


**Commission économique pour l'Europe**
**Comité des transports intérieurs**
**Quatre-vingt-deuxième session**

Genève, 25-28 février 2020

**Rapport du Comité des transports intérieurs  
sur sa quatre-vingt-deuxième session**
**Additif**
**Table des matières**

	<i>Page</i>
Annexes	
I. Débat de politique générale de haut niveau sur les problèmes climatiques et environnementaux compromettant la viabilité des transports intérieurs .....	2
II. Rapport de la dixième Réunion réservée aux représentants des gouvernements avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité .....	8
III. Report of the ITC side event "Safer and cleaner used vehicles" .....	11
IV. Report of the ITC side event "Road Safety Post-Stockholm" .....	15
V. Report of the ITC side event "Transport and connectivity potential of the Caspian Sea region: Azerbaijan and Turkmenistan – the shortest route" .....	17
VI. Report of the ITC side event "High-Level Round Table on the implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development along the trans-continental Eurasian Transport Corridors" .....	19



## Annexe I

# **Débat de politique générale de haut niveau sur les problèmes climatiques et environnementaux compromettant la viabilité des transports intérieurs**

## **I. Introduction**

1. Les ministres des transports de pays d’Afrique, d’Asie, d’Europe et du Moyen-Orient ainsi que 350 participants de plus de 70 pays et les responsables d’organisations du secteur des transports intérieurs se sont réunis lors du débat de politique générale de haut niveau de la quatre-vingt-deuxième session du Comité des transports intérieurs (CTI), consacré aux défis environnementaux à la viabilité des transports intérieurs (Salle XIX, Palais des Nations, 28 février 2020, Genève).

## **II. Ouverture**

2. M. Kristof Schockaert, Président du CTI, a ouvert la quatre-vingt-deuxième session du Comité. M<sup>me</sup> Olga Algayerova, Secrétaire exécutive de la CEE, a ouvert le débat de politique générale de haut niveau et présenté officiellement la publication « Climate Change Impacts and Adaptation for Transport Networks and Nodes » (Effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport et adaptation à ces changements). M. Yuwei Li, Directeur de la Division des transports durables de la CEE, et M. Jean Todt, Envoyé spécial du Secrétaire général de l’ONU pour la sécurité routière, ont ensuite pris la parole.

3. Ces déclarations liminaires ont rappelé aux participants la nécessité impérieuse de trouver et de promouvoir des solutions efficaces aux problèmes climatiques et environnementaux compromettant la viabilité des transports intérieurs, tout en tenant compte des questions que peut poser l’adaptation des systèmes de transport aux changements climatiques. Elles ont également mis l’accent sur le rôle stratégique du Comité dans la mise en place d’une plateforme de coopération très ouverte, qui pourra servir à concevoir des solutions harmonisées et à renforcer la collaboration internationale. L’amélioration de la performance environnementale des transports et l’amélioration de l’accessibilité, de l’efficacité et de la sécurité des systèmes de transport intérieur sont d’une importance capitale pour la réalisation des objectifs de développement durable d’ici à 2030. De par sa longue et fructueuse expérience, le CTI a fait la preuve des résultats positifs concrets qu’il pouvait obtenir en œuvrant en partenariat avec un large éventail de parties prenantes des secteurs public et privé. Un engagement ferme en faveur de transformations audacieuses des systèmes de transport intérieur existants s’impose si l’on veut faire face aux changements climatiques et apporter des avantages sensibles aux populations dans leur quotidien et leurs activités économiques.

## **III. Tables rondes de haut niveau**

### **A. Table ronde I : Changements climatiques : le rôle des transports intérieurs durables dans la réduction des émissions et l’adaptation**

4. Le débat a été animé par M. Matthew Baldwin, Directeur général adjoint de la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne.

5. Les participants à cette table ronde ont discuté des réalités associées aux changements climatiques et aux phénomènes météorologiques extrêmes, et des contraintes correspondantes concernant l’intégrité et la sécurité de tous les systèmes de transport

intérieur relevant de la compétence du Comité, à savoir les transports ferroviaire, routier, fluvial et intermodal.

6. Les personnalités suivantes ont pris la parole :

- S.E. M. Abdullah Belhaif Al Nuaimi, Ministre du développement de l'infrastructure et Président de l'autorité fédérale des transports des Émirats arabes unis, a attiré l'attention sur le fait que les principaux acteurs des transports, soucieux de relever les défis urgents auxquels fait face le secteur, ne devaient pas pour autant sous-estimer les conséquences de leurs décisions sur le climat. Son Excellence a annoncé que la stratégie émirienne pour la mobilité intelligente visait à répondre à certains de ces défis extrêmement urgents. Cette stratégie fédérale tend à établir des systèmes, politiques et règlements au service de transports intelligents, fluides et intermodaux qui améliorent la sécurité routière, réduisent les effets sur l'environnement et augmentent l'efficacité du secteur et la productivité économique. S.E. M. Abdullah Belhaif Al Nuaimi a souligné l'importance des trois idées fondamentales qui sous-tendent la stratégie et permettront aux Émirats arabes unis de devenir l'un des principaux acteurs de la mobilité intermodale intelligente d'ici à 2030, à savoir la durabilité, le rôle central du facteur humain et l'anticipation. Il a également réaffirmé l'engagement des Émirats arabes unis dans le cadre de la Déclaration du CTI, du Programme 2030 et de la vision du pays pour les cinquante ans à venir.
- S.E. M. Joel Biggie Matiza, Ministre du développement des transports et des infrastructures du Zimbabwe, a présenté la nouvelle stratégie de réduction des émissions établie par le pays à l'appui de l'atténuation des changements climatiques et a fait part des expériences et attentes du Zimbabwe en tant que pays en développement. Alors que la portée et la gravité des événements liés aux changements climatiques augmentent, les pays en développement seront affectés de façon disproportionnée par la perturbation de leurs systèmes de transport intérieur, ce qui par voie de conséquence fragilisera la croissance économique et le tissu social.
- S.E. M. Emil Kaikiev, Ministre de l'énergie et des infrastructures de la Commission économique eurasiennne, a fait observer que la croissance économique des pays s'accompagnait de catastrophes climatiques et d'une pollution atmosphérique plus alarmantes que jamais. En conséquence, le développement durable devrait passer par un développement coordonné de tous les modes de transport et de leurs infrastructures ainsi que par un ensemble d'activités en rapport direct avec les questions liées à l'écologie, à la sécurité et à la préservation des ressources dans l'intérêt des générations futures.
- M. Young Tae Kim, Secrétaire général du Forum international des transports (FIT), a entre autres souligné qu'il importait, dans le cadre de l'ensemble des mesures à prendre d'urgence, d'optimiser les aspects techniques et comportementaux, et dit qu'il n'existait pas de réponse toute faite aux questions en jeu.
- M. Umberto De Pretto, Secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers (IRU), a insisté sur la nécessité de trouver des solutions réalistes et adaptées à cette crise mondiale (« choisir le bon dosage, pour le bon résultat, au bon endroit ») si l'on voulait réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de façon rapide et efficace.

