



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Восемьдесят четвертая сессия
Женева, 22–25 февраля 2022 года

**Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе
его восемьдесят четвертой сессии**

Добавление 1

Содержание

Стр.

Приложения

| | | |
|------|--|----|
| I. | Министерское совещание на тему: «75-летие Комитета по внутреннему транспорту: обеспечение транспортной связанности между странами и содействие развитию устойчивой мобильности» (зал XIX, Дворец Наций (Женева) и в виртуальном формате, 22 февраля 2022 года) | 2 |
| II. | Report of the 2022 Global Road Safety Film Festival | 13 |
| III. | Report of the side event on “Used Cars for Africa” | 15 |
| IV. | Report of the side event on “Automation, Connectivity and E-mobility” | 20 |
| V. | Report of the side event “Roundtable on Euro-Asian Transport Links” | 25 |
| VI. | Full Government statements delivered during the eighty-fourth Annual Session of the Inland Transport Committee..... | 27 |
| VII. | Доклад о круглом столе, организованном КВТ, на тему «На пути к обеспечению устойчивого и полного восстановления в период после COVID-19: инициатива в области внутреннего транспорта и роль Комитета» | 29 |



Приложение I

Министерское совещание на тему: «75-летие Комитета по внутреннему транспорту: обеспечение транспортной связанности между странами и содействие развитию устойчивой мобильности» (зал XIX, Дворец Наций (Женева) и в виртуальном формате, 22 февраля 2022 года)

I. Введение

1. Министры транспорта разных стран мира, более 550 участников из 92 стран и руководители соответствующих организаций в области внутреннего транспорта приняли участие в министерском совещании, которое прошло в очном и виртуальном формате и было посвящено теме «75-летие КВТ: обеспечение транспортной связанности между странами и содействие развитию устойчивой мобильности» (22 февраля 2022 года, Женева и виртуальный формат), чтобы отметить семьдесят пятую годовщину создания Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), оценить его прошлый вклад и принять решение о его будущих задачах на период до 2030 года, характеризующийся беспрецедентными изменениями, проблемами и возможностями во всем мире.

II. Открытие

2. Восемьдесят четвертую сессию КВТ ЕЭК, приуроченную к семьдесят пятой годовщине его создания, открыл заместитель премьер-министра и министр по вопросам мобильности населения Бельгии Его Превосходительство г-н Жорж Гилкине в качестве министра транспорта страны — председателя КВТ. Комитет по внутреннему транспорту был основан 75 лет назад, после Второй мировой войны, когда мир находился на перепутье и медленно восстанавливался после разрушительной войны. Сегодня мы снова стоим на перепутье и должны реагировать на глобальные проблемы, такие как изменение климата, безопасность дорожного движения, автомобильные заторы в городах или пандемия. И снова эти проблемы беспрецедентны, и снова КВТ должен выполнять свою уникальную функцию в качестве площадки для их решения в рамках Организации Объединенных Наций. В целях реагирования на проблему изменения климата необходимо действовать уже сейчас и сокращать объем выбросов CO₂, связанных с транспортом, которые в Бельгии составляют 30 процентов от общего объема выбросов CO₂. Мобильность — это свобода, поэтому директивные органы должны предоставить каждому гражданину свободу выбора наиболее подходящего способа передвижения, которым может быть ходьба (для самых коротких расстояний), велосипед (для коротких расстояний), поезд или автомобиль (для более длительных поездок) или самолет (для перемещения между континентами). Кроме того, все чаще выбираются комбинации различных способов передвижения.

3. Ее Превосходительство г-жа Элизабет Тихи-Фисслбергер, Председатель Европейской экономической комиссии, выразила свое удовлетворение в связи с одобрением ЭКОСОС пересмотренного круга ведения КВТ, которое состоялось по итогам шести месяцев взаимодействия с Председателем ЭКОСОС, направленного на достижение этого успешного результата. Пересмотренный круг ведения был принят всего за неделю до юбилея Комитета. В свои 75 лет Комитет находится в авангарде процессов решения самых неотложных проблем сегодняшнего дня, а именно защиты планеты от угроз, связанных с изменением климата, и учета экологических соображений при любом транспортном планировании. Ожидается, что КВТ будет способствовать дальнейшему согласованию международной нормативно-правовой базы в свете быстро меняющихся технологических возможностей. Обсуждения в ходе

ежегодных сессий КВТ — это взгляд в ближайшее будущее, будущее цифровых транспортных систем, автономных и подключенных транспортных средств и автоматизированного вождения, в котором потребуются международная нормативная база для того, чтобы люди и грузы продолжали безопасно перемещаться внутри государств и через границы согласно нормам и стандартам, которые обсуждаются под эгидой Комитета по внутреннему транспорту.

4. Ее Превосходительство г-жа Татьяна Валовая, Генеральный директор ЮНОГ, поздравила КВТ, один из успешных органов «Международной Женевы», и отметила, что на протяжении 75 лет Комитет играет ключевую роль в создании более безопасной, устойчивой и доступной международной мобильности, формируя и продолжая развивать основополагающую международную нормативную базу для внутреннего транспорта не только в своем регионе, но и во всем мире. Транспортный сектор способствует достижению всех целей устойчивого развития, особенно в сегодняшнем мире, где глобальные вызовы становятся все более взаимосвязанными, а меры реагирования на них — все более разрозненными. Для того чтобы преодолеть этот и другие глобальные вызовы, стоящие перед нами, необходимо уменьшить фрагментацию и усилить взаимосвязи внутри стран и между странами и сообществами, причем ключевую роль в достижении этой цели должен сыграть Комитет.

5. Ее Превосходительство г-жа Ольга Алгаерова, Исполнительный секретарь ЕЭК, назвала 75-летие КВТ историческим моментом в работе КВТ и ЕЭК. 75-летие КВТ совпадает с 75-летием его головного органа — ЕЭК. КВТ был создан всего через четыре месяца после создания ЕЭК, и решение о его учреждении стало одним из первых важных решений ЕЭК, которое выдержало самое серьезное испытание — испытание временем. Сегодня КВТ, к ведению которого относится 59 конвенций и соглашений ООН по внутреннему транспорту, выполняет функции, эквивалентные функциям специализированного учреждения по внутреннему транспорту. Договаривающимися сторонами правовых документов Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта, относящихся к ведению КВТ, является 151 государство — член ООН, а также два государства со статусом постоянных наблюдателей и одна договаривающаяся сторона, не являющаяся государством. 95 из указанных государств — членов ООН не входят в состав ЕЭК. В своем вступительном слове Исполнительный секретарь также представила юбилейную публикацию «75-летие КВТ — 75 документов, изменивших мир транспорта», которая представляет собой последовательное изложение и глубокий анализ ключевых моментов истории Комитета. В своем заключительном слове Исполнительный секретарь отметила, что для более эффективного реагирования на будущие чрезвычайные ситуации необходимо работать более рационально и пользоваться возможностями синергизма и расширения сотрудничества, начиная с одобрения Министерской резолюции «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям», которая стала результатом международных консультаций и консенсуса.

6. Г-н Юйвэй Ли, директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК, приветствовал делегатов из 92 стран, участвующих в очном и виртуальном формате, и поблагодарил спонсоров за щедрую поддержку. Он напомнил, что за последние 75 лет, благодаря 59 конвенциям ООН, касающимся инфраструктурных сетей, правил дорожного движения, дорожных знаков и сигналов, согласования правил в области транспортных средств, упрощения трансграничных и транзитных перевозок, перевозки опасных грузов и перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, КВТ внес огромный вклад в обеспечение безопасного передвижения людей, своевременной доставки товаров на рынки и эффективного торгового потока. Эти конвенции в значительной степени способствовали развитию связей, сотрудничества и интеграции стран. Еще важнее, что в ходе обсуждений на министерской встрече будет рассмотрен курс развития на следующие 75 лет на основе текущих достижений и мандатов, уже полученных от Генеральной Ассамблеи, ЭКОСОС и Комиссии, в том числе от тех 56 государств — членов ЕЭК и 95 государств, не являющихся членами ЕЭК, которые являются договаривающимися сторонами конвенций ООН, находящихся в ведении КВТ. В соответствии со стратегией КВТ на период до 2030 года, принятой в 2019 году,

Отдел устойчивого транспорта ЕЭК продолжит оказывать поддержку КВТ, который должен стать полноценным центром ООН, выполняющим функции всеобъемлющей платформы для рассмотрения всех аспектов развития и сотрудничества в области внутреннего транспорта с уделением особого внимания межрегиональному и внутрирегиональному нормативному регулированию на основе конвенций ООН по транспорту и других инструментов. Комитет продолжит оказывать услуги наилучшего качества входящим в его состав государствам — членам ЕЭК и не входящим в ЕЭК договаривающимся сторонам конвенций ООН по транспорту, чтобы сделать их транспортные системы более безопасными, эффективными, жизнестойкими, инклюзивными и устойчивыми.

III. Основные доклады

7. Ее Превосходительство г-жа Симонетта Соммаруга, бывшая президент Швейцарской Конфедерации и руководитель (министр) Федерального департамента окружающей среды, транспорта, энергетики и связи Швейцарии, начала свой основной доклад с напоминания о том, что Комитет был создан в 1947 году, после Второй мировой войны, в рамках усилий по возвращению разрушенного войной европейского континента и мира на путь восстановления и процветания. С тех пор КВТ прошел долгий путь и стал платформой Организации Объединенных Наций по вопросам внутреннего транспорта. Для достижения целей устойчивого развития в рамках Повестки дня на период до 2030 года необходимо преобразование мобильности. Комитет должен продолжать свою деятельность в мире низкоуглеродной мобильности, разрабатывать образцы передовой практики и способствовать их широкомасштабному внедрению. Для Швейцарии — страны с давней историей железнодорожных перевозок, где находится штаб-квартира КВТ, — железнодорожный транспорт играет важную роль в плане декарбонизации перевозки товаров и пассажиров. В 2021 году доля железнодорожных перевозок грузов через Альпы вновь достигла рекордно высокого уровня — почти 75 процентов. В регионе «Большой Женевы» железнодорожная сеть «Леман Экспресс» является прекрасным примером того, как железнодорожный транспорт обслуживает большие потоки живущих в пригородах пассажиров, снижая загрязнение окружающей среды и выбросы парниковых газов, а также позволяя избегать заторов на дорогах. Это важно, поскольку внутренний транспорт, особенно автомобильный, является одним из основных источников выбросов CO₂. В 2021 году более 20 процентов автомобилей в Швейцарии были оборудованы электрическим штекером. А к концу 2022 года половина зон отдыха вдоль автомагистралей будет оборудована станциями быстрой зарядки. При этом Швейцария намерена продолжать развивать производство возобновляемых источников энергии.

