

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят вторая сессия**

Женева, 25–28 февраля 2020 года

Пункт 4 h) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной политики
или нормативного характера:****Безопасность дорожного движения****Комитет по внутреннему транспорту и осуществление
Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности
дорожного движения (2011–2020 годы)****Записка секретариата****Резюме*

Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) Организации Объединенных Наций продолжила реализацию мандатов в области безопасности дорожного движения, занимаясь осуществлением Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения, который должен быть завершен в 2020 году. В этой работе ей помогают Комитет по внутреннему транспорту и его рабочие группы, в частности Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1), Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1), Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) и Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), а также Специальный посланник Генерального секретаря по безопасности дорожного движения и Фонд по безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, которые (как один, так и второй) обслуживаются ЕЭК.

В настоящем документе содержится общий обзор достижений в осуществлении Плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения с момента его принятия в марте 2012 года. Подробный отчет о нашей работе за период с марта 2012 года по декабрь 2019 года приведен в неофициальном документе № 5 KBT (2020 года).

* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



Комитет, возможно, пожелает:

- **принять к сведению** прогресс в осуществлении Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения, реализация которого завершается в 2020 году;
- **выразить поддержку** деятельности секретариата в области безопасности дорожного движения, особенно в контексте тех стран, которым еще предстоит в полной мере извлечь из нее пользу, в частности в Африке, Латинской Америке и Юго-Восточной Азии;
- **дать указания** – в свете продолжающегося кризиса – по пересмотру «дорожной карты» ЕЭК в области безопасности дорожного движения, поскольку как реализация нынешнего Плана действий, так и Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения подходят к логическому завершению.

I. Введение

1. На своей семьдесят четвертой сессии в 2012 году Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций принял План действий ЕЭК на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) (ECE/TRANS/2012/4 и Corr.1 и 2).

2. Цель Десятилетия (2011–2020 годы) заключается в том, чтобы стабилизировать, а затем и снизить прогнозируемый уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире. В середине Десятилетия действий (в 2015 году) в контексте целей в области устойчивого развития также была признана необходимость уменьшения численности жертв дорожно-транспортных происшествий, причем в задаче 3.6.1 предусмотрено сокращение к 2020 году численности погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире вдвое.

3. Стремясь к повышению безопасности дорожного движения и спасению человеческих жизней и учитывая последствия повышения безопасности дорожного движения для общей устойчивости транспортного сектора, КВТ, а также его вспомогательные органы, связанные с ним группы и другие заинтересованные стороны поставили перед собой задачу снизить уровень смертности и травматизма в результате ДТП. С этой целью Комитет по внутреннему транспорту принял План действий по осуществлению Глобального плана действий Организации Объединенных Наций на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

4. Этот План непосредственно увязан с Глобальным планом Организации Объединенных Наций для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и направлен на достижение общих целей ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на основе работы по приоритетным направлениям и принятия последовательных мер применительно к каждой цели в ее географическом районе и за его пределами. В нем предусмотрены действия, инициативы и меры для нескольких рабочих групп КВТ, а функции главного координирующего органа в области безопасности дорожного движения выполняет Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1).

5. План действий ЕЭК ориентирован на достижение 11 целей, сформулированных на основе 5 первоначальных основных направлений Плана действий на Десятилетие. Речь идет о следующих 11 целях:

- a) укрепление политической воли и поддержка правительственных стратегий;
- b) защита участников дорожного движения;
- c) повышение безопасности транспортных средств;
- d) повышение безопасности перевозок опасных грузов;
- e) технологии – на службу безопасной мобильности;
- f) обеспечение безопасности дорог;
- g) повышение безопасности перевозки грузов;
- h) преобразование процессов профессиональной подготовки, обучения по вопросам безопасности дорожного движения и формирования безопасного поведения на дорогах в систему управления знаниями;
- i) извлечение уроков из дорожно-транспортных происшествий;
- j) смягчение последствий дорожно-транспортных происшествий;
- k) повышение осведомленности, мобилизация средств и пропаганда безопасности дорожного движения.

6. В приложении к настоящему документу содержится обзор вклада, внесенного Комитетом в работу по 11 основным направлениям Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения.

