоследствии привела к созданию Глобальной программы по электромобильности. В настоящее время эта осуществляемая под руководством ЮНЕП программа действует в 60 странах, и при ее реализации используются субсидии на сумму свыше 130 млн долл. США для оказания поддержки в осуществлении перехода на электромобильность в СНСД.

13. Глобальная программа по электромобильности осуществляется на глобальном, региональном и страновом уровнях, и в рамках этой программы созданы четыре общие тематические рабочие группы и партнерства по двух- и трехколесным электротранспортным средствам, электротранспортным средствам малой грузоподъемности, электротранспортным средствам большой грузоподъемности и инфраструктуре для зарядки транспортных средств, интеграции возобновляемых источников энергии и аккумуляторным батареям; функционируют четыре региональные платформы для поддержки и инвестиций в Африке, Азиатско-Тихоокеанском регионе, Восточной Европе, Центральной и Западной Азии, Латинской Америке и Карибском бассейне; реализуется 60 национальных проектов по электромобильности.

14. В рамках национальных проектов по электромобильности основное внимание уделяется: а) созданию потенциала и повышению информированности; б) разработке «дорожных карт» и направлений действий; в) разработке национальных стратегий; г) созданию организационных моделей и схем финансирования; е) решению проблем, связанных с импортом подержанных электротранспортных средств (ЭТС), окончанием срока службы аккумуляторных батарей и многооборотности; ф) экспериментальному тестированию решений по внедрению электротранспортных средств в реальных условиях. На национальном уровне благодаря этой программе были разработаны и приняты во всем мире многочисленные стратегические планы и нормы. Предлагаемые странами варианты стратегий включают меры по налогообложению транспортных средств с учетом их эффективности (КПД), ускорению внедрения новых технологий посредством введения налоговых стимулов и усовершенствования нормативного регулирования, а также другие меры, такие как маркировка топливной экономичности.

⁴ См. <https://www.ilent.nl/documenten/rapporten/2020/10/26/rapport--used-vehicles-exported-to-Africa>.

⁵ См. <https://www.unep.org/resources/report/fuel-economy-passenger-cars-global-south>.

15. Региональные платформы для поддержки и инвестиций функционируют в партнерстве с банками развития, такими как Азиатский банк развития и Европейский банк реконструкции и развития, в целях ускорения распространения электронной мобильности путем разработки проектов, перспективных с точки зрения банковского финансирования, и поддержки их реализации. С помощью этих платформ реализуются программы по созданию потенциала и подготовке кадров; например, недавно в Танзании был проведен первый форум по электромобильности, в котором приняли участие более 100 специалистов-практиков из стран Африканского континента⁶.

16. Глобальные тематические рабочие группы оказывают поддержку в подготовке докладов, исследований и аналитических инструментов. Недавно в рамках программы был опубликован первый доклад «Литий-ионные аккумуляторные батареи для электротранспортных средств в странах с низким и средним уровнем дохода: последствия и проблемы с точки зрения жизненного цикла»⁷.

17. Разработанный в рамках программы онлайн-инструментарий по электромобильности обеспечивает доступ к отчетам, докладам, исследованиям и инструментам, подготовленным ЮНЕП и партнерами, такими как Инициатива по развитию городской электромобильности, Международное энергетическое агентство и Германское агентство развития (ГАР)⁸.

18. Всесторонняя поддержка помогла странам совершить скорейший переход к экологически более чистым транспортным технологиям, включая использование электротранспортных средств. В двух субрегионах – в 15 странах ЭКОВАС (Экономического сообщества западноафриканских государств) и в 10 странах АСЕАН – были приняты «дорожные карты» по сокращению потребления топлива, в том числе по содействию использованию электротранспортных средств. Определенные страны, например Кения, приняли комплексные меры стимулирования и регулирования с целью ускорения внедрения, сборки и производства электротранспортных средств на местах.

19. В рамках начального финансирования и оказания технической помощи малым стартапным компаниям частного сектора была оказана поддержка в разработке продуктов и бизнес-моделей, адаптированных к внедрению электромобильности в СНСД, а также было проведено экспериментальное тестирование решений по внедрению соответствующих транспортных средств и развитию инфраструктуры зарядки для получения необходимого опыта использования новых технологий в реальных условиях.

4. Поддержка активной мобильности

20. Для многих людей во всем мире ходьба и езда на велосипеде являются их основной формой мобильности. В некоторых городах доля активной мобильности может достигать 70-90 процентов, и имеющиеся данные показывают, что ежедневно 1 миллиард человек в Африке передвигается пешком и ездит на велосипеде в качестве основного вида транспорта. Вместе с тем инвесторы и правительства продолжают уделять первоочередное внимание увеличению доступного для автомобилей дорожного пространства, несмотря на высокие социальные издержки. Отсутствие в действующих стратегиях приоритетности, придаваемой пешей и велосипедной мобильности, и инвестиций в необходимую инфраструктуру приводит к росту зависимости от использования личного автомобильного транспорта и других моторизованных транспортных средств (даже для совершения коротких поездок) и усугубляет проблему дорожных заторов. Это приводит к ухудшению качества воздуха, отрицательным внешним эффектам (экстерналиям) изменения климата, ухудшению доступа к товарам и услугам, миллионам летальных случаев и травм на дорогах (особенно среди пешеходов и велосипедистов), а также к экономическим потерям.

