


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по автомобильному транспорту
Сто пятая сессия

Женева, 29 сентября – 1 октября 2010 года

**Доклад Рабочей группы по автомобильному
транспорту о работе ее сто пятой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Рабочая группа по автомобильному транспорту	1–2	3
II. Введение	3–4	3
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	5	3
IV. Утверждение доклада о работе сто четвертой сессии (пункт 2 повестки дня).....	6	4
V. Информация о деятельности, представляющей интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня).....	7–24	4
A. Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы	7–9	4
B. Международные организации.....	10–15	4
C. Национальные делегации.....	16–24	5
VI. Совместное заседание с Рабочей группой по безопасности дорожного движения (пункт 4 повестки дня).....	25	6
VII. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (пункт 5 повестки дня).....	26–51	7
A. Внедрение цифрового тахографа.....	26–33	7
B. Поправки к Соглашению.....	34–41	8
C. Обсуждение вопроса о правовом документе, имеющем преимущественную силу	42–51	9

VIII.	Инфраструктура автомобильного транспорта (пункт 6 повестки дня) ...	52–54	10
A.	Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)	52–53	10
1.	Статус предыдущих поправок к СМА	52	10
2.	Рассмотрение новых предложений по поправкам к СМА	53	11
B.	Проект Трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)	54	11
IX.	Согласование требований, касающихся международных автомобильных перевозок и их облегчения (пункт 7 повестки дня)	55–63	11
A.	Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами (ОмниБУС)	55–56	11
B.	Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов	57–60	12
C.	Рассмотрение вопросов, касающихся облегчения международных автомобильных перевозок	61–63	12
1.	Международная система страхования автотранспортных средств ("Зеленая карта")	61	12
2.	Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной	62–63	13
X.	Выборы должностных лиц (пункт 8 повестки дня)	64	13
XI.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)	65	13
XII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня)	66	13
XIII.	Утверждение решений (пункт 11 повестки дня)	67	14

Предложения

Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) Поправки, одобренные сто пятой сессией Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1)	15
--	----

I. Рабочая группа по автомобильному транспорту

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) провела свою сто пятую сессию в Женеве 29 сентября – 1 октября 2010 года под председательством г-на Б. Аудсхорна (Нидерланды). На сессии были представлены следующие государства – члены Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН): Австрии, Азербайджана, Беларуси, Бельгии, Венгрии, Германии, Ирана (Исламской Республики), Испании, Италии, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Сан-Марино, Турции, Узбекистана, Украины, Финляндии, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии.

2. На сессии были также представлены Европейская комиссия (ЕК), Организация Черноморского экономического сотрудничества и следующие неправительственные организации (НПО): Совет страховых бюро системы "Зеленая карта", Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Конфедерация организаций по обеспечению соблюдения требований безопасности на автомобильном транспорте (КОРТЕ) и "Отмотив АГ" в качестве наблюдателя.

II. Введение

3. Г-жа Э. Мольнар, директор Отдела транспорта, приветствовала участников и сделала акцент на вопросах, представляющих особый интерес, включая: вступление в силу поправки 6 к ЕСТР 20 сентября 2010 года; внедрение цифрового тахографа в результате недавно достигнутого среди Договаривающихся сторон ЕСТР соглашения по переходным положениям; начало новой процедуры внесения поправок в ЕСТР; введение в СМА аудита безопасности дорог; и гармонизация практики в различных странах региона ЕЭК.

4. Г-н Мольнар выделила ряд "новых" вопросов:

a) безопасность на железнодорожных переездах: возможное учреждение многопрофильной группы экспертов, занимающихся проблемами автодорожной инфраструктуры, безопасности дорожного движения и железных дорог;

b) установление сборов за пользование дорог в зависимости от километража – вопрос, который привлекает внимание многих стран и может быть рассмотрен в качестве нового пункта повестки дня SC.1;

c) подготовка и распространение вопросника по применению стандартов СМА;

d) безопасность на внутреннем транспорте;

e) улучшение слышимости при движении электромобилей.

III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

5. Рабочая группа утвердила свою предварительную повестку дня без изменений.

IV. Утверждение доклада о работе сто четвертой сессии (пункт 2 повестки дня)

6. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей сто четвертой сессии, разъяснив пункт 27, в котором термин "новые зарегистрированные транспортные средства" означает новые транспортные средства, зарегистрированные впервые.

V. Информация о деятельности, представляющей интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)

A. Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы

7. Рабочая группа была проинформирована секретариатом об изменениях, связанных с автомобильным транспортом, включая основные события, которые произошли после предыдущей сессии, в частности о решениях Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и работе его вспомогательных органов.

8. Рабочая группа одобрила новый проект, финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА), для изучения вместе с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций воздействия автомобильного транспорта на изменение климата. В рамках этого проекта будет разработан инструмент для оценки выбросов CO₂ в секторе внутреннего транспорта. Рабочая группа поручила секретариату продолжать информировать делегатов о ходе этой работы.

9. В соответствии с поручениями КВТ Рабочая группа решила включить в повестку дня своей сто шестой сессии ряд конкретных вопросов: интермодальные перевозки с учетом связи между морскими портами и внутренними регионами (без дублирования работы WP.24), обсуждение проблемы глобального потепления и интеллектуальные транспортные системы (ИТС) на основе дорожной карты, которая будет подготовлена секретариатом.

B. Международные организации

10. Международным организациям было предложено проинформировать об изменениях в своих соответствующих областях, которые могут представлять интерес для Рабочей группы. Представитель Организации Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС) поделился опытом создания и применения субрегиональной многосторонней системы разрешений на автомобильные перевозки.

11. Представитель МСАТ проинформировал о деятельности сектора грузового автомобильного транспорта. В первой половине 2010 года доходы от национальных и международных автомобильных грузовых перевозок в годовом исчислении увеличились приблизительно на 10%. Объемы грузов стабилизировались, а положение в сфере занятости водителей не изменилось. Незначительно увеличилось число новых зарегистрированных грузовых автомобилей. По-прежнему отмечаются трудности с доступом к банковским кредитам. Существует значительное расхождение между показателями объемов грузовых перевозок в Бразилии, Китае, Индии, Российской Федерации и странах ОЭСР.

