



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.: General
2 November 2012
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по безопасности дорожного
движения**

Шестьдесят четвертая сессия
Женева, 24–27 сентября 2012 года

**Доклад Рабочей группы по безопасности дорожного
движения о работе ее шестьдесят четвертой сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–2	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3	3
III. Утверждение доклада о работе шестьдесят третьей сессии (пункт 2 повестки дня)	4	3
IV. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)	5–12	3
V. Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) (пункт 4 повестки дня)	13–15	6
VI. Конвенция о дорожном движении (1968 год) (пункт 5 повестки дня)	16–20	7
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 год) и техническими правилами в области транспортных средств	16–17	7
B. Водительские удостоверения и отличительные знаки	18–20	7
VII. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год) (пункт 6 повестки дня)	21–22	8
A. Предложения по поправкам, касающиеся знаков с изменяющимся сообщением	21	8
B. Осуществление Конвенции	22	8
VIII. Сводная резолюция о дорожном движении (пункт 7 повестки дня)	23–25	9
A. Многопрофильное исследование аварий (МПИА)	23	9
B. Предложения о поправках, касающиеся отвлечения внимания водителя	24	9
C. Аренда автобусов для школьных поездок	25	9
IX. Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (пункт 8 повестки дня)	26–29	9
A. Зарядные станции для электромобилей	26–27	9
B. Безопасные стоянки	28–29	10
X. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 9 повестки дня)	30	10
XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)	31	10
XII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)	32–33	10
XIII. Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня)	34	11
XVI. Утверждение решений (пункт 13 повестки дня)	35	11
Приложение		
Принятые поправки к Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2)		12

I. Участники

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою шестьдесят четвертую сессию в Женеве 24–27 сентября 2012 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В ее работе участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Норвегии, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Словении, Соединенных Штатов Америки, Турции, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции.

2. На сессии были также представлены Европейский союз (ЕС) и следующие неправительственные организации: Совет страховых бюро (ССБ), Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Фонд ФИА, Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения (ГПБДД), Греческий институт безопасности дорожного движения (РСИ) "Панос Милонас", Институт по изучению проблем дорожного движения (ИРТЕ), Международная автомобильная федерация (ФИА), Международный центр алкогольной политики (ИКАП), Международная ассоциация заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международная организация по стандартизации (ИСО), Международный туристский альянс/Международная автомобильная федерация (МТА/ФИА), Международный союз железных дорог (МСЖД), "Лазер-Европа" и "Скаутинг Айлэнд".

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

3. Рабочая группа по безопасности дорожного движения утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/136). WP.1 была проинформирована о том, что неофициальный документ № 1, указанный по пункту повестки дня под номером 4, полностью совпадает с неофициальным документом № 2, представленным в марте 2012 года (Швецией).

III. Утверждение доклада о работе шестьдесят третьей сессии (пункт 2 повестки дня)

4. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей шестьдесят третьей сессии (ECE/TRANS/WP.1/135), включая изменения ссылок, перечисленные в документе ECE/TRANS/WP.1/135/Corr.1.

IV. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)

5. Рабочая группа обменялась информацией о последних изменениях в области безопасности дорожного движения с рядом национальных делегаций, которые представили обновленную информацию о национальных или международных инициативах по безопасности дорожного движения.

6. Бельгия сообщила об изменениях, которые планируется ввести в ее законодательство по дорожному движению (по всей вероятности, будет принято в первой половине 2013 года), в соответствии с которым максимальный уровень

САК для профессиональных водителей будет снижен до 0,2 и нарушители дорожного движения (в частности, повторные) будут наказываться более жестко в зависимости от количества и времени нарушения дорожного движения. Поскольку во Франции один из пяти участников дорожного движения погибает по причине превышения скорости, страна продолжает уделять особое внимание мерам по обеспечению соблюдения скоростного режима. Были достигнуты определенные успехи в разработке более эффективных видеокамер контроля скорости, которые могут отличать легкие автомобили от большегрузных транспортных средств, а также видеокамер, способных наводить фокус на отдельное транспортное средство, нарушающее скоростной режим в условиях движения, когда множество транспортных средств движутся по двум полосам в одном направлении. Поскольку алкоголь является причиной одной трети всех случаев гибели на французских дорогах, правительство увеличило наказание для нарушителей. Представитель Франции напомнил WP.1 об обязанности иметь "алкотестер" в транспортном средстве с 1 июля 2012 года; в противном случае с 1 марта 2013 года будет применяться штраф в размере 11 евро.

