

No. 17847. EUROPEAN AGREEMENT SUPPLEMENTING THE CONVENTION ON ROAD TRAFFIC OPENED FOR SIGNATURE AT VIENNA ON 8 NOVEMBER 1968. CONCLUDED AT GENEVA ON 1 MAY 1971¹

N° 17847. ACCORD EUROPÉEN COMPLÉTANT LA CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE OUVERTE À LA SIGNATURE À VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968. CONCLU À GENÈVE LE 1^{er} MAI 1971¹

ENTRY INTO FORCE of the amendments to the above-mentioned Agreement

The amendments were proposed by the Government of Poland and circulated by the Secretary-General to the Contracting Parties on 28 February 1992. They came into force for all Contracting Parties on 28 August 1993, in accordance with article 6(2)(a) of the Agreement, except for Denmark,* Finland* and Germany* in respect to which only those amendments will enter into force, which these Parties have not rejected.

Authentic texts of the amendments: English, French and Russian.

Registered ex officio on 28 August 1993.

ENTRÉE EN VIGUEUR des amendements à l'Accord susmentionné

Les amendements avaient été proposés par le Gouvernement polonais et communiqués par le Secrétaire général aux Parties contractantes le 28 février 1992. Ils sont entrés en vigueur pour toutes les Parties contractantes le 28 août 1993, conformément au paragraphe 2 a de l'article 6 de l'Accord, à l'exception du Danemark*, de la Finlande* et de l'Allemagne*, à l'égard desquelles seuls les amendements que ces Parties n'ont pas rejetés, entreront en vigueur.

Textes authentiques des amendements : anglais, français et russe.

Enregistré d'office le 28 août 1993.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1137, p. 369, and annex A in volumes 1202, 1207, 1247, 1365, 1393, 1403, 1439, 1444, 1518, 1656, 1679, 1696, 1723 and 1724.

* For the reservations, see p. 394 of this volume.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités* vol. 1137, p. 369, et annexe A des volumes 1202, 1207, 1247, 1365, 1393, 1403, 1439, 1444, 1518, 1656, 1679, 1696, 1723 et 1724.

* Pour les réserves, voir p. 394 du présent volume.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

- А. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ЕВРОПЕЙСКОМУ СОГЛАШЕНИЮ 1971 ГОДА, ДОПОЛНЯЮЩЕМУ КОНВЕНЦИЮ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ 1968 ГОДА (E/ECE/813-E/ECE/TRANS/567)

3.* К статье 1 Конвенции (Определения)

Включить текст следующего содержания после текста пункта с):

"Дополнительный пункт включить непосредственно после пункта с) этой статьи"

Этот пункт следует читать:

"Термин "жилая зона" означает специально обустроенную территорию, на которой применяются специальные правила дорожного движения и въезды на которую и выезды с которой обозначены соответствующими знаками;"

6. К статье 7 Конвенции (Общие правила)

Текст, озаглавленный "Дополнительные пункты включить в конце этой статьи", заменить следующим текстом:

"Дополнительный пункт включить в конце этой статьи"

Этот пункт следует читать:

"В национальном законодательстве должны быть установлены правила использования ремней безопасности или аналогичных устройств детьми и перевозки детей на передних сиденьях".

7. К статье 8 Конвенции (Водители)

Изменить и дополнить следующим образом:

"Пункт 2"

Этот пункт следует читать:

"В национальном законодательстве следует предусмотреть, что вьючные упряжные и верховые животные, а также скот и стада во всех случаях, за исключением соответствующим образом обозначенных зон, должен сопровождать погонщик, способный постоянно направлять животных".

Пункт 5

Этот пункт следует читать:

"Водитель должен контролировать свое транспортное средство таким образом, чтобы быть всегда в состоянии должным образом им управлять. Он должен быть знаком с правилами дорожного движения, предписаниями в области безопасности дорожного движения, а также с такими факторами, которые могут повлиять на его поведение, как усталость, прием лекарственных препаратов и управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и под воздействием наркотиков".

* Эта и последующая цифры представляют собой номера пунктов приложения к Европейскому соглашению, в которые внесены поправки.

Дополнительный пункт включить непосредственно после пункта 5 этой статьи

Этот пункт следует читать:

"6. В национальном законодательстве должны быть предусмотрены специальные положения, касающиеся вождения под воздействием алкоголя, а также допустимый законом уровень содержания алкоголя в крови, а в соответствующих случаях — в выдыхаемом воздухе, превышение которого является несовместимым с управлением транспортным средством. Во всех случаях максимальный уровень содержания алкоголя в крови в соответствии с национальным законодательством не должен превышать 0,80 г чистого алкоголя на литр крови или 0,40 мг на литр выдыхаемого воздуха".

10. К статье 11 Конвенции (Обгон и движение в рядах)

Добавить в конце текста:

"Пункт 11

Этот пункт следует читать:

"а) В населенных пунктах на дорогах, где по крайней мере две полосы движения предназначены для движения в одном и том же направлении и обозначены продольной разметкой, положения пункта 3 статьи 10 Конвенции не применяются. Водители автотранспортных средств могут использовать наиболее удобную для них полосу движения. Они должны перейти на другую полосу движения только перед поворотом направо или налево, обгоном, остановкой или стоянкой в соответствии с правилами, регулирующими эти маневры.

б) В случае, предусмотренном в пункте а) выше, транспортные средства, движущиеся по полосам движения, соответствующим направлению движения, быстрее, чем транспортные средства, движущиеся по полосам движения, находящимся ближе к краю дороги, не считаются обгоняющими по смыслу настоящей статьи; однако положения пункта 9 этой статьи продолжают применяться.

