



欧洲经济委员会
 内陆运输委员会
 道路交通安全工作队
 第六十八届会议

2014年3月24日至26日，日内瓦

道路交通安全工作队第六十八届会议报告

目录

	段次	页次
一. 出席情况	1-3	3
二. 通过议程(议程项目 1).....	4	3
三. 通过第六十七届会议报告(议程项目 2).....	5	3
四. 工作队关心的活动(议程项目 3).....	6-20	3
五. 道路交通公约(1968)(议程项目 4).....	21-24	5
A. 道路交通公约(1968)与车辆技术规范的一致性.....	21-22	5
B. 驾驶证	23-24	5
六. 欧洲补充 1968 年《道路交通公约》协定 (1971)(议程项目 5).....	25	6
七. 道路交通公约(1949)(议程项目 6).....	26	6
八. 路标和信号公约(1968)(议程项目 7).....	27-28	6
A. 路标和信号专家组	27	6
B. 关于信息可变标志(VMS)的修正案	28	6
九. 道路交通综合决议(R.E.1)(议程项目 8).....	29-31	6



A.	一种安全系统方案.....	29	6
B.	多学科车祸调查.....	30	7
C.	关于分心驾驶的修正案.....	31	7
十.	路标和信号综合决议(R.E.2)(议程项目 9).....	32-33	7
A.	安全停车区.....	32	7
B.	路段自动车速管制.....	33	7
十一.	改善铁路道口安全问题专家组(议程项目 10).....	34	7
十二.	道路安全行动十年(议程项目 11).....	35-36	7
A.	修订第一工作队职权范围和议事规则.....	35	7
B.	第一工作队与道路安全行动十年.....	36	8
十三.	其他事项(议程项目 12).....	37-38	8
十四.	下届会议日期(议程项目 13).....	39	8
十五.	通过第六十八届会议报告(议程项目 14).....	40	8
附件.	关于 1968《道路交通公约》第八条和第三十九条的修正案.....		9



一. 出席情况

1. 道路交通安全工作队(第一工作队)第六十八届会议由 L. Iorio 女士(意大利)主持, 于 2014 年 3 月 24 日至 26 日在日内瓦举行。下列成员国的代表参加的会议: 奥地利、白俄罗斯、比利时、丹麦、芬兰、法国、德国、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、葡萄牙、俄罗斯联邦、斯洛伐克、西班牙、瑞典、瑞士、土耳其、美利坚合众国。
2. 欧洲经委会的下列非成员国也参加了会议: 印度。
3. 欧洲联盟(欧盟)和下列非政府组织也派代表出席了会议: 欧洲汽车供应商协会(CLEPA)、国际摩托车联合会(FIM)、道路交通教育研究所(IRTE)、国际酒精政策中心(ICAP)、国际摩托车制造商协会(IMMA)、国际公路运输联盟(IRU)、国际标准化组织(ISO)、国际旅游联合会和国际汽车联合会(AIT 和 FIA)、国际铁路联盟(UIC)、“激光欧洲”。

二. 通过议程(议程项目 1)

4. 第一工作队通过了本届会议的议程(ECE/TRANS/WP.1/144)。

三. 通过第六十七届会议报告(议程项目 2)

5. 工作队通过了第六十七届会议报告(ECE/TRANS/WP.1/143), 并作如下修改: 第 20 段第二句中, “various possible” 改为 “the”, “in particular, those relating” 改为 “related”。修改后的第二句为: “秘书处向第一工作队通报了拟议对 ECE/TRANS/WP.1/2013/9 所作的有关在 1968《道路交通公约》中提及其他法律文书的修订会引起的法律问题。”

四. 工作队关心的活动(议程项目 3)

6. 工作队听取了关于最近与道路安全有关的动态的介绍。有关国家代表团和国际组织利用这个机会介绍了国家或国际道路安全活动和计划的情况, 包括各自交通法规最近或将要做的修改。
7. 第一工作队主席详细讲述了她参加 2014 年 2 月内陆运输委员会会议期间所举行的欧洲经委会附属机构主持人会议的情况。她还介绍了意大利公路基础设施管理人 ASTM-SIAS 和 SINA 集团面向儿童开发的一种道路安全教育游戏 (Trip2life-Drive your own life-Stay by the rules)。在游戏中, 儿童被邀请参加一次理想的公路之行, 游戏过程中儿童按照指导了解作为行人和乘客在道路上要遵守的规则和应避免的危害和危险。