7. 20–21 ноября 2012 года правительства Франции, Бельгии и провинции Квебек совместно организуют в Лионе (Франция) мероприятие на тему "Молодежь и безопасность дорожного движения". В Люксембурге с 1 октября 2012 года в условиях движения в зимнее время будет разрешена эксплуатация транспортных средств только с зимними шинами. Новые "положения о зимних шинах" будут применяться в отношении всех транспортных средств, будь то национальные или зарубежные (с некоторыми исключениями для мотоциклов и тракторов). Норвегия сообщила о недавно проведенных исследованиях по вопросу о скорости движения. Хотя приблизительно 5% водителей превышают "отдельно установленные" ограничения скорости, только 1% из них превышает среднюю (по участку) скорость движения. В этом году Норвегия проанализировала свою систему штрафных очков и выявила, что, несмотря на некоторые общие недостатки, наличие жестких наказаний действительно оказало значительное влияние на поведение молодых водителей. Швейцария сообщила, что после продолжительных многолетних обсуждений в стране был принят план действий в области безопасности дорожного движения. Кроме того, определение "опасного вождения" было введено в швейцарское национальное законодательство (четко определено чрезмерное превышение скорости движения) и влечет за собой заключение под стражу для нарушителей (от одного до четырех лет в виде условного срока или лишения свободы). Принятая в Швеции концепция "решения намеченных задач" оказалась успешной и позволила добиться ежегодного снижения количества случаев гибели на дороге приблизительно на 7%. Однако число случаев серьезного травмирования велосипедистов не уменьшилось, поэтому сейчас правительство концентрирует свои усилия на этом направлении. Считается, что одним из факторов, способствующих ДТП, является техническое обслуживание дорог.

8. Испания сообщила о создании Иберо-американского центра мониторинга безопасности дорожного движения (ОИСЕВИ), который был учрежден после подписания устава Аргентиной, Коста-Рикой, Мексикой, Перу и Испанией в ходе третьего Иберо-американского конгресса по безопасности дорожного движения, состоявшегося в Колумбии в июне 2012 года. Целями ОИСЕВИ являются создание общей иберо-американской базы данных о дорожно-транспортных происшествиях для облегчения участия латиноамериканских стран в международных форумах, составление годового доклада по показателям аварийности в Латинской Америке и создание вебсайта для содействия сотрудничеству и обмену информацией. 29–31 октября в Картахене-де-Индиас (Колумбия) состоит-

ся семинар для координаторов по обучению методике сбора данных, который будет организован под эгидой испанского Министерства иностранных дел и сотрудничества, испанского Агентства по международному сотрудничеству в области развития и Генерального управления дорожного движения Испании при финансировании со стороны Межамериканского банка развития, Банка развития Латинской Америки и Всемирного банка.

9. Турция представила обзор своего плана действий в области безопасности дорожного движения, направленного на сокращение числа случаев гибели в дорожно-транспортных происшествиях в Турции к 2020 году на 50%. Этот план действий координируется премьер-министром и предусматривает следующие основные элементы: учреждение центра подготовки в области безопасности дорожного движения, анализ правил, призванных вывести старые легковые автомобили из эксплуатации, исследования по внесению поправок в Закон о дорожном движении № 2918 и оценку систем подготовки и экзаменования водителей.