12. МСАТ сообщил о применении вебпрограмм, таких как система TRANS-Park для регистрации и поиска мест стоянки и центр мониторинга времени ожидания на границах.

13. Представитель МСАТ проинформировал Рабочую группу о предстоящей шестой Евро-Азиатской конференции МСАТ по автомобильному транспорту и министерском совещании, которые состоятся в Тбилиси 16 и 17 июня 2011 года. В ходе этой конференции состоится встреча представителей международных организаций и финансовых учреждений.

14. Он проинформировал также делегатов о недавно проведенном исследовании по вопросам интернализации внешних издержек, таких как шум, загрязнение воздуха и перегруженность. Он обратил внимание на то бремя, которое будет вынужден нести сектор автомобильных грузовых перевозок. Согласно этому исследованию, от повышения сборов с пользователей дорог в Европейском союзе выиграют только две страны (Франция и Германия), 16 стран столкнутся с потерями, а в остальных девяти странах интернализация издержек даст сбалансированные результаты.

15. Представитель КОРТЕ проинформировал Рабочую группу о вкладе своей организации в финансируемый по линии ЕС проект по "безопасности и надежности наземного транспорта" (БННТ). Этот проект направлен на повышение безопасности и надежности перевозок посредством наращивания потенциала. КОРТЕ оказывала поддержку в деле внедрения цифрового тахографа и безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Азербайджане, Армении, Грузии, Исламской Республике Иран, Казахстане, Кыргызстане, Республике Молдова, Таджикистане, Узбекистане и Украине. В рамках мероприятий по внедрению цифрового тахографа было проведено три ознакомительных поездки (в Нидерланды, Норвегию и Румынию) и четыре учебных заседания (в Грузии и Казахстане).

С. Национальные делегации

16. Представитель Турции проинформировал Рабочую группу о принятых национальными органами мерах, которые позитивно отразились на автомобильном транспорте.

17. В соответствии с министерским постановлением от 19 марта 2009 года относительно постепенного изъятия из обращения старых автомобилей первый этап был завершен. Из обращения были изъяты транспортные средства старше 31 года максимально допустимым весом более 3 500 кг (на грузовом транспорте), а также городские и междугородные автобусы более чем с 16 местами для сидения, включая водителя (на пассажирском транспорте). По состоянию на сентябрь 2010 года с рынка были изъяты и сданы в лом около 23 500 коммерческих транспортных средств. Финансовые ресурсы из бюджета центрального правительства не используются, но владельцы сданных в лом транспортных средств получают компенсацию из фонда Министерства транспорта.

18. Недавно в сотрудничестве с другими государственными учреждениями Министерство транспорта приступило ко второму этапу. Ожидается, что из обращения будет изъято еще 200 000 транспортных средств.

19. В области безопасности дорожного движения Турция задействует как национальные ресурсы, так и фонды Европейского союза (ЕС). Европейской комиссией были одобрены и в 2011 году будут начаты два проекта. Один из них касается "усиления контроля за весом и размерами коммерческих транспортных

средств" и состоит из двух компонентов: поставки и обслуживание. В плане поставок Турция закупит оборудование для технического контроля, которое будет использоваться на 22 станциях контроля за весом и размерами. Что касается обслуживания, то эксперты из Дорожной полиции и Министерства транспорта пройдут обучение для ознакомления с национальным законодательством ЕС.

20. В результате этих мер число инспекций существенно возрастет, а это в свою очередь повысит безопасность дорожного движения и ограничит ущерб для дорожной инфраструктуры.

21. В связи с максимальным возрастом городских/междугородных автобусов представитель Турции сообщил Рабочей группе о том, что это зависит от типа лицензии, за которой обращается транспортный оператор.

22. Представитель Российской Федерации проинформировал Рабочую группу о следующем:

а) в Российской Федерации вопросы безопасности и надежности на транспорте являются одной из приоритетных задач. Было принято новое законодательство для повышения безопасности и улучшения технического состояния транспортных средств (например, предполагается сдавать в лом транспортные средства старше 28 лет). Новые регистрируемые коммерческие транспортные средства в России будут в обязательном порядке оборудоваться системой обнаружения и отслеживания транспортных средств (так называемой системой ГЛОНАСС). Представитель Российской Федерации указал, что изготовители уже готовятся к оснащению своих транспортных средств такой системой;

б) будут приняты новые правила в отношении размеров транспортных средств в полном соответствии с положениями ЕЭК ООН;

в) одним из основных приоритетов остается вопрос об оснащении транспортных средств, участвующих в международных перевозках, цифровым тахографом.

23. Представитель Исламской Республики Иран проинформировал Рабочую группу о двух проектах, которые разрабатываются членами Организации экономического сотрудничества (ОЭС): Азербайджаном, Афганистаном, Ираном (Исламской Республикой), Казахстаном, Кыргызстаном, Пакистаном, Таджикистаном, Туркменистаном, Турцией и Узбекистаном.

24. В рамках первого проекта планируется организация, совместно с Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), "транзитного каравана по Великому шелковому пути" (см. www.silkroadcaravan.org). Второй проект направлен на создание "визовой наклейки ОЭС". Оба проекта призваны облегчить международное перемещение грузов и пассажиров.

VI. Совместное заседание с Рабочей группой по безопасности дорожного движения (пункт 4 повестки дня)

25. 29 сентября 2010 года Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) отметила шестидесятилетнюю годовщину деятельности в области безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций. Было проведено совместное заседание продолжительностью в полдня с Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1). Заседание открыл г-н Ян Кубиш, Исполнительный секретарь ЕЭК ООН, после чего был сде-

лан ряд сообщений (имеются по адресу: www.unece.org/trans/roadsafe/wp12010.html).

VII. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (пункт 5 повестки дня)

A. Внедрение цифрового тахографа

26. Рабочая группа поблагодарила Европейский союз и Европейскую комиссию за техническую помощь и поддержку, предоставленную Договаривающимся сторонам ЕСТР, которые еще не готовы к полному внедрению цифрового тахографа до установленного предельного срока. Представитель Европейской комиссии вновь заявил о твердом намерении ЕК продолжать программу обучения.