II. Основные достижения в осуществлении Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения

7. На протяжении всей своей 72-летней истории Комитет по внутреннему транспорту в рамках своей нормативной и аналитической деятельности, а также деятельности по наращиванию потенциала демонстрирует всеобъемлющий подход и четкую приверженность обеспечению безопасного дорожного движения на глобальном и региональном уровнях. Комитет разрабатывает и обновляет правовые документы Организации Объединенных Наций и оказывает техническую помощь правительствам в области безопасности дорожного движения; он также отслеживает тенденции, собирает статистические данные и распространяет доклады. Комитет занимается такими разнообразными темами, как поведение участников дорожного движения, транспортные средства и инфраструктура, согласование и обеспечение соблюдения правил дорожного движения и принятие соответствующих мер, требования к безопасности транспортных средств, стандарты в отношении транспортных средств, направленные на сокращение численности/предотвращение дорожно-транспортных происшествий при перевозках опасных/вредных грузов, и стандартные требования к водителям, причем работа по каждой из этих тем непосредственно способствует повышению безопасности дорожного движения.

8. В этом качестве Комитет играл важнейшую роль в деятельности в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Основные достижения Комитета в ходе этого Десятилетия, сгруппированные по видам деятельности, изложены ниже.

A. Достижения институционального и стратегического характера

9. В ходе Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения Комитет подтвердил свою роль в качестве платформы Организации Объединенных Наций по вопросам внутреннего транспорта, приняв Стратегию КВТ до 2030 года (Стратегию КВТ). Основная миссия Комитета, сформулированная в Стратегии КВТ, на самом деле состоит в укреплении его лидирующей роли в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения, которая сводится к пропаганде комплексного подхода к этой тематике и к руководству глобальными усилиями по обузданию кризисной ситуации, связанной с безопасностью дорожного движения. В этом смысле КВТ как платформа ООН по проблематике внутреннего транспорта служит рамочной основой для всеобъемлющего регулирования, в частности в сфере безопасности дорожного движения, играя роль, сопоставимую с ролью Международной морской организации (ИМО) в сфере морских перевозок и Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в области воздушного транспорта.

10. Несколько постоянных рабочих групп КВТ в рамках своей нормотворческой деятельности вносят вклад в формирование международной нормативной основы безопасности дорожного движения. К их числу относятся, в частности, Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1), Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1), Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) и Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24). Кроме того, секретариат обслуживает и такие другие межправительственные органы, как Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и по Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции, а также договорные органы, т. е. административные комитеты 12 конвенций

Организации Объединенных Наций, многие из которых занимаются вопросами безопасности дорожного движения.

11. В резолюциях Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, включая резолюцию 72/271, принятую в апреле 2018 года, и в других принимаемых раз в два года резолюциях по безопасности дорожного движения подчеркивается глобальная роль правовых документов, относящихся к ведению КВТ, и содержится настоятельный призыв ко всем государствам – членам Организации Объединенных Наций присоединиться к ним.

12. С учетом резкого увеличения мирового спроса на более активную международную нормативную поддержку несколько рабочих групп Комитета по внутреннему транспорту все в большей степени переориентируют свое внимание на глобальный уровень. WP.1 и WP.29 стремятся к тому, чтобы их работа соответствовала условиям не только региона ЕЭК, но и всего мира. Кроме того, одним из приоритетов Стратегии КВТ является внесение к 2025 году поправок в правовые документы с географическими и процедурными барьерами, с тем чтобы облегчить присоединение к ним государств, не являющихся членами ЕЭК. Например, WP.15 изменила название Европейского соглашения 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов, исключив из него слово «Европейское», и, если не будет выражено никаких возражений, эта поправка вступит в силу 1 января 2021 года. Эти важные изменения усиливают глобальный характер деятельности рабочих групп Комитета.

13. Наряду с этим секретариат содействовал «смене парадигмы» в подходах к принятию решений по вопросам безопасности дорожного движения посредством подготовки Глобального рамочного плана действий (ГРПД) по безопасности дорожного движения, который был принят руководящими органами Фонда по безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, а также разработки на основе ГРПД регулярно обновляемого проекта рекомендаций КВТ по укреплению национальных систем безопасности дорожного движения (ECE/TRANS/2020/9).

В. Нормативные достижения

14. Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения ознаменовалось также началом эры достижений нормативного характера. За время своего существования Комитет превратился в центр разработки многосторонних правовых документов по безопасности дорожного движения, правил в области конструкции транспортных средств и предписаний, касающихся проведения периодических осмотров, с глобальным охватом; унифицированных правил дорожного движения, а также дорожных знаков и сигналов на глобальной основе; правил, регламентирующих перевозку опасных грузов на глобальном уровне; и развития согласованных региональных сетей инфраструктуры.