10. Европейский союз представил обновленную информацию о своей деятельности в области безопасности дорожного движения: текущей работе над пакетом предложений по проверке пригодности транспортных средств к эксплуатации на дорогах, стратегии действий по снижению травмирования на дорогах и реализации плана действий в сфере ИТС. Международная комиссия по проверке навыков вождения (СИЕКА) представила обзор своей деятельности по безопасности дорожного движения. СИЕКА помогает своим членам расширять технические и научные знания об обучении навыкам вождения и их оценке. Она собирает и анализирует данные, организует рабочие совещания и семинары и предоставляет возможности для взаимного обучения и обмена передовым опытом. Греческий институт безопасности дорожного движения (РСИ) "Панос Милонас" представил информацию о проекте "АВЕНЮ" (действия в интересах уязвимых, пожилых и новых водителей и участников дорожного движения в Европе), представляющий собой совместно финансируемый проект ЕС, в рамках которого к этой работе привлекаются специалисты, учреждения, государственные и частные структуры, занимающиеся вопросами безопасности дорожного движения, и предпринимаются усилия для стимулирования изменения поведения на дороге. Одним из ключевых элементов проекта "АВЕНЮ" является создание справочно-информационных центров безопасности дорожного движения НЕСТ (сетей для обучения вопросам безопасности в дорожных условиях). Центры НЕСТ призваны, в частности, повышать осведомленность через посредство целенаправленных действий и кампаний и способствовать формированию ответственного поведения и безопасных навыков вождения.

11. Ассоциация "Лазер-Европа" (НПО, занимающаяся вопросами безопасности дорожного движения) проинформировала WP.1 о том, что она организует всемирный кинофестиваль по безопасности дорожного движения, который в предварительном порядке планируется провести 21–22 марта 2013 года в Париже.

12. Секретариат сообщил о планах проведения конференции по вопросам управления безопасностью дорожного движения в сотрудничестве с правительством Армении, в предварительном порядке намеченной на 2012 год. Участникам WP.1 было предложено принять в ней участие. Дополнительная информация будет распространена секретариатом в надлежащее время.

V. Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) (пункт 4 повестки дня)

13. Рабочая группа обменялась информацией о последних изменениях в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы. Секретариат проинформировал WP.1 о самой последней резолюции Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения (A/RES/66/260, принятой в мае 2012 года). В резолюции, в частности, содержится призыв организовать Неделю безопасности дорожного движения ООН в 2013 году. В этом контексте секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.1/2012/7, в котором изложена концептуальная записка о предстоящей Неделе безопасности дорожного движения ООН (6–12 мая 2013 года). Секретариат предложил WP.1 наладить партнерское сотрудничество с секретариатом ЕЭК ООН при организации специальных мероприятий в Женеве в течение этой недели.

14. Совет страховых бюро (организация, ответственная за управление системой страхования ответственности третьих сторон (системой "зеленая карта")) представил предложение по организации круглого стола, на котором основное внимание следует уделить связи между безопасностью дорожного движения, жертвами ДТП и страховщиками. Это мероприятие будет координироваться ССБ и проводиться в сотрудничестве с ЕЭК. Испания проинформировала WP.1, что 2–12 мая 2013 года в Аргентине будет организовано двенадцатое совещание руководителей администраций дорожного движения и безопасности всех латиноамериканских стран и Карибского бассейна, которое по времени совпадает с ежегодным конгрессом ОИСЕВИ.

15. Швеция представила неофициальный документ № 1 (неофициальный документ № 2, переданный в марте 2012 года) по безопасному системному подходу и возможным последствиям для работы WP.1. В этом документе изложен безопасный системный подход и высказаны общие соображения о том, каким образом изменить Конвенции 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, а также сводные резолюции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах для более полного отражения этого подхода. Основным смыслом безопасной системы сводится к тому, что инфраструктура, транспортные средства и участники дорожного движения рассматриваются как единая система, в которой всегда принимаются во внимание человеческая ошибка и ненадлежащее поведение. Иными словами, инфраструктуру и транспортные средства следует проектировать таким образом, чтобы предупреждать и ограничивать последствия подобных недостатков. WP.1 поручила секретариату перевести неофициальный документ № 2 (март 2012 года) для следующей сессии и решила создать неофициальную целевую группу, возглавляемую Швецией, для оценки и формулирования предложения о том, каким образом WP.1 могла бы решать проблемы безопасности пешеходов путем интеграции безопасного системного подхода в правовые документы по безопасности дорожного движения, относящиеся к ведению ЕЭК.