8. Его Превосходительство г-н Мохаммед Абдельджалиль, министр транспорта и логистики Марокко, начал свой основной доклад с того, что отметил огромное значение КВТ в качестве платформы для развития региональных и международных транспортных систем, отвечающих условиям эффективности, согласованности, интеграции и объединения. Министр также поблагодарил Комитет за работу, проделанную с момента его создания и направленную на укрепление международно-правовых механизмов, регулирующих транспорт во всех его формах, а также на развитие сотрудничества между государствами и правительственными и неправительственными организациями в целях достижения более широкой интеграции международных транспортных сетей с учетом необходимости достичь целей устойчивого развития путем обеспечения безопасных и устойчивых перевозок. Тема связи между странами и развития устойчивой мобильности подтверждает жизненно важную роль, которую внутренний транспорт во всех его формах играет в процессе содействия глобальному торговому обмену и упрощения перемещения людей. Кризис, связанный с коронавирусом, продемонстрировал важность транспортного сектора, поскольку именно этот сектор способствовал обеспечению непрерывности глобальных цепочек поставок, особенно в период карантина, введенного большинством стран мира. Решение задачи перехода к устойчивому и безопасному транспорту требует, во-первых, продолжения работы по расширению

международных соглашений и договоров в области транспорта и связанной с ним стандартизации, а во-вторых, модернизации инфраструктуры, внедрения цифровых технологий, интеграции международных и региональных транспортных сетей и укрепления их конкурентоспособности. Поэтому сегодня для выполнения амбициозных планов по развитию безопасных и устойчивых транспортных систем необходима коллективная мобилизация усилий в рамках единой концепции и общих целей, с учетом специфики стран и имеющихся возможностей.

9. Его Превосходительство г-н Хуан Эджхилл, министр государственной инфраструктуры Республики Гайана, приветствовал тему министерской резолюции «Вступая в десятилетие свершений в интересах устойчивого внутреннего транспорта и устойчивого развития» как наиболее подходящую с учетом текущих вызовов нашего времени и выразил уверенность в том, что в конце этого десятилетия, благодаря скоординированным и устойчивым мерам реагирования на проблемы внутреннего транспорта, история оценит проделанную работу положительно. Транспорт — это прочная арматура, скрепляющая цепочку поставок, поскольку все этапы этого процесса связаны друг с другом именно посредством транспорта. Именно на транспорте сырье перевозится от месторождений, где его добывают, к месту производства, затем к дистрибьюторам и, наконец, к потребителям. Из-за недостатков цепочек поставок потребители вынуждены нести более высокие затраты, и стоимость их жизни существенно повышается. В настоящее время наблюдаются последствия этой тенденции: рост расходов приводят к обнищанию все большего числа общин. От своего имени и от имени своей страны министр заверил присутствующих в своей приверженности поддержке глобальных усилий по борьбе с последствиями пандемии COVID-19, которая представляет угрозу для индивидуальных и коллективных средств к существованию. С региональной точки зрения основные проблемы, затрагивающие страны Латинской Америки и Карибского бассейна, заключаются в быстром расширении парка транспортных средств, особенно автомобилей, используемых в качестве личного транспорта, в то время как дорожная сеть за этим расширением не успевает. Это привело к тому, что для правительств многих городов мобильность стала одновременно и проблемой, и приоритетным вопросом с точки зрения комфорта, времени проезда и загрязнения воздуха. Транспортная проблема в Латинской Америке крайне актуальна. Другой очевидной тенденцией в регионе является рост потребления автомобильного дизельного топлива — прежде всего потому, что его стоимость обычно ниже стоимости бензина, а также потому, что стали чаще эксплуатироваться спортивные автомобили, многие из которых работают на дизельном топливе. Министр высоко оценил исключительно важную многолетнюю работу Комитета по внутреннему транспорту в области содействия устойчивому развитию транспорта. Эта работа продолжается, и именно благодаря ей на этой неделе все собрались для того, чтобы провести диалог и обменяться мыслями, а также для того, чтобы в конце дня взять на себя твердое обязательство перейти от слов к решительным действиям путем подписания министерской резолюции.

IV. Группа I: КВТ — платформа Организации Объединенных Наций по содействию связанности внутреннего транспорта

10. Обсуждения в группе I проходили под руководством Генерального секретаря Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) г-на Умберто де Претто.

11. Его Превосходительство г-н Анджей Адамчик, министр инфраструктуры Польши, поздравил КВТ и его членов с 75-летием со дня основания Комитета. За последние 75 лет — в том числе благодаря работе КВТ — транспортная инфраструктура перестраивалась и модернизировалась, чтобы справиться с быстро растущими объемами дорожного движения. Стремление к развитию различных областей транспорта реализуется в работе многочисленных рабочих групп и групп экспертов в составе Комитета. Принимая активное участие в этой работе, Польша пользуется инструментами Комитета. За последние 10 лет в Польше наблюдалась настоящая и беспрецедентная интенсификация инвестиций в транспортный сектор с

целью удовлетворить потребности, обусловленные растущей мобильностью общества. Польша также активно развивает железные дороги и внутреннее судоходство как экологически чистые виды транспорта путем строительства и модернизации сети и подвижного состава. Кроме того, Польша активно поддерживает развитие международных транспортных коридоров. В рамках инициатив КВТ этими коридорами являются евро-азиатские транспортные связи, однако Польша реализует и собственные проекты — например строящийся автомобильный коридор «Виа Карпатия» и проектируемый железнодорожный коридор «Рейл Карпатия». В заключение министр призвал всех активно участвовать в деятельности КВТ. История подтверждает, что деятельность структур ООН оказалась эффективной в плане обеспечения глобального развития стран, регионов и всего мира.

12. Его Превосходительство г-н Чантхол Сун, старший министр и министр общественных работ и транспорта Камбоджи, подчеркнул, что транспортная связанность играет очень важную роль в социально-экономическом развитии страны. Она предоставляет возможности для трудоустройства, доступа к рынкам и поставкам, процветания внутренней и международной торговли и углубления связей между людьми по всему миру. Последние 20 лет в Камбодже стали важным переходным периодом: в 2015 году она достигла статуса страны с уровнем дохода ниже среднего, а к 2030 году намерена достичь статуса страны с уровнем дохода выше среднего. В связи с пандемией COVID-19 появились серьезнейшие проблемы, в частности сбои в работе цепочек поставок не только в Камбодже, но и в других странах мира. В этой ситуации транспортная связанность и логистика начинают играть еще более важную роль, поскольку способствуют устранению узких мест в цепочках поставок и поддержке работы по восстановлению после пандемии, направленной на создание идеально и всесторонне связанного и интегрированного мира.

13. Его Превосходительство г-н Халтар Лувсан, министр развития дорог и транспорта Монголии, рассказал о последствиях сбоев в работе глобальных цепочек поставок, которые были вызваны пандемией COVID-19 и продлились два года. Монголия — страна, не имеющая выхода к морю, с огромными запасами полезных ископаемых. Главной движущей силой экономического развития и основой для будущего роста является горнодобывающая промышленность. Однако в стране существует острая необходимость повысить эффективность деятельности транспортного и логистического секторов в целях обеспечения экспорта полезных ископаемых Монголии на мировые рынки и их доставки внутренним потребителям разных стран мира. Министр подчеркнул, что для ускорения и облегчения трансграничных перевозок необходимы упрощенные и скоординированные процедуры пограничного контроля. В связи с этим он призвал страны по возможности избегать введения ненужных ограничений и дополнительных процедур. Кроме того, разработка процессов и требований, необходимых для заключения двусторонних транспортных соглашений, которые регулируют движение транспорта между странами, обычно занимает длительное время и может растянуться на долгие годы. Это один из факторов, препятствующих бесперебойному и эффективному транспортному сообщению. В связи с этим министр призвал все стороны рассмотреть возможность сокращения внутренних процедур и так называемой бюрократической волокиты, необходимой для согласования, рассмотрения и утверждения документов. Министр подтвердил, что Монголия активно намерена выявлять новую международную и региональную практику и решения, улучшать торговые и транспортные связи, а также осваивать знания и опыт, полученные в рамках национальных и международных проектов и инициатив, и вносить свой вклад в их накопление.

14. Его Превосходительство г-н Алексей Авраменко, министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, отметил, что в контексте Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года КВТ ЕЭК играет ключевую роль в создании надежной и всеобъемлющей платформы для сотрудничества и диалога, направленной на разработку согласованных документов и создание эффективной международной транспортной инфраструктуры. В стране ведется огромная работа по охране окружающей среды, что позволило достичь положительной тенденции в отношении показателей выбросов от мобильных и стационарных источников.

Республика Беларусь является договаривающейся стороной многих международных соглашений, разработанных под эгидой ЕЭК/КВТ и относящихся к автомобильным, железнодорожным и комбинированным перевозкам и таможенным процедурам, а также содействует беспрепятственному пересечению границ иностранных государств и безопасному провозу через свою территорию пассажиров и товаров. Основной темой данного сегмента на уровне министров является обеспечение транспортных связей между странами, и в свете этого министр отметил, что свобода транзитного прохода и беспрепятственное пересечение границ являются жизненно важными компонентами улучшения качества международных перевозок. Беспрепятственное пересечение границ следует гарантировать не только путем внесения необходимых положений в конвенции и другие многосторонние международные соглашения, но и путем фактического соблюдения обязательств, принятых в рамках различных договоров. В заключение министр выразил уверенность в том, что деятельность КВТ ЕЭК приведет к появлению новых вариантов улучшения всех процессов, связанных с транспортом, в результате чего будет создана эффективная и экологически чистая транспортная система и достигнуты цели устойчивого развития.

15. Его Превосходительство г-н Темирбек Асанбеков, министр энергетики и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии, поздравил КВТ с 75-летием, отметив его роль как авторитетной и эффективной мировой площадки, обеспечивающей углубление экономической интеграции и укрепление сотрудничества между странами, а также способствующей их устойчивому развитию и процветанию. Экономическая деятельность всех стран региона Большой Евразии, включая Евразийский экономический союз, направлена на достижение целей обеспечения связности территорий, мультимодальности транспорта, полномасштабной цифровизации различных секторов экономики и устойчивой мобильности населения. Крупные международные компании уже объявили о своих планах по полному переходу на электронные процессы взаимодействия между участниками транспортного рынка. Такие меры также потребуют синхронизации электронного обмена данными по всей цепочке — от производителя до конечного потребителя. Поэтому в соответствующую работу активно включилась Евразийская экономическая комиссия и ее государства-члены. Сегодня мир стоит на пороге больших перемен. Глобализация экономики и всех сфер жизни — это необратимый и очень сложный процесс, который затронет каждую страну. Только благодаря общим подходам, конструктивному диалогу и четко выстроенной совместной работе мы сможем добиться успеха в развитии транспортных систем своих стран.

Запланированные выступления на высоком уровне

- Его Превосходительство г-н Томислав Момирович, министр строительства, транспорта и инфраструктуры Сербии;
- г-н Дмитрий Зверев, статс-секретарь, заместитель министра транспорта Российской Федерации;
- г-н Оливер Лукшич, заместитель федерального министра транспорта и цифровой инфраструктуры/парламентский статс-секретарь, Германия;
- г-н Берик Камалиев, вице-министр индустрии и инфраструктурного развития Казахстана;
- г-н Армен Симонян, заместитель министра территориального управления и инфраструктур Армении;
- г-н Мустафа Масаи Найем, заместитель министра инфраструктуры Украины;
- посол Лазэр Комэнеску, Генеральный секретарь Организации Черноморского экономического сотрудничества;
- г-жа Шамика Сириманн, директор Отдела технологии и логистики ЮНКТАД;

- г-н Стив Филлипс, Генеральный секретарь Конференции руководителей автодорожных администраций европейских стран;
- г-н Мирослав Антонович, Председатель Комитета ОСЖД.