27. Было достигнуто общее понимание того, что в связи с внедрением цифрового тахографа до конца предельного срока действия "пакета предложений по периоду толерантности" (31 декабря 2010 года) не возникнет серьезных проблем ни в одной из Договаривающихся сторон ЕСТР.

28. Национальные делегации проинформировали Рабочую группу о ходе внедрения цифрового тахографа. Эта обновленная информация включена в "таблицу с описанием хода внедрения" (имеется по адресу: www.unece.org/trans/main/sc1/sc1aetr_status.html).

29. В дополнение к информации, представленной в таблице с описанием хода внедрения:

а) делегация Турции проинформировала Рабочую группу о том, что Союз турецких палат и товарных бирж (ТОББ) учредил "центр исследований по проблемам цифрового тахографа". В период толерантности турецкие водители сталкивались в некоторых государствах – членах ЕС с незначительными трудностями;

б) делегация Российской Федерации проинформировала о том, что проблемы, с которыми сталкивались российские водители в Финляндии, где власти применяли штрафы, несмотря на меры толерантности, уже разрешены;

в) делегация Беларуси настоятельно просила Совместный исследовательский центр (СИЦ) ускорить процедуру сертификации.

30. Несколько делегаций подняли вопрос о трудностях с присоединением к сети TachoNET и выразили обеспокоенность по этому поводу. Представитель Европейской комиссии отметил, что TachoNET – это инструмент для обмена информацией, а не предварительное условие для внедрения цифрового тахографа. В принципе Европейский союз не возражает против присоединения к системе TachoNET стран, не являющихся членами ЕС.

31. Делегация Российской Федерации проинформировала Рабочую группу о намерении России учредить исследовательский центр по аналогии с СИЦ. Представитель Европейской комиссии придерживался того мнения, что с участием СИЦ следует обсудить вопрос об исследовательском сотрудничестве в соответствии с ЕСТР и меморандумом о взаимопонимании, заключенном между ЕК, ЕЭК ООН и СИЦ.

32. В ответ на вопрос о том, что означает "постоянное местожительство" в контексте применения цифрового тахографа, представитель Европейской комиссии пояснил, что речь идет о стране, где гражданин находится 186 дней в году независимо от его/ее гражданства.

33. Рабочая группа настоятельно призвала Договаривающиеся стороны, представители которых не присутствовали на заседании, как можно быстрее направить в секретариат обновленную информацию о ходе внедрения цифрового тахографа.

В. Поправки к Соглашению

34. Рабочая группа одобрила поправки, предложенные секретариатом:

a) статья 12, пункт 5 изменить следующим образом:

"5. Один раз в два года Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (**ЕЭК ООН**) публикует доклад о применении Договаривающимися сторонами положений пункта 1 настоящей статьи".

b) статья 14, пункт 1 изменить следующим образом:

"1. Настоящее Соглашение открыто для подписания до 31 марта 1971 года и после этой даты для присоединения государств – членов Европейской экономической комиссии и государств, допущенных к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктами **8**¹ и **11**² положения о круге ведения этой Комиссии".

35. Делегация Турции просила, чтобы требования 114 а) и 133 а) также включали наборы турецких знаков, определенные стандартом ISO8859-9. Что касается добавления 1В, стр. 102, пункт 2.2, то несколько делегаций просили увеличить количество знаков, которые разрешено включать в строку "адрес", поскольку зачастую 35 знаков недостаточно.

36. Представитель ЕК ответил, что новые поправки к правилам ЕС позволяют разрешить эти вопросы, но они не были внесены в добавление 1В, как это предусмотрено процедурами внесения поправок в ЕСТР.

37. Секретариату было поручено принять необходимые меры для приведения ЕСТР в соответствие с этими изменениями.

38. Хотя все согласились с тем, что гармонизированные правила обеспечения безопасности и интероперабельности имеют первостепенное значение для функционирования системы цифрового тахографа и что условия для доступа на рынок должны быть одинаковыми, по другим предложениям о поправках, рассматриваемым в рамках этого пункта повестки дня, консенсуса достигнуто не было.

¹ Пункт 8: Комиссия может допустить к участию в качестве государств с консультативным статусом европейские государства, не являющиеся членами Организации Объединенных Наций, и определяет условия, на которых они могут участвовать в ее работе, включая вопрос об их праве голоса во вспомогательных органах Комиссии.

² Пункт 11: Комиссия приглашает любого члена Организации Объединенных Наций, не являющегося членом Комиссии, участвовать в качестве государства с консультативным статусом в рассмотрении Комиссией любого вопроса, представляющего особый интерес для него.

39. Состоялась дискуссия по предложению об исключении статьи 22-бис из ЕСТР с учетом законной необходимости участия Договаривающихся сторон, не являющихся членами ЕС, в разработке новых технических требований. Очевидно, что формальная возможность для такого участия в рамках процедур Европейской комиссии отсутствует; в качестве одного из решений ее представитель предложил проводить консультации, однако другие правительства сочли это предложение не вполне приемлемым.

40. Рабочая группа решила создать группу экспертов, которой будет поручено подготовить проект пересмотренного текста статьи 22-бис, с тем чтобы представить его для рассмотрения не позднее чем на сто шестой сессии SC.1. В состав этой группы вошли эксперты от Европейской комиссии, Венгрии, Российской Федерации, Турции, Украины и МСАТ. В ее работе могут принять участие все другие заинтересованные стороны.

41. Рабочая группа решила также включить в повестку дня своей сто шестой сессии вопрос о пересмотре статьи 12 ЕСТР.

С. Обсуждение вопроса о правовом документе, имеющем преимущественную силу

42. Рабочая группа обсудила вопрос о том, какое законодательство должно иметь преимущественную силу при перевозке между двумя государствами ЕС: ЕСТР или законодательство ЕС. Например, что происходит, когда российский грузовой автомобиль следует из Российской Федерации в Литву (перевозка, охватываемая ЕСТР) и затем продолжает рейс из Литвы в Эстонию. Проблема заключается в том, охватывают ли конечный участок правовые документы ЕС или ЕСТР, если известно, что при присоединении к ЕС ни Литва, ни Эстония не сделали оговорки к ЕСТР.