7. Ces déclarations ont été suivies par les interventions de :

- M. Klaus Bonhoff, Directeur général du Ministère fédéral allemand des transports et des infrastructures numériques ;
- M. Dmytro Abramovych, Premier ministre adjoint du Ministère ukrainien des infrastructures ;
- M. Jan Hoffmann, Chef du Service de la logistique commerciale de la Division de la technologie et de la logistique de la CNUCED.

## **B. Table ronde II : Comment les innovations dans les transports peuvent-elles répondre efficacement aux défis environnementaux et climatiques ?**

8. Le débat a été animé par M. Ralf Schultze, Président de l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR).

9. Cette table ronde était axée sur les innovations à mettre en œuvre pour répondre efficacement aux défis environnementaux et climatiques. Les participants ont examiné les réponses politiques apportées aux évolutions technologiques et les conditions de la mise en place d'un environnement propice à l'innovation, ainsi que la manière dont le CTI peut fournir un appui réglementaire à l'échelon international.

10. Les personnalités suivantes ont pris la parole :

- S.E. M. Elhadji Omar Youm, Ministre des infrastructures, des transports terrestres et du désenclavement du Sénégal, a fait valoir que la stratégie la plus judicieuse pour relever des défis communs à tous, tels que les changements climatiques, consistait à nouer des liens et à mettre en commun les données d'expérience en matière de promotion des solutions de transport innovantes. Le ministre a résumé les objectifs et engagements concrets de son pays et mis en avant l'importance d'internaliser les coûts externes et la nécessité de mettre en place des conditions égales pour toutes les nations du monde.
- M. Kees van der Burg, Vice-Ministre de la mobilité et des transports des Pays-Bas, a souligné qu'il convenait, en ces temps agités, de prendre des décisions importantes et de coopérer de façon multilatérale. Les pays disposaient des moyens technologiques, des possibilités et des connaissances techniques nécessaires pour répondre aux défis qui se posent mais n'étaient pas encore en voie d'atteindre les objectifs de développement durable (ODD) liés aux changements climatiques et à l'environnement. Il était donc impératif de faire preuve d'ambition et de rapidité tout en renforçant la coopération en ce qui concerne le déploiement des technologies avancées telles que la dématérialisation et l'automatisation.
- M. Dmitry Zverev, Secrétaire d'État et Ministre adjoint des transports de la Fédération de Russie, a précisé l'axe stratégique emprunté par son pays, en matière de transports, pour réduire le plus possible les effets des changements climatiques sur les infrastructures de transport et, inversement, réduire les effets négatifs du secteur des transports sur le climat et l'environnement. Les principales priorités étaient le transfert modal vers des transports respectueux de l'environnement, la réduction du niveau des émissions du secteur, l'augmentation de l'efficacité énergétique par le transfert modal du transport automobile vers des modes respectueux de l'environnement et la baisse du kilométrage total des véhicules. M. Zverev a également expliqué que la Fédération de Russie souhaitait promouvoir l'élaboration d'un cadre international de coopération entre autorités des transports, pour lutter contre les effets des situations d'urgence internationales telles que les épidémies et les pandémies.
- M. François Davenne, Directeur général de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), a donné un aperçu des idées de l'UIC pour faire du transport ferroviaire le centre nerveux de la mobilité, et de ses moyens d'action en la matière.
- M. Bill Halkias, Président de la Fédération routière internationale, a insisté sur le fait que la révolution numérique (l'intelligence artificielle, les mégadonnées, l'informatique et l'analytique en nuage et la modélisation des informations du bâtiment) jouait un rôle déterminant en ce qu'elle changeait la donne pour le secteur et représentait la formule gagnante qui permettrait de relever le défi actuel en matière d'infrastructure et de parvenir à une économie véritablement circulaire.
- M. Bruno Jean-Paul Georges, Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), a fait valoir que la navigation intérieure serait un élément crucial de la réponse du secteur des transports aux changements climatiques. Le rôle capital de la navigation intérieure était fondé sur la bonne

performance de ce mode de transport qui émet peu de CO<sub>2</sub> grâce à l'efficacité énergétique de la plupart des moteurs de bateau et aux capacités particulières des bâtiments utilisés.

11. Ces déclarations ont été suivies par les interventions de :
- S.E. M. Atageldi Haljanov, Représentant permanent du Turkménistan auprès de l'Office des Nations Unies à Genève ;
  - M. Chaesub Lee, Directeur du Bureau de la normalisation des télécommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

### **C. Table ronde III : La coopération internationale au service des solutions climatiques et environnementales et le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs**

12. Le débat était animé par M. Kristof Schockaert, Président du CTI.
13. Le postulat de départ était qu'aucun État Membre de l'ONU ne pouvait à lui seul faire face à la double crise climatique et environnementale. Cette dernière table ronde a conclu le débat général de haut niveau en soulignant la nécessité impérieuse d'une coopération internationale renforcée dans la recherche de solutions efficaces en ce qui concerne le climat et l'environnement.
14. Les personnalités suivantes ont pris la parole :
- S.E. M. Bounchanh Sinthavong, Ministre des travaux publics et des transports de la République démocratique populaire lao, a souligné que son pays, bien qu'enclavé, avait enregistré une croissance économique élevée et vu la population de ses villes doubler en moins de vingt ans. Pour atténuer les effets de l'augmentation rapide de la demande de transport sur le climat et l'environnement, la République démocratique populaire lao avait établi une stratégie de croissance verte déclinée aux échelles nationale, régionale et sectorielle. Le secteur des transports, moyennant l'installation d'infrastructures résilientes face aux changements climatiques, une réduction de ses émissions polluantes et le recours à des sources d'énergie propres, était un rouage essentiel de la bonne mise en œuvre de cette stratégie.
  - S.E. M. Kwaku Ofori Asiamah, Ministre des transports du Ghana, a fait valoir que la promotion de transports durables et qui profitent à tous était l'un des défis majeurs de l'époque actuelle, en particulier dans les pays en plein essor économique et les marchés émergents, où la croissance dépend principalement de systèmes de transport routier qui fonctionnent grâce aux combustibles fossiles. Dans la plupart des régions d'Afrique, les moyens de transport motorisés connaissent une croissance rapide, associée à un développement urbain anarchique et incontrôlé. L'amélioration du dispositif de gouvernance et le renforcement des partenariats internationaux figuraient donc parmi les actions les plus urgentes et les plus indispensables pour assurer un développement durable au profit de tous tout en offrant de gros avantages sur les plans économique, social et environnemental.
  - M. Gerhard Müller, Président du Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), a fait valoir que la conformité des véhicules était l'un des outils essentiels à la décarbonation. Cette conformité devait être envisagée pendant la totalité du cycle de vie des véhicules si l'on voulait que les avantages procurés par les innovations soient réels pendant toute la durée d'utilisation. De plus, l'évaluation de la conformité devait être impartiale et bénéficier d'un accès suffisant aux systèmes et données pertinents ; elle devrait également tirer parti des nouvelles technologies.
  - M<sup>me</sup> Maruxa Cardama, Secrétaire générale du Partenariat pour des transports écologiques, à faible émission de carbone (SLoCaT), a signalé que, dans le cadre de la recherche de solutions de transport intérieur en réponse aux défis climatiques et environnementaux, il ne pouvait être fait abstraction des questions économiques et sociales. Il existait des solutions technologiques, mais elles n'étaient pas mises en