15. Комитет обслуживает семь следующих основных конвенций Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения:

- a) Конвенцию 1949 года о дорожном движении;
- b) Конвенцию 1968 года о дорожном движении;
- c) Конвенцию 1968 года о дорожных знаках и сигналах;
- d) Соглашение 1958 года о правилах ООН, касающихся официального утверждения типа транспортных средств;
- e) Соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах;
- f) Соглашение 1998 года о глобальных технических правилах ООН, касающихся конструкции транспортных средств;
- g) Европейское соглашение 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов.

16. В ходе осуществления Плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения к этим основным документам в течение Десятилетия действий присоединилось большое число государств, что позволяет говорить не только об увеличении числа Договаривающихся сторон, но и о расширении географического охвата новых подписантов. В течение Десятилетия к основным документам присоединились в общей сложности 44 страны из всех регионов мира. Для некоторых из этих Договаривающихся сторон конвенции по безопасности дорожного движения являются единственными конвенциями ООН по внутреннему транспорту, к которым они присоединились.

17. Помимо основных правовых документов по безопасности дорожного движения, Комитет обслуживает и другие правовые документы по безопасности дорожного движения, включая:

- Протокол 1949 года о дорожных знаках и сигналах;
- Соглашение 1975 года о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ);
- Европейское соглашение 1971 года, дополняющее Конвенцию 1968 года о дорожном движении;
- Европейское соглашение 1971 года, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах;
- Европейское соглашение 1950 года о применении статьи 23 Конвенции 1949 года о дорожном движении, касающейся размеров и веса автомашин, допускаемых к движению по некоторым дорогам Договаривающихся сторон;
- Европейское соглашение 1950 года, дополняющее Конвенцию 1949 года о дорожном движении и Протокол 1949 года о дорожных знаках и сигналах;
- Европейское соглашение 1957 года о разметке дорог;
- Протокол 1973 года о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах;
- Соглашения по инфраструктуре: СМА, СЛКП;
- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР);
- Кодекс ГТЕ (Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы).

18. По состоянию на 2019 год в 148 государствах – членах Организации Объединенных Наций насчитывалось 1 767 Договаривающихся сторон правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту, помимо двух постоянных наблюдателей и одной негосударственной Договаривающейся стороны.

19. Кроме того, в ходе Десятилетия действий были согласованы, приняты и вступили в силу многие имеющие обязательную юридическую силу технические правила, в том числе правила, касающиеся детских удерживающих систем, характеристик транспортных средств с точки зрения безопасности пешеходов и безопасности гибридных/водородных транспортных средств. По состоянию на конец Десятилетия действий 89% всех новых автомобилей в мире изготавливаются в соответствии с юридически обязательными правилами в области безопасности и охраны окружающей среды, установленными ЕЭК. Эти правила служат отражением таких технических достижений, как более широкое использование автономных транспортных средств или гибридных/электрических/водородных транспортных средств, либо характеризуются глобальным охватом, о чем подробно указывалось выше. Обновление этих правовых документов для соответствия техническому прогрессу и расширения их охвата за счет упрощения их применения в условиях, отличающихся от условий региона ЕЭК, являются важными шагами в деле сокращения численности дорожно-транспортных происшествий.

20. Некоторые из документов, например правила, касающиеся транспортных средств и перевозок опасных грузов, напрямую транспонируются в законодательство Европейского союза и применяются в международных и внутренних перевозках на его территории; при этом их обслуживание по-прежнему осуществляются рабочими группами КВТ. Аналогичным образом они применяются и в отдельных странах, например, в Российской Федерации.

21. Подробный отчет о нормативных достижениях в ходе осуществления Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения приведен в неофициальном документе № 5 КВТ (2020 года).

С. Аналитические достижения

22. В ходе Десятилетия действий Комитет также собирал и анализировал транспортную статистику и благодаря своим публикациям способствовал более глубокому пониманию вопросов безопасности дорожного движения. Такой сбор и анализ данных не только позволяют понять текущую ситуацию, но и дают возможность Комитету и его рабочим группам выявлять проблемы и тенденции, а затем формулировать рекомендации или политические меры, подкрепляемые реальными данными. Эта работа увенчалась несколькими важными публикациями, которые расширили понимание Комитетом ситуации с безопасностью дорожного движения. Некоторые из наиболее весомых из них охарактеризованы ниже.

