



Comisión Económica para Europa

Comité de Transportes Interiores

Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial

69º período de sesiones

Ginebra, 22 a 24 de septiembre de 2014

Informe del 69º período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Asistencia	1–3	3
II. Aprobación del programa (tema 1 del programa)	4	3
III. Actividades de interés para el Grupo de Trabajo (tema 2 del programa)	5–21	3
IV. Convención sobre la Señalización Vial (1968) (tema 3 del programa)	22–30	5
A. Coherencia entre la Convención sobre la Señalización Vial (1968) y los reglamentos técnicos aplicables a los vehículos	22–26	5
B. Permisos para conducir	27–29	6
C. Placas de matrícula	30	6
V. Acuerdo Europeo que complementa la Convención sobre Circulación Vial de 1968 (1971) (tema 4 del programa)	31–32	7
VI. Convención sobre la Circulación Vial (1949) (tema 5 del programa)	33	7
VII. Convención sobre la Señalización Vial (1968) (tema 6 del programa)	34–36	7
A. Grupo de Expertos sobre la Señalización Vial	34–35	7
B. Propuestas de enmienda en relación con las señales con mensajes cambiantes...	36	7
VIII. Resolución Consolidada sobre Circulación Vial (R.E.1) (tema 7 del programa)	37–39	8
A. Enfoque de un Sistema Seguro	37	8
B. Investigación multidisciplinar de accidentes	38	8
C. Propuestas de enmienda sobre las distracciones al volante	39	8



IX.	Resolución Consolidada sobre Señalización Vial (R.E.2) (tema 8 del programa)	40–41	8
	A. Zonas de estacionamiento seguras	40	8
	B. Control automático de velocidad por tramos	41	8
X.	Grupo de Expertos sobre la mejora de la seguridad en los pasos a nivel (tema 9 del programa)	42–43	8
XI.	Decenio de Acción para la Seguridad Vial (tema 10 del programa)	44–46	9
	A. Revisión del mandato y el reglamento del Grupo de Trabajo	44	9
	B. El Grupo de Trabajo y el Decenio de Acción para la Seguridad Vial	45	9
	C. Mesa redonda sobre algunas prácticas idóneas en materia de seguridad vial a nivel mundial	46	9
XII.	Otros asuntos (tema 11 del programa)	47	9
XIII.	Fechas del próximo período de sesiones (tema 12 del programa)	48	9
XIV.	Elección de la Mesa (tema 13 del programa)	49	9
XV.	Aprobación del informe del 69° período de sesiones (tema 14 del programa)	50	10
Anexo			
	Enmienda al párrafo 1 del anexo 2 de la Convención sobre la Circulación Vial de 1968		11

I. Asistencia

1. El Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial celebró su 69º período de sesiones en Ginebra del 22 al 24 de septiembre de 2014, presidido por la Sra. L. Iorio (Italia). Participaron los representantes de los siguientes Estados miembros: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Eslovaquia, España, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Italia, Letonia, Luxemburgo, Portugal, República Checa, Rumanía, Suecia y Turquía.
2. También participaron los representantes de los siguientes Estados no miembros de la CEPE: India y Japón.
3. También estuvieron representados la Unión Europea (UE) y las siguientes organizaciones no gubernamentales: Federación Internacional de Motociclismo (FIM), Instituto Griego de Seguridad Vial "Panos Mylonas", Asociación Internacional de Fabricantes de Motocicletas (IMMA), Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), Organización Internacional de Normalización (ISO), Alianza Internacional del Turismo y Federación Internacional de Automovilismo (AIT y FIA), Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) y Laser Europe. La Sra. Monica Pronin, consultora independiente de los Estados Unidos de América, y la Universidad de Wurzburg (Alemania) también participaron en calidad de observadores.