œuvre à grande échelle. Les problèmes de gouvernance étaient également d'une importance cruciale, d'autant plus qu'une coopération s'imposait à plusieurs échelons, à savoir la collectivité locale, la municipalité ou le pays, mais aussi à l'échelle internationale. La recherche de solutions réalistes et applicables exigerait la coopération des acteurs étatiques et non étatiques.

- M. Gavin Dunnett, Directeur des projets de mobilité à la Banque européenne d'investissement (BEI), a expliqué que l'application à plus grande échelle des mesures climatiques et environnementales nécessiterait un appui financier solide. La BEI était d'ailleurs en train de transformer son portefeuille de financements, dont la moitié serait consacrée aux projets climatiques et environnementaux d'ici à 2025, ce qui représenterait plus une enveloppe supérieure à 1 000 milliards d'euros en faveur du climat et de l'environnement dans les dix prochaines années.
- M. André Rijnders, Président du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) de la CEE, a montré concrètement comment les travaux de réglementation menés par le CTI et ses organes subsidiaires contribuaient concrètement à la recherche de solutions climatiques et environnementales, à la fois par l'amélioration des technologies existantes et par l'anticipation des types de véhicules et des sources d'énergie de demain.

15. Ces déclarations ont été suivies par les interventions de :

- M. Michael Christides, Secrétaire général de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN) ;
- M. Ralf Ernst, Chef des Activités environnementales de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE).

**D. Adoption de la déclaration ministérielle du Comité intitulée  
« Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs  
pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux :  
appel commun à une action universelle »**

16. À la fin de la réunion, les ministres et les chefs de délégation des Parties contractantes ont été invités à exprimer leur soutien à la déclaration ministérielle du CTI intitulée « Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux : appel commun à une action universelle ». Cette déclaration constitue un appel commun à une action universelle face aux urgences climatiques et environnementales compatibles avec les missions du Comité. Pour cela, elle reconnaît le rôle pertinent du Comité dans la concentration et la facilitation des efforts internationaux visant à trouver des solutions aux problèmes et appelle les principaux acteurs des transports dans le monde à soutenir, voire à soutenir davantage, les travaux du Comité, en tant que centre des Nations Unies pour les transports intérieurs, dans l'intérêt de la communauté mondiale. La déclaration invite surtout les responsables des initiatives intergouvernementales mondiales relatives aux transports, dès la deuxième Conférence mondiale sur les transports durables, à adopter une approche fondamentalement différente en reconnaissant la nécessité impérieuse d'une démarche véritablement globale, qui associerait tous les modes de transport intérieur, dans le cadre du CTI.

17. La déclaration ministérielle du CTI et la liste des pays qui l'ont adoptée sont jointes en annexe au rapport de la quatre-vingt-deuxième session plénière du CTI (ECE/TRANS/294, annexes I et II respectivement).

#### IV. Conclusions et rôle du Comité dans la promotion des solutions de transport intérieur durables en réponse aux défis climatiques et environnementaux

18. Depuis sa création en 1947, le CTI joue un rôle de pionnier dans l'élaboration de règles et de réglementations internationales harmonisées visant à assurer un niveau élevé d'efficacité, de sécurité et de performance environnementale dans le domaine du transport international routier, ferroviaire, fluvial et intermodal. Les résultats qu'il a obtenus au cours des soixante-dix dernières années sont la preuve que ses travaux en matière de réglementation ont une incidence directe sur l'offre et la prestation de services des entreprises et du secteur à l'échelle mondiale et que ses activités améliorent considérablement la vie quotidienne des populations et des communautés partout dans le monde. Par leur ampleur et leur cohérence, ces résultats assoient sur une base solide le rôle actuel et à venir du Comité dans la recherche de « solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux ».

19. Les tables rondes ont permis l'expression des différentes visions et perspectives des principaux décideurs dans le monde en ce qui concerne le rôle des cadres institutionnels et réglementaires internationaux dans l'amélioration de la gouvernance nationale et internationale pour les transports intérieurs et leur contribution à la réalisation des objectifs de développement durable et à la mise en œuvre du Programme 2030 et de l'Accord de Paris. Elles ont également mis en lumière le rôle stratégique du Comité dans la mise en place d'une plateforme de coopération très ouverte, qui pourra servir à concevoir des solutions harmonisées et à renforcer la collaboration internationale sur les questions liées aux changements climatiques et à l'environnement dans les transports intérieurs.

20. S'appuyant sur les exposés, les interventions et les échanges qui ont eu lieu dans le cadre du débat de haut niveau, le Comité **a accueilli avec satisfaction et approuvé** la Déclaration ministérielle du CTI intitulée « Des solutions plus efficaces dans les transports intérieurs pour relever les défis climatiques et environnementaux mondiaux : appel commun à une action universelle ». **Il s'est engagé, en sa qualité de plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, à soutenir** l'appel à l'adoption de solutions de transport durables en réponse aux défis climatiques et environnementaux mondiaux lancé dans la déclaration, et **il a décidé d'annexer ladite déclaration** au rapport de sa quatre-vingt-deuxième session.