23. В одной из первых важных публикаций, которая озаглавлена «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения численности жертв дорожно-транспортных происшествий» (2010 год) (*Improving Global Road Safety: Setting Regional and National Road Traffic Casualty Reduction Targets*), проанализирована ситуация в области безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК, а также деятельность, осуществляемая в других региональных комиссиях Организации Объединенных Наций, установлены целевые показатели сокращения смертности на дорогах в разбивке по регионам и содержатся рекомендации в отношении достижения согласованных целевых показателей для разных регионов.

24. В другой публикации, сосредоточенной на регионе ЕЭК, которая озаглавлена «Транспорт в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК» (2011 год) (*Transport for Sustainable Development in the ECE Region*), одна из глав посвящена началу Десятилетия действий. С учетом того что безопасность дорожного движения служит одним из фундаментальных элементов устойчивого развития транспорта, в публикации определены ключевые задачи в области предотвращения и смягчения последствий дорожно-транспортных происшествий. В ней охарактеризованы передовая практика в контексте повышения безопасности дорожного движения в национальных условиях и деятельность, осуществляемая ЕЭК в интересах повышения безопасности дорожного движения.

25. Третья важная публикация Десятилетия, посвященная безопасности дорожного движения, озаглавлена «Вместе с ЕЭК ООН на пути к обеспечению безопасности дорожного движения» (2015 год) (*Together with UNECE on the Road to Safety*); она была подготовлена в середине Десятилетия действий и конкретно посвящена Плану действий на Десятилетие. В ней содержится отчет о результатах работы, проделанной к середине Десятилетия действий, позволяющий получить представление о важнейших достижениях и тех областях, в которых международное сообщество не достигло к 2015 году поставленных целей. В этой публикации также перечислены проблемы, с которыми сталкивается сообщество, занимающееся вопросами безопасности дорожного движения, особенно на пути к достижению его главной цели, заключающейся в том, чтобы к концу Десятилетия сократить численность погибающих в результате дорожно-транспортных происшествий вдвое. Главный вывод, сделанный в публикации, состоит в том, что политическая воля и использование национальных стратегий играют важнейшую роль в достижении этой цели.

26. Четвертая из важнейших публикаций озаглавлена «Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт» (2015 год) (*Transport for Sustainable Development: The case of Inland Transport*); она стала итогом сотрудничества под эгидой ЕЭК всех пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций и ключевых заинтересованных сторон на глобальном уровне, в частности Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и Международного союза железных дорог (МСЖД). В этом исследовании проанализированы проблемы, успехи и вызовы, связанные с глобальными усилиями по обеспечению перехода к устойчивым перевозкам грузов и пассажиров с использованием внутренних видов транспорта, и пропагандируется углубленный и реалистичный взгляд на все пять определяющих характеристик внутреннего транспорта, включая безопасность. Что касается связи между растущим уровнем автомобилизации и смертностью, то, как показало исследование, только страны ЕЭК смогли полностью разрушить эту связь, добившись снижения уровня смертности при повышении уровня автомобилизации, между тем как двум другим регионам (ЭКЛАК и ЭСКЗА) удалось лишь ослабить эту зависимость таким образом, что рост уровня смертности несколько отстает от роста уровня автомобилизации; остальные же два региона (ЭКА ООН и ЭСКАТО) пока не добились успехов.

27. И наконец, Рабочая группа по статистике транспорта в партнерстве с Евростатом и Международным транспортным форумом опубликовала пятое издание Глоссария по статистике транспорта (2019 год) (*Glossary of Transport Statistics*). Благодаря этой публикации представители самых разнообразных директивных органов, научных кругов и другие заинтересованные стороны, изучающие транспортную статистику, располагают общими определениями современных адекватных терминов, касающихся транспорта. Это улучшает сопоставимость международных данных и облегчает последовательный мониторинг показателей достижения связанных с транспортом целей в области устойчивого развития. Имеется также онлайн-база данных по статистике транспорта, которая регулярно обновляется не менее трех раз в год и содержит высококачественные, актуальные, удобные для использования и своевременные статистические данные. Сбор и анализ информации по безопасности дорожного движения и статистических данных позволяют ЕЭК внимательно отслеживать прогресс в рамках Десятилетия действий и, следовательно, имеют крайне важное значение для достижения целей этого Десятилетия.