21. ЮНЕП оказывает поддержку национальным правительствам и городским администрациям и другим заинтересованным сторонам в их работе по более четкому определению приоритетности инвестиций в активную мобильность, а также на глобальном и региональном уровнях проводит разъяснительную работу о многоплановой роли, которую активная мобильность играет в содействии достижению целей в области устойчивого развития и решении стратегических и локальных приоритетных задач, в том числе задач, связанных с

⁶ См. <https://www.unep.org/events/workshop/africa-e-mobility-forum>.

⁷ См. <https://www.unep.org/resources/report/electric-vehicle-lithium-ion-batteries-lower-and-middle-income-countries>.

⁸ См. <https://emobility.tools/>.

изменением климата, качеством воздуха, развитием «зеленых» городов, обеспечением доступности, равенства и хорошего здоровья и благополучия.

22. Работа ЮНЕП в области активной мобильности осуществляется в рамках инициативы «Общая дорога» и включает оказание технической помощи, привлечение заинтересованных сторон, разработку стратегий, создание потенциала, разработку информационных продуктов и инструментов, создание партнерств, а также проведение глобальных и региональных мероприятий в области информационно-разъяснительной деятельности. В рамках программы «Общая дорога» совместно с партнерами был подготовлен ряд информационных продуктов и докладов, целью которых является повышение информированности и потенциала в области приоритизации активной мобильности⁹. В недавно опубликованном докладе, подготовленном совместно с ООН-Хабитат и фондом «Walk21», представлены результаты исследования условий для активной мобильности во всех 54 африканских странах и приводится информация о впечатляющем передовом опыте, накопленном в этом регионе¹⁰.

23. Панафриканский план действий по обеспечению активной мобильности представляет собой первый такого рода региональный план действий, в котором определены задачи в работе правительств африканских стран на следующие 10 лет. Он был составлен ЮНЕП в 2023 году в консультации с правительствами и другими заинтересованными сторонами и будет опубликован в 2024 году. Этот план действий является продолжением инициативы ЮНЕП и ее партнеров по оказанию поддержки таким странам, как Бурунди, Египет, Замбия, Кения, Руанда, Уганда и Эфиопия, в разработке стратегий на национальном и городском уровнях в области пешеходной и велосипедной мобильности, а также другой технической помощи. В число других стран, которым была оказана поддержка в разработке стратегии и технической помощи, входят Бразилия, Индонезия и Мексика. ЮНЕП также сыграла ведущую роль в создании Африканской сети по пешей и велосипедной мобильности, объединившей более 200 организаций, которые поставили перед собой общую цель – сделать активную мобильность безопасной и комфортной для всех.

III. Извлеченные уроки

24. Высокие темпы урбанизации и автомобилизации в СНСД предполагают, что устойчивая мобильность будет и впредь играть важнейшую роль в обеспечении желаемого экономического роста в этих странах при минимизации негативных последствий, в том числе в плане загрязнения воздуха и изменения климата. Многосторонний подход, включающий развитие низкоуглеродного общественного транспорта, создание безопасной и надлежащей инфраструктуры для активной мобильности и использование транспортных средств с нулевым уровнем выбросов, является ключом к достижению более устойчивой мобильности.

25. В связи с высокими темпами роста парков транспортных средств и энергопотребления в транспортном секторе, а также отсутствием необходимых норм в СНСД правительствам, особенно стран глобального Юга, предлагается разработать и осуществлять стратегии и нормативные акты по устойчивой мобильности.

26. Согласованный подход на субрегиональном, региональном и международном уровнях служит катализатором для перехода растущего числа стран к стратегиям и программам по развитию устойчивой мобильности. На местном, субнациональном и национальном уровнях были предприняты активные усилия и был достигнут определенный прогресс; вместе с тем у стран имеются возможности осуществить переход к более устойчивым вариантам мобильности на основе разработки и реализации согласованных обязательств и соглашений на субрегиональном, региональном и международном уровнях. Работа, проделанная ЮНЕП по содействию использованию экологически более чистых видов топлива и транспортных средств, развитию электромобильности и активной мобильности наглядно показывает, что, несмотря на необходимость интегрирования принимаемых решений по развитию устойчивой мобильности в контекст местных условий, разработка, реализация и результативность этих решений становятся более эффективными при применении субрегионального подхода.

27. Демонстрационные проекты могут способствовать распространению технологий и практики в области развития устойчивой мобильности. Демонстрационные проекты, особенно в СНСД, позволяют наглядно видеть реальные результаты и возможности масштабирования и

⁹ См. <https://www.unep.org/resources/report/walking-and-cycling-africa-evidence-and-good-practice-inspire-action>.

¹⁰ См. <https://www.unep.org/resources/report/walking-and-cycling-africa-evidence-and-good-practice-inspire-action>.