## Annexe II

### Rapport de la dixième Réunion réservée aux représentants des gouvernements avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité

#### Communication du Président du Comité des transports intérieurs

##### I. Introduction

1. La dixième Réunion réservée aux représentants des gouvernements avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité s'est tenue le 25 février 2020.
2. Les présidents et vice-présidents des organes subsidiaires du Comité et des comités de gestion des conventions des Nations Unies relatives aux transports, les membres du Bureau et les représentants des gouvernements des Parties contractantes participant à la session du Comité ont assisté à cette réunion. Au total, des représentants de 72 pays, dont 36 États Membres de l'ONU ne faisant pas partie de la CEE, et de la Commission européenne, ainsi que 16 présidents et vice-présidents, étaient présents.
3. Cette année, la réunion était axée sur la mise en œuvre de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, l'adoption du Règlement intérieur du Comité et les activités de mise en concordance des organes subsidiaires. À titre exceptionnel, un thème supplémentaire, le développement de la coordination entre les autorités de transport dans le cadre des situations d'urgence internationales, a été examiné.
4. On trouvera dans la présente annexe le résumé des points de vue exprimés et les conclusions tirées de la réunion.

##### II. Règlement intérieur du CTI

5. Les discussions se sont appuyées sur le document ECE/TRANS/2020/R.1 (à distribution restreinte). Conformément aux décisions adoptées à la quatre-vingt-unième session (ECE/TRANS/288, par. 15 g)), le projet révisé de Règlement intérieur du CTI (ECE/TRANS/2020/R.1) a été présenté au Comité **pour examen et éventuelle adoption**, sous réserve de l'approbation du document par le Conseil économique et social après examen.
6. Les participants à cette séance restreinte ont été informés que le projet de Règlement intérieur s'inspirait essentiellement : a) du Règlement intérieur de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ([E/ECE/778/Rev.5](#)) ; b) du Règlement intérieur du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports ([ECE/TRANS/WP.30/2015/7](#)) ; c) des conseils juridiques des experts interinstitutions du Bureau des affaires juridiques.
7. Le Président **a rendu compte au Comité** des consultations relatives à élaboration du projet de Règlement intérieur du CTI (document informel n° 1). À sa session de juin 2019, le Bureau avait revu ce projet et demandé au secrétariat de le diffuser aux États membres de la CEE, par l'intermédiaire de leurs Missions permanentes, afin de recueillir de nouvelles observations qu'il examinerait à sa session de novembre afin d'établir le texte final à soumettre au Comité pour examen et décision à sa session de février 2020.
8. Comme suite à la demande du Bureau, le secrétariat a transmis le projet (ECE/TRANS/2020/R.1, en date du 20 septembre 2019) aux Missions permanentes en octobre 2019 et invité les États membres de la CEE à examiner le document et à lui faire part de leurs observations avant le vendredi 25 octobre.



9. Le secrétariat n'a reçu aucune observation quant au fond ou à la procédure dans les délais impartis.

10. Lorsque le Bureau a examiné le projet de Règlement intérieur à sa session de novembre 2019, ses membres sont parvenus à un consensus sur le texte, moyennant des modifications, et ont demandé au secrétariat de le soumettre au CTI pour examen et adoption, sous réserve de l'approbation du document par le Conseil économique et social après examen. Le document contenant le projet de Règlement intérieur, disponible en trois langues (anglais, français et russe), a été envoyé aux Missions permanentes des Parties contractantes.

### III. Activités de mise en concordance menées par les Groupes de travail du CTI

11. Les discussions se sont appuyées sur le document ECE/TRANS/2020/R.2 (à distribution restreinte). À sa quatre-vingt-unième session, le Comité avait demandé à ses organes subsidiaires de prendre des mesures de suivi afin mettre leurs travaux en concordance avec sa stratégie (ECE/TRANS/288, par. 15 a) et c)). Afin de mettre cette demande à exécution, et conformément aux décisions adoptées par le Bureau du CTI à ses sessions de juin 2019, le Président du CTI et le Directeur de la Division des transports durables avaient, dans une lettre conjointe, invité les présidents des groupes de travail et des comités de gestion relevant du CTI à prendre des mesures de suivi visant à faire correspondre leurs travaux à la stratégie du CTI, en particulier eu égard à ses aspects relatifs à la sécurité routière.

12. Le Comité a **pris connaissance** des activités de mise en concordance actuellement menées par ses Groupes de travail (ECE/TRANS/2020/R.2), telles que décrites dans les documents d'avant-session et dans les présentations orales faites par les présidents et vice-présidents des organes subsidiaires en question pendant la réunion.

### IV. Rôle du CTI en tant que plateforme pour la facilitation de la coopération entre les autorités des transports dans les situations d'urgence internationales

13. Les participants à cette discussion ont fait valoir que, même si le rôle déterminant du CTI et de ses organes subsidiaires dans la promotion de l'atténuation des changements climatiques et de l'adaptation du réseau de transport à ces changements sur les plans régional et mondial était clairement établi dans la Déclaration ministérielle du CTI, il importait également d'examiner le rôle des transports intérieurs dans les situations d'urgence. Ils ont signalé que le rôle des transports et l'interaction des autorités de transport dans les situations d'urgence internationales, qu'il s'agisse de catastrophes naturelles ou d'épidémies, n'était pour l'heure pas suffisamment défini. Lors de son intervention, le Chef de la délégation de la Fédération de Russie a présenté une initiative dont l'objectif était d'élaborer des mécanismes internationaux d'interaction entre les organismes des transports au sein de la CEE aux fins de la coordination des mesures d'urgence visant un grand nombre de pays, notamment en cas d'épidémie.

14. Au vu des délibérations de la session restreinte sur ce sujet, le Comité a **demandé** au secrétariat, en étroite coopération avec le Bureau et avec l'appui des gouvernements intéressés et des principales parties prenantes, **de mener les recherches nécessaires** sur les dispositions des cadres existants et sur les nouveaux domaines de travail à explorer pour promouvoir la coopération entre les autorités des transports aux fins de la lutte contre les effets des situations d'urgence internationales telles que les épidémies et les pandémies, et **de présenter les fruits de ces recherches** au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) pour qu'il examine la suite à donner à cette question et l'inclue dans son programme de travail.

## V. Suite donnée à la dixième réunion

15. À l'issue de ces délibérations, le Comité **s'est félicité** de l'organisation de la dixième Réunion réservée aux représentants de gouvernements avec la participation des présidents de ses organes subsidiaires, réunion limitée à la participation des gouvernements, qui portait sur la mise en œuvre de la Stratégie du Comité à l'horizon 2030. Il **a décidé** que le débat serait résumé dans une note du Président qui, après approbation par les participants à la session restreinte, serait jointe en annexe à son rapport.