VI. Конвенция о дорожном движении (1968 год) (пункт 5 повестки дня)

A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 год) и техническими правилами в области транспортных средств

16. WP.1 продолжила рассмотрение предложений по поправкам к Конвенции о дорожном движении 1968 года, касающихся освещения и световой сигнализации (ECE/TRANS/WP.1/2011/4), в целях поддержания соответствия между Конвенцией и правилами, разрабатываемыми Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств. WP.1 обсудила предложенные поправки до пункта 16 статьи 19 главы II приложения 5. Секретариату было поручено отразить неофициальный документ № 5 (март 2012 года) и неофициальный документ № 7 (сентябрь 2012 года), которые были представлены Германией, а также неофициальный документ № 2 (сентябрь 2012 года), представленный ассоциацией "Лазер-Европа", в документе ECE/TRANS/WP.1/2011/4 для рассмотрения на следующей сессии.

17. WP.1 рассмотрела также предложения по поправкам к Конвенции о дорожном движении 1968 года и Европейскому соглашению 1971 года, касающиеся таких вопросов, как "водитель должен сохранять контроль над своим транспортным средством" и определение "систем помощи при вождении" (в частности, по поправкам к статье 8 Конвенции 1968 и подпункту 7 (пункта 5 Европейского соглашения 1971 года, дополняющего Конвенцию 1968 года)). От имени неофициальной группы экспертов Германия внесла на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.1/2011/8, в котором содержатся конкретные предложения по поправкам. После продолжительного обсуждения, включая представление неофициального документа № 5 Российской Федерацией, в котором предлагается альтернативная формулировка статьи 8 Конвенции 1968 года, WP.1 не удалось достичь консенсуса по определению "системы помощи при вождении". Неофициальную группу экспертов просили продолжить работу в целях нахождения более приемлемой формулировки, которую могла бы поддержать WP.1.

B. Водительские удостоверения и отличительные знаки

18. Рабочая группа продолжила обсуждение явных расхождений между Конвенцией 1968 года и "директивой о водительском удостоверении" ЕС. ИСО представила подробные варианты для устранения этих расхождений (ECE/TRANS/WP.1/2011/2). Хотя Рабочая группа признала наличие расхождений, по мнению некоторых представителей правительств, эти расхождения не существенны. Кроме того, ряд представителей правительств пояснили, что эти расхождения отражают решения, принятые в ЕС в целях повышения безопасности дорожного движения; они утверждали также, что расходы на "изменение директивы о водительских удостоверениях" ЕС непозволительно высоки. Поэтому изменения невозможны. Испания обратила внимание на тот факт, что латиноамериканские страны хотят использовать образец водительского удостоверения Европейского союза, а не образец, содержащийся в Конвенции 1968 года. Испания выразила также крайнее неудовлетворение по поводу того, что обсуждение этого пункта повестки дня не состоялось ранее, что позволило бы одному из членов испанской делегации принять в нем активное участие.

19. WP.1 решила продолжить работу над этим вопросом путем создания неофициальной группы экспертов в составе представителей Франции, Люксембурга и ИСО. Участие в этой группе открыто для всех членов WP.1. С учетом отличной работы, проделанной представителем ИСО, цель этой группы состоит в том, чтобы предложить приемлемое решение о взаимном признании водительских удостоверений.

20. Рабочая группа была проинформирована о переписке между секретариатом и Кубой, Республикой Молдова, Сербией и Черногорией по вопросу о требовании для Договаривающихся сторон уведомлять Генерального секретаря Организации Объединенных Наций об используемом отличительном знаке.

VII. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год) (пункт 6 повестки дня)

A. Предложения по поправкам, касающиеся знаков с изменяющимся сообщением

21. Секретариат внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.1/2012/1/Add.1, в котором содержится предложение (Испании) по внесению поправок в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 год) относительно включения знаков с изменяющимся сообщением, а также комментарий секретариата по вопросам существа. Испания выразила крайнее неудовлетворение по поводу того, что она не может быть указана в качестве инициатора и автора предложений по поправкам в тех случаях, если и когда предложения передаются в Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций. Секретариат объяснил, что это обусловлено тем, что Испания не является Договаривающейся стороной Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года. В то же время секретариат отметил, что Испания, являясь членом WP.1, может инициировать работу в любой области, в какой она пожелает, и что WP.1 чрезвычайно высоко оценивает вклад Испании в разработку знаков с изменяющимся сообщением. Рабочая группа решила отложить обсуждение по документу ECE/TRANS/WP.1/2012/1/Add.1 до следующей сессии. Неофициальной группе экспертов по ЗИС предлагается представить результаты своей работы над пиктограммами и доклад о ходе работы в связи с вопросом ЗИС на следующей сессии.