II. Aprobación del programa (tema 1 del programa)

4. El Grupo de Trabajo aprobó el programa del período de sesiones (ECE/TRANS/WP.1/146).

III. Actividades de interés para el Grupo de Trabajo (tema 2 del programa)

5. El Grupo de Trabajo fue informado de las últimas novedades en materia de seguridad vial. Las delegaciones nacionales y organizaciones internacionales presentaron sus actividades e iniciativas de seguridad vial nacionales o internacionales, incluidos los cambios recientes y próximos en su legislación vial.
6. Bélgica señaló un nuevo marco jurídico que permitía a los municipios crear y utilizar un procedimiento administrativo para tratar las infracciones de estacionamiento. Si un municipio decidía hacerlo, podía establecer sanciones administrativas por el importe máximo permitido para las multas (judiciales) de tránsito previstas para ese tipo de infracción; sin embargo, se requería un acuerdo previo entre el municipio y la Fiscalía. Bélgica también informó al Grupo de Trabajo de la organización, junto con la CEPE, de una mesa redonda sobre "Sistemas de Transporte Inteligentes" (17 y 18 de noviembre de 2014, Bruselas). Los objetivos generales eran estudiar la manera en que la CEPE podía alcanzar un enfoque armonizado de la creación y evaluación de sistemas de ayuda a la conducción y de conducción autónoma, y analizar el papel que podía desempeñar la CEPE en la armonización de los textos que se proyectaban en las señales con mensajes cambiantes.
7. En Francia, el número de fallecidos en carretera se redujo a 3.268 en 2013 (una disminución del 11% con respecto a 2012). Esos datos representan 5 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes, mientras que el coeficiente de Suecia es de 2,8 y el del Reino Unido, de 2,9. En el primer semestre de 2014, Francia y otros miembros de la UE experimentaron aumentos en el número de muertes en la carretera. Esa tendencia se detuvo

en Francia en julio y agosto. Francia anunció que coorganizaría una conferencia sobre las distracciones al volante en la ciudad de Quebec (Canadá) los días 7 y 8 de octubre de 2014. Además, la delegación francesa participaría en una conferencia de alto nivel sobre "Juventud y Seguridad Vial" en Dakar (Senegal) los días 6 y 7 de noviembre de 2014.

8. Italia anunció que, durante la presidencia italiana de la UE, celebraría una conferencia sobre los retos sociales de la seguridad del transporte y las soluciones propuestas por la investigación los días 4 y 5 de diciembre de 2014 en Génova, en colaboración con la Comisión Europea.

9. La Federación de Rusia informó de los cambios recientes en la aplicación de la obligación de contratar un seguro de automóvil, que permitían llenar los informes de accidentes sin la presencia de la Policía. Invitó a los delegados del Grupo de Trabajo a participar en la Conferencia Internacional sobre Seguridad Vial que se celebraría en San Petersburgo (Federación de Rusia) el 25 de septiembre de 2014.

10. En Suecia, 260 personas perdieron la vida en accidentes de tránsito en 2013, la cifra más baja desde la década de 1940. Sin embargo, de enero a agosto de 2014 se produjo un ligero aumento en el número de fallecidos. Lo preocupante es el rápido aumento del número de muertes y lesiones discapacitantes de peatones y ciclistas. Suecia animó al Grupo de Trabajo a incluir esa cuestión en el programa.

11. Suecia organizará una conferencia de alto nivel sobre seguridad vial y ferroviaria ("Conferencia Hacia Cero") para encargados de la toma de decisiones de todo el mundo. La conferencia se celebrará los días 9 y 10 de junio en Gotemburgo (se puede obtener más información en www.trafikverket.se/towardszero/). Por otra parte, del 8 al 11 de junio de 2015 Suecia acogerá, también en Gotemburgo, la Conferencia Técnica Internacional sobre el Aumento de la Seguridad de los Vehículos. Se puede consultar más información sobre la conferencia en <http://esv2015.com/>.

12. Turquía informó sobre los progresos que había realizado con respecto a la creación de centros de inspección de vehículos, la retirada de los vehículos viejos de la circulación y la realización de campañas de seguridad vial en los medios de comunicación. Un representante de Dogus Automotive presentó al Grupo de Trabajo una plataforma turca de seguridad vial, "El Tránsito es la Vida", que tenía como objetivo crear conciencia sobre la materia.

13. La UE informó al Grupo de Trabajo que los primeros informes estadísticos preliminares relativos a todo el territorio de la Unión indicaban un aumento del número de muertes en la carretera en 2014. Se había relanzado el proceso de adopción de la directiva de ejecución transfronteriza de las sanciones, que se tenía previsto concluir durante el año en curso. También se estaban haciendo propuestas en relación con la revisión de la directiva sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias y de la directiva sobre la cualificación inicial y la formación continua de los conductores profesionales. Los estudios sobre los denominados "grabadores de datos de sucesos" se publicarían en el sitio web de la Comisión una vez concluidos.