16. Conformément aux décisions prises à sa quatre-vingt-unième session, le Comité **a examiné** le projet révisé de Règlement intérieur du CTI (ECE/TRANS/2020/R.1) et a décidé de **l'adopter** moyennant les considérations suivantes : a) l'adoption s'entend sous réserve de l'approbation par le Conseil économique et social après examen ; b) la présence d'un tiers des États membres de la CEE est requise pour la prise de toute décision ; c) le Comité **a demandé** au secrétariat de faire figurer ce critère sur la prise de décisions dans le projet de Règlement intérieur ; d) il **a demandé** au secrétariat d'annexer le Règlement intérieur au rapport du Comité (ECE/TRANS/294, annexe III).

17. Le Comité **a décidé** que ceux de ses Groupes de travail qui avaient adopté leur propre Règlement intérieur pouvaient continuer à l'appliquer. De plus, le Comité **a invité ceux de ses Groupes de travail qui n'avaient pas adopté leur propre Règlement intérieur à l'informer**, à sa quatre-vingt-troisième session, en février 2021, de leurs intentions s'agissant de l'harmonisation de leur Règlement intérieur avec celui du Comité ou des raisons impérieuses pouvant justifier qu'ils appliquent celui de la CEE ou qu'ils établissent leur propre Règlement intérieur.

18. En outre, le Comité **s'est félicité** des activités actuellement menées par ses Groupes de travail pour mettre leurs travaux en concordance avec sa stratégie, en réponse à la demande qu'il avait adressée dans ce sens à ses organes subsidiaires (ECE/TRANS/288, par. 15 a) et c)), et il a décidé **de demander au secrétariat, en étroite coopération avec les Groupes de travail et en consultation avec le Bureau, d'établir un rapport sur la concordance des activités des Groupes de travail et sur d'éventuelles activités futures, pour examen à sa quatre-vingt-troisième session.**

19. Dans l'optique d'aider ses organes subsidiaires à gagner encore en efficacité, le Comité les **a invités** à rationaliser davantage leurs travaux, en traitant en priorité les points de l'ordre du jour qui engagent à l'action, qui présentent un grand intérêt et ont des effets importants sur d'autres points.

## Annexe III

[Anglais seulement]

### Report of the ITC side event “Safer and cleaner used vehicles”

#### I. Introduction

1. This side event was organized by ECE explored the advantages and challenges of creating access to safer and cleaner used vehicles that contribute to the sustainable development of countries and cities around the world. The main benefits of these vehicles are improved road safety, reduced emissions (climate and air quality), improved fuel consumption, and costs savings (healthcare, rescue services, vehicle maintenance, fuel consumption, etc.).

#### II. Opening

2. Ms. Olga Algayerova, Executive Secretary of ECE, opened the side event by highlighting that the ECE World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) is engaged in activities related to the whole life environmental performance of vehicles and reminding that the topic of used vehicle trade touches upon many elements covered by the 2030 Agenda, including SDGs and targets related to road safety, access to safe and affordable transport for all, air pollution and climate change mitigation. She underlined that at the Third Ministerial Conference on Road Safety in Stockholm the UN Road Safety fund decided to support a project proposal to work and deliver on the issue of cleaner and safer used vehicles for Africa. This project, of which UNECE is a part of, along with UNEP, UNECE, WHO, CITA, FIA and ITF, will work to deliver sound policies to avoid dangerous and dirty used vehicles being transferred across border. She called on participants to work together towards sustainable, ambitious global policy goals on used vehicles trade, where urgent solutions and actions are needed.

3. Mr. Antonio Erario, Vice-Chair of the WP.29, stated that World Forum is a unique global forum for harmonisation of vehicle regulations since it covers both safety and environmental issues. He introduced the structure of WP.29, its Working Parties (WP.29) and highlighting their roles in regulating environmental and safety issues concerning vehicles. He reminded that thanks to the work of the Informal Working Groups (IWG) on periodic technical inspection (PTI) of vehicles, which reports directly to WP.29, four technical rules for PTI have been adopted, which address safety and environmental performance of vehicles throughout their lifetime.

4. In his keynote speech, Mr. Jean Todt, United Nations Secretary Generals Special Envoy for Road Safety recalled the outcome of the Third Ministerial Conference on Road Safety, held in Stockholm, and described the challenge that the global community is facing to ensure sustainable mobility, especially in low and middle income developing countries that rely on the import of used vehicles. He highlighted that while used vehicles boost access to affordable means of transport, there is a risk that if they do not meet basic safety and environmental standards they may become a means to devastation, the opposite of the initial purpose.

5. Ms. Monika Gail MacDevette, Director of UNEP Chemicals and Health Branch, presented the UN Road Safety Fund Project "Safer and Cleaner Vehicles for Africa". She indicated that the majority of countries had weak policy environments for used cars, that countries which have banned the import of used vehicles are missing out on a potential access to affordable advanced technologies from advanced countries, and that a closer harmonized regulatory framework for the import of used vehicles, in particular Africa, would be warranted.

## **A. Session I – The role of exporting countries - the right vehicle in the right condition**

6. The discussions were moderated by Mr. Walter Nissler, secretary of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29), UNECE.
7. Panel I discussed the role of exporting countries in used vehicles trade, namely the condition of exported vehicles.
8. Presentations were delivered by:
  - Mr. André Rijnders, Chair of the Working Party on Pollution and Energy (GRPE), introduced the work of GRPE, one of the six working parties of WP.29, related to energy, environmental and emission regulations for all kind of vehicles. He pointed out the large disparities in terms of emissions legislation and stringency around the world and stressed the importance of information exchange between exporting and importing countries in order to determine the emissions levels of imported used cars.. He reflected on the pros and cons of vehicle age-based import policies, stressing that the age of a vehicle is not always an indication of its emission level as it depends on the country of first registration of the vehicle. He highlighted the role of exporting countries, indicating measures that can be taken to promote the export of sound used vehicles and emphasized that harmonized criteria for used vehicle trade is key and invited the involvement of all countries and all participants in GRPE, to define harmonized, ambitious provisions to protect the environment.
  - Mr. Alejandro Furas, Secretary General of Global NCAP, emphasized that the global fleet of vehicles, used and new, should meet the requirements under UN Regulations Nos. 94 and 95, frontal and side impact, Reg. 140 for electronic stability control (ESC), Regulations Nos. 14 and 16 for seatbelts and seatbelt anchorages, Reg. 127 for pedestrian protection, Regulations. 144 and 29 for child restraint systems and Regulations 78 for motorcycle braking, developed within WP.29, which already was. the case for over 90 per cent of new cars sold every year meeting frontal and side impact regulations, while 80 percent are equipped with ESC. He described the improved safety performance noted since 2015 through Global NCAP and affiliate testing of new vehicles sold in South America and India, stating on the other hand that results of testing in Africa were disappointing. He emphasized that UN Regulations of the 1958 and 1998 Agreement, combined with proper verifications, through the 1997 Agreement, are efficient tools to ensure compliance with basic safety and emission standards in imported used vehicles
  - Mr. Eduard Fernandez, International Vehicle Inspection Committee (CITA), reminded that CITA members carry out more than 200 million inspections per year, including the inspection of imported used cars in countries where appropriate regulations are in force. He introduced the challenges importing countries are faced with in terms of non-standardized vehicle documentation, the difficulty of verification of documentation data, and tampering to misrepresent the features of imported vehicles. He underlined the necessity to establish a system for sharing vehicle information between authorities of exporting and importing countries in order to enable verification of incoming vehicles' data and technical specifications. He stressed the importance of a staged approach in inspecting vehicles that are exported, with proposal for initial checks in exporting countries and further verifications to check the general fitness of the vehicle, to make sure that there have been no incidents during transport, upon arrival in the importing countries as in transport equipment may be tampered with, e.g. airbags may be removed. He stated that it is important that the criteria are set by recipient countries, with the help of exporting countries. The countries of origin should be a first filter of used cars. They should facilitate information about the vehicle, such as engine standard and the equipment, and they should support recipient authorities to ensure vehicle quality. In conclusion he recalled that availability of information is crucial and that the improvement of capacities of importing countries authorities is essential.