43. По мнению Российской Федерации, конечный участок (т.е. Литва – Эстония) охвачен ЕСТР, если учитывать, что ни Литва, ни Эстония не внесли соответствующих поправок к ЕСТР до присоединения этих стран к ЕС.

44. Представитель Европейской комиссии подтвердил свою позицию, изложенную на предыдущих сессиях Рабочей группы, согласно которой законодательство ЕС применяется ко всем перевозкам в рамках Европейского союза независимо от отсутствия оговорок со стороны некоторых из государств – членов ЕС.

45. Представитель Российской Федерации заявил о готовности своего правительства обратиться в международный арбитраж против Европейского союза за нарушение последним права международных договоров.

46. Рабочая группа решила поднять этот вопрос на Бюро Комитета по внутреннему транспорту и в самом Комитете на следующей сессии в феврале 2011 года.

47. Делегация Российской Федерации, которую поддержали делегации Беларуси и Украины, сделала следующее заявление (воспроизводится в том виде, в каком оно было получено).

48. "Заявление представителя делегации Российской Федерации, которую поддержали делегации Республики Беларусь и Украины, сделанное на сто пятой сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) ЕЭК ООН.

49. Ссылаясь на нормы существующих международных правовых документов, включая Устав ООН, Венскую конвенцию о праве международных договоров от 1969 года (статьи 26, 27, 29, 30), а также на соответствующие положения Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1970 года, Российская Федерация хотела бы подчеркнуть свое несогласие с позицией представителя Европейской комиссии, предусматривающей, что внутренние правила ЕС имеют преимущественную силу над положениями, установленными на основании ЕСТР в отношении международных транспортных перевозчиков. Мы полагаем, что такой подход нарушает обязательство государств – членов ЕС по Конвенции [*примечание секретариата*: ЕСТР] и не соответствует международному праву.

50. На основе вышеизложенного мы просим секретариат ЕЭК ООН предпринять следующие действия:

а) представить до закрытия сто пятой сессии SC.1 разъяснения по поводу наличия и характера сделанных государствами-участниками оговорок к Конвенции [*примечание секретариата*: Конвенция означает ЕСТР] относительно территориальной сферы действия и применения ЕСТР, включая информацию о датах ратификации ЕСТР (присоединения) и датах представления оговорок в соответствии с пунктом 2 статьи 19 ЕСТР;

б) разместить на вебсайте ЕЭК ООН заявление представителя Европейской комиссии, сделанное на заседании в ходе сто пятой сессии SC.1, состоявшемся 30 сентября 2010 года, которое разъясняет официальную позицию Европейского союза относительно применения на территории государств – членов ЕС норм внутренних правил Союза, а не соответствующих положений ЕСТР;

в) разъяснить статус представителя Европейской комиссии в отношении его/ее участия в деятельности и переговорах в рамках SC.1 и применительно к ЕСТР".

51. Секретариат проинформировал WP.1 о том, что сведения, запрошенные в пункте а) выше, имеются на вебсайте ЕЭК ООН. Что касается пунктов б) и в), то секретариат предпримет надлежащие шаги.

VIII. Инфраструктура автомобильного транспорта (пункт 6 повестки дня)

A. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)

1. Статус предыдущих поправок к СМА

52. Поправки к СМА, предложенные Эстонией и одобренные Рабочей группой в приложении II к документу ECE/TRANS/SC.1/386, вступили в силу 14 января 2010 года. Поправки, предложенные Венгрией, Норвегией-Швецией и Турцией, одобренные в приложении II к документу ECE/TRANS/SC.1/388, как ожидается, вступят в силу 15 декабря 2010 года.

2. Рассмотрение новых предложений по поправкам к СМА

53. Рабочая группа одобрила введение в Соглашение СМА процедур, связанных с оценками воздействия на безопасность дорожного движения, аудитов безопасности дорог, управления безопасностью дорожной сети, а также проверками безопасности (на основе директивы Европейской комиссии 2008/96/ЕС по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры). Эти поправки воспроизводятся в приложении I к настоящему докладу. Секретариату было поручено принять необходимые меры для их передачи в Договорную секцию в Нью-Йорке в соответствии с процедурами, предусмотренными в СМА.

В. Проект Трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)

54. Рабочая группа приняла к сведению изменения в связи с ТЕА, произошедшие за последнее время.

IX. Согласование требований, касающихся международных автомобильных перевозок и их облегчения (пункт 7 повестки дня)

А. Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами (ОмниБУС)

55. Рабочая группа одобрила результаты, достигнутые группой экспертов в ходе дальнейшей подготовки предложения по многостороннему соглашению; просила эту группу продолжать данную работу; и предложила МСАТ продолжать оказывать поддержку секретариату при обслуживании этой группы.

56. По предложению МСАТ и для дальнейшего облегчения работы над соглашением ОмниБУС Рабочая группа предложила секретариату рассмотреть:

а) возможность направления письма в соответствующие службы Европейской комиссии с повторным приглашением присоединиться к работе небольшой группы экспертов по ОмниБУС и содействовать ей;

б) вопрос о направлении письма действующему Председателю Рабочей группы по наземному транспорту Совета ЕС описанием хода разработки и результатов, достигнутых на данный момент при подготовке ОмниБУС (к которому следует приложить копию письма, адресованного службам Европейской комиссии, и пересмотренный текст ОмниБУС), а также с просьбой распространить это письмо для информации на следующем совещании группы;

в) возможность обращения к соответствующим представителям секретариатов ЭСКАТО ООН, ЭСКЗА ООН и Международного транспортного форума (МТФ) с предложением присоединиться к работе над ОмниБУС в качестве наблюдателей в целях подготовки для его потенциального принятия в будущем и применения в регионах за пределами Европы.

В. Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов

57. Представитель Турции передал документ (ECE/TRANS/SC.1/2010/5) по количественным ограничениям на международные автомобильные перевозки грузов. В основу этого документа положена подготовленная секретариатом компиляция международных конвенций, охватывающих вопросы свободы транзита. Он обратил внимание на главные элементы этого документа. Проект основан на положениях ГАТТ 1994 года, Нью-Йоркской конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств, Конвенции по морскому праву, подписанной в Монтего-Бей, и пересмотренной Сводной резолюции по облегчению автомобильных перевозок (СР.4) ЕЭК ООН. Он предложил создать группу экспертов для дальнейшей работы над проектом конвенции.