14. La IMMA presentó su reciente documento normativo titulado "The Shared Road to Safety-A Global Approach for Safer Motorcycling" (El camino compartido hacia un enfoque mundial para aumentar la seguridad en el motociclismo) (disponible en www.immamotorcycles.org), que ofrecía una visión general de las tendencias mundiales en materia de seguridad vial para los vehículos de dos ruedas e incluía más de 70 prácticas idóneas reunidas en todo el mundo. La IMMA también informó sobre el evento paralelo dedicado a la seguridad de las motocicletas que había tenido lugar durante la Cumbre del Foro Internacional de Transporte celebrada en Leipzig (Alemania) en mayo de 2014, en el que se había destacado la necesidad de integrar las motocicletas en las políticas de transporte.

15. La FIM informó al Grupo de Trabajo acerca de un manual de formación básica sobre la conducción de motocicletas que podía consultarse gratuitamente, en 12 idiomas, en www.initialridertraining.eu.
16. Laser Europe informó que la Laser International Foundation organizaría el primer festival de cine europeo sobre la seguridad vial a principios de mayo en Bruselas. En él podrían participar todos los países de la CEPE.
17. Panos Mylonas presentó la labor reciente de la organización en la esfera de la seguridad vial.
18. La UIC ofreció una ponencia en la que describió la campaña ILCAD 2014, que promovía una mayor seguridad en los pasos a nivel.
19. La secretaría informó al Grupo de Trabajo acerca de la Cuarta Reunión de Alto Nivel sobre Transporte, Salud y Medio Ambiente, celebrada del 14 al 16 de abril de 2014, y de la "Declaración Ministerial de París – Ciudades en Movimiento: Primero las Personas", en particular su párrafo 12, en el que se invitaba al Grupo de Trabajo a considerar la modificación de la Convención sobre la Señalización Vial de 1968.
20. En relación con la solicitud formulada por el Comité de Transportes Interiores (documento oficioso ITC (2014) N° 11, párr. 15), la secretaría explicó que no había ninguna "convención antigua" administrada por el Grupo de Trabajo que "todavía no esté en vigor". La secretaría también informó sobre una "Jornada de Tratados" que había organizado el 5 de junio de 2014, en cooperación con la Sección de Tratados de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, para promover la adhesión a las convenciones de seguridad vial de las Naciones Unidas y aumentar la eficacia de su aplicación (como se pide en el párrafo 15 del documento oficioso ITC (2014) N° 11).
21. Por último, la secretaría informó al Grupo de Trabajo sobre sendos eventos de seguridad vial que organizaría próximamente con el Gobierno de Serbia y el Consejo de Cooperación Regional (15 y 16 de octubre de 2014, Belgrado) y con el Centro Internacional en materia de Políticas sobre el Alcohol (12 y 13 de noviembre de 2014, Addis Abeba). En el sitio web del Grupo de Trabajo se puede consultar información sobre ambos eventos.

IV. Convención sobre la Señalización Vial (1968) (tema 3 del programa)

A. Coherencia entre la Convención sobre la Señalización Vial (1968) y los reglamentos técnicos aplicables a los vehículos

22. La secretaría presentó información actualizada sobre el estado de las propuestas de enmienda del artículo 8, párrafo 5 *bis*, y el artículo 39, párrafo 1. El Secretario General emitió una notificación del depositario (C. N. 569. 2014) el 23 de septiembre de 2014.
23. El Grupo de Trabajo examinó el documento ECE/TRANS/WP.1/2014/7, presentado por el Gobierno de Suecia, en el que se destaca la importancia de que el Grupo de Trabajo aborde las cuestiones relacionadas con la conducción autónoma. El Grupo de Trabajo convino en la importancia del tema. Decidió publicar un documento (que sería preparado por Bélgica, España, Finlandia, Francia, Italia y Suecia) para el siguiente período de sesiones en el que se analizaría y estudiaría, en el contexto de la Convención, el papel del conductor en un vehículo con un grado más avanzado de automatización. Al mismo tiempo, el Grupo de Trabajo decidió recabar la opinión de expertos y de las partes interesadas en el siguiente período de sesiones con el fin de disponer de una amplia gama de puntos de vista

y de recibir orientación y elementos adicionales para proceder al estudio jurídico del tema mencionado.