B. Осуществление Конвенции

22. Рабочая группа была проинформирована о форматах дорожных знаков, которые, возможно, либо не соответствуют Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, либо вызывают трудности с толкованием. Секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.1/2012/3 о дорожных знаках, указанных на прямоугольной табличке, и предложил WP.1 рассмотреть вопрос о создании новой инициативы (неофициальной группы экспертов) для оценки Конвенции и ее общего осуществления. WP.1 согласилась с этим и поручила секретариату подготовить проект круга ведения такой группы для обсуждения и принятия на следующей сессии. Проект круга ведения будет распространен секретариатом для комментирования WP.1 до следующей сессии с целью обеспечить: а) возможность представления высококачественного проекта для одобрения на следующей сессии КВТ; б) принятие этого проекта на следующей сессии WP.1 в марте 2013 года.

VIII. Сводная резолюция о дорожном движении (пункт 7 повестки дня)

A. Многопрофильное исследование аварий (МПИА)

23. Швеция проинформировала WP.1 о необходимости отложить разработку предложения по созданию основы МПИА. В сотрудничестве с Норвегией и Соединенными Штатами Америки Швеция подготовит неофициальный документ по этому вопросу для обсуждения на следующей сессии.

B. Предложения о поправках, касающиеся отвлечения внимания водителя

24. WP.1 обсудила подготовленный правительствами Франции и Италии документ ECE/TRANS/WP.1/2012/6, в котором предлагается учредить неофициальную группу экспертов для разработки предложения по вопросу об отвлечении внимания водителей во время движения в целях внесения поправок в статью 1.5 Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1). Испания подчеркнула важность рассмотрения вопроса об использовании мобильных телефонов и других устройств пешеходами, которые также могут отвлекать внимание и в конечном счете повышать вероятность дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов, пользующихся современными цифровыми устройствами. Хотя была высказана мысль о том, что к этому вопросу необходимо подходить с предельной осторожностью и действовать крайне осмотрительно, WP.1 решила, что обзор существующих исследований мог бы стать полезным первым шагом.

C. Аренда автобусов для школьных поездок

25. WP.1 поблагодарила Израиль и Швецию за содействие возможной разработке руководства по оптимальной практике для ответственных за аренду автобусов для школьных поездок. WP.1 вновь предложила другим правительствам представить информацию о положении дел в этой сфере в своих странах. Обсуждение этого вопроса будет продолжено на следующей сессии.

IX. Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (пункт 8 повестки дня)

A. Зарядные станции для электромобилей

26. WP.1 обсудила документ ECE/TRANS/WP.1/2012/5, подготовленный секретариатом на основе документов ECE/TRANS/WP.1/2011/2 и ECE/TRANS/WP.1/2011/10.

27. WP.1 приняла этот документ, в соответствии с которым в Сводную резолюцию о дорожных знаках и сигналах будут включены новые дорожные знаки/дополнительные таблички, обозначающие зарядные станции для электромобилей. Этот документ, в котором на стр. 3 перед "Португалией" была добавлена "Франция", прилагается к докладу о работе текущей сессии.

В. Безопасные стоянки

28. Правительство Бельгии представило пересмотренное предложение по поправке, касающееся дорожного знака для обозначения безопасных стоянок (ECE/TRANS/WP.1/2012/9). Учитывая отсутствие общей поддержки на данный момент, WP.1 решила продолжить обсуждение этого предложения на следующей сессии.

29. Секретариат предложил участникам WP.1 рассмотреть возможность совместной с секретариатом организации ежегодного дискуссионного форума Комитета по внутреннему транспорту по теме "безопасных стоянок" в феврале 2013 года.

Х. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 9 повестки дня)

30. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о самых последних изменениях, связанных с учреждением многопрофильной группы экспертов по безопасности на железнодорожных переездах. Секретариат ожидает, что Исполнительный комитет ЕЭК будет готов рассмотреть вопрос о возможном одобрении предложения о создании этой группы экспертов в начале следующего года.