## **B. Session II – The role of importing countries – a good balance between access to mobility and safety impacts**

9. The discussions were moderated by Mr. Nhan Tran of the World Health Organization (WHO).

10. Panel II reviewed the role of importing countries and the challenges and solutions needed to secure a good balance between access to mobility and safety impacts of imported used vehicles.

11. Presentations were delivered by

- Mr. Mike Walsh, of Dekra New Zealand (remotely), discussed the case of New Zealand as a developed, high income country that is relying on used vehicle imports. He explained that used imported cars make up over 55 per cent of all vehicles coming into NZ and that over 93 per cent of light vehicle imports come from Japan. He emphasized that the key to ensuring that used imported vehicles meet safety and environment standards requires a robust regulatory framework in importing countries to counter the risk of reducing fleet roadworthiness standards, increasing air pollution and negatively impacting road safety. He explained that all used vehicles entering New Zealand for the first time must go through a border check, customs inspection and entry certification before they can be registered for use on New Zealand Roads. He further noted that the process for importing used vehicles to New Zealand from Japan includes, on the export side, deregistration and border inspection where a check of vehicle details, structural inspection, biosecurity check and biosecurity treatment is carried out, while on the import side an entry certification is carried out, composed of checking the vehicle ID and details, standards compliance, invasive structure inspection, invasive brakes inspection, emissions test, safety inspection and registration documentation. He stressed that regulatory controls along with a comprehensive inspection regime are effective in controlling the standard of vehicles entering the New Zealand Fleet, and that both regulatory controls and inspection standards need to be updated on a regular basis to ensure the safety of new imports. He pointed out that the increased focus on vehicle safety features in the imported fleet has seen a lowering in the New Zealand Road Toll over the last year and that regulatory controls and vehicle inspections are now being supplemented with a public education campaign to encourage consumers to factor in vehicle safety features into their vehicle purchase decisions.
- Mr. Segun Ogunnaike, General Manager of the Lagos Computerised Vehicle Inspection Service (LACVIS), gave a presentation on statutory inspection services for monitoring of used vehicle importation in Nigeria, adhering strictly to global accepted standard, using fully automated electronics and sophisticated equipment, including break performance tests, headlamp tests, underneath inspections and emissions tests. He underlined that most of the vehicles in the Nigerian fleet are old, averaging 25 years, with over 70% of them more than 20 years old. He recalled that the country is transitioning from a regime of no regulations and that a phased approach has been adopted in terms of regulatory stringency of vehicle emissions and safety standards. He emphasized that more than one million vehicles are exported to West Africa alone per annum from EU, Canada and the US, with Nigeria being the biggest market for used cars in Africa, with a ratio of 1:131 of new to used cars. He stated that age restrictions for imported cars vary significantly across the continent ranging from 3 to 15 years. He commended the proceedings and outcome of the Ministerial Conference on Road Safety in Stockholm, in particular with regards to the setting up of the UN Road Safety Fund project for Africa. He laid out proposal to the fund project to aside resources to establish vehicle inspection centres in Africa for carrying out mandatory roadworthiness inspections, as well as for establishing automobile workshop standardization and vehicle recycling plants for end-of-life (e-o-l) vehicles and thus creating jobs, increasing both life expectancy of a vehicle, through adequate maintenance and environmental protection through recycling of e-o-l vehicles and thus reducing accident rates by ensuring only roadworthy vehicles ply on roads

- Mr. Mikheil Khmaladze, Director of the Land Transport Agency (LEPL), Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia, presented the impact of the policy mix of restrictions and incentives on the volume and structure of used vehicle imported to Georgia. He recalled that from 2003 to 2012 the road transport sector in Georgia was completely deregulated, with almost no restrictions in place on the import and the technical conditions of imported vehicles. He stressed that the total deregulation of the import market led to the uncontrolled expansion of the vehicle fleet, and that uncontrolled expansion resulted in environmental, road safety and other societal concerns which led to reintroduction of regulations in the sector. He stated that a technical regulation on roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers was developed and adopted by the Government of Georgia in 2017 and entered into force for some categories of motor vehicles in 2018, and for all categories of motor vehicles from 1 January 2019. The Director of LEPL explained that challenges ahead include the regulation of the used parts market, the regulation/licensing of workshops and uncontrolled welding of the vehicles, and the introduction of regulations for vehicle utilization. In terms of the introduction of the type approval system, Georgia became a contracting party to the 1958 UNECE Agreement and started the process to introduce the Type Approval Authority (TAA) system in Georgia with support by the UNECE Transport Secretariat. The new Georgian technical regulation would affect the registration rules, import and services in the sector. He explained that the introduction of PTI requirements slightly reduced the average age of the vehicle fleet as consumers were slowly shifting to newer vehicle and the proportion of new or used cars up to five years old has since significantly risen. To deter the purchase of right-hand drive vehicles, which impose additional risks to road safety in right side traffic, the Government of Georgia increased taxes on those vehicles threefold in 2015. Further fiscal incentives include a 50 per cent lower tax for hybrid vehicles and the exemption of taxes for electric vehicles. He stressed that those measures had resulted in a decrease of right-hand drive vehicles by more than half by 2019, a four-fold increase of the hybrid vehicle fleet, and a three-fold increase in the electric vehicle fleet between 2015 and 2019.