мобилизации более широкой поддержки процесса перехода к устойчивой мобильности. В качестве примера можно привести реализованные ЮНЕП демонстрационные проекты по двух- и трехколесным электротранспортным средствам, позволившие оказать помощь странам во внедрении этих технологий в более широких масштабах.

28. Вовлечение заинтересованных сторон и участие общественности играют важнейшую роль. Проводимая ЮНЕП кампания по поэтапному отказу от использования этилированного бензина во всем мире является примером того, как конструктивное участие всех заинтересованных сторон и общественности способно формировать действующие стратегии. Следует постоянно прилагать усилия в сфере коммуникации, повышения информированности, а также обмена информацией и знаниями в целях эффективного использования опыта различных заинтересованных сторон, привлечения поддержки общественности и включения вопроса об устойчивой мобильности в повестку дня директивных органов во всех секторах во всем мире.

29. Ключевое значение для полной реализации стратегий устойчивой мобильности имеют подготовка кадров и создание потенциала с учетом конкретных потребностей стран. Несмотря на то, что растущее число стран вводят в действие нормы, правила и законы, содействующие развитию устойчивой мобильности, их применение и соблюдение не всегда гарантировано обеспечиваются. Адаптированное к потребностям обучение и создание потенциала в области механизмов реализации будут содействовать осуществлению странами усилий, направленных на выполнение принятых нормативных актов по устойчивой мобильности. Кроме того, создание потенциала в области сбора, анализа и оценки данных и информации имеет важнейшее значение с точки зрения информирования директивных органов о необходимости немедленного принятия мер. Следует также прилагать усилия с целью повышения согласованности и координации различных мероприятий по созданию потенциала, осуществляемых различными субъектами.

30. Для разработки проектов, перспективных с точки зрения банковского финансирования, в неотложном порядке требуется обеспечить оказание соответствующей технической помощи в сотрудничестве с финансовыми учреждениями. Очень часто медленное принятие мер по развитию устойчивой мобильности связано не с отсутствием финансирования, а с возможностями разработки проектов, перспективных с точки зрения банковского финансирования, в области обеспечения устойчивой мобильности. Поэтому очень важно оказывать целевую поддержку в создании необходимого потенциала в сфере разработки проектов по развитию устойчивой мобильности.

IV. Рекомендации и предлагаемые меры

31. ЮНЕП будет продолжать:

- a) содействовать разработке стратегий и программ на национальном и городском уровнях, предусматривающих увеличение инвестиций в обеспечение активной мобильности;
- b) содействовать глобальному переходу на электромобильность, уделяя особое внимание вопросам, касающимся поддержанных электротранспортных средств, окончания срока службы аккумуляторных батарей, многооборотности, связи с возобновляемыми источниками энергии, возможностей местного производства, электрификации общественного транспорта и созданию рабочих мест, которые являются приоритетными для стран глобального Юга;
- c) оказывать поддержку СНСД в переходе на низкосернистые виды топлива и более строгие правила эксплуатации транспортных средств, как новых, так и поддержанных;
- d) проводить мероприятия по подготовке кадров и созданию потенциала для СНСД в области разработки стратегий и применения инновационных технологий, способствующих обеспечению устойчивой мобильности;
- e) оказывать поддержку в области коммуникации и повышения информированности посредством платформ обмена знаниями, распространения передового опыта, подготовки технических докладов, создания соответствующего инструментария и веб-сайтов в целях содействия сотрудничеству Север–Юг и Юг–Юг;
- f) налаживать партнерские отношения, в том числе с региональными и международными партнерами, организациями гражданского общества, государствами-членами, органами местного самоуправления, частным сектором и научными кругами.

32. Государствам-членам настоятельно рекомендуется:

- a) присоединиться к международным усилиям по переходу на низкоуглеродную мобильность, что поможет им достичь целей Парижского соглашения, улучшить качество воздуха в городах и поддержать цели в области устойчивого развития;
 - b) перейти на нормы, предусматривающие использование экологически более чистых видов топлива и транспортных средств в целях сведения к минимуму вредных выбросов;
 - c) установить целевые показатели в отношении развития мобильности с нулевым уровнем выбросов и разработать «дорожные карты» для поэтапного отказа от использования транспортных средств, работающих на ископаемом топливе;
 - d) поддерживать глобальный переход на электромобильность, не оставляя без внимания глобальный Юг и учитывая при этом проблемы, связанные с подержанными электротранспортными средствами, окончанием срока службы аккумуляторных батарей и многооборотностью;
 - e) стимулировать инвестиции в общественный транспорт и разработку и применение соответствующего нормативного регулирования в целях обеспечения безопасности, лицензирования и эффективности этого транспорта. С учетом того, что маршрутный автобус может перевозить 40–80 пассажиров, такие инвестиции могут привести к значительному снижению поездок на частном транспорте, уменьшению выбросов CO₂ и значительному повышению безопасности движения пешеходов и велосипедистов на дороге;
 - f) разрабатывать и реализовывать интегрированные решения по обеспечению низкоуглеродной мобильности в городах, в которых приоритет отдается активной мобильности;
 - g) предоставлять финансовые и технические ресурсы для выполнения масштабного мандата программы ЮНЕП в сфере устойчивой мобильности.
-