V. Группа II: КВТ — десятилетие свершений в интересах безопасности дорожного движения

16. Модератором обсуждений в группе II выступил Генеральный секретарь МТФ Ен Те Ким.

17. Г-н Жан Тодт, Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, в начале своей речи, озаглавленной «Создание благоприятных условий», поздравил КВТ с 75-летием, отметив, что Комитет прошел огромный путь и продемонстрировал значительную динамику развития, и поэтому сегодня его глобальный мандат является общепризнанным. Специальный посланник подчеркнул, что начинается второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, и можно брать пример с КВТ, для того чтобы научиться адаптировать свою деятельность к текущим обстоятельствам и новым тенденциям. В связи с этим он представил два ключевых тезиса. Во-первых, не стоит останавливаться на достигнутом, причем это справедливо как для стран с высоким и средним уровнем дохода, так и для стран с низким уровнем дохода. Уже не первый раз многие считали, что все наладится, однако этого не произошло. Самый свежий пример — это не оправдавшиеся ожидания от первого Десятилетия действий, которое было основано по большей части на надеждах, однако нуждалось в тщательном и методичном анализе тенденций и специально разработанных решениях. Миру и будущим поколениям нужны системные, долгосрочные решения. Второй тезис заключается в том, что у нас есть все необходимое — причем в большей степени, чем когда-либо раньше — для выполнения задач на период до 2030 года, касающихся сокращения вдвое смертности и травматизма на дорогах и обеспечения доступа к безопасному, устойчивому и недорогому транспорту для всех к 2030 году. В наличии имеются инструменты, разработанные за последнее десятилетие. Осталось только, чтобы все объединились и предприняли конкретные и скоординированные действия. В связи с этим докладчик подчеркнул необходимость как минимум удвоить объем средств, выделяемых на национальном уровне, и призвал все страны увеличить объем инвестиций на местном и международном уровнях, в том числе в Фонд ООН по безопасности дорожного движения, а также настоятельно призвал их прибыть на совещание высокого уровня по безопасности дорожного движения (30 июня — 1 июля 2022 года, Нью-Йорк) с твердыми обязательствами.

18. Его Превосходительство г-н Ерней Вртовец, министр инфраструктуры Словении, отметил, что одной из важнейших областей транспортного сектора и одной из основных сфер деятельности КВТ является безопасность дорожного движения. Текущее десятилетие началось с ситуации пандемии, которая оказала многостороннее воздействие на транспорт, причем для понимания всей полноты этого воздействия может потребоваться несколько лет. Связанные с этим задачи включают обеспечение безопасной работы общественного транспорта, служб такси, автошкол, процедур регистрации транспортных средств, а также многие другие задачи, оказывающие непосредственное влияние на безопасность дорожного движения. Кроме того, вследствие пандемии население стало отдавать предпочтение индивидуальному транспорту, а не общественному, что не приветствуется, учитывая цели устойчивого развития. За последнее десятилетие Европейский союз не достиг своей цели по сокращению числа жертв ДТП, хотя Словения находится среди стран с процентом улучшения выше среднего, поскольку число жертв ДТП в стране сократилось на 42 процента. Основные проблемы нынешнего десятилетия — скорость, алкоголь, использование мобильных устройств во время вождения, включение в транспортную систему новых транспортных средств, проблемы, связанные с водителями, безопасная перевозка грузов, а также обеспечение надлежащей компетентности всех участников дорожного движения. В заключение министр подчеркнул, что ситуация в области

глобальной безопасности дорожного движения остается весьма тревожной, и поэтому выполнить задачи десятилетия по обеспечению безопасности дорожного движения будет нелегко, однако Словения готова к скоординированным действиям как на национальном, так и на международном уровне для достижения этой благородной цели и получения реальных результатов.

19. Ее Превосходительство баронесса Вир Норбитонская, министр дорожного хозяйства в Министерстве транспорта Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, выразила озабоченность по поводу продолжающегося кризиса, отметив в свойственной ей манере, что к моменту окончания ее выступления на дорогах погибнет 15 человек. Она выразила решимость продолжать интенсивную работу, поскольку для исправления этой ситуации осталось восемь лет, а также отметила, что ООН стремится вдвое сократить число смертей и травм на дорогах к 2030 году. Совершенно очевидно, что для достижения этой цели не существует единого решения, поэтому, как и Словения, Соединенное Королевство активно совершенствует свою систему обеспечения безопасности дорожного движения. При этом Соединенное Королевство будет решительно выступать за системный подход к обеспечению безопасности, в большей степени ориентируясь на общую ответственность всех участников дорожного движения — начиная от автомобилистов, велосипедистов, всадников и пешеходов и заканчивая, во все большей степени, микромобильными средствами передвижения, такими как электронные скутеры и другие виды транспорта, которые будут использовать зачастую крайне ограниченное дорожное пространство. Кроме того, Соединенное Королевство очень внимательно изучает вопрос о том, что делать с огромными объемами данных, которые доступны, но требуют связанности между собой, чтобы можно было применять их наиболее разумным образом и учиться на них. Соединенное Королевство также обновило свод правил дорожного движения, поставив велосипедистов, пешеходов и всадников в более равные условия с автомобилистами, чтобы признать необходимость более внимательного отношения различных участников дорожного движения друг к другу и сотрудничества между ними.

20. Его Превосходительство г-н Феликс Тапива Мхона, министр развития транспорта и инфраструктуры Республики Зимбабве, подчеркнул, что главный вопрос заключается в том, как можно превратить второе десятилетие действий в десятилетие обеспечения безопасности дорожного движения, отметив, что Зимбабве является одной из многих стран, которые не выполнили задачу по сокращению вдвое числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году. Незадолго до восьмидесятой четвертой сессии КВТ в Зимбабве был проведен обзор эффективности деятельности в области безопасности дорожного движения, за что министр выразил особую благодарность Специальному посланнику по безопасности дорожного движения г-ну Жану Годту, ЭКА ООН и ЕЭК, оказывавшим поддержку на протяжении всего процесса. Зимбабве начинает выполнять рекомендации по основным компонентам управления безопасностью дорожного движения и планирует активизировать национальную систему управления безопасностью дорожного движения путем обновления нормативно-правовой базы с учетом международных и региональных рекомендаций. Зимбабве также ускорит процесс присоединения к конвенциям ООН по безопасности дорожного движения, относящихся к ведению КВТ/ЕЭК, и в связи с этим надеется на продолжение тесного сотрудничества с ЭКА ООН и ЕЭК.

21. Ее Превосходительство г-жа Дагмавит Могес, министр транспорта и логистики Эфиопии, начала свое выступление с напоминания участникам пленарного заседания о том, что в августе 2021 года Эфиопия присоединилась к Конвенции о дорожном движении 1968 года — одной из семи основных конвенций ООН по безопасности дорожного движения, рекомендованных резолюциями Генеральной Ассамблеи. Таким образом, Эфиопия стала 151-м государством — членом ООН, которое присоединилось хотя бы к одной Конвенции, относящейся к ведению Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК. Это важное событие свидетельствует о серьезности, с которой правительство подходит к вопросу безопасности дорожного движения как к основному приоритету. Другие важные шаги включают создание ведущего учреждения по безопасности дорожного движения и крупные инвестиции в

наращивание потенциала и повышение осведомленности в партнерстве с местными и международными ведомствами. Кроме того, правительство активно работает над системой управления данными об авариях, что создает прекрасную возможность присоединиться к перспективным африканским проектам. В более долгосрочной перспективе Министерство транспорта Эфиопии объединило усилия с Министерством образования с целью включить безопасность дорожного движения в учебную программу начального и среднего образования в стране.

Запланированные выступления на высоком уровне

- Его Превосходительство г-н Юрий Штерк, посол и постоянный представитель Болгарии, выступающий от имени Его Превосходительства г-на Николая Сабева, министра транспорта и коммуникаций Болгарии;
- г-н Сейджи Такаи, директор Отдела планирования международной политики Управления автомобильного транспорта Министерства государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии;
- г-н Мэтью Болдуин, заместитель Генерального директора Генерального директората по мобильности и транспорту (Европейская комиссия);
- г-н Матей Законишек, директор Транспортного сообщества;
- г-жа Сусанна Замматаро, Генеральный директор МДФ.

VI. Группа III: КВТ — внутренний транспорт как катализатор устойчивой мобильности и устойчивого развития

22. Модераторами обсуждений в Группе III выступили Генеральный секретарь Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) г-жа Люсия Луйтен, и Генеральный директор МСЖД г-н Франсуа Давенн.

23. Его Превосходительство г-н Адиль Караисмаилоглу, министр транспорта и инфраструктуры Турции, поздравил КВТ с 75-летием, отметив, что сегодня этот орган Организации Объединенных Наций стал регулятором автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и интермодальных перевозок. 59 соглашений ООН, заключенных в рамках ЕЭК, осуществляются не только в 56 государствах — членах ЕЭК, но и в 95 государствах — членах Организации Объединенных Наций с четырех континентов. Эта широко распространенная практика демонстрирует позицию Комитета и результативность его работы в глобальном масштабе. Министр предупредил участников пленарного заседания, что имеющиеся планы не подходят для решения текущих задач: даже если текущая политика декарбонизации в области грузового и пассажирского транспорта будет полностью осуществлена, с учетом сегодняшних обязательств объем выбросов углерода все равно увеличится на 16 процентов к 2050 году. Поэтому директивные органы должны поставить в центр политики концепции декарбонизации, электрификации, устойчивости, цифровизации и инклюзивности, чтобы минимизировать негативное воздействие транспорта. Наша общая обязанность — разработать эффективные нормативные положения, создать механизмы стимулирования и заложить основу для международного сотрудничества. В этих обстоятельствах КВТ ЕЭК, играющий ведущую роль в регулировании внутреннего транспорта на глобальном уровне, станет важной площадкой для развития устойчивой мобильности и новых институциональных и правовых рамок в сфере транспорта.

24. Его Превосходительство г-н Марк Харберс, министр инфраструктуры и водных ресурсов Нидерландов, поздравил КВТ с 75-летием, отметив, что благодаря работе этого важного Комитета мир стал более безопасным, более устойчивым и более связанным, чем когда-либо. С точки зрения Нидерландов, КВТ должен сыграть ключевую роль: во-первых, посредством обеспечения безопасности и надежности устойчивой мобильности и ускорения перехода. Во-вторых, посредством обеспечения

удобства этого перехода: операции зарядки электромобиля или заправки водородного бака должны быть простыми. Люди должны без труда находить зарядные станции и без труда оплачивать их услуги. Докладчик отметил, что в Нидерландах установлено больше всего общедоступных зарядных станций на душу населения в мире. Однако этот переход будет бессмысленным, если он не выйдет за пределы границ, а для этого необходимы глобальные и открытые стандарты. И наконец, КВТ должен добиться того, чтобы переход был справедливым. Просто невозможно разрешать дальнейший экспорт старых дизельных и бензиновых автомобилей, если они не соответствуют стандартам безопасности и выбросов. Однако в настоящее время они попадают в развивающиеся страны, где способствуют загрязнению воздуха.