### **III. Conclusions**

12. Panel presentations covered a range of aspects of the used vehicles trade, highlighting the complexity of the system and the need for implementing range of measures and solutions, to be taken by importing and exporting countries and vehicle manufacturers, towards ensuring the safety and environmental performance of imported used vehicles, as well as their lifelong roadworthiness. The side event contributed to a better understanding of the potential role of used vehicles in meeting national, regional and global goals, including those stemming from the Sustainable Development Goals, the Decade of Action for Road Safety, the Global Framework Plan of Action for Road Safety and the Paris Climate Agreement.

## Annexe IV

[Anglais seulement]

### Report of the ITC side event “Road Safety Post-Stockholm”

#### I. Introduction

1. The Inland Transport Committee side-event on “Road Safety: post Stockholm” held on 25 February 2020 was jointly organized by the European Union (EU), UN Economic Commission for Europe (UNECE), the United Nations Secretary-General’s Special Envoy for Road Safety and the UN Road Safety Fund, and was moderated by Mr. Matthew Baldwin, Deputy Director-General Mobility and Transport, EU.

#### II. Opening remarks and presentation of the outcome of the Stockholm conference

2. Following opening remarks by Mr. Jean Todt, United Nations Secretary-General’s Special Envoy for Road Safety, Ms. Olga Algayerova, Executive Secretary UNECE and Ambassador Walter Stevens, Head of EU Delegation, Ambassador Veronika Bard, Permanent Representative of Sweden to the United Nations and other International Organisations in Geneva presented the outcome of the Stockholm Conference. Explaining the significance of the Stockholm Declaration, Ambassador Bard emphasized that its true power lay in its meaningful implementation.

#### III. Panel I: Member states’ needs and initiatives

3. The first panel of the side-event focused on Member states’ needs and initiatives.
- H.E. Mr. Joel Biggie Matiza, Minister of Transport and Infrastructure Development, Zimbabwe explained the national priorities and challenges for road safety.
  - H. E. Ms. Maria Luisa Escorel de Moraes, Deputy Permanent Representative of Brazil, noted Brazil’s specific context of road safety in larger cities and how the government had advanced some key initiatives in recent years.
  - Finally, Mr. Dmitry Mitrochin, Head of Federal State Institution “Road Safety Research Center”, Ministry of Interior, Russian Federation took the opportunity to explain national successes in advancing road safety and how other countries could learn from these experiences.
4. The panellists agreed that the time for action was now and that their respective countries acknowledged and championed the importance of road safety.

#### IV. Panel II: Supporting road safety in the next decade

5. The second panel of the side-event was on supporting road safety in the next decade.
- Mr. Yves van der Straaten, Secretary General, Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles (OICA) explained that the global automotive industry was ready to make a change and had already made significant steps in that direction with its manifesto on minimum level of vehicle performance requirements.
  - Mr. Gavin Dunnet, Director, European Investment Bank outlined how road safety considerations are increasingly important in future infrastructure projects.

- Mr. Jeannot Mersch, President, European Federation of Road Traffic Victims (FEVR) emphasized the human toll of road fatalities and that future efforts must be couched in the acknowledgement of that reality.
- Ms. Madeeha Bajwa, Programme Officer, UNRSF Secretariat discussed the importance of pooled funding mechanisms that bring together diverse actors together to address road safety issues in an integrated manner.

6. The panel concluded that the time for business as usual was over, and cross-over solutions, involving all actors, were necessary for achieving the ambitions of the Stockholm Declaration. It was agreed that the principles of such an integrated approach already exist at the United Nations level but should be further promoted and implemented to strengthen national road safety systems.



## Annexe V

[Anglais seulement]

### **Report of the ITC side event “Transport and connectivity potential of the Caspian Sea region: Azerbaijan and Turkmenistan – the shortest route”**

#### **I. Introduction**

1. On 26 February 2020, in the margins of the 82nd Session of the UNECE Inland Transport Committee, the Governments of Azerbaijan and Turkmenistan, and UNECE co-organized a roundtable discussion on “Transport and Connectivity Potential of the Caspian Sea region: Azerbaijan and Turkmenistan – the shortest route”.

2. The roundtable was opened by H.E. Mr. Vaqif Sadiqov, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary, Permanent Representative of the Republic of Azerbaijan, H.E. Mr. Atageldi Haljanov, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary, Permanent Representative of Turkmenistan, and H.E. Ms. Olga Algayerova, Executive Secretary of UNECE.

3. The roundtable was moderated by Dr. Igor Runov, Executive Secretary of the International Center for Transport Diplomacy, and was enriched by interventions from the following speakers:

- Mr. Elmir Valizadeh, Deputy Minister of Transport, Communications and High Technologies of the Republic of Azerbaijan;
- H.E. Mr. Atageldi Haljanov, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary, Permanent Representative of Turkmenistan;
- H.E. Mr. Xu Chen, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary, Permanent Representative of the People’s Republic of China to the United Nations Office at Geneva and other international organisations in Switzerland;
- Mr. Stefano Paci, Deputy Head of the International Affairs Unit at the European Commission’s Directorate General for Mobility and Transport (DG Move);
- Mr. Umberto de Pretto, IRU Secretary General.

4. The round-table discussion gathered a selected audience of national transport policy makers as well as international experts, representatives of international organizations, development banks, academia, private sector and NGOs from across the Euro-Asian region and beyond and shed light on how transport developments in the Caspian region assist countries to achieve their commitments under the 2030 Agenda for Sustainable Development, the Vienna Programme of Action for Landlocked Developing Countries 2014–2024 and the Addis Ababa Action Agenda (AAAA).

5. More specifically, participants took stock of:

(a) Ongoing transport infrastructure and facilitation projects being implemented by Governments and corridor organizations in the region.

(b) The significant facilitation potential that implementation of TIR and eTIR can have on inter-modal transport operations across the Caspian Sea region.

(c) Ongoing efforts for the creation of a Unified Railway Law which once in place will enable railway operators to carry out their activity within a single legal regime along the entire East-West axis.

(d) The role of digitalisation and automation as key enablers of more efficient international transport along Euro-Asian transport routes.

(e) The tangible achievements generated by the UNECE Euro-Asian Transport Links project in the framework of which 9 rail and road links, 17 water transport links, 52 inland river ports and 70 maritime ports have been identified, several of which transiting across the Caspian Sea region, including via Azerbaijan and Turkmenistan.