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

31. WP.1 отметила отставку г-на Д. Энссена в этом году после многолетней продуктивной работы в правительстве Норвегии и трех десятилетий чрезвычайно полезного участия в деятельности WP.1 в области безопасности дорожного движения. WP.1 поблагодарила г-на Д. Энссена, который на протяжении длительного времени участвовал в работе WP.1, исполнял обязанности Председателя WP.1 и внес значительный вклад со стороны правительства Норвегии, за его многолетнее активное профессиональное сотрудничество по многим вопросам повышения безопасности дорожного движения.

ХII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)

32. Шестьдесят пятую сессию в предварительном порядке планируется провести 18–21 марта 2013 года в Женеве. Предельный срок для представления документов в секретариат – 1 января 2013 года.

33. WP.1 обсудила предложение д-ра Р. Балуджи из Института по изучению проблем дорожного движения о проведении дополнительной (третьей) сессии Рабочей группы 4–6 декабря 2013 года в Нью-Дели. WP.1 решила провести в 2013 году три сессии. Она поручила секретариату запросить согласие на это со стороны Комитета по внутреннему транспорту, как это требуется кругом ведения и правилами процедуры WP.1 (раздел "сессии", правило 3, TRANS/WP.1/100/Add.1) для сессий, проводимых за пределами Женевы.

XIII. Выборы должностных лиц

34. Рабочая группа избрала своих должностных лиц на период с марта 2013 года по сентябрь 2014 года. Г-жа Л. Иорио (Италия) была переизбрана Председателем WP.1; г-н Д. Митрошин (Российская Федерация) был переизбран заместителем Председателя и г-н Ж. Вальмен (Франция) был избран заместителем Председателя.

XIV. Утверждение решений

35. Рабочая группа утвердила перечень решений, принятых на ее шестьдесят четвертой сессии.

Приложение

Принятые поправки к Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2)

Ниже приводится измененный текст пунктов 1.12, 1.13 и приложений V и VI, принятый на шестьдесят четвертой сессии WP.1.

1.12 Дополнительные таблички, уточняющие действие дорожных знаков

В случаях, когда необходимо уточнить действие (или отсутствие действия) дорожного знака, участники дорожного движения должны быть извещены об этом с помощью дополнительных табличек, помещаемых под соответствующими знаками:

а) на дополнительных табличках могут использоваться с тем же значением обозначения существующих дорожных знаков;

б) дополнительная табличка, приведенная в пункте 1 "Тип транспортного средства" в приложении V к настоящей Сводной резолюции, указывает легковой автомобиль;

в) таблички "Время действия", приведенные в пункте 2 приложения V к настоящей Сводной резолюции, указывают время суток или продолжительность либо дни недели, когда действует знак;

г) таблички "Способ постановки транспортного средства на стоянку", приведенные в пункте 3 приложения V к настоящей Сводной резолюции, указывают способ размещения автомобилей на стоянке;

д) табличка "Слепые пешеходы", приведенная в пункте 4 приложения V к настоящей Сводной резолюции, указывает, что данным перекрестком пользуются слепые;

е) таблички "Электромобили", приведенные в пункте 5 приложения V к настоящей Сводной резолюции, представляют собой таблички, рекомендованные для использования с надлежащими дорожными знаками, указывающими место для стоянки или запрещающими стоянку.

1.13 Дорожные знаки, обозначающие заправочные станции, продающие альтернативные виды топлива

а) В условиях, когда инфраструктура автозаправочных станций, продающих альтернативные виды топлива (сжатый природный газ (СПГ), сжиженный нефтяной газ (СНГ), водород (H₂) и сжиженный природный газ (СПГ)), продолжает развиваться и транспортные средства, работающие на этих видах топлива, чаще используются в трансграничных перевозках, водители, участвующие в международном сообщении, сталкиваются с трудностями в плане получения информации о том, где они могут приобрести альтернативные виды топлива. Отчасти это происходит по той причине, что не существует общепризнанного международного стандарта для указания местонахождения автозаправочных станций, продающих эти виды топлива.

Для указания автозаправочной станции, на которой можно приобрести КПГ, СНГ, H₂ и СПГ, рекомендуется использовать пиктограмму, приведенную в приложении VI (пункт 1.13 а)) к настоящей Резолюции.