D. Достижения в деле наращивания потенциала

28. Осуществление Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения сопровождалось также серьезными успехами в деятельности ЕЭК по наращиванию потенциала.

1. Обзоры состояния безопасности дорожного движения

29. Национальные обзоры состояния безопасности дорожного движения (ОСБД) помогают странам укреплять национальный потенциал в области управления безопасностью дорожного движения, а также повышать информированность общественности по вопросам безопасности дорожного движения и привлекать внимание государственного и неправительственного секторов к необходимости ставить далеко идущие цели в области обеспечения безопасности дорожного движения, принимая конкретные меры для их достижения. Несколько ОСБД были проведены или проводятся в различных регионах мира, включая Албанию, Вьетнам, Грузию, Доминиканскую Республику, Зимбабве (продолжается), Камерун, Уганду и Эфиопию (продолжается). Такие обзоры проводятся либо региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, либо при поддержке Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.

2. Инструмент преобразования политики «Безопасные системы внутреннего транспорта» (SafeFITS)

30. Одним из важных событий в ходе осуществления Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения стала разработка и применение инструмента преобразования политики «Безопасные будущие системы внутреннего транспорта» (SafeFITS). SafeFITS – это инструмент, который облегчает принятие основанных на знаниях решений в области транспортной политики в целях уменьшения травматизма в результате ДТП. SafeFITS состоит из базы данных по показателям безопасности дорожного движения, набора статистических моделей глобальных причинно-следственных связей и инструмента, состоящего из трех модулей, для различных видов анализа, осуществляемого с целью принятия практических мер, прогнозирования и сопоставления с контрольными показателями. Эти модели могут использоваться для оценки различных политических сценариев для отдельных стран, а также для проведения сравнительного анализа и прогнозирования безопасности дорожного движения.

3. Нарращивание потенциала на уровне стран

31. Помимо ОСБД и SafeFITS, были проведены многочисленные мероприятия по наращиванию потенциала для повышения уровня понимания, осведомленности и компетентности, необходимых для интеграции в международный рамочный механизм регулирования безопасности дорожного движения, относящийся к ведению Комитета, и для участия в его внедрении. Более подробная информация содержится в неофициальном документе № 5 КВТ (2020 года).

Е. Информационно-пропагандистская деятельность и финансирование в целях обеспечения безопасности дорожного движения

1. Специальный посланник

32. Дорожно-транспортные происшествия серьезно отражаются на благополучии и здоровье всех людей и создают пагубные экономические последствия для общества, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода. Сложившаяся ситуация заставила Генерального секретаря Организации Объединенных Наций объявить 29 апреля 2015 года о назначении г-на Жана Тодта своим Специальным посланником по безопасности дорожного движения. Специальному посланнику поручено содействовать мобилизации политической и финансовой приверженности делу повышения безопасности дорожного движения. Он также помогает повышать осведомленность, обмениваться накопленным передовым опытом обеспечения безопасности дорожного движения и генерировать финансовую поддержку посредством информационно-просветительской работы в партнерстве с государственным, частным и неправительственным секторами.

33. ЕЭК обеспечивает секретариатское обслуживание Специального посланника в рамках всеобъемлющего подхода КВТ и его вспомогательных органов к безопасности дорожного движения, который включает обслуживание глобальных конвенций по безопасности дорожного движения, аналитическую и статистическую работу в этой области, а также содействие политическому диалогу по вопросам безопасности дорожного движения.

34. К настоящему времени Специальный посланник принял участие в сотнях встреч, консультаций и информационно-просветительских инициатив, рекомендуя и призывая присоединяться к конвенциям Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Выступая за присоединение к конвенциям ООН по безопасности дорожного движения и улучшение ситуации с безопасностью дорожного движения на национальном уровне, Специальный посланник проводил и будет и впредь проводить различные рабочие совещания по наращиванию потенциала для соответствующих заинтересованных сторон, уделяя особое внимание наиболее уязвимым в этом отношении странам. Секретариат Специального посланника

подготовил набор специальных материалов, в том числе в виде брошюр и руководящих принципов, для содействия информационно-пропагандистской деятельности и усилиям по наращиванию потенциала.