24. El Grupo de Trabajo siguió examinando las propuestas de enmienda al anexo 5 propuestas originalmente en el documento ECE/TRANS/WP.1/2011/4. Para facilitar los debates, la secretaría preparó el documento ECE/TRANS/WP.1/2011/4/ Rev.3, en el que figuran las propuestas de enmienda originales (con las partes suprimidas tachadas y las adiciones en negrita) que aún debe aprobar el Grupo de Trabajo y el "resto" del texto convenido provisionalmente (sobre la base de los debates de los períodos de sesiones anteriores). El Grupo de Trabajo examinó algunas de las propuestas de enmienda restantes. Se pidió a la secretaría que preparara el documento ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.4 para reflejar los cambios convenidos en el presente período de sesiones.

25. El Grupo de Trabajo decidió posponer el examen del documento ECE/TRANS/WP.1/2014/2, preparado por la IMMA, y del documento oficioso N° 6, presentado con la función de control de cambios según lo solicitado en el anterior período de sesiones del Grupo de Trabajo. Se invitó a la IMMA a presentar un documento oficial sobre la base del documento oficioso N° 6 para el siguiente período de sesiones con el fin de tenerlo disponible en los tres idiomas oficiales de la CEPE.

26. El Grupo de Trabajo decidió posponer el examen de los documentos oficiosos N° 1 y N° 2, e invitó a Laser Europe a revisarlos —en la medida en que fuera necesario— y presentarlos como documentos oficiales en el siguiente período de sesiones con el fin de tenerlos disponibles en los tres idiomas oficiales de la CEPE.

B. Permisos para conducir

27. El Grupo de Trabajo examinó una propuesta para encontrar soluciones a la cuestión del reconocimiento mutuo de los permisos para conducir, preparada por el grupo oficioso de expertos compuesto por los representantes de Francia, Luxemburgo, la FIA y la ISO (ECE/TRANS/WP.1/2014/8). Se aprobó el documento y se decidió darle un formato apropiado para que la secretaría lo distribuyera a los gobiernos y las entidades encargadas de expedir permisos para conducir internacionales.

28. El Grupo de Trabajo agradeció a la secretaría, la ISO y la FIA por haber preparado el documento oficioso N° 3 e hizo suya la opción 1, que recomendaba preparar planes de trabajo paralelos para las propuestas de enmienda y las demás labores relacionadas con los permisos para conducir internacionales y nacionales que se señalaban en el documento oficioso. También solicitó a la secretaría que en el siguiente período de sesiones hiciera una presentación con opciones sobre el grado de accesibilidad de la base de datos electrónica propuesta.

29. Por falta de tiempo, aún no se ha determinado quién será la Parte Contratante asociada prevista en los párrafos 13b y 22b del documento oficioso N° 3. El Grupo de Trabajo estudiará ese aspecto con carácter prioritario en el próximo período de sesiones.

C. Placas de matrícula

30. El Grupo de Trabajo examinó y aprobó la propuesta de Bélgica de modificar el párrafo 1 del anexo 2 (ECE/TRANS/WP.1/2014/9) para permitir la emisión de placas de matrícula (personalizadas) compuestas únicamente por letras. La propuesta aprobada y su justificación se adjuntan en el anexo del presente informe. El Grupo de Trabajo solicitó a la secretaría que notificara al Secretario General esa propuesta de enmienda.

V. Acuerdo Europeo que complementa la Convención sobre Circulación Vial de 1968 (1971) (tema 4 del programa)

31. El Grupo de Trabajo examinó el documento ECE/TRANS/WP.1/2014/3 y decidió que era superfluo en vista de la propuesta de enmienda de la Convención sobre Circulación Vial de 1968 aprobada en su período de sesiones de marzo de 2014 (ECE/TRANS/WP.1/145 y Corr.1). Los Gobiernos de Alemania, Austria, Bélgica y Francia convinieron en retirar su propuesta.

32. La secretaría no trató de obtener el acuerdo del Grupo de Trabajo para distribuir un cuestionario a todas las Partes Contratantes a fin de tener una idea del grado de aplicación de las disposiciones relacionadas con los certificados internacionales de inspección técnica (punto 26 *bis*, anexo), ya que este tema del programa fue pospuesto hasta el próximo período de sesiones.

