



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2002/14
14 January 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
(Тридцать восьмая сессия, 19-22 марта 2002 года,
пункты 5 с) и 5 е) повестки дня)

ЗАЩИТА УЯЗВИМЫХ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Выводы

**СОВЕТА "ВНУТРЕННИЙ РЫНОК, ПОТРЕБИТЕЛИ И ТУРИЗМ"
Европейского союза от 26 ноября 2001 года**

СОВЕТ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА,

проведя обсуждение сообщения Комиссии от 11 июля 2001 года, озаглавленного "Защита пешеходов: обязательства европейской автомобильной промышленности",

НАПОМИНАЯ

- о своей резолюции от 26 июня 2000 года, касающейся повышения безопасности дорожного движения, в которой он предложил Комиссии, в частности, как можно скорее представить законодательные предложения, направленные на конкретизацию упомянутых мер;

- о мере законодательного характера, которая предусмотрена в указанной резолюции и заключается в "принятии директивы, касающейся официального утверждения транспортных средств, передняя конструкция которых при наезде представляет меньшую опасность для наиболее уязвимых участников дорожного движения, в частности для детей, пешеходов и велосипедистов";

УЧИТЫВАЯ

- намерение Комиссии принять рекомендацию, содержащую призыв к ассоциациям производителей взять на себя добровольные обязательства в отношении повышения уровня защиты пешеходов и других участников дорожного движения от телесных повреждений в результате наезда на них автотранспортных средств;
- результаты переговоров, проведенных Комиссией с Европейской ассоциацией предприятий автомобильной промышленности (ЕАПАП), и продолжение переговоров с ассоциациями предприятий Японии и Кореи (АЯПАП и КАМА);

ПРИНИМАЕТ СЛЕДУЮЩИЕ ВЫВОДЫ:

СОВЕТ

1. ПОДДЕРЖИВАЕТ

- согласованные усилия Комиссии, направленные на то, чтобы добиться принятия европейской автомобильной промышленностью обязательств в отношении повышения уровня безопасности пешеходов;
- готовность производителей прилагать более активные усилия в направлении повышения безопасности уязвимых участников дорожного движения;

2. КОНСТАТИРУЕТ,

- что обязательства промышленности направлены на приведение транспортных средств новых типов в соответствие с рекомендациями Объединенного исследовательского центра Комиссии (ОИЦ) начиная с 1 июля 2005 года и новых транспортных средств - в течение периода с 2010-2012 годов;

- что цели *Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств* (ЕКБТС) будут достигнуты начиная с 2010 года в отношении транспортных средств новых типов и в период 2012-2014 годов в отношении новых транспортных средств при условии подготовки технико-экономического обоснования, которая должна быть завершена к 1 июля 2004 года;
- что, помимо вышеперечисленных мер, касающихся официального утверждения, обязательства предусматривают
 - = оснащение системой АБС всех новых транспортных средств начиная с 2003 года;
 - = оснащение системами дневного освещения всех новых транспортных средств начиная с 2002 года;
 - = прекращение установки жестких навесных бамперов на новых транспортных средствах начиная с 2002 года;
 - = постепенное оснащение транспортных средств системами активной безопасности;

3. ОТМЕЧАЕТ,

- что для реализации мер, рекомендованных ЕКБТС, как представляется, нет необходимости в использовании документа о добровольных обязательствах, поскольку предусмотренные сроки позволяют решить эти вопросы посредством директивы;
- что оснащение системой АБС новых транспортных средств начиная с 2003 года не влечет за собой ситуацию, которая в значительной степени отличалась бы от ситуации, сложившейся в результате принятия директивы 98/12/СЕ, так как типы транспортных средств, официально утверждаемые с 31 марта 2001 года, предусматривают установку такого оборудования и ряд государств-членов требуют обязательной установки такого оборудования до 2004 года; к тому же достичь этой же цели позволило бы внесение изменений в указанную директиву;