25. Ее Превосходительство г-жа Мерав Михаэли, министр транспорта и безопасности дорожного движения Израиля, рассказала об обязательстве нового правительства более полноценно участвовать в региональных, межрегиональных и глобальных политических диалогах с целью предпринять необходимые шаги, чтобы сделать транспорт частью устойчивого будущего. Министр высоко оценила широкую представленность женщин-лидеров в работе дискуссионных групп юбилейной сессии и подчеркнула, что в соответствующих обсуждениях женщины должны играть ведущую роль, поскольку именно они получают наибольшую выгоду от повышения уровня мобильности, к которому мы стремимся. Она рассказала о происходящей в Израиле революции, которая всего за несколько месяцев привела к кардинальному пересмотру приоритетов: сегодня пешеходное движение, которое даже не рассматривалось как вид транспорта, является абсолютным приоритетом; затем идут микромобильные транспортные средства и общественный транспорт, а на последнем по значимости месте находятся личные автомобили. В настоящее время осуществляются крупные инвестиции в инфраструктуру для велосипедных дорожек, железных дорог и легкого рельсового транспорта, а к 2026 году все новые автобусы будут электрическими. Израиль вносит ключевой вклад в создание взаимосвязанного мира благодаря своим экспертным знаниям в сфере технологий и инновациям: сотни стартапов и крупных компаний находятся в авангарде развития автономных транспортных средств, совместной мобильности и безопасности дорожного движения.

26. Ее Превосходительство г-жа Айшат Нахула, министр транспорта и гражданской авиации Мальдивских Островов, поздравила КВТ с 75-летием успешной деятельности и поблагодарила за тесное взаимодействие и совместную работу в области защиты глобальных транспортных связей, за поддержание взаимопонимания и соблюдение согласованных на глобальном уровне стандартов. Далее она подчеркнула, что в сфере общественного транспорта необходимо содействовать прекращению зависимости от углеводородных транспортных средств. Основной проблемой для стран с более высокими показателями проблем безопасности дорожного движения, климатически обусловленных сбоев в работе транспорта и нарушений связанности является то, что на обслуживание личного автотранспорта тратится слишком большая доля ресурсов страны. Краткосрочное решение проблемы заторов всегда заключалось в том, чтобы построить больше дорог, возвести больше мостов, ввести в эксплуатацию новые эстакады и так далее. Однако это решение оказалось неустойчивым. Необходимость Повестки дня на период до 2030 года очевидна, особенно для таких стран, как Мальдивы, которые находятся на грани возникновения климатических опасностей, связанных с высоким уровнем выбросов углекислого газа во всем мире. Мы обязаны объединиться, чтобы защитить тех, кто не загрязняет окружающую среду, но является жертвой этого загрязнения и вызванного им изменения климата.

27. Его Превосходительство г-н Квеку Офори Асиама, министр транспорта Ганы, поздравил КВТ с 75-летием и подчеркнул, что транспорт и системы мобильности занимают важное место в сегодняшней повестке дня, поскольку страны и регионы всей группы стремятся достичь устойчивого развития. К сожалению, страна отстает от большинства регионов африканского континента в плане обеспечения инфраструктуры и логистики для эффективных перевозок. Эти трудности на протяжении многих лет подавляли экономический рост и способность государства реагировать на глобальные призывы к устойчивому развитию. Возможно, для начала всем необходимо решить самый насущный вопрос — как привлечь достаточные финансовые ресурсы, чтобы содействовать созданию инфраструктуры для развития.

Быстро растет не только численность населения планеты, но и уровень автомобилизации, однако прогрессу препятствует отсутствие соответствующей инфраструктуры и инвестиций. Например, транспортная система в Гане, как и в большинстве других стран, состоит в основном из автомобильного транспорта, за которым следуют железнодорожный, морской, внутренний водный и авиационный. Слабым звеном является ненадлежащее качество дорог и дорожно-транспортных систем. За прошедшие годы число владельцев автомобилей увеличилось более чем в два раза, что создает огромную нагрузку на и без того неустойчивую транспортную инфраструктуру. В результате этого дисбаланса участники дорожного движения сталкиваются с длинными очередями и заторами в городах. Для обеспечения устойчивой мобильности в этой ситуации решения должны выходить за рамки инфраструктуры и содействовать укреплению институционального потенциала в области решения проблем и принятия новых решений для устранения этого дисбаланса. Универсальных решений не существует, и для достижения результата все они должны быть адаптированы к конкретным национальным условиям и потребностям.

Запланированные выступления на высоком уровне

- Г-н Крис Петерс, вице-президент Европейского инвестиционного банка;
- г-н Ануар Беназзуз, вице-президент МДФ;
- г-жа Карен Ванклусен, Генеральный секретарь сети ПОЛИС;
- г-н Мохамед Мезгани, Генеральный секретарь МСОТ.

VII. Закрытие сессии

28. Заседание завершилось одобрением министерской резолюции «Вступая в десятилетие свершений в интересах устойчивого внутреннего транспорта и устойчивого развития» и заключительными замечаниями г-на К. Схоккарта, председателя Комитета по внутреннему транспорту.

Приложение II

[Только на английском языке]

Report of the 2022 Global Road Safety Film Festival

1. The 8th edition of the Global Road Safety Film Festival took place on the 21st and 22nd of February 2022 at the Palais de Nations in Geneva. The event, held during the Inland Transport Committee's 75th Anniversary, was run by the Laser International Foundation, together with the UN Road Safety Fund and UN Economic Commission for Europe.
2. The Festival focusing on smart and safe mobility followed a global call over the last four months for short films – from professional video makers, interested individuals, civil society and government bodies – to promote awareness of how to make roads safer and fight the silent crisis of road deaths.
3. Over 95 films took part in the Film Festival competition from 40 countries worldwide including Chile, Egypt, El Salvador Ethiopia, India, Jordan, Kyrgyzstan, Morocco, Pakistan and Senegal. Screenings were held on the first day of the festival, with the award ceremony organized on the second day.
4. The Award Ceremony was chaired by Ms. Luciana Iorio, Chair of the ECE/ITC Global Forum for Road Traffic Safety and President of the Jury of the Global Film Festival, and by Mr. Robert Trottein, President Laser International Foundation (LIFE) and Global Film Festival for Road Safety Producer.
5. The Grand Prize of The Festival was awarded by the UN Secretary General's Special Envoy for Road Safety, Mr Todt, to two ex-aequo winners. Both awarded movies highlighted prevention for road safety, one at the global level and one at the local level. Both were selected in the Smart and safe mobility category. The first one Botswana Donkey Carts In The Village,¹ was directed by Lotte Brondum. It shows how, despite the increased motorization in Botswana, donkey carts are the main means of transport in rural areas. The local authorities explain how they prevent road crashes in this context. The second one is "Toyota Mobility Teammate Concept",² directed by Toyota Mobility Team Concept. It shows how technology can help to prevent road crashes at the global level.
6. In addition to the Grand Prize, this Edition of the Festival included a special UN Road Safety Fund moments2live4³ campaign prize, which was attributed by the public among 600 online votes. The Category moments2live4 awarded the best movie referring to the UN Road Safety Fund campaign #moments2live4. The goal of this campaign is to raise awareness about the needs for more investment and financing for road safety as Road Safety is underfunded in most countries. The campaign will close with the UNRSF Pledging conference during the High-Level Meeting for Road Safety to be held in New York City on 30 June-1st July 2022.
7. The moments2live4 prize was awarded by Mr. Dmitry Mariyasin, Deputy Executive Secretary of ECE, to the Italian NGO Adesso basta for his movie talking about Giovanni Pintor's #moments2live4⁴ to mobilize the youth community to think about road safety through sports activities and events.
8. Additional prizes were awarded to films under the categories of speed, driving under influence, safe equipment, protecting children, distracted driving and on youth and women.
9. The UN Road Safety Fund also launched the premiere of its 'Join the Change'⁵ short film at the Festival, which has been produced by La Nuez Audiovisual Productions, featuring a new platform for individual donations.⁶

¹ <https://www.youtube.com/watch?v=UK-K7wBAfC8>

² <https://www.youtube.com/watch?v=kxhUtB2Thg4>

³ <https://roadsafetyfund.un.org/moments2live4>

⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=e5I2aEi5hL0>

⁵ <https://roadsafetyfund.un.org/en/articles/join-change>

⁶ <https://give.undp.org/give/354912/#!/donation/checkout>

10. Awareness and advocacy matter if we are to create the lasting change we want to see for safer and cleaner roads. Films and stories have a unique power to engage emotions and shape behaviours.

11. As we enter in the New Decade of Action for Road Safety, having now a new Plan of Action to halve the number of the victims of the road by 2030, we learned from the previous Decade. Raising awareness and advocating for road safety is key to have road safety high at the political agenda.

12. The list of the awarded movies can be found in the footnote link.⁷

⁷ <https://roadsafetyfund.un.org/en/events/global-road-safety-film-festival-2022>

Приложение III

[Только на английском языке]

Report of the side event on “Used Cars for Africa”

I. Introduction

1. Mr. W. Nissler of the United Nations Economic Commission for Europe (ECE) who co-moderated the event welcomed the participants of the side event. He explained the housekeeping rules of the side event and gave the floor to H.E. Mrs. Olga Algaverova, Executive Secretary of ECE.

2. H.E. Mrs. Olga Algaverova, Executive Secretary of ECE opened the ECE/Inland Transport Committee (ITC) side event on Used Cars for Africa by speaking on the importance of transportation in providing access to work, health education and other public services. She further explained the dependence of transport on oil and the potential negative impact it could have on air pollution and climate change. She highlighted the extensive work done by ECE, ITC, and its subsidiary body the World Harmonization of Vehicles Regulations (WP.29), on developing technologies to reduce the harmful effects of diesel and petrol engines in new vehicles and used vehicles through periodic technical inspection (PTI) which controls the environmental behaviours and safety conditions of vehicles. She introduced the project Safer and Cleaner Used Vehicles for Africa as an immediate reaction to the outcome of an ITC conference held five years ago and explained how it contributes to achieving targets of Sustainable Development Goals 3, 11 and 13⁸. In conclusion, she explained the need of having an international approach in solving the global road safety crisis related to both new and used vehicles and how the 2021 -2030 decade of action for road safety can guide us in solving this crisis.

3. Mr Jean Todt, The United Nations Special Envoy for Road Safety gave a brief introduction to the global figures on road safety and the situation in Africa regarding road fatalities and in-use vehicle fleet. He briefly discussed the number of vehicles exported into Africa from exporting regions. He stated the importance of vehicle safety and the importance of upholding minimum safety requirements as laid down by international regulatory frameworks of the United Nations. He also highlighted the importance of periodic technical inspection in Africa for both new and used vehicles and how this is a shared responsibility of both importing and exporting regions. He also explained the importance of a safe communication tool to be used by importing region to assist port authorities in examining the availability of safety features of vehicles and whether they meet the required safety standards. He concluded by reiterating his commitment to support the work done to improving safety and environmental conditions of cars and encouraged countries to accede to UN Vehicle Agreements.