58. Представитель Европейской комиссии заявил, что дискуссии по вопросам свободы транзита ведутся во Всемирной торговой организации. Хотя свобода транзита применима к перевозимым грузам, в отношении того, что такая свобода охватывает в равной степени транспортные средства, перевозящие эти грузы, единогласия нет. Он подчеркнул, что переговоры по любым международным соглашениям/конвенциям от имени Союза и его государств-членов относятся к компетенции Европейской комиссии и что это возможно только на основе соответствующего мандата, предоставленного Комиссии.

59. Представитель МСАТ дал высокую оценку отличной работе, выполненной Турцией, в ходе которой были учтены важнейшие международные конвенции. Он сослался на выводы обследования МСАТ по вопросу о положении в связи с двусторонними квотами на автомобильные транзитные перевозки в регионе ЕЭК, в котором было указано на отсутствие гармонизации условий транзита среди государств – членов ЕЭК, включая действующие ограничения и лимиты. Он заявил, что в статье V ГАТТ о свободе транзита содержатся четкие положения о включении транспортных средств в сферу действия свободы транзита.

60. Рабочая группа решила создать группу экспертов для изучения "проекта конвенции о согласовании двусторонних соглашений о международных автомобильных перевозках с учетом обязательных правил многосторонних документов, регулирующих международные автомобильные транзитные перевозки", представленного Турцией. В состав группы входят эксперты от Европейской комиссии, Турции и МСАТ, однако в ней могут принять участие любые заинтересованные стороны. Рабочая группа предложила МСАТ продолжить обследование по вопросу о разрешениях, используемых для автомобильных транзитных перевозок и применяемых правительствами государств – членов ЕЭК ООН в своих двусторонних отношениях.

С. Рассмотрение вопросов, касающихся облегчения международных автомобильных перевозок

1. Международная система страхования автотранспортных средств ("Зеленая карта")

61. Рабочая группа поздравила г-на М. Вихтовского с его избранием в качестве Председателя Совета страховых бюро (ССБ) и приняла к сведению информацию, предоставленную Советом страховых бюро, относительно последних изменений и, в частности, стратегической политики системы "Зеленая карта" в

будущем. Председатель заявил, что в повестке дня ССБ вопросам безопасности дорожного движения уделяется пристальное внимание, и напомнил о готовности ССБ задействовать свой опыт в создании аналогичных систем в других частях мира. ССБ было предложено подготовить документ о преступных действиях в рамках системы "Зеленая карта" для сто шестой сессии Рабочей группы.

2. Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной

62. Число стран, подписавших Протокол об электронном договоре международной перевозки грузов (e-CMR), осталось неизменным (восемь стран); Протокол ратифицировали четыре страны: Болгария, Латвия, Нидерланды и Швейцария. Для вступления Протокола в силу необходима еще одна ратификация. Рабочая группа настоятельно просила остальные подписавшие его страны и все Договаривающиеся стороны Конвенции КДПГ сделать это.

63. Рабочая группа приняла к сведению результаты проведенного МСАТ обследования по вопросу о потенциальной полезности электронной накладной КДПГ (e-CMR), подготовленной, направленной, полученной и хранимой в электронном виде. Были изданы два вопросника для сбора информации о фактическом использовании электронной накладной e-CMR перевозчиками. Рабочая группа предложила правительствам ознакомиться с мнениями, выраженными перевозчиками в ходе этого обследования.

X. Выборы должностных лиц (пункт 8 повестки дня)

64. Рабочая группа переизбрала г-на Б. Аудсхорна (Нидерланды) Председателем и г-на И. Исика (Турция) заместителем Председателя. На следующий день после выборов несколько стран предложили кандидатуру второго заместителя Председателя – г-на Р. Симоненко (Украина), выборы которого должны быть подтверждены на сто шестой сессии в связи с изменением круга ведения. Г-н Симоненко, если его кандидатура будет подтверждена на сто шестой сессии, приступит к своим обязанностям на этой сессии.

XI. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)

65. Узнав о том, что г-н Й. Алалууса (Финляндия), г-н П. Крауш (МСАТ), г-н О. Пиркканиеми (ЕК) и г-жа В. Танасе, секретарь SC.1, больше не будут участвовать в ее сессиях, Рабочая группа поблагодарила их за вклад в ее деятельность и пожелала им всяческих успехов во всех будущих начинаниях.

XII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня)

66. Сто шестая сессия Рабочей группы состоится 17–19 октября 2011 года. Делегациям, желающим представить предложения к этой сессии, предлагается сделать это не позднее 20 июля 2011 года, с тем чтобы секретариат мог обработать документы в соответствии с внутренними процедурами.

XIII. Утверждение решений (пункт 11 повестки дня)

67. Рабочая группа утвердила краткий перечень решений, принятых на ее сто пятой сессии, на основе которых секретариат подготовил настоящий доклад.

Приложения

Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)

Поправки, одобренные сто пятой сессией Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1)

1. Изменить второй пункт преамбулы следующим образом:

"ПОЛАГАЯ, что для обеспечения и развития связей между европейскими странами необходим координированный план постройки и реконструкции дорог с высоким уровнем безопасности, удовлетворяющих требованиям международного движения и окружающей среды в будущем".

2. Добавить новую статью 3-бис следующего содержания:

"Договаривающиеся стороны устанавливают и осуществляют процедуры, связанные с оценками воздействия на безопасность дорог, аудитами безопасности дорог, управлением безопасностью дорожной сети и проверками безопасности дорог, входящих в международную сеть дорог категории Е, упомянутую в статье 1 настоящего Соглашения, в соответствии с положениями приложения IV к настоящему Соглашению".

3. Изменить статью 9, пункты 1 и 2, следующим образом:

"1. В приложения II, ~~и III и IV~~ к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. По просьбе какой-либо Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложения II, ~~и III и IV~~ к настоящему Соглашению рассматривается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссией (ЕЭК)".