- что Совет пока еще не высказался относительно возможности введения системы дневного освещения с точки зрения как безопасности дорожного движения, так и энергопотребления и что применение такой меры требует предварительной унификации технических условий;

- что прекращение оснащения новых транспортных средств жесткими навесными бамперами, безусловно, свидетельствует о прогрессе в деле повышения безопасности дорожного движения, но при этом необходимо, с одной стороны, исключить возможность использования такого оборудования в дорожном движении, в частности путем стимулирования прекращения его реализации в качестве отдельных деталей изготовителями автомобильного оборудования, и, с другой стороны, распространить эту меру на все новые транспортные средства категорий M1 и N1;

4. **ПОДЧЕРКИВАЕТ** необходимость гарантировать

- юридическую действительность предусмотренных мер и их совместимость с существующими правилами, в частности в том, что касается положений об официальном утверждении и приемке транспортных средств,
- транспарентность и единообразие процедур контроля и наблюдения,
- независимость и объективность организаций, проводящих испытания,
- честную конкуренцию между производителями, позволяющую не допустить поставку на рынок транспортных средств, не отвечающих установленным требованиям;

5. **СЧИТАЕТ,**

- что добровольные обязательства автомобильной промышленности являются приемлемыми только в том случае, если они обеспечивают все указанные гарантии,
- что, если будут выявлены некоторые отступления от этих обязательств, то разработка, принятие и применение директив, направленных на придание желаемым мерам обязательного характера, будут связаны с серьезными задержками;

6. **СОГЛАШАЕТСЯ**, в порядке исключения, с принципом добровольного принятия на себя обязательств, что позволяет быстрее ввести в действие некоторые меры, повышающие уровень безопасности пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения;

7. **ВЫСКАЗЫВАЕТ ПОЖЕЛАНИЕ** о том, чтобы в интересах быстрого введения в действие этих мер обязательства промышленности относительно приведения транспортных средств новых типов и новых транспортных средств в соответствие с целями, определенными ЕКБТС, были выполнены по возможности в более короткие сроки с учетом подготовки технико-экономического обоснования, которая должна быть завершена к 1 июля 2004 года;

8. **УСТАНАВЛИВАЕТ**, тем не менее, следующие условия для реализации этого соглашения:

- мера, предусматривающая прекращение использования жестких навесных бамперов, должна быть распространена на все новые транспортные средства категорий M1 и N1;
- государства-члены будут участвовать в реализации соглашения; компетентные органы ЕС по вопросам приемки будут участвовать в осуществлении процедур контроля и наблюдения; с этой целью Комиссия могла бы воспользоваться системой, принятой для добровольного соглашения о сокращении выбросов CO₂ (решение 1753/2000/СЕ Европейского парламента и Совета от 22 июня 2000 года);
- Комиссия попросит включить в повестку дня WP.29 Европейской экономической комиссии ООН вопрос о мерах, предусмотренных в этом соглашении, с тем чтобы они стали технической основой согласованных на глобальном уровне правил, касающихся защиты пешеходов;
- введение в действие меры, предусматривающей постоянное включение дневных ходовых огней, должно быть отложено до тех пор, пока не будут определены технические условия; Комиссии предлагается передать вопрос о дневных ходовых огнях на рассмотрение Группы высокого уровня по безопасности дорожного движения;

9. **ПОДЧЕРКИВАЕТ** в заключение, что он по-прежнему выступает за принятие обязательных директив по всем новым требованиям в области безопасности дорожного движения и защиты окружающей среды и что принятие добровольных обязательств не может превратиться в процесс, от которого были бы отстранены политические органы, несущие ответственность перед общественностью;

10. **ПРОСИТ** Комиссию, в дополнение к прекращению использования навесных бамперов, как можно скорее предложить поправки к директиве 74/483/СЕЕ(1), а также изучить возможности запрещения в среднесрочной перспективе использования этого оборудования в рамках дорожного движения;

11. **ПРОСИТ** также Комиссию продолжить разработку директив, которые могли бы дополнить и при необходимости заменить добровольные обязательства.