VI. Convención sobre la Circulación Vial (1949) (tema 5 del programa)

33. El Grupo de Trabajo examinó el documento ECE/TRANS/WP.1/2014/4, en el que se proponía modificar el artículo 8 de la Convención. Después de los debates, los proponentes convinieron en revisar la propuesta sugiriendo modificaciones concurrentes del artículo 22, así como reformulando la justificación. Se invitó a los Gobiernos de Austria, Bélgica, Francia e Italia a volver a presentar el documento revisado para el siguiente período de sesiones.

VII. Convención sobre la Señalización Vial (1968) (tema 6 del programa)

A. Grupo de Expertos sobre la Señalización Vial

34. La secretaría presentó una sinopsis del primer período de sesiones del Grupo de Expertos sobre la Señalización Vial. El Grupo de Trabajo celebró los progresos realizados por el Grupo de Expertos y solicitó a la secretaría que preparara el informe final (en cuanto el Grupo hubiera concluido su labor), lo imprimiera y lo pusiera a disposición del público.

35. Por falta de tiempo, el Grupo de Trabajo no examinó una invitación ministerial a examinar la introducción de enmiendas en la Convención sobre la Señalización Vial de 1968 en relación con la señalización para ciclistas y peatones, enmiendas estipuladas en la Declaración de París (párrafo 12) firmada en la Cuarta Reunión de Alto Nivel sobre Transporte, Salud y Medio Ambiente, ya que este tema del programa fue pospuesto hasta el próximo período de sesiones.

B. Propuestas de enmienda en relación con las señales con mensajes cambiantes

36. El Grupo de Trabajo no examinó este tema del programa porque no se había presentado el documento ECE/TRANS/WP.1/2014/5/Rev.1. El tema se mantendrá para el próximo período de sesiones.

VIII. Resolución Consolidada sobre Circulación Vial (R.E.1) (tema 7 del programa)

A. Enfoque de un Sistema Seguro

37. Por falta de tiempo, el Grupo de Trabajo no examinó el documento ECE/TRANS/WP.1/2014/6/Rev.1, en el que figuran las propuestas de enmienda de Suecia para incluir un enfoque de sistema seguro en la Resolución Consolidada sobre Circulación Vial (R.E.1). El Grupo de Trabajo convino en aplazar el examen de este tema hasta el próximo período de sesiones. Suecia expresó su preocupación por el hecho de que el Grupo de Trabajo no hubiera podido examinar el documento mencionado en el período de sesiones.

B. Investigación multidisciplinar de accidentes

38. Por falta de tiempo, el Grupo de Trabajo no examinó el documento ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.1, presentado por Suecia, que ahora incluye un capítulo adicional presentado por el Gobierno de Finlandia. El Grupo de Trabajo convino en aplazar el examen de este tema hasta el próximo período de sesiones. Suecia expresó su preocupación por el hecho de que el Grupo de Trabajo no hubiera podido examinar el documento mencionado en el período de sesiones en curso ni en los tres últimos.

C. Propuestas de enmienda sobre las distracciones al volante

39. Por falta de tiempo, el examen de este tema se aplazó hasta el próximo período de sesiones. No se presentó el documento oficioso N° 4.

IX. Resolución Consolidada sobre Señalización Vial (R.E.2) (tema 8 del programa)

A. Zonas de estacionamiento seguras

40. Por falta de tiempo, el examen de este tema se aplazó hasta el próximo período de sesiones.

B. Control automático de velocidad por tramos

41. Por falta de tiempo, el examen de este tema se aplazó hasta el próximo período de sesiones.

X. Grupo de Expertos sobre la mejora de la seguridad en los pasos a nivel (tema 9 del programa)

42. La secretaría presentó una síntesis de los resultados del segundo período de sesiones del Grupo de Expertos sobre la mejora de la seguridad en los pasos a nivel, que se celebró los días 12 y 13 de mayo de 2014. El Grupo de Trabajo acogió con satisfacción los

progresos realizados y solicitó a la secretaría que preparara el informe final (en cuanto el Grupo hubiera concluido su labor), lo imprimiera y lo pusiera a disposición del público.

43. La secretaría también proyectó una película de promoción de la seguridad en los pasos a nivel producida en colaboración con el Gobierno de Suiza y la Unión Internacional de Ferrocarriles con motivo del Día Internacional de Concienciación en los Pasos a Nivel 2014 (www.unece.org/trans/main/welcwp1.html).