8. 秘书处介绍了内陆运输委员会第七十六届会议上讨论的、与第一工作队相关的问题的最新情况。
9. 白俄罗斯报告，过去 8 年来公路事故死亡人数减少了 50%。现已规定对吸毒或酒后驾驶者要处以罚款，而对屡犯则可能处以监禁。
10. 比利时向第一工作队通报了与欧洲经委会一起组织的、将于 2014 年 11 月 17 日至 18 日在布鲁塞尔举行的智能驾驶系统圆桌会议的情况。会议的总体目标是，探讨欧洲经委会如何就开发和评价合作系统和自动化驾驶达成一种协调的方针，并讨论和处理欧洲经委会在协调统一信息可变标志上显示的信息方面的作用。
11. 法国向第一工作队通报说，2013 年公路交通事故死亡人数比 2012 年减少 11% 左右。法国公路安全理事会不久将向内政部长提出关于为进一步改善情况而应采取的道路安全措施的建议。最后，第一工作队听取了关于法国、比利时和加拿大魁北克省将共同举办的、主题为“分心驾驶”的会议(2014 年 10 月 7 日至 8 日，加拿大魁北克市)的组织情况。
12. 俄罗斯联邦向第一工作队介绍了近期活动的最新情况，包括俄罗斯联邦政府出台了 2013-2020 年公路安全指标方案、有关改善骑车人交通安全的工作(诸如在国内立法中采用面向行人和骑车人的新路标)，以及在莫斯科修筑新的自行车专用车道。
13. 西班牙通报了本国立法中的修改，包括禁止使用雷达探测器(违者处以 200 欧元罚款并罚 3 分)，以及加大对吸毒的处罚力度。对 16 岁以下青少年(城区内)骑车，也已规定必须使用头盔。
14. 瑞典报告说，继 2013 年 6 月成功举行“零事故会议”(“Zero Conference”)活动后，目前正计划于 2015 年 6 月举办一次类似的活动。
15. 土耳其介绍了最近举办的“交通侦察员”项目取得的成功，该项目旨在向中小学生进行道路安全宣传和教育。土耳其还通过演示视频录像，介绍如何利用媒体和电视倡导安全带的使用和遵守其他交通规则。土耳其向第一工作队通报说，近来最重要的法规修订与使用安全带有关。直到不久前，《土耳其公路交通法》仍不要求警员、军人、计程车和救护车驾驶员使用安全带。但是，在“2011-2020 年土耳其全国交通行动计划”框架内，已于 2014 年 3 月取消了这项豁免。现在，所有驾驶员都必须使用安全带。
16. 美国向第一工作队通报说，2008 到 2011 期间，公路事故死亡人数稳步下降。2012 年公路事故死亡人数略有上升，但初步数据表明 2013 年已有下降。美国还介绍了关于大麻使用(医用和消遣用)合法化的影响的情况，以及美国设法确定驾驶障碍阈值的工作。美国请第一工作队其他成员提供这方面的反馈意见。

17. 欧盟委员会报告了一些最新动态，涉及职业驾驶员、行驶性能测试法规，以及计划中的主题为“安全和智能基础设施”的“欧洲道路安全”活动(2014年5月9日，雅典)。

18. 国际摩托车制造商协会向第一工作队通报说，发展中国家和发达国家使用的机动二轮车和三轮车(PTW)数目增多，该协会认为，有必要在地方、国家和区域三级提倡在交通运输政策中纳入这种车辆。该协会请出席2014年国际运输论坛峰会(2014年5月21日至23日，德国莱比锡)的第一工作队成员参加该协会举办的平行活动“共同的道路安全——加强摩托车安全的全球方针”。该次平行会议将帮助人们更好地了解PTW在全球的各种不同使用情况、主要趋向及其影响，并着重说明地方、国家和区域政策计划中以一体化观点奉行包容性政策的重要性。

19. 国际汽车联合会向第一工作队通报了与该联合会的基金开展的、以宣传和筹资为主要重点的全球道路安全项目。在未来几个月内，该联合会还将发起一次关于如何在国家一级将道路安全列为优先事项之一的调查。

20. Baluja博士(IRTE)发言介绍了12月在新德里举行第一工作队第六十七届会议的情况。第一工作队感谢Baluja博士在接待方面的盛情安排，并表示希望探讨如何以最佳方式与其他联合国区域委员会合作，宣传联合国道路安全法律文书。第一工作队还请欧洲经委会的非成员国政府出席工作队会议，并鼓励到欧洲以外的其他国家访问，以宣传联合国道路安全法律文书。

五. 道路交通公约(1968)(议程项目4)

A. 道路交通公约(1968)与车辆技术规范的一致性

21. 第一工作队在讨论奥地利、比利时、法国、德国和意大利政府提交的ECE/TRANS/WP.1/2014/1号文件的基础上，通过了关于第八条和第三十九条的修正案。所通过的第八条第5款之二和第三十九条第1款以及提案理由附在本报告之后。