4. Subsequently, the second co-moderator of the event, Mr. Rob de Jong of the United Nations Environment Programme (UNEP), briefly introduced himself as the Head, Mobility Unit of UNEP and went on to introduce speakers of the first session which was focused on the project of “Safer and Cleaner Used Vehicles for Africa”.

(a) Session I: UNRSR Project on Safer and Cleaner Used vehicles for Africa and recent developments.

- Jane Akumu, UNEP;
- Eduard Fernandez, CITA;
- Laurianne Krid, FIA Region;
- Jane Obikwelu. ECE;

⁸ SDG 3: with its target 3.6 on road safety but also 3.9 related to air pollution
SDG 11: with its target 11.2 on access to safe and affordable transport for all
SDG: with its target 13.3 on climate change mitigation.

- Robert Lisinge, ECA.
 - Stella Apolot, EAC.
- (b) Session II: Towards a harmonized Framework for New and Used Vehicles
- Herman Sips, Netherlands;
 - Eduard Fernandez, CITA;
 - Major (Rtd.) John K Yator, Kenya;
 - Zacherie Ngoumbe, Cameroon;
 - Yves van der Straaten, International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, OICA.
- All presentations were made available at:
<https://unece.org/transport/events/itc-side-event-used-cars-0>

II. Main insights

A. Session I: UNRSG Project on Safer and Cleaner Used vehicles for Africa and recent developments.

5. Ms. J. Akumu of UNEP shared the most recent update on UNEP's report, Used Vehicles and the Environment which includes data from the Republic of Korea as a major exporter of used vehicles. She highlighted the importance of the project to ensure that only quality used vehicles are imported or exported. She also highlighted that the impact of the project will improve the situation of climate change in most African countries. In her presentation she spoke about the adoption of the EURO 4/IV standards in some African regions to ensure that imported vehicles have improved emission levels. She highlighted that there was work being done at multiple governmental levels in the different regions in Africa with a focus on what has been established in Economic Commission of West African States (ECOWAS) and East African Community (EAC). She underlined that there has been a directed focus to set standards to include to type approval, a 5-year limit on light duty vehicles (LDV), periodic audits and technical inspections. She also spoke of some upcoming events organized by UNEP to continue the work of the project, and these include regional training for east and west African regions in the inspection and monitoring framework in the importation of used vehicles. She spoke on the South African Development Community (SADC) and the region's focus on fuel quality.

6. Mr. E. Fernandez of the International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA) said that the work of the project needs to address the operations of vehicles and there is a need to define responsibilities for both importing and exporting countries. He further explained that the question of sovereignty is one that should be addressed directly, because one country cannot set rules for another country when it has to do with importing vehicles. He spoke on the responsibilities of importing countries stating there needs to be a clear definition of what can and cannot be accepted and it is the responsibility of the country to manage this system. For exporting countries there should be predefined limits on what can be exported to prevent the shipment of waste, these countries also need to facilitate the right vehicle data and share their knowledge with importing countries. He stated that if the vehicle is not fit for use in the country of origin, then it should not be transported to another country as a form of disposal. In the discussions involving what should be done as it relates to new and used car regulations, he explained that it is necessary that countries share experience and knowledge as it relates to regulatory and compliance schemes. Mr. Fernandez also highlighted the need for accountability. After the standards have been defined there needs to be accountability on the part of the exporter when a non-compliant vehicle is shipped. In setting up the system for exchange of used vehicles we also need to look at the reliability of data and the transfer of this data between the parties involved in the importing and exporting of the vehicle. He said many importing countries do not have access to the right information from the exporting countries, so they are unable to conform to the necessary standards.

7. Ms. L. Krid from Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), presented the work that is being done by FIA Region 1 to support this project and explained their role in communications of the Safer and Cleaner Used Vehicles for Africa project. So far, FIA has created 3 factsheets containing information on safety and environmental issues related to used vehicles in Africa as well as updates and progress. FIA has also developed 2 videos that are focused on the situation in Africa and the need for regulations, data inspection, and enforcement. These documents and videos would provide clear information to support countries and organisations in their process to make informed decisions. In total, FIA will develop 5 videos, and 5 fact sheets, and create 10 visuals for this project which aims to achieve the 2030 agenda for sustainable development by ensuring prosperous lives, promoting well-being, and making roads safe, inclusive, and sustainable. She confirmed that various UNEP reports are sources of the data used for these communication materials. Furthermore, Ms. Krid highlighted that to help raise awareness on the importance of regulated import-export of used vehicles, FIA actively uses various channels such as their public and member websites and their social medial tools to regularly promote and disseminate the information about the projects within their network and beyond. Finally, Ms. Krid encourages stakeholders to make effective use of, and benefit from these communication materials since created videos, factsheets, and visuals can be accessed and downloaded via FIA and project websites.

8. Ms. J. Obikwelu, member of ECE sustainable transport division, provided updates on the key findings from the road safety project. She highlighted the main goals of the project were focused on the safety and environmental performance of used vehicles. She noted that there were two main questions being addressed within the project, What level of performance is needed before export and How to ensure the export of only quality used vehicles. Under the umbrella of safety, the ECE secretariat had defined the starting point as the use of the recommended minimum set of UN Vehicle Regulations. She also highlighted that quality can be achieved through Periodical Technical Inspections (PTI) to certify that a car is roadworthy at the time of export and highlighted the importance of random and/or systematic testing on the importing side. She emphasised that WP.29 has existing tools in form of the UN 1958 and 1998 Agreements when it comes to the manufacture of new vehicles and the UN 1997 Agreement which could be utilized by countries to fulfil their PTI operations to validate a vehicles' quality. She explained that these tools could be used between exporting and importing countries for a more harmonized approach in addressing the safety and environmental elements of used (and also new) vehicles. She also recalled WP.29's decision to endorse the establishment of an Informal Working Group (IWG) to address technical issues related to safety and environmental features for new and used vehicles. Finally, she highlighted the main principles of the secretariat's work on new and used vehicles as focusing on performance requirements and noted that once a vehicle is manufactured in accordance with the UN Global Technical Regulations (GTRs) or UN Regulations, it will meet the necessary minimum safety and environmental requirements.

9. Mr. R. Lisinge, the representative of the United Nations Economic Commission for Africa (ECA), gave an update on the current situation in Africa from the ECA perspective. He said that the fleets of vehicles have grown exponentially in the last few years highlighting specifically countries like Cameroon, Uganda, Zimbabwe and Ethiopia. In addressing the issue of new and used cars he underscored the need to also look at the environmental impact of used cars as they often contribute substantially to greenhouse gas emissions, and this is especially true for buses. With the expected continued growth of vehicle purchases on the continent, there is the need for more action to cope with the upcoming demand for large vehicles. He said ECA has established standards and the African Road Safety Plan and is working on communicating the ways on how the plan can be achieved. The representative of ECA noted that while things are moving forward there were still gaps that were identified including the inspection stations specifically in rural areas and they will need to be addressed He also noted that there needs to be a strong enforcement regime for the implementation of regulations at country's national level.

10. Ms. Stella Apolot the representative of The East African Community (EAC), presented on the work being done by EAC in the transport sector and the focus for driving development within EAC countries. She explained this work also includes a focus on climate change, and while not encouraging the ban of used vehicles in order to maintain the positive

impact of the vehicles, there is a need to improve the quality of imported vehicles. The harmonization of standards, clean fuels and vehicle emissions have been a focus for EAC countries with Kenya and Rwanda already adopting the Euro 4/IV Standard for vehicle exhaust emissions. The harmonization of EAC Standards and Euro 4/IV is currently on track to be finalised by April 2022. She highlighted that there are two main groups responsible for raising awareness and recommending a way forward, they are African Standardization Organization (ARSO) and Tripartite Transport and Transit Facilitation Programme (TTTFP). In conclusion, the representative of EAC said the next steps will focus on awareness and capacity building to facilitate standards implementation in African countries

B. Session II: Expert Roundtable: Towards a harmonized Framework for New and Used Vehicles

11. The second session of the side event was moderated by Mr. Nissler, the representative of ECE. The second session was a roundtable discussion of experts from different regions. He began by introducing the representative of the Netherlands

12. Mr. Herman Sips from the Transport Decarbonisation Alliance (TDA) at Ministry Infrastructure and Water Management of the Netherlands, stated that there needs to be a worldwide transition to Zero Emissions Vehicles (ZEV) in addressing the question of how to ensure that environmentally suitable vehicles are shipped. He noted that while making this transition the issue of a green divide for the developed countries and the countries receiving the large portion of imports of vehicles needs to be acknowledged and addressed to ensure that it does not occur. He highlighted that during a desk study on exported vehicles, many vehicles were in the EURO 2 or 3 category with poor airbags and did not pass a minimum road worthiness test and would be considered End-of-Life Vehicles (ELV) by European Standards. Based on the study, he emphasised that there were four action areas that should be in focus: the import standards, the export standards, maintenance and inspection and circularity and quality of fuels. To achieve this focus, he noted that there needs to be a global and European approach in the export of vehicles to Africa. At the global level he suggested that there is an opportunity to work with environment ministers at the upcoming UNEA to give stronger mandates to UNEP and these mandates should be linked to the harmonised standards of WP.29. The ELV Directive needs to be updated to include language to ensure there is a valid road worthy certificate for transport. He said in the Netherlands, there is no specific plan, but he also suggested that this could be a possible place for a pilot.

13. Mr. Fernandez from CITA addressed the question of How can we demonstrate or achieve greater rolling out of PTIs and other systems for testing in Africa? He highlighted that there is strong need to develop vehicle compliance schemes for new and used vehicles. He said this can be done through two ways, technicalities, and governance. Under the technicality aspect, Mr. Fernandez noted that the focus would be a mutual recognition and worldwide standardization utilising the WP.29 agreements as new tailoring is too expensive. The other aspect of governance addresses the need for governmental responsibility and that standardization needs to work together with governance. There needs to be realistic and updatable vehicle compliance and there needs to be a mechanism to empower authorities.

14. Major (Rtd), John Kipchumba Yator, the expert from Hilltop Engineering in Kenya, addressed the question, Do you see the need for some regulatory activities in your country to be on equal footing with local car production? And if so - should these be harmonized among countries to avoid a grey market? He noted that in the case of Kenya, vehicles are mainly imported from Japan and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. He noted that the first step was the need for regulation which will help with curbing crime (theft of vehicles), reduce air pollution, and increase safety. He further expanded that to adequately address the question of equal footing regulation is essential for the importers and exporters of the vehicles to establish and understand the rules of the game. He underscored the need for a harmonized framework so that the different regional players can be brought under one roof through extended producer responsibility and address issues related to achieving the circular economy. Finally, he noted that the used spare parts should also be considered in the development of regulations when thinking about new and used vehicles, the regulation should take into consideration the testing standards for the spare parts similar to those for used cars.

15. Mr. Zacharie Ngoumbe, the Secretary General of the Economic and Social Council in Cameroon, began his presentation by highlighting that the Economic Community of Central African States (ECCAS) is lagging in implementation of certain directives to improve vehicle efficiency. However, Cameroon is the most advanced country in this area and are on the way to establishing baseline for a less polluting economy. He noted that costs have been a factor in the purchase of used vehicles for those in Cameroon as they are much cheaper for middle- and low-income communities. However, he noted that many of these vehicles are as far back as the Euro 2 standard. He then highlighted the measures taken in Cameroon as it relates to homologation, technical inspection and governance as there had been issues with fake certificates which have had an impact on technical inspections. The measures also included tax incentives on newer vehicles and heavier import duties for older vehicles. Looking forward, he also suggested that there should be a mechanism to carry out a vehicle inventory analysis and a ban on non-standard vehicles, with further capacity building efforts in African countries. He Further noted that there should be international sanctions for countries that import or export polluting non-standard vehicles. The global approach needs to balance the needs of the community.