4. В целях согласования этих терминов с определениями, содержащимися в Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2), изменить приложение II, пункт IV.4.2 Дорожные знаки с изменяющейся информацией, следующим образом:

~~"IV.4.2 Дорожные знаки с изменяющейся информацией~~ **Знаки с изменяющимся сообщением**

~~Дорожные знаки с изменяющейся информацией~~ **Знаки с изменяющимся сообщением** должны быть столь же понятны для водителей, как и стационарные знаки, и быть заметными как в дневное, так и в ночное время на всех полосах движения".

5. Добавить новое приложение IV к Соглашению следующего содержания:

Приложение IV

Управление безопасностью дорожной инфраструктуры

I. Общие положения

1. Создание и применение надлежащих процедур управления являются одним из важнейших инструментов для повышения безопасности дорожной инфраструктуры в международной сети дорог категории E, будь то на стадии проектирования, строительства или эксплуатации.
2. Оценки воздействия на безопасность дорог должны на стратегическом уровне демонстрировать последствия различных альтернативных вариантов планирования инфраструктурного проекта для безопасности дорожного движения и играть важную роль при выборе маршрутов. Кроме того, аудиты безопасности дорог должны детальным образом выявлять небезопасные особенности проекта дорожной инфраструктуры.
3. Характеристики безопасности существующих дорог следует повышать посредством адресного использования капиталовложений на дорожных участках с самой высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий и/или дорожных участков, обладающих наибольшими потенциальными возможностями с точки зрения сокращения числа и тяжести ДТП. Для того чтобы пользователи дорог могли адаптировать свое поведение и в более полной мере соблюдать правила дорожного движения, им следует знать о дорожных участках с высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий.
4. Составление рейтинга безопасности сети, безусловно, открывает большие потенциальные возможности. После исследования дорожных участков с высокой концентрацией ДТП и принятия мер по исправлению ситуации более значительную роль в качестве одной из профилактических мер должны играть проверки безопасности. Регулярные проверки являются одним из важнейших средств для предотвращения возможных опасностей для всех участников дорожного движения, включая уязвимых пользователей, а также в случае дорожных работ.
5. Подготовка и аттестация сотрудников, ответственных за обеспечение безопасности, с помощью учебных программ и инструментов для оценки уровня квалификации, удостоверенного компетентными органами, должны обеспечить приобретение специалистами-практиками необходимых современных знаний.
6. Достаточное число мест стоянки автомобилей в придорожной зоне имеет крайне важное значение не только для предупреждения преступности, но также для обеспечения безопасности дорожного движения. Зоны стоянки позволяют водителям своевременно делать перерывы на отдых и продолжать поездку при полной концентрации внимания. Поэтому обеспечение достаточного числа безопасных и гарантированных мест стоянки автомобилей должно стать неотъемлемой частью процесса управления безопасностью дорожного движения.

II. Определения

Для целей настоящего приложения применяются следующие определения:

1. "международная сеть дорог категории E" означает дорожную сеть, описание которой содержится в приложении I к настоящему Соглашению;
2. "компетентный орган" означает любую государственную или частную организацию, созданную на национальном, региональном или местном уровне, участвующую в применении настоящего приложения в силу своей компетенции, включая органы, назначенные в качестве компетентных органов, которые существовали до вступления в силу настоящего приложения, если они отвечают требованиям настоящего приложения;
3. "оценка воздействия на безопасность дороги" означает стратегический сравнительный анализ воздействия новой дороги или значительного изменения существующей сети на характеристики безопасности дорожной сети;
4. "аудит безопасности дороги" означает независимый детальный систематический технический контроль безопасности, связанный с расчетными характеристиками проекта дорожной инфраструктуры и охватывающий все стадии: от планирования до начальной эксплуатации;
5. "рейтинг участков с высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий" означает метод идентификации, анализа и ранжирования участков дорожной сети, которые находятся в эксплуатации в течение более трех лет и на которых пропорционально потоку движения произошло значительное число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом;
6. "рейтинг безопасности сети" означает метод идентификации, анализа и классификации частей существующей дорожной сети в соответствии с их потенциальными возможностями для повышения безопасности и снижения издержек вследствие дорожно-транспортных происшествий;
7. "проверка безопасности" означает обычный периодический контроль характеристик и дефектов, которые по соображениям безопасности требуют проведения текущего ремонта;
8. "инфраструктурный проект" означает проект для строительства новой дорожной инфраструктуры или значительного изменения существующей сети, который влияет на транспортный поток.

III. Оценка воздействия на безопасность дорог для инфраструктурных проектов

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают проведение оценок воздействия на безопасность дорог для всех инфраструктурных проектов.
2. Оценку воздействия на безопасность дорог проводят на начальной стадии планирования до утверждения инфраструктурного проекта. В оценке воздействия на безопасность дорог должны быть отражены соображения безопасности дорожного движения, которые влияют на выбор предложенного решения. В нее должна быть также включена вся соответствующая информация, необходимая для анализа затрат-выгод различных оцененных вариантов.

3. При выполнении оценки воздействия на безопасность дорог Договаривающиеся стороны стремятся соблюдать критерии, изложенные в добавлении I к настоящему приложению.

IV. Аудиты безопасности дорог для инфраструктурных проектов

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают проведение аудитов безопасности дорог для всех инфраструктурных проектов.

2. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы для проведения аудита расчетных характеристик инфраструктурного проекта назначался аудитор. Аудитор назначается в соответствии с положениями пункта 4 раздела VIII ниже и должен иметь необходимые компетенцию и подготовку, предусмотренные в разделе VIII. В тех случаях, когда аудиты осуществляются группами, по крайней мере один член группы должен иметь свидетельство о квалификации, упомянутое в пункте 3 раздела VIII.

3. Аудиты безопасности дорог являются неотъемлемой частью процесса разработки инфраструктурного проекта на стадии эскизного проектирования, детального проектирования, на предэксплуатационной стадии и начальной стадии эксплуатации.

4. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы аудитор указывал в аудиторском отчете критические расчетные элементы безопасности для каждой стадии инфраструктурного проекта. В тех случаях, когда в ходе аудита выявляются небезопасные особенности, но исправления в проектную документацию до окончания соответствующей стадии, предусмотренной в перечисленных ниже критериях, не вносятся, причина этого указывается компетентным органом в приложении к данному отчету.

5. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы по итогам отчета, упомянутого в пункте 4, были сформулированы соответствующие рекомендации по вопросам безопасности.

6. При проведении аудитов безопасности дорог Договаривающиеся стороны стремятся соблюдать критерии, изложенные в добавлении 2 к настоящему приложению.

V. Рейтинг безопасности и управление сетью дорог, находящихся в эксплуатации

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы рейтинг участков с высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий и рейтинг безопасности сети составлялись на основе анализов эксплуатации дорожной сети, проводимых по крайней мере каждые три года.

2. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы дорожные участки с более высокой степенью приоритетности, определяемой по результатам участков с высокой концентрацией ДТП и рейтинга безопасности сети, оценивались экспертными группами при посещении объектов на основе элементов, упомянутых в пункте 3 добавления 3 к настоящему приложению. По крайней мере один член экспертной группы должен соответствовать требованиям, изложенным в пункте 4 а) раздела VIII.

3. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы меры по исправлению ситуации были сосредоточены на дорожных участках, упомянутых в пункте 2. Приоритет отдается мерам, предусмотренным в пункте 3 е) добавления 3 к настоящему приложению, с уделением внимания тем из них, которые соответствуют наивысшему коэффициенту выгод/расходов.
4. Договаривающиеся стороны обеспечивают установку надлежащих знаков для предупреждения участников дорожного движения, пользующихся участками дорожной инфраструктуры, на которых ведутся ремонтные работы и которые могут таким образом поставить под угрозу безопасность участников дорожного движения. Среди этих знаков должны быть также предусмотрены знаки, видимые как в дневное, так и в ночное время, и устанавливаемые на безопасном расстоянии; они должны соответствовать положениям Конвенции о дорожных знаках и сигналах, совершенной в Вене 8 ноября 1968 года.
5. Договаривающиеся стороны обеспечивают информирование участников дорожного движения о существовании участка с высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий с помощью надлежащих мер. Если какая-либо Договаривающаяся сторона решает использовать дорожные знаки, последние должны соответствовать положениям Конвенции о дорожных знаках и сигналах, совершенной в Вене 8 ноября 1968 года.
6. При составлении рейтинга безопасности Договаривающиеся стороны стремятся соблюдать критерии, изложенные в добавлении 3 к настоящему приложению.

VI. Проверки безопасности

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают проведение проверок безопасности дорог, находящихся в эксплуатации, для выявления особенностей, связанных с их безопасностью, и предупреждения аварийности.
2. Проверки безопасности включают периодические осмотры дорожной сети и исследования возможных последствий дорожных работ для безопасности транспортного потока.
3. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы периодические проверки проводились компетентным органом. Такие проверки должны быть достаточно частыми для гарантирования адекватных уровней безопасности соответствующей дорожной инфраструктуры.

VII. Управление данными

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы по каждому ДТП со смертельным исходом, произошедшему на дороге, являющейся частью международной сети дорог категории E, компетентный орган составлял протокол ДТП. Договаривающиеся стороны стремятся к тому, чтобы в этот протокол был включен каждый из элементов, перечисленных в добавлении IV к настоящему приложению.
2. Договаривающиеся стороны рассчитывают средние социальные издержки ДТП со смертельным исходом и средние социальные издержки серьезного ДТП, которые происходят на их территории. Договаривающиеся стороны могут по своему усмотрению более детально дифференцировать показатели издержек, которые должны обновляться по крайней мере каждые пять лет.

VIII. Назначение и подготовка аудиторов

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы как можно скорее были приняты учебные программы для аудиторов безопасности дорог, если таковые отсутствуют.
2. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы в том случае, когда аудиторы безопасности дорог выполняют функции в соответствии с настоящим Соглашением, они проходили первоначальное обучение, по окончании которого им должно выдаваться свидетельство о квалификации, и принимали участие в дальнейших периодических учебных курсах.
3. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы аудиторы безопасности дорог имели свидетельство о квалификации. Свидетельства, выданные до вступления в силу настоящего приложения, должны признаваться.
4. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы аудиторы назначались в соответствии со следующими требованиями:
 - а) они должны иметь соответствующий опыт или подготовку в области дорожного проектирования, инженерного обеспечения безопасности дорожного движения и анализа ДТП;
 - б) через два года после вступления в силу настоящего приложения аудиты безопасности дорог должны проводиться только аудиторами или группами, в состав которых входят аудиторы, отвечающие требованиям, предусмотренным в пунктах 2 и 3 выше;
 - в) для целей инфраструктурного проекта, являющегося предметом аудита, во время аудиторской проверки аудитор не должен быть задействован в разработке или эксплуатации соответствующего инфраструктурного проекта.

IX. Обмен передовым опытом

Для повышения безопасности международной сети дорог категории E Договаривающиеся стороны используют Рабочую группу по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) в качестве платформы для обмена передовым опытом, охватывающим, в частности, существующие проекты в области безопасности дорожной инфраструктуры и зарекомендовавшие себя технологии повышения безопасности дорожного движения.

Добавление I

Критерии оценки воздействия на безопасность дорог для инфраструктурных проектов

1. Элементы оценки воздействия на безопасность дорог:

- a) определение проблемы;
- b) текущая ситуация и "нулевой" сценарий;
- c) цели безопасности дорог;
- d) анализ воздействия предлагаемых альтернативных вариантов на безопасность дорог;
- e) сопоставление альтернативных вариантов, включая анализ затрат-выгод;
- f) представление диапазона возможных решений.

2. Элементы, которые надлежит учитывать:

- a) человеческие жертвы и дорожно-транспортные происшествия, целевые показатели сокращения применительно к "нулевому" сценарию;
- b) выбор маршрута и характер движения;
- c) возможные последствия для существующих сетей (например, съезды, перекрестки, пересечения в одном уровне);
- d) пользователи дорог, включая уязвимых участников дорожного движения (например, пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты);
- e) движение (например, объем движения, классификация движения по типу);
- f) сезонные и климатические условия;
- g) наличие достаточного числа безопасных мест стоянки автомобилей;
- h) сейсмическая активность.