22. IMMA介绍了ECE/TRANS/WP.1/2014/2号文件，并请第一工作队在下次会议之前就该文件提出意见。第一工作队将关于ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.3号文件的深入讨论推迟到下次会议进行。工作队请主席和秘书处着重注意完成关于将举行的会议议程的拟议修改的讨论。

B. 驾驶证

23. 法国以卢森堡、FIA和国际标准化组织代表所组成的一个非正式专家组的名义向工作队通报了该专家组正在开展的关于为互相承认驾驶证寻找合适办法的

工作。该专家组将在下届会议上提交一份关于这个议题的正式文件。(1号非正式文件没有提交。)

24. 秘书处介绍了到目前为止所收到的 1949 年和 1968 年《道路交通公约》缔约方所作回复的最新情况，这些回复涉及国际驾驶证译文的送交：1949 年《道路交通公约》附件十，以及 1968 年《道路交通公约》附件七第 4 段。秘书处还向工作队通报了修改这些文字和创建国际驾驶证(IDP)清单的可能性，以及根据 1949 年和 1968 年《道路交通公约》执行国际驾驶证规定的其他问题。经过讨论，第一工作队请秘书处为下届会议提供一份概要列出各种不同着手方式的工作计划。

六. 欧洲补充 1968 年《道路交通公约》协定(1971)(议程项目 5)

25. 第一工作队决定将关于 ECE/TRANS/WP.1/2014/3 号文件的讨论推迟到下届会议进行。

七. 《道路交通公约》(1949)(议程项目 6)

26. 第一工作队决定将关于 ECE/TRANS/WP.1/2014/4 号文件的讨论推迟到下届会议进行。

八. 《路标和信号公约》(1968)(议程项目 7)

A. 路标和信号专家组

27. 秘书处提供了关于订于 2014 年 3 月 27 日举行第一届会议的新设的路标和信号专家组的最新情况。

B. 关于信息可变标志(VMS)的修正案

28. 工作队恢复讨论了信息可变标志问题非正式专家组的提案，其中建议修订 1968 年《路标和信号公约》，以便纳入信息可变标志(ECE/TRANS/WP.1/2014/5)。秘书处将协助信息可变标志问题非正式专家组修订 ECE/TRANS/WP.1/2014/5 号文件，以期提交下届会议。

九. 道路交通综合决议(R.E.1)(议程项目 8)

A. 一种安全系统方案

29. 第一工作队同意将关于本项目的讨论推迟到下届会议进行。

B. 多学科车祸调查

30. 第一工作队同意将关于本项目的讨论推迟到下届会议进行。

C. 关于分心驾驶的修正案

31. 第一工作队同意将关于本项目的讨论推迟到下届会议进行。(2 号非正式文件没有提交。)

十. 路标和信号综合决议(R.E.2)(议程项目 9)

A. 安全停车区

32. 比利时表示，ECE/TRANS/2012/9 号文件中的事项仍有现实意义，无须修订。鉴于这个项目仍有其相关性，比利时提请将这个�项目保留在下届会议的议程上，比利时将在 1968《路标和信号公约》第八条之下寻求一项区域协定。

B. 路段自动车速管制

33. 秘书处向第一工作队通报了一项一种提醒道路使用人注意前方路段将测量平均车速的路标的调查最新进展情况。秘书处收到了 15 项回复，但表示，仍有待收到更多的回复，才能对回复进行初步分析。秘书处将在下届会议上介绍最新情况。

十一. 改善铁路道口安全问题专家组(议程项目 10)

34. 秘书处向第一工作队通报了 2014 年 1 月 20 日举行的改善铁路道口安全问题专家组第一届会议的最新情况。会上选出了一名主席和一名副主席，专家组还讨论了职权范围之下的工作活动。国际铁路联盟请第一工作队成员鼓励他们的同事设法改善公路和铁路交汇道口的安全，并向第一工作队通报说，2014 年国际铁路道口安全意识日(ILCAD)将于 2014 年 6 月 3 日在葡萄牙里斯本举行。印度表示将派代表团参加 2014 年 5 月 12 日至 13 日举行的专家组第二届会议。

十二. 道路安全行动十年(议程项目 11)

A. 修订第一工作队职权范围和议事规则

35. 3 号非正式文件没有提交，原因是秘书处需要更多时间审查草稿并考虑内陆运输委员会(ITC)会议关于照顾欧经委非成员国参加会议的改变所引起的问题。此事将在下届会议上审议。

B. 第一工作队与道路安全行动十年

36. 第一工作队同意推迟讨论本项目。

十三. 其他事项(议程项目 12)