16. Mr. Tiéssé Lucien representative from Cote d'Ivoire provided an update on the used car market in Cote d'Ivoire. He noted that once an imported used vehicle is over 10 years it was subject to taxes, and this is as a result of 2011 and 2012 redesign of the import policy for cars. He further explained that in 2017, the government decided to ban all imports for vehicles which were older than five years. For vehicles weighing more than eight tons the frame was seven years. Due to this change, there was a drop in imports, and there was a policy developed to help operators gain access to a younger vehicle fleet. In 2016 & 2017 around 500 taxis were delivered by the ministry to ensure that the vehicle fleet is newer, and the aim is by 2023 the number will be up to 1,000. He stated that the government is also looking into the purchase of electric vehicles, liquefied petroleum gas (LPG) and liquified natural gas (LNG) vehicles to reduce the country's impact on greenhouse gases. Since the change in regulations, there has been a 30 per cent increase in new vehicles.

17. Mr. Yves Van der Straaten the expert from the International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) provided his input from the manufacturer perspective. He said that manufacturers needed to take into consideration affordability and highlighted that in developed markets most vehicles are much safer now. He highlighted the need to have minimum legal requirements in all markets for vehicles. From the manufacturer perspective this can ensure there is a level playing field and putting this structure in place is relatively easy. The expert from OICA also highlighted that the cherry picking of requirements could also cause a problem, for example, picking requirements from one country or region and another requirement from another region. There needs to be harmonization in the development. Regular maintenance and regular control tests were key for vehicles inclusive of used cars and he closed by highlighting that mobility should be sustainable for all people.

C. Conclusions

18. The moderators wrapped up the session by highlighting the points made by the stakeholders during the session. This included the need for there to be a vehicle compliance schemes and inspections before export. Further, a system for regular inspections within the importing countries. Also highlighted was the essential need to bring all the players under one roof and we saw the powerful effect of taxation on the changes of behaviour in Kenya and Cameroon. Subsidies in public transport can create shifts towards newer vehicles and the industry is willing to place on the marked compliant vehicles if there is a level playing field.

Report of the side event on “Automation, Connectivity and E-mobility”

I. Introduction

1. The United Nations Economic Commission for Europe (ECE)/Inland Transport Committee (ITC) side event was opened by Ms. Olga Algayerova, Executive Secretary of ECE. She highlighted the role of transport in providing access to work, health, education, to markets and supply chains for business and more. She also mentioned the negative externalities coming from transport like the road safety crisis, impact on air pollution, climate change and congestion, among others. She stated that the ITC and its subsidiary body the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, (WP.29), had done a lot of work on technologies to reduce the harmful effects of internal combustion engines, to define testing and assessment procedures for hybrid vehicles, electric vehicles (EVs) and Hydrogen Fuel Cells Vehicles (HFCVs). She added that WP.29 also worked hard to tackle the issues related to Automated and Connected Vehicles, together with the Global Forum for Road Traffic Safety, WP.1. She acknowledged, that automation itself would not solve the road safety crisis, but by following the regulations it played an essential role in saving lives. She added that recently adopted UN regulations on automated driving functionalities and cyber security were a clear demonstration of this potential. Regarding climate change, she stated that the switch to EVs, powered by green electricity, was essential. She also stated the importance of considering managing and recycling batteries from old vehicles would also support the circular economy. She stressed the necessity to continue working together and gathering global expertise at the World Forum to make these changes possible.

2. Mr. Jean Todt, United Nations Special Envoy for Road Safety, thanked Austria for organizing this event. He recalled the proclaiming of the Decade of Action for Road Safety 2021-2030 by the UN General Assembly in August 2020, which targeted on halving the number of road traffic deaths and injuries by 2030. He pointed out that transport could make a positive contribution to a more safe, efficient and sustainable future, as it generates some 25 per cent of global carbon dioxide (CO₂). He stated that the required technologies already existed, for instance electric transport. He acknowledged that automation would not solve the road crisis by itself, but that it could contribute to road safety. However, regulations for automation were needed. He emphasized that one of the main challenges was ensuring access to technology for low- and middle-income countries in order to save lives and suggested that features like the Emergency Call and Electronic Stability Control should be standard features.

3. Mr. Christoph Wieland, Deputy Permanent Representative of Austria to the United Nations Office in Geneva, stated that Austria believed the work of ITC was a best practice of effective multilateralism. He stressed that the technological developments of these century should aim at reducing CO₂ emissions and mitigating climate change, where WP.29 had a very important role to play. He added that WP.29's work was aligned with Austrian's master plan for mobility and being climate neutral by 2040. He remarked that E-mobility for the passenger and freight transport sector was an important element for reaching this goal. He stated that Austria's aim for the future was digitalisation, energy efficiency and decarbonisation, and stressed that partnerships between private and public sectors were needed to reach good results.

4. The conference was moderated by Mr. Antonio Erario, Chair of WP.29. It consisted of two sessions with presentations from speakers, followed by discussions, and a concluding observation segment. The first session was moderated by Mr. Richard Damm, Chair of the Working Party of Automated/Autonomous and Connected Vehicles (GRVA) and the second session by Mr. André Rijnders, Chair of the Working Party on Pollution and Emissions (GRPE).

- (a) Session I: Expert Roundtable on Automation and Connectivity
- Luciana Iorio, Chair of WP.1;

- Gerhard Greiner, ALP.Lab, Austria;
 - Governor Matthew Blunt, American Automotive Policy Council (AAPC);
 - Julia Belyakova, Yandex Self-Driving Group, Russian Federation;
 - Christopher Wright, Vehicle Standards, Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Communications, Australia;
 - Alejandro Furas, Global New Car Assessment Programme (Global NCAP).
- (b) Session II: Expert roundtable on E-mobility
- Eva Gerold, Montan University Leoben, Austria;
 - Yves van der Straaten, International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, OICA;
 - Karl Simon, U.S. Environmental Protection Agency (EPA), United States of America;
 - Jongsoon Lim, Korean Transportation Safety Authority (KOTSA), The Republic of Korea;
 - Christoph Nolte, DEKRA SE, Germany.

5. All presentations were made available at: <https://unece.org/transport/events/itc-side-event-automation-connectivity-and-e-mobility>

II. Main insights

6. Mr. Erario, Chair of WP.29, opened the side event by welcoming all the participants and thanking ECE and the Government of Austria for organizing this event. He briefly introduced the two sessions and recalled the importance for ITC and WP.29 of vehicle automation, connectivity and electrification which were addressed by the two sessions.

A. Session I: Expert Roundtable on Automation and Connectivity

7. The moderator of the first session and Chair of GRVA, Mr. Damm, opened the session and invited the speakers to express their point of view regarding Automation and Connectivity.

8. Ms. Luciana Iorio, Chair of WP.1, stressed that she expected automated vehicles (AVs) to be useful to safe mobility at a global level, hence to overall societal progress. She added that automation and road safety should be decoupled as road safety was much more than automation, as it was a complex multilayer concept to which automation could contribute. The same for comfort and safety, which should not be mixed in the approach to the vast opportunities given by automotive technology advancements. She suggested that WP.1 and WP.29 should elaborate what actions had to be taken to achieve this contribution to road safety.

9. Mr. Gerhard Greiner, Managing Director of ALP.Lab GmbH, introduced the company ALP.Lab and its activities. He pointed out, that testing of ADAS/ADS equipped vehicles was tougher in Austria due to the rough weather conditions which needed to be considered for the appropriate validation of vehicles. He presented ALP.Lab's portfolio consisting out of a combination of real world and virtual testing, usage of digital twins, providing grounds for NCAP testing, Hardware-in-Loop (HIL) tests and creating an alpine dataset for simulation and training for Artificial Intelligence, among others.

10. Governor Matthew Blunt, President of AAPC, congratulated ITC and its bodies for their evolution to become a truly global forum, which was not only effective in Europe but in the whole world. He pointed out that the work of WP.29 was more important today than ever before, as automation, connectivity and E-mobility were transformative and revolutionary, as well as a critical mechanism to help harness these new technologies to reduce the impact on the environment. He stressed the importance of preventing a patchwork

of automotive regulations on future mobility – as they would negatively impact consumers, as well as safety – and expressed U.S. industry’s strong support for an open dialogue between the Contracting Parties. He expressed U.S. automakers’ appreciation for the work of WP.29, and he encouraged the forum to continue to be inclusive, transparent, and forward thinking in its harmonization efforts, so that self-certification and type approval authorities were able to meet the challenges of the 21st century.

11. Ms. Julia Belyakova, Government Affairs Director of Yandex Self-Driving Group, presented activities of Yandex, which aimed at enhancing accessibility through automation and connectivity. She described a project, which was launched in 2018 in chosen cities of Israel, the Russian Federation and the United States of America, where taxi or delivery services were mostly carried out by autonomous vehicles. She reported that already 25 thousand passenger rides without anyone behind the steering wheel were conducted and stated that due to this service people’s mobility reach was extended and their lives were made more convenient.

12. Mr. Christopher Wright, Assistant Director of Vehicle Standards, Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Communications in Australia, highlighted the importance of the work of WP.1 and WP.29. He informed that Australia was developing a nationally agreed approach for the safe deployment of AVs by 2026, a new safety law for AVs and a new national in-service AV regulator, among other things, to ensure that Australia was ready to benefit from the advantages of AVs. He described the main benefits for Australia were the reduction of road trauma, the extension of mobility and increased productivity.

13. Mr. Alejandro Furas, Secretary General of Global NCAP, stated that there would not be enough AVs on the markets to influence the fatality and injured rates until 2040, they would not solve road safety issues by themselves and should not be considered as the “silver bullet”, but that AVs would make a huge contribution in a mid to long-term perspective. He stressed that governments needed to ensure a proper environment and infrastructure for AVs. He also suggested to open the scope wider, so when systems were going on the markets, they should be able to cope with difficult infrastructure but mainly with unpredictable human behaviour on the roads as seen in some markets. He highlighted the great contribution of ADAS systems as a previous step to AV and questioned whether current ADAS technologies can robustly deal with scenarios seen on the roads of emerging economies. AVs contribution will likely hit first commercial use and its benefits in road safety. He questioned if ADAS technologies to be combined with AVs in the near future will be able to deal with challenges seen in certain markets with not well developed infrastructure and not well developed roads to properly communicate with current vehicles and AVs in the future. A common approach was needed to work together on the basic requirements for safety, also in emerging markets, and then on automation.

14. The session’s moderator, Mr. Damm, asked Ms. Iorio how the automation of vehicles would affect the change in mobility and services linked to mobility.

15. Ms. Iorio answered, that changes in mobility as well as in urban environment with its different traffic layouts, and different urbanism, would be highly significant. She stated that it was important to think about the users of these new technological advancements and not about the technology itself.