6. Participants noted that the Caspian Sea region is undergoing a significant transformation, the newly constructed ports of Baku and the new port facilities in Turkmenbashi are expected to boost cargo volumes and handling capacities across the Caspian Sea proving links also with their immediate hinterlands and in doing so strengthening economic development and employment opportunities along the entire Trans-Caspian (or middle) corridor and beyond. Participants recognized that the work towards untapping the economic and trade potential of the Euro-Asian has not been finalized yet and that more efforts are needed and coordinated actions are required.

## **II. Conclusions and recommendations**

7. Conclusions and recommendations of the round-table will feed into several ongoing and planned processes and international events, particularly the forthcoming ESCAP Expert Group meeting on the development of the International North-South Transport Corridor and First Expert Meeting on Multimodal Legal Frameworks (Baku, Azerbaijan 17–19 March 2020), the Conference for Landlocked Developing Countries “Ashgabat Process: Financing for Better Connectivity” (Avaza, Turkmenistan 26–27 March 2020) and the Second UN Global Conference on Sustainable Transport (Beijing, 5–7 May 2020).

## Annexe VI

[Anglais seulement]

### **Report of the ITC side event “High-Level Round Table on the implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development along the trans-continental Eurasian Transport Corridors”**

#### **I. Introduction**

1. The High-Level Roundtable on the implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development along the trans-continental Eurasian Transport Corridors was co-organized by the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) and the Secretariat of the Shanghai Cooperation Organization (SCO) and took place on 27 February 2020.

2. The meeting was opened by Ms. Tatiana Valovaya, Director-General of the United Nations Office at Geneva.

3. The Roundtable was moderated by Mr Konstantinos Alexopoulos, Chief of the Transport Facilitation and Economics section of the Sustainable Transport Division of UNECE and featured as keynote speakers:

- Ms. Olga Algayerova, United Nations Under-Secretary-General and Executive Secretary of UNECE,
- H.E. Mr. Vladimir Norov, Secretary-General of the Shanghai Cooperation Organization, and
- Mr. Umberto de Pretto, Secretary-General of the of the International Road Transport Union.

4. Ms. Tatiana Valovaya pointed out that an efficient collaboration between UNECE and the Shanghai Cooperation Organization is necessary to leverage the benefits of the 59 transport legal instruments along the trans-continental Eurasian Transport Corridors to pursue the implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development. She noted that a Joint Declaration on Cooperation between the Secretariats of the UN and the Shanghai Cooperation Organization, signed in April 2010, as well as Memoranda of Understanding with several UN entities allowed the two organizations to build strong partnership and proactive engagement mechanisms.

5. Ms. Olga Algayerova mentioned that sustainable improvement and extension of the trans-continental Eurasian Transport Corridors first requires political will. The Agreement on Facilitation of International Road Transport which was signed by the governments of the SCO member states on 12 September 2014 in Dushanbe is a great example of such political will. She pointed out that 149 countries are already contracting party to at least one of the 59 legal instruments managed by the UNECE, including 93 non-UNECE member States. However, I want to emphasize that, in isolation, none of these instruments can solve all the issues at stake. While those legal instruments are the foundation for safe, efficient and environmentally friendly connectivity, they need to be used jointly to leverage their full potential. Finally she pointed out the example of the eTIR procedure which will be key to further improving and securing transit across the Eurasian continent.

6. H.E. Mr. Vladimir Norov stressed that the Shanghai Cooperation Organization (SCO) attaches special importance to cooperation with the United Nations and its specialized agencies. The SCO Secretariat is currently engaged in a dialogue with the United Nations Economic Commission for Europe on signing a Memorandum of Understanding. This, in SCO's view, will strengthen cooperation to effectively address challenges, including in transport and transit. It is known that the SCO member States have

acceded to the UN conventions in the field of transport and transit overseen by the UNECE. He noted that the SCO serves as an effective platform for interconnecting national and regional integration initiatives, including the Eurasian Economic Union, "One Belt, One Road", economic development strategies of Central Asian countries, the Eurasian Economic Union, as well as the Russia-India project "North-South Corridor" and others.

7. Mr. Umberto de Pretto noted the importance of connectivity, in particular on Eurasian Transport Corridors and also that all SCO countries, including recently joined countries India and Pakistan, are TIR contracting parties; India has just begun the first TIR operation to Afghanistan via Chabahar port in Iran. He stressed the importance of establishing e-corridors (e-documents and transport digitalisation through digital TIR, e-CMR, e-Permits, etc.). He pointed out that the adoption of Annex 11 paves the way for fully digital TIR and invited SCO to join forces with IRU and UNECE to promote TIR in OBOR initiative.

## II. Conclusions and Recommendations

8. The participants of the High-Level Roundtable,

*Recognizing* the importance of transport for the economies of the countries along the trans-continental Eurasian Transport Corridors and of the facilitation of border crossings as a prerequisite to further improving international trade and competitiveness,

*Acknowledging* the leading roles of UNECE and SCO for implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development and its seventeen Sustainable Development Goals,

*Welcoming* the increased cooperation between the United Nations agencies and SCO and *supporting* the signature of a Memorandum of Understanding between the UNECE and SCO,

*Emphasizing* the great importance of rail transport to further reduce the environmental footprint of transport and of road transport to ensure the connectivity of each and every person and business along the trans-continental Eurasian Transport Corridors,

*Acknowledging* the crucial importance of the fifty-nine-transport related international instruments administered by UNECE for further improving and securing inland transport on the Eurasian continent, in particular when implemented jointly to leverage their full potential,

*Aware* of the need for improved infrastructures as well as modern, efficient and coordinated customs procedures at border crossings,

*Conscious* of the need to foster transport and border crossing facilitation by further enhancing and modernizing transit procedures,

*Welcoming* the adoption of a new Annex to the TIR Convention which provides the legal framework that allows the TIR procedure to function electronically,

*recommended* that

- Countries along the trans-continental Eurasian Transport Corridors should make use of the results of the Euro-Asian Transport Linkages (EATL) project when planning national or regional infrastructure investments;
- Countries along the trans-continental Eurasian Transport Corridors should take into account the growing demand for sustainable intermodal transport while developing their transport infrastructure.
- Countries along the trans-continental Eurasian Transport Corridors should ratify and apply the transport related international instruments administered by UNECE;
- Countries along the trans-continental Eurasian Transport Corridors should take advantage of the process made toward the computerization of the TIR procedure and actively take part in eTIR projects;

- Countries along the trans-continental Eurasian Transport Corridors as well as all relevant international organizations join the International conference which will be organized in Baku (Azerbaijan) on 21–22 April 2020 as a global platform to share good practices in the field of transport.
-