37. 比利时询问第一工作队如何看待在个性化车牌方面执行 1968《道路交通公约》附件二第 1 段。第一工作队说,一些缔约方没有遵循上述规定,其中要求登记号牌上至少有一个数字。比利时将在下届会议上提出一份关于这个议题的文件。

38. 考虑到新德里举行的第六十七届会议上与新兴国家合作的积极经验,第一工作队同意探讨是否有可能举办一次关于交通安全的若干全球最佳做法问题的圆桌会议。一个负责筹备的非正式小组将按照一项初步计划,安排圆桌会议能够作为 2015 年 3 月第一工作队第七十届会议的一部分如期举行。非正式小组将提出一项建议,供各代表团在 2014 年 9 月举行的第六十九届会议上审议。

十四. 下届会议日期(议程项目 13)

39. 下届会议日期将于 2014 年 9 月 22 日至 24 日在日内瓦举行。

十五. 通过第六十八届会议报告(议程项目 14)

40. 第一工作队通过了第六十八届会议报告。

附件

关于 1968 《道路交通公约》 第八条和第三十九条的修正案

第八条修正案：

第八条新增一款(即，第 5 款之二)。第 5 款之二的案文如下：

5 之二. 影响车辆驾驶方式的车辆系统，凡符合根据有关轮式车辆、可在轮式车辆上安装和/或使用的设备和部件的国际法律文书制订的制造、安装和使用条件的，应视为符合本条第 5 款和第十三条第 1 款。*

影响车辆驾驶方式、不符合上述制造、安装和使用条件的车辆系统，凡驾驶人可压制或关闭的，应视为符合本条第 5 款和第十三条第 1 款。

第三十九条修正案：

目前的第三十九条第 1 款案文：

1. 凡进入国际交通的汽车、挂车和车辆组合，必须满足本《公约》附件五的规定，并应处于良好工作状态。

增加如下案文：

装有符合本《公约》第八条第 5 款之二所指国际法律文书有关制造、安装和使用的条件的系统，附件和设备的车辆，应视为符合附件五。

因此，修订的第三十九条第 1 款案文如下：

1. 凡进入国际交通的汽车、挂车和车辆组合，必须满足本《公约》附件五的规定，并应处于良好工作状态。装有符合本《公约》第八条第 5 款之二所指国际法律文书有关制造、安装和使用的条件的系统，附件和设备的车辆，应视为符合附件五。

* 1958 年 3 月 20 日在日内瓦订立的《关于对轮式车辆、可在轮式车辆上安装和/或使用的设备和部件采用统一技术规定和互相承认根据这些规定所给予许可的条件的协定》所附“联合国条例”。

在 1998 年 6 月 25 日在日内瓦订立的《关于对轮式车辆、可在轮式车辆上安装和/或使用的设备和部件制订全球技术规范的协定》框架内制订的联合国“全球技术规范”。

奥地利、比利时、法国、德国和意大利政府提出的修订理由：

1. 驾驶人的技能差异很大；迄今为止，交通事故的最主要肇因是人的失误。
2. 驾驶人辅助系统等车辆系统的作用是辅助驾驶人的驾驶。这种系统也可能影响车辆的驾驶方式。因此，这类系统对道路安全有可能直接产生有利影响，也可能通过减少驾驶人的负担而产生有利影响。
3. 然而，前一段时间，由于技术的发展，对于目前所有各种车辆系统是否与交通规章相符合/相一致，人们感到有疑问和无把握。所提修正就是为了解决这种担心。
4. 始终保持驾驶人的主导地位，这是道路交通规章的指导原则之一。因此，驾驶人能够压制和关闭这类系统，就能确保车辆服从驾驶人的意志。
5. 但是，可能也有一些这样的车辆系统短时间或长时间不允许被随时压制或完全关闭，如：制动辅助系统，这种系统在紧急制动情况下辅助驾驶员的制动操作——即，在紧急制动时实现最大制动减速。这种系统的设计可能源于一种情况，即，驾驶人在某种潜在危险的驾驶情形中动作或反应不当，可能进而试图压制车辆系统的干预(如：压制/解除系统的紧急制动干预，或压制/解除系统的紧急转向干预)，乃至加剧危险。这种车辆系统——即便可能无法被随时压制或完全关闭——可能有助于驾驶人在危险驾驶情形中保持对车辆的控制。因此，只要符合有关国际法律文书在轮式车辆、设备和部件的制造、安装和使用方面所定条件，特别是 1958 年和 1998 年《日内瓦协定》所附的条例，这种系统应视为符合维也纳《道路交通公约》(1968)第八条第 5 款和第十三条第 1 款所述原则。
6. 所有道路交通规则所依据的指导原则都体现了驾驶人有义务注意和控制车辆系统的任何动作。这类系统在设计上并不是要妨碍心智健全和负责任的驾驶人的自主行为。