16. Mr. Damm asked Governor Blunt, what regulators could do to support the development of innovations which were securing a level playing field both for innovation and safety/sustainability.

17. Governor Blunt answered that it was critical to have a technology neutral approach which relied on science and data in order to maximize the possibilities which could be realized with future mobility technologies. He stated that another important aspect was to ensure the access to future mobility solutions for all consumers and markets.

18. Mr. Damm asked Ms. Belyakova about the current state of technology for automated vehicles and how it could support the Sustainable Development Goals.

19. Ms. Belyakova answered that it was necessary to consider the different weather conditions, but that the current state was able to operate regular driverless taxis in small cities

and districts. She stated that the Sustainable Development Goals could be supported by the use of electric cars in combination with automation.

20. Mr. Damm asked Mr. Wright to what extent the global harmonization at the ECE managed to address geographical specificities of Australia so far and what could be done with regard to Automation and Connectivity to reach the same level of useful harmonization.

21. Mr. Wright stressed that the regulations for AVs needed to be flexible enough to enable the benefits of AV technology without being limited by infrastructural infrastructure requirements and that they should be able to accommodate vehicle combinations

22. Mr. Damm, Chair of the Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles (GRVA), thanked all the speakers for their valuable inputs and the expressed point of views and concluded the session by summarising that the global collaboration at the ECE will help and accelerate the development in the field of automated and connected driving.

B. Session II: Expert Roundtable on E-mobility

23. The moderator of the second session and Chair of GRPE, Mr. Rijnders, opened the session and invited the speakers to express their point of view regarding E-mobility. He asked to consider the various kinds of transports and technologies, like batteries and hydrogen.

24. Ms. Eva Gerold, Research Associate at the Montan University Leoben in Austria, stated that for 2021, all regions, and most countries, witnessed strong increases in EV sales, whereas Europe (EU, EFTA, and UK) led with a 14% EV share for the first six months combined. She informed that thus, the sales of 6.4 million EVs were expected in 2021, representing a growth of 98% compared to 2020. She stated that depending on the scenario assumed, sales of EVs would increase to between 13.1 and 20 million by 2025, while by 2030 they were already expected to reach between 25.8 and 46.8 million units. She pointed out that currently, this increase in EV sales was expected to result in an amount of used lithium-ion batteries of 875 MTons in the European Union by 2025.

25. Mr. van der Straaten, Secretary General and Technical Director of OICA, fully endorsed the need for a reduction of the carbon footprint as soon as possible, but also requested this be done in a realistic manner. He stated that the replacement of existing fleets would take 15 to 20 years or even longer for trucks and that big investments were necessary to carry out this transformation. He stated that the technology of BEVs was already known for a long time but the possible available range of the current state of the art BEVs would not be sufficient for long distance and is therefore probably a better option for urban or semi-urban environments at this stage. He further stated that BEVs had big potential, but the infrastructure for recharging, the range, and the recharging speed needed to be improved. He mentioned that HFCVs showed similar advantages as BEVs, like no emissions, no noise, full torque, and had a clear advantage in terms of adequate range and fast refuelling; HFCVs however suffer from the same problems as BEVs in terms of costs and the lack of refuelling infrastructure. He concluded that several technologies, including new Internal Combustion Engine (ICE) concepts, remain possible for zero or extremely low CO₂ emissions in a well to wheel approach. All these technologies have pros and cons, but it is unlikely that the necessary investments for the development of all of them at the same time will be possible. He stated that the industry would follow the requested path of electrification, but needed support and guidance in terms of cost and infrastructure.

26. Mr. Karl Simon, Director of the Transportation and Climate Division at United States of America Environmental Protection Agency (EPA), highlighted that it was a transformative time for the transport industry and informed that the United States of America was making significant investments in E-mobility across the passenger and freight transport sector. He stated that the work done in Geneva was a great example of getting ahead for some of the current questions regarding the necessary actions to reach a zero-emission transport future. He added that regulatory frameworks could provide consistent policy developments and set signals where investments needed to go. He emphasized that not only vehicle technologies played an important role, but also infrastructure, awareness activities and others in order to move the transportation sector forward into a zero-emission future together. He explained

that he was excited to work together across the Contracting Parties, to learn from each other and to identify where to put efforts to good use.

27. Mr. Lim, Senior Researcher at the Automobile Safety Research Institute of the Korea Transportation Safety Authority (KOTSA), focused on the development of the EV share in vehicle sales from the Asian perspective. He presented the results from a survey conducted in 2020, which had shown that EVs are the preferable vehicle type when purchasing a new car but that the lack of charging stations was one of the main reasons for hesitation to actually buy an EV. He informed about the current goal to increase the E-mobility sales in The Republic of Korea to 7.85 million by 2030 and the incentives given by The Republic of Korea, like EV subsidy support, E-mobility tax reductions and the expansion of electric vehicle charging stations.

28. Mr. Nolte, Head of Vehicle Inspection Service Division and Executive Vice President of DEKRA SE, pointed out that automation, connectivity and electrification were the key elements of future mobility. He stated that there were the three following main aspects in order to efficiently implement safe, secure and sustainable transport. As a first element he emphasized automation, which would lead to the decrease of road death and added, that type approval was a good basis to bring these vehicles on the market. The second element was connectivity and the management of exchanging data over the air, which had a key role and was a complementary measure to make road traffic safer. The third element he highlighted was a reliable charging infrastructure that enables E-mobility and was a very important success factor.

29. Mr. Nolte presented a video on current vehicle batteries capacity and its testing with high-level statements from the Austrian Minister of Transport, HE. Ms. E. Gewessler, German Parliamentarian Secretary of State for Transport, HE. Mr. O. Luksic, Director General of DG MOVE Mr H. Hololei and DEKRA member of Board, Ms. U. Hetzel.

30. Mr. Rijnders, Chair of GRPE, thanked all the speakers for their valuable inputs.

III. Wrap up and closing

31. Mr. Erario, Chair of WP.29, thanked the Chairs of GRVA and GRPE for moderating the two panels as well as the relevant speakers for providing their high valuable contribution to the event. He commended Mr. Ian Yarnold, Co-Chair of the Informal Working Group on Intelligent Transport Systems, for the effort put in the organization of the side event and invited him to close the session.

32. Ian Yarnold, Co-Chair of the Informal Working Group on Intelligent Transport Systems, highlighted the fundamental change to road transport that was now underway in how vehicles were used since their introduction 120 years ago. He explained that from their introduction in the late 19th century, vehicles had required drivers, and most had used an internal combustion engine for propulsion. He stated that this was now changing rapidly, and WP.29 was developing the solutions that are helping to make this happen. He recognised the legal issues for drivers and the work of WP.1. He further highlighted that for E-mobility, there were behavioural change issues by consumers and road users and that WP.29 was again facilitating outcomes such as on battery health requirements as a means to reassure purchasers. He stated that WP.29 had strong support from ITC and that the side event had illustrated the value of its work in facilitating solutions for society, for industry and for Governments. He concluded that he looked forward to continued ITC support in the years ahead.

Приложение V

[Только на английском языке]

Report of the side event “Roundtable on Euro-Asian Transport Links”

I. Introduction

1. This side event took place on 24 February 2022 from 13:00 to 14:55 and was jointly organized by the Ministry of Transport of the Russian Federation and the Permanent Mission of Turkmenistan to the UN Office at Geneva. The roundtable was, upon request by the two Governments, facilitated by ECE in the margins of the 75th Anniversary Session of the Inland Transport Committee.

II. Opening

2. The side event was opened by Mr. Dmitry Zverev, State Secretary - Deputy Minister of Transport of the Russian Federation. He underlined the importance of the ECE project on Euro-Asian transport links (EATL) outcomes, including 9 road, 9 rail and 17 inland water routes, as well as 70 sea and 52 river ports for the transportation between Europe and Asia that have been developed and defined, 300 priority projects for the development of transport infrastructure that have been identified during three stages of the project. He pointed out that the involvement of the authorities together with the scientific and business communities could contribute to the international transport corridors development. In this regard he presented the activities of the Autonomous Non-profit Organization “Directorate of International Transport Corridors” that together with the Russian Ministry of Transport have elaborated facilitation measures on international transport corridors, in particular the North-South Corridor and the East-West Corridor. Moreover, he informed participants about work conducted within the EAEU.

III. Panel discussion

3. The discussions were moderated by Mr. Dmitry Shiyan, Deputy Director, International Cooperation Department, Ministry of Transport of the Russian Federation.

4. The side event took stock of progress achieved along some Euro-Asian corridors and explored ways to enhance inter-regional transport connectivity in the future.

5. Statements were made by:

- Mr. Dmitry Mariyasin, Deputy Executive Secretary, United Nations Economic Commission for Europe (ECE)
- Mr. Konstantinos Alexopoulos, Chief, Transport Facilitation and Economics Section, Sustainable Transport Division, ECE
- Mr. Temirbek Asanbekov, Member of the Board, Minister in charge of Energy and Infrastructure, Eurasian Economic Commission
- Mr. Varos Simonyan, Member of the Board, Minister in charge of Internal Markets, Information Support, Information and Communication Technologies, Eurasian Economic Commission
- Mr. Alexey Petrov, Director General, Autonomous Non-profit Organization Directorate of International Transport Corridors
- Mr. Weimin Ren, Director, Transport Division, ESCAP Secretariat
- Mr. Atageldi Haljanov, Ambassador, Permanent Representative of Turkmenistan to the United Nations office at Geneva

- Mr. Armen Simonyan, Deputy Minister of Territorial Administration, and Infrastructure of the Republic of Armenia
 - Mr. Alexei Lyakhnovich, First Deputy Minister of Transport and Communications of the Republic of Belarus
 - Mr. Berik Kamaliev, Vice-Minister of Industry and Infrastructure Development of the Republic of Kazakhstan
 - Mr. Amin Taraffo, Director General for Commercialization and Associations Affairs Department, Ministry of Roads and Urban Development of the Islamic Republic of Iran
6. The discussions focused on the North-South Corridor given its significant potential, recent developments, and the many practical measures taken by countries along it.
7. The side event gathered an audience of national transport policy makers from several countries as well as representatives of international organizations.

IV. Conclusions

8. The side event recognized the impressive analytical and regulatory work carried out so far by ECE, in the framework of WP.5 and the EATL project, and by ESCAP as well as the many practical measures being undertaken by Governments in the region so far. In terms of possible next steps, the side event underlined the advantages of setting up transport corridor monitoring and management mechanisms, as WP.5 has already initiated, with a dual focus on achieving better inter-operability of infrastructure and the coordination of legal regimes, transit, and trade arrangements as well as cargo flow management.

Приложение VI

[Только на английском языке]

Full Government statements delivered during the eighty-fourth Annual Session of the Inland Transport Committee

Statement from Portugal (agenda item 11 (c))

2022 - A new beginning for transport

The COVID-19 pandemic has exposed the vulnerability of our societies and economies and highlighted our dependency on international transport. Portugal believes that 2022 is the year that will mark a new beginning for international transport taking into account, in large part, the resilience that we have built up together in the last two years.