с) Подпункт а) выше не применяется на автомагистралях, а также на других соответствующим образом обозначенных дорогах, предназначенных для автомобильного движения и не используемых для въезда на прилегающие участки или въезда из них, являющиеся частной собственностью, или на любых дорогах, на которых разрешена скорость движения более 80 км (50 миль) в час".

12. К статье 13 Конвенции (Скорость и дистанция)

Включить в начале текста:

"Пункт 1

Этот пункт следует читать:

"Водитель транспортного средства должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии предвидеть. Он должен снижать скорость и в случае необходимости останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно когда видимость неудовлетворительна".

15. К статье 18 Конвенции (Перекрестки и обязанность уступить дорогу)

Добавить в конце текста:

"Дополнительный пункт включить непосредственно после пункта 7 этой статьи

Этот пункт следует читать:

"Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям распространять правила очередности проезда, упомянутые в пункте 2 настоящей статьи, на всех участников дорожного движения".

Текст пункта 17 приложения к Европейскому соглашению заменить текстом следующего содержания:

"17. К статье 21 Конвенции (Правила, касающиеся поведения водителей по отношению к пешеходам)

Пункт 3

Этот пункт следует читать:

"Без ущерба для положений пункта 1 статьи 7 и пункта 1 статьи 13 Конвенции при отсутствии на проезжей части пешеходного перехода, обозначенного разметкой или соответствующим знаком или сигналом, водители, делающие поворот для выезда на другую дорогу, должны обязательно пропустить (в случае необходимости, остановившись) пешеходов, вступивших на проезжую часть этой другой дороги. Они также должны проявлять особое внимание по отношению к пешеходам, переходящим проезжую часть дороги для посадки в транспортное средство общего пользования или после высадки из него".

Дополнительные пункты включить в конце этой статьи

Эти пункты следует читать:

"В том случае, если в определенных условиях некоторым видам транспортных средств разрешается въезжать на дороги, предназначенные для движения пешеходов, внутренним законодательством могут быть установлены правила, регулирующие поведение участников дорожного движения, чтобы избежать возникновения каких-либо конфликтов между ними, а также установить ограничения максимальной скорости, чтобы водители могли вовремя остановиться и не подвергать опасности пешеходов.

Водители не должны въезжать на пешеходный переход, предварительно не убедившись, что они не будут вынуждены остановиться на нем.

Водители, выезжающие на дорогу с придорожной территории или съезжающие с дороги на такую территорию, должны пропустить пешеходов".

18. К статье 23 Конвенции (Остановка и стоянка)

а) Исключить текст:

пункта 1,
пункта 3, подпункта b),
пункта 3, подпункта c) v)

Конвенции.

20. К статье 27 Конвенции (Общие правила, касающиеся водителей велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов)

При применении предыдущих пунктов настоящей статьи к автоматическим для автомобильного движения и не обслуживающим придорожных владений".

Этот пункт следует читать:

"Пункт 4

с) Изменить текст ПУНКТА 4 Конвенции следующим образом:

подразумевается веревка, проволока и т.п.".
самодельного приспособления, должны покинуть автоматический на близлежащем
средства, вышедшие из строя на автоматический и буксирными при помощи
предусмотренных в национальном законодательстве. Неправильные транспортные
приспособления, запрещается вешать на автоматический за исключением случаев,
"Транспортным средствам, буксирными при помощи самодельного

Этот пункт следует читать:

"Дополнительный пункт включить непосредственно после пункта 3 этой статьи

д) Включить текст следующего содержания после текста, озаглавленного:
"Дополнительный пункт включить непосредственно после пункта 1 этой статьи":

Установлены национальным законодательством".
шасси запрещается в соответствии с предписаниями, которые могут быть
автомобильным и техническим испытаниям транспортных средств и прототипов их
"с) Кортежи, лемонстрации, аворали, рекламные аворобери, составания по

а) Добавить в конце текста ПУНКТА 1 Конвенции

19. К статье 25 Конвенции (Автоматический и дорожный подвешенного рода)

документы, пользоваться лигатами, указаниями в подпункте а) выше".
выданные другими Договаривающимися сторонами, и разрешают лицам, имеющим такие
подпункте а) выше. Договаривающиеся стороны признают такие документы,
наделенные образом, когда любое такое лицо пользуется лигатами, указаниями в
символ для инвалидов и фамилия владения. Этот документ должен представляться
передающему документ, в котором проставлены по крайней мере междунациональный
д) Государства могут выдавать лицам с ограниченной способностью к

стоянках с ограниченными временем стоянки дольше предписанного времени.
государственных авоторогах там, где стоянка запрещена, или держать их на
способностью к передаче ставить на стоянку их транспортные средства на
"а) Внутреннее законодательство может разрешать инвалидам с ограниченной

Этот пункт следует читать:

"Дополнительный пункт включить в конце этой статьи

б) Добавить в конце текста:

Добавить в конце текста:

"Дополнительный пункт включить в конце этой статьи

Этот пункт следует читать:

"Использование официально утвержденных защитных шлемов является обязательным для водителей и пассажиров мотоциклов и велосипедов с подвесным двигателем, с учетом исключений, предусмотренных в национальном законодательстве".

Включить новый пункт следующего содержания после пункта 20 приложения к Европейскому соглашению:

"20-бис. Дополнительные статьи включить непосредственно после статьи 27 Конвенции

Эти статьи следует читать:

"СТАТЬЯ 27-