XI. Decenio de Acción para la Seguridad Vial (tema 10 del programa)

A. Revisión del mandato y el reglamento del Grupo de Trabajo

44. Por falta de tiempo, el examen de este tema se aplazó hasta el próximo período de sesiones.

B. El Grupo de Trabajo y el Decenio de Acción para la Seguridad Vial

45. Por falta de tiempo, el examen de este tema se aplazó hasta el próximo período de sesiones.

C. Mesa redonda sobre algunas prácticas idóneas en materia de seguridad vial a nivel mundial

46. El Grupo de Trabajo acogió con satisfacción la propuesta de organizar una mesa redonda en el marco del período de sesiones de marzo de 2015 (ECE/TRANS/WP.1/2014/10). Sobre la base de la propuesta presentada, el Grupo de Trabajo pidió a la secretaría que consultara a otras comisiones regionales, en particular la CESPAP, si les interesaba participar en dicho evento. La Presidenta del Grupo de Trabajo solicitó a la secretaría de la CEPE que la informara oportunamente sobre el resultado de esas consultas.

XII. Otros asuntos (tema 11 del programa)

47. El Grupo de Trabajo no examinó ningún otro asunto.

XIII. Fechas del próximo período de sesiones (tema 12 del programa)

48. El 70º período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebrará del 23 al 26 de marzo de 2015 en Ginebra.

XIV. Elección de la Mesa (tema 13 del programa)

49. El Grupo de Trabajo eligió a los miembros de su Mesa para el período comprendido entre marzo de 2015 y septiembre de 2016. La Sra. L. Iorio (Italia) fue elegida Presidenta; el Sr. D. Mitroshin (Federación de Rusia) y el Sr. J. Valmain (Francia) fueron elegidos Vicepresidentes.

**XV. Aprobación del informe del 69º período de sesiones
(tema 14 del programa)**

50. El Grupo de Trabajo aprobó el informe de su 69º período de sesiones.

Anexo

Enmienda al párrafo 1 del anexo 2 de la Convención sobre la Circulación Vial de 1968

El párrafo 1 dice actualmente:

"1. El número de matrícula a que se refieren los artículos 35 y 36 de la presente Convención deberá estar compuesto de cifras o de cifras y letras. Las cifras deberán ser arábigas y las letras deberán ser mayúsculas y estar en caracteres latinos. No obstante, se podrán usar otras cifras o caracteres, pero en tal caso el número de matrícula deberá repetirse en cifras arábigas y letras mayúsculas en caracteres latinos."

Incorpórese la siguiente enmienda en el párrafo 1 (el texto nuevo figura en negrita):

"1. El número de matrícula a que se refieren los artículos 35 y 36 de la presente Convención deberá estar compuesto de cifras **o de letras** o de cifras y letras. Las cifras deberán ser arábigas y las letras deberán ser mayúsculas y estar en caracteres latinos. No obstante, se podrán usar otras cifras o caracteres, pero en tal caso el número de matrícula deberá repetirse en cifras arábigas y letras mayúsculas en caracteres latinos."

El párrafo 1 enmendado debe decir:

"1. El número de matrícula a que se refieren los artículos 35 y 36 de la presente Convención deberá estar compuesto de cifras o de letras o de cifras y letras. Las cifras deberán ser arábigas y las letras deberán ser mayúsculas y estar en caracteres latinos. No obstante, se podrán usar otras cifras o caracteres, pero en tal caso el número de matrícula deberá repetirse en cifras arábigas y letras mayúsculas en caracteres latinos."

Nota explicativa del Gobierno de Bélgica

1. El propósito de la enmienda es permitir —en el tránsito internacional— los números de matrícula compuestos únicamente por letras (como ya ocurre con las cifras). Según la redacción actual del párrafo 1 del anexo 2, un vehículo con un número de matrícula compuesto únicamente por letras no podría circular en el tránsito internacional.
2. Desde el punto de vista de la ejecución de sanciones —por ejemplo, gracias a la identificación por cámaras detectoras de velocidad—, no parece que existan diferencias entre un número de matrícula compuesto únicamente por cifras, por letras o por una combinación de cifras y letras, siempre y cuando dicho número sea único con el fin de permitir la identificación del propietario del vehículo.