2. Финансирование безопасности дорожного движения: Фонд по безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций

35. После принятия Генеральной Ассамблеей ООН в апреле 2015 года резолюции A/70/L.44, озаглавленной «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», Генеральный секретарь ООН обратился к ЕЭК с просьбой возглавить процесс изучения возможности создания Глобального фонда по безопасности дорожного движения ООН. После интенсивных консультаций с региональными комиссиями и учреждениями ООН, государствами-членами, НПО, гражданским обществом и научными кругами в сентябре 2017 года Генеральному секретарю ООН было представлено предложение о создании Фонда по безопасности дорожного движения ООН.

36. В результате этих усилий в 2018 году был создан Целевой фонд по безопасности дорожного движения (ЦФБДД), призванный обеспечить финансирование стран с низким и средним уровнем дохода с целью создания или совершенствования эффективных национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения для спасения жизней и сокращения экономических потерь в результате дорожно-транспортных происшествий. Фонд был учрежден для оказания международной поддержки в создании всеобъемлющих национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения и восполнения некоторых пробелов в первоначальном Плане действий на Десятилетие безопасности дорожного движения. В 2019 году прозвучал первый официальный призыв к представлению предложений при условии, что средства должны быть направлены на оказание технической помощи в совершенствовании национальных систем безопасности дорожного движения.

III. Последующие шаги после окончания Десятилетия действий и завершения реализации Плана действий ЕЭК

37. 2020 год ознаменуется окончанием Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и завершением реализации Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения. Несмотря на многочисленные достижения, которые были подробно указаны выше, заявленная цель Десятилетия действий, состоящая в стабилизации, а затем и в снижении прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире к 2020 году, к концу Десятилетия достигнута не будет. Аналогичным образом не будет выполнена и задача 3.6.1 целей в области устойчивого развития, состоящая в том, чтобы сократить число смертей и травм в результате ДТП во всем мире вдвое.

38. Очевидно, что миссия остается невыполненной. В Стратегии КВТ до 2030 года Комитет подтвердил свою роль Глобальной платформы Организации Объединенных Наций по вопросам внутреннего транспорта. В этой Стратегии место особого приоритета, представляющего глобальный интерес и включенного в План действий по реализации Стратегии, было отведено безопасности дорожного движения. Помимо этого, в 2018 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию A/RES/72/271 о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, в которой она признает работу Комитета по внутреннему транспорту и настоятельно призывает государства-члены развивать системы обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с требованиями Десятилетия действий. С учетом неизменной важности обеспечения безопасности дорожного движения и недопустимо высокого уровня смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, а также того, что основные цели этого Десятилетия действий достигнуты не были, крайне необходимо эффективным и действенным образом использовать активы Комитета, с тем чтобы внести вклад в глобальные усилия по обузданию кризиса в области безопасности дорожного движения.

39. В свете чрезвычайной важности этого вопроса Комитет, возможно, пожелает:
- **принять к сведению** прогресс в осуществлении Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения, реализация которого завершается в 2020 году;
 - **выразить** поддержку деятельности секретариата в области безопасности дорожного движения, особенно в контексте тех стран, которым еще предстоит в полной мере извлечь из нее пользу, в частности в Африке, Латинской Америке и Юго-Восточной Азии;
 - **дать указания** – в свете продолжающегося кризиса в области безопасности дорожного движения – по пересмотру Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения, поскольку как реализация нынешнего Плана действий, так и само Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения близятся к логическому завершению.

Приложение

| Цели Плана действий ЕЭК | Области международной нормативной поддержки | | | |
|---|--|-------------|---------------|------------------------|
| | Институциональная (КВТ и вспомогательные органы) | Нормативная | Аналитическая | Наращивание потенциала |
| 1. Укрепление политической воли и поддержка правительственных стратегий | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 2. Защита участников дорожного движения | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 3. Повышение безопасности транспортных средств | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 4. Повышение безопасности перевозок опасных грузов | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 5. Технологии – на службу безопасной мобильности | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 6. Обеспечение безопасности дорог | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 7. Повышение безопасности перевозки грузов | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 8. Преобразование процессов профессиональной подготовки, обучения по вопросам безопасности дорожного движения и формирования безопасного поведения на дорогах в систему управления знаниями | | | ✓ | ✓ |
| 9. Извлечение уроков из дорожно-транспортных происшествий | | | ✓ | ✓ |
| 10. Смягчение последствий дорожно-транспортных происшествий | | ✓ | ✓ | ✓ |
| 11. Повышение осведомленности, мобилизация средств и пропаганда безопасности дорожного движения | ✓ | | | ✓ |