Эта пиктограмма состоит из символа автозаправочной станции F,4 черного цвета (определенного в Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах) и такого же символа, но синего цвета, сдвинутого по диагонали вправо. Пиктограмма должна дополняться английскими акронимами "CNG", "LPG", "H₂" или "LNG" черного цвета для указания вида топлива, имеющегося на автозаправочной станции. При необходимости этот знак может дополняться вспомогательной табличкой, содержащей соответствующий акроним либо название, используемое в языке данной страны.

б) В течение последних нескольких десятилетий растущая обеспокоенность негативным воздействием на окружающую среду транспортной инфраструктуры, функционирующей на нефтяной основе, стимулирует заинтересованность в применении систем электротяги.

Вместе с тем водители, участвующие в международном сообщении, могут сталкиваться с трудностями в плане получения информации о том, где они могут произвести подзарядку аккумуляторных батарей транспортных средств, которые полностью или частично функционируют на электротяге, поскольку не существует общепризнанного международного стандарта для дорожного знака, информирующего о местонахождении пунктов подзарядки аккумуляторных батарей электромобилей.

В целях обеспечения более эффективного информирования водителей и максимально возможной гармонизации используемых дорожных знаков рекомендуется использовать один из знаков, приведенных в приложении VI (пункт 1.13 б)), для обозначения пунктов подзарядки аккумуляторных батарей электромобилей.

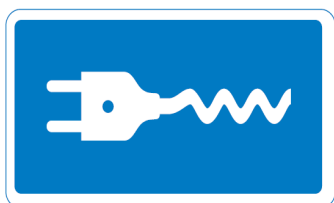
Эти знаки включают обозначение "F" (определенное в Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах) с символом "F,4" черного или черного и синего цвета, а также с обозначением электрической вилки черного или синего цвета.

Приложение V 5. Электромобили

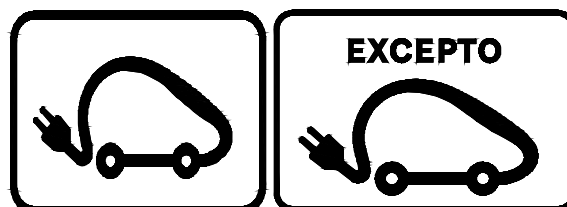
Бельгия



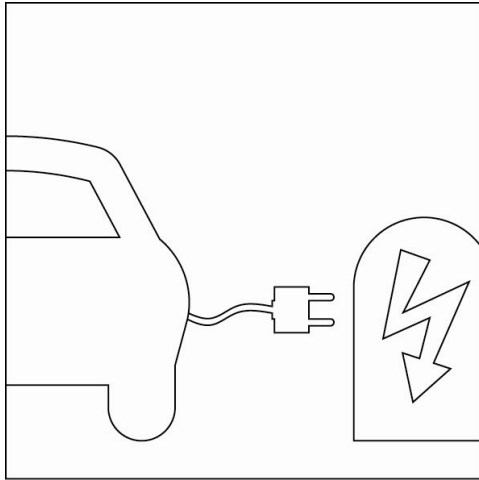
Дания



Франция, Португалия



Швеция



Приложение VI Дорожные знаки, обозначающие заправочные станции, продающие альтернативные виды топлива

(Пункт 1.13 а))

Сохранить существующие образцы знаков LPG, CNG, LNG и H₂

(Пункт 1.13 б))

Ниже проиллюстрированы рекомендуемые дорожные знаки, указывающие местонахождение пунктов подзарядки аккумуляторных батарей электромобилей (эти примеры предложены Бельгией, Данией, Португалией и Швецией).

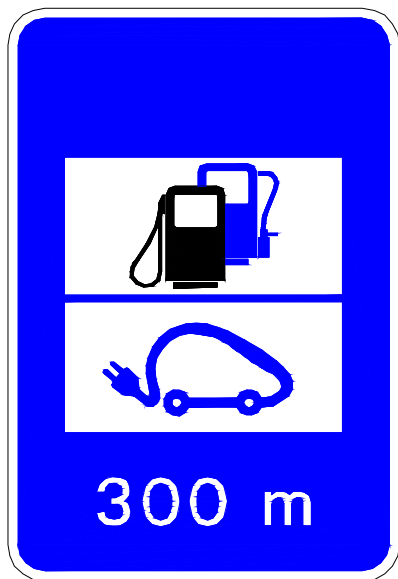
Бельгия



Дания



Португалия



Швеция