During 2022 Portugal will serve as CEDR's Presidency and in that role, we defend the need for a Sustainable Mobility for Intelligent and Resilient Infrastructures. In this context we believe that the time is right to debate, and act, on how to better integrate the digitalisation and decarbonisation paths, in order to ensure that progress on both paths is mutually beneficial and will lead us to an economy with net-zero greenhouse gas emissions.

Later this year, Portugal will organize the Transport Research Arena (TRA), the foremost European research and technology transport conference that covers all transport modes and all aspects of mobility, and that brings together experts from around the world to discuss the newest innovations and future of mobility and transport. The conference will take place from 14-17 November, at the Lisbon Congress Center (CLL), situated in the historical area of Belém, just by the Tagus River.

The theme of TRA 2022 will be Moving together – reimagining mobility worldwide, and in fact we intend that, on this special occasion we all take a step ahead from the challenges raised by the COVID-19 pandemic. As we bring together researchers, policy makers and industry representatives, we intend to promote a lively debate on the ways that research, innovation, and the implementation of new ideas can contribute to reimagine a more efficient, safer, carbon-free, inclusive, and sustainable transport in all its modes. We would welcome you all in our city.

Finally, we also wish to recognize the importance of the ITC on promoting the debate over international transport issues and its active role on promoting the achievement of the 2030 Agenda and the Sustainable Development Goals. Congratulations ITC on your 75th anniversary!

Statement from Ukraine (agenda item 12)

The representative of Ukraine requested the floor under any other business and made the following statement: "Distinguished delegates, hours ago, the Russian Federation began a new wave of aggression against Ukraine. ITC was established in 1947, 75 years ago, with a mandate to help rebuild post-war Europe, develop economic activity, and strengthen economic relations between European countries. Today, all the efforts of the international community and this organization in particular, to build back and to develop and flourish the states of the European continent and beyond are under blatant and non-provoked attack. As we speak, the Russian armed forces are launching strikes on peaceful Ukrainian cities from different directions, including from the territory of the temporary occupied Donbas region and Crimea, as well as from the South-East region. This is an act of war, an attack on the sovereignty and territorial integrity of Ukraine, a brutal violation of the UN Charter and basic norms and principles of international law. Ukraine call on the international community and this Committee to act immediately. These actions by Russia will have a long-lasting, detrimental effect, including in the sphere of the purview of this body. The lives, security and well-being of Ukrainian citizens are at stake. But also the security of citizens in the entire Europe. And the future of the world depends on our joint and unified response as well. Only united and decisive action can stop Vladimir Putin's aggression against Ukraine. I thank you

Mr. Chair and through you, I would like to request the secretariat to include this statement in the records and the report of this meeting.”

Statement from the European Union (agenda item 12)

The representative of the European Union requested the floor and made the following statement, with a request to add it to the report of the Committee: “Distinguished delegates, the European Union and its Member States condemn in the strongest possible terms the unprovoked invasion of Ukraine by armed forces of the Russian Federation. Russia’s military attack against Ukraine – an independent and sovereign State – is a flagrant violation of international law and the core principles on which the international rules-based order is built. The EU, its Member States together with transatlantic and like-minded partners have been united in making unprecedented efforts to achieve a diplomatic solution to the security crisis caused by Russia. The EU has made clear from the outset and at the highest political level that any further military aggression against Ukraine will have massive consequences and severe costs. The EU and its Member States call on the international community to demand from Russia the immediate end of this aggression, which endangers international peace and security at a global scale.”

Statement from the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (agenda item 12)

The representative of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland requested the floor and made the following statement: “Along with those who have spoken before me, I regret the grave situation on the region that clouds our meeting today. My deepest sympathy goes out to those who are suffering and will suffer because of these sad developments. Russia’s assault on Ukraine is an unprovoked, premeditated attack against a sovereign democratic state. The UK and its international partners stand united in condemning the Russian government’s reprehensible actions, which are an egregious violation of international law and the UN Charter. The UK has called upon Russia to urgently de-escalate and withdraw its troops. The sovereignty and territorial integrity of Ukraine or any other country is not up for discussion. The UK stands with Ukraine, its people and its democracy.”

Приложение VII

Доклад о круглом столе, организованном КВТ, на тему «На пути к обеспечению устойчивого и полного восстановления в период после COVID-19: инициатива в области внутреннего транспорта и роль Комитета»

I. Введение

1. Круглый стол состоялся 25 февраля 2022 года (10 ч 00 мин — 13 ч 00 мин) и был организован г-жой Эльс де Вит, Председателем Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5). Целью его проведения было изучение вопроса о том, почему, несмотря на решительные и последовательные усилия государств-членов, меры по восстановлению еще не привели к желаемому возвращению к уровню роста и устойчивого развития, существовавшему до пандемии, и, кроме того, продолжают еще сильнее препятствовать реализации Повестки на период до 2030 года и достижению целей устойчивого развития, в том числе из-за серьезных сбоев в работе международных цепочек поставок.

II. Открытие

2. Круглый стол, в рамках которого работала правительственная дискуссионная группа и проводилось обсуждение в кругу представителей частного сектора, открыл заместитель Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК) г-н Дмитрий Марьясин.

III. Обсуждения «за круглым столом»

A. Обсуждение в рамках дискуссионной группы: «Текущие действия и планы правительств и международных организаций по поддержке устойчивого и полного восстановления»

3. В рамках обсуждения в дискуссионной группе, которое вела Председатель Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) г-жа Эльс де Вит, были изложены точки зрения представителей различных отраслей транспорта (общественный транспорт, интермодальные перевозки и морской транспорт).

4. С заявлениями выступили:

- г-н Каан Йылдызгоз, старший директор Международного союза общественного транспорта (МСОТ);
- г-н Ежи Кленьевски, генеральный советник Министерства инфраструктуры Польши;
- г-н Ян Шлирф, руководитель программ Ассоциации исследований комбинированного транспорта Германии;
- г-н Ян Хоффманн, руководитель Сектора логистического обеспечения торговли Отдела технологии и логистики ЮНКТАД.

5. Участники дискуссии обменялись мнениями и с межсекторальной точки зрения обсудили влияние пандемии на их соответствующие подсектора, а также ответные меры, принятые для решения этих проблем. Упоминались первоначальные меры в виде закрытия границ для грузовых перевозок и несогласованные ограничения для водителей грузовиков, машинистов поездов, экипажей судов и моряков, которые привели к значительным последствиям для глобальных цепочек поставок. Среди

других факторов, препятствующих реагированию на пандемию и борьбе с ней, были названы отсутствие согласованного между странами и разными подсекторами транспорта подхода к реагированию на вспышку, отсутствие координации и сотрудничества между различными заинтересованными сторонами на национальном, региональном и международном уровнях, а также отсутствие планов действий на случай экстренных и чрезвычайных ситуаций во всем транспортном секторе. Участники дискуссии согласились с тем, что некоторые последствия оказались более долгосрочными, чем другие: в их числе, например, структурная нехватка квалифицированных работников транспорта и логистики в конкретных подсекторах, нехватка контейнеров на конкретных торговых маршрутах и сохраняющаяся перегруженность многих контейнерных портов по всему миру.

В. Обсуждение «за круглым столом»: «Действия и рекомендации частного сектора по преодолению сбоев в работе глобальных цепочек поставок»

6. Обсуждение «за круглым столом», модератором которого выступил ассоциированный партнер «Маккинзи энд компани» г-н Том Бартман, стало площадкой, на которой высокопоставленные представители частного сектора и представители научных кругов поделились своими мнениями о наилучших способах смягчения экономических последствий пандемии и предложили необходимые меры для достижения полного восстановления и повышения устойчивости глобальных цепочек поставок к возможным будущим потрясениям.

7. В работе круглого стола приняли участие:

- г-н Том Бартман, ассоциированный партнер «Маккинзи энд компани»;
- г-н Уве Бринкс, генеральный директор «Ди-Эйч-Эл фрейт»;
- д-р Дирк Хольбах, директор по цепочкам поставок, Отдел средств для стирки и уборки, «ХЕНКЕЛЬ»;
- г-н Феликс Клинкнер, директор по операциям в рамках цепочек поставок, регион Европы, Ближнего Востока и Африки, «Хьюлетт Паккард»;
- г-н Маттиас Медж, директор по защите интересов, Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ);
- д-р Стивен А. Альтман, старший научный сотрудник и директор Инициативы «Ди-Эйч-Эл» по глобализации, Центр перспективного управления, Школа бизнеса им. Стерна Нью-Йоркского университета.

8. Выступавшие осветили наиболее значимые, по их мнению, проблемы цепочек поставок, с которыми их компании столкнулись после пандемии, и призвали правительства поддержать их в решении этих проблем. В частности, упоминалась нехватка квалифицированных работников сферы транспорта и логистики, особенно в секторе автомобильных перевозок, а также потенциальная роль правительств в предложении специализированных программ обучения и предоставлении других мер стимулирования для обеспечения привлекательности сектора, включая совершенствование трудовой политики. Еще одним направлением действий, на котором сделали акцент участники, была необходимость создания нормативно-правовых баз, способствующих цифровизации, автоматизации и внедрению новых технологий для повышения производительности труда в данной сфере. В отношении последнего подчеркивалась также важность кибербезопасности с учетом растущих объемов международной торговли и связанных с транспортом потоков данных. Кроме того, участники дискуссии призвали правительства упорядочить процедурные требования к торговле и перевозкам как внутри стран, так и на международном уровне, чтобы избежать дублирования и потери времени, по возможности увеличить объем инвестиций в надлежащую транспортную инфраструктуру и гарантировать бесперебойную поставку важнейших компонентов. Наконец, особый упор был сделан на бюджетно-налоговую политику и необходимость поддерживать цены на топливо на

приемлемом уровне, а также рассмотреть возможность разрешить эксплуатацию более длинных и тяжелых автотранспортных средств, что приведет к снижению потребления топлива. Группа представителей частного сектора призвала правительства продолжать приводить свою нормативную базу в соответствие с потребностями отрасли и продолжать играть необходимую роль в создании гибкой и устойчивой цепочки поставок на глобальном, региональном и местном уровнях.

9. После обсуждения в дискуссионной группе д-р Ричард Пекони, руководитель Группы по борьбе с опасными высокопатогенными инфекциями Программы по чрезвычайным ситуациям в области здравоохранения Европейского регионального бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), представил обновленную информацию о состоянии и перспективах борьбы с пандемией COVID-19.

IV. Выводы

10. В заключение Председатель WP.5 приветствовала многочисленные внесенные предложения и подчеркнула, что Комитет только что принял ряд рекомендаций, разработанных Неофициальной многопрофильной консультативной группой WP.5 по мерам реагирования транспорта на кризис COVID-19, а также план действий по их осуществлению (ECE/TRANS/2022/19). Она подчеркнула, что в рамках этого документа секретариат также разработал концептуальную записку, касающуюся планирования действий на случай чрезвычайных ситуаций для железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного и интермодального транспорта, и что эти предложения будут представлены рабочим группам по конкретным видам транспорта для рассмотрения и возможной дальнейшей доработки. Председатель предложила представителям частного сектора, транспортной отрасли и руководителям операций с цепочками поставок, присутствовавшим на круглом столе, продолжать участвовать в запланированных общепрофессиональных мероприятиях/мероприятиях конкретных рабочих групп, касающихся дальнейшей работы по этим предложениям.