Добавление II

Критерии аудита безопасности дорог для инфраструктурных проектов

1. Критерии на стадии эскизного проектирования:

- a) географическое расположение (например, подверженность оползням, наводнениям, лавинам), сезонные и климатические условия и сейсмическая активность;
- b) типы пересечений и расстояние между ними;
- c) число и тип полос;
- d) виды движения, которое может осуществляться по новой дороге;
- e) функциональность дороги в сети;
- f) метеорологические условия;
- g) скорости движения;
- h) поперечный профиль (например, ширина проезжей части, велосипедные дорожки, пешеходные дорожки);
- i) план и продольный профиль;
- j) видимость;
- k) планировка пересечений;
- l) общественный транспорт и инфраструктура;
- m) железнодорожные переезды.

2. Критерии для стадии детального проектирования:

- a) планировка;
- b) взаимоувязанные дорожные знаки и разметка;
- c) освещение дорог и перекрестков;
- d) оборудование придорожной полосы;
- e) окружающие условия на придорожной полосе, включая зеленые насаждения;
- f) стационарные препятствия на придорожной полосе;
- g) наличие безопасных мест стоянки автомобилей;
- h) уязвимые участники дорожного движения (например, пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты);
- i) ориентированная на пользователя адаптация дорожных систем ограничений (центральные разделительные полосы и аварийные ограждения для предупреждения опасностей для уязвимых участников дорожного движения).

3. Критерии для предэксплуатационной стадии:

- a) безопасность участников дорожного движения и видимость в разных условиях, например в темное время суток, и в нормальных погодных условиях;
- b) удобочитаемость дорожных знаков и маркировки;
- c) состояние дорожного покрытия.

4. Критерии для начальной стадии эксплуатации:

оценка безопасности дорожного движения с учетом фактического поведения пользователей. Аудит безопасности на любой стадии может предполагать необходимость пересмотра критериев для предыдущих стадий.

Добавление III

Критерии рейтинга участков высокой концентрации дорожно-транспортных происшествий и рейтинга безопасности сети

1. Идентификация дорожных участков с высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий

При идентификации дорожных участков с высокой концентрацией дорожно-транспортных происшествий необходимо учитывать по крайней мере число ДТП со смертельным исходом, которые произошли в предыдущие годы на единицу протяженности дороги по отношению к объему движения, и, в случае пересечений, число таких происшествий на одно пересечение.

2. Идентификация участков для анализа в рейтинге безопасности сети

При идентификации участков для анализа в рейтинге безопасности сети необходимо учитывать их потенциальные возможности для экономии издержек ДТП. Дорожные участки классифицируются по категориям. Для каждой категории дорог участки анализируются и ранжируются в зависимости от связанных с безопасностью факторов, таких как концентрация ДТП, объем движения и типология движения.

Для каждой категории дороги по результатам рейтинга безопасности сети составляется перечень приоритетности дорожных участков, где улучшение инфраструктуры, как ожидается, окажется чрезвычайно эффективным.

3. Элементы оценки для посещений объектов экспертными группами:

- a) описание дорожного участка;
- b) ссылка на возможные предыдущие отчеты о состоянии того же дорожного участка;
- c) анализ возможных протоколов ДТП;
- d) число ДТП, человеческих жертв и лиц, получивших тяжелые травмы, за последние три года;
- e) набор потенциальных мер по исправлению ситуации для реализации в течение разных сроков, например:
 - i) устранение или ограждение стационарных препятствий на придорожной полосе;
 - ii) снижение ограничений скорости и интенсификация локальных мер по обеспечению соблюдения скорости;

- iii) улучшение видимости в различных погодных и световых условиях;
- iv) улучшение состояния безопасности придорожного оборудования, такого как дорожные системы ограничений;
- v) улучшение взаимосвязанности, видимости, удобочитаемости и расположения дорожной разметки (включая предохранительные полосы), знаков и сигналов;
- vi) защита от падения камней, оползней и лавин;
- vii) улучшение сцепления с дорожным покрытием/устранение неровностей;
- viii) перепланировка систем дорожных ограничений;
- ix) создание и улучшение центральных защитных приспособлений;
- x) изменение схемы обгона;
- xi) улучшение пересечений, включая железнодорожные переезды;
- xii) изменение дорожного профиля;
- xiii) изменение ширины дороги, создание обочин с твердым покрытием;
- xiv) установка систем управления движением и его регулирования;
- xv) уменьшение потенциальных конфликтов с уязвимыми участниками дорожного движения;
- xvi) модернизация дороги с учетом существующих проектных нормативов;
- xvii) восстановление или замена дорожного покрытия;
- xviii) использование интеллектуальных дорожных знаков;
- xix) усовершенствование интеллектуальных транспортных систем и телематических служб для целей эксплуатационной совместимости, чрезвычайных ситуаций и сигнализации.

Добавление IV

Информация о дорожно-транспортных происшествиях, содержащаяся в протоколах дорожно-транспортных происшествий

Протоколы дорожно-транспортных происшествий включают следующие элементы:

1. как можно более точное указание места ДТП;
2. фотографии и/или схемы места ДТП;
3. дата и час ДТП;
4. информация о дороге, в частности тип района, тип дороги, тип пересечения, включая сигнализацию, число полос, разметка, дорожная поверхность, освещение и погодные условия, ограничение скорости, препятствия на придорожной полосе;
5. тяжесть ДТП, включая число погибших и раненых, по возможности на основе общих критериев, которые надлежит определить в соответствии с нормативной процедурой, и детального осмотра, упомянутого в статье 13(3);
6. данные о причастных лицах, в частности возраст, пол, гражданство, уровень алкоголя, использование или неиспользование оборудования безопасности;
7. данные о транспортных средствах, причастных к ДТП (тип, возраст, страна, оборудование безопасности, если таковое имеется, дата последнего периодического технического осмотра в соответствии с применимым законодательством);
8. данные о дорожно-транспортном происшествии, в частности тип ДТП, тип столкновения, маневрирование транспортного средства и действия водителя;
9. по возможности информация об истекшем времени между моментом ДТП и регистрацией ДТП либо прибытием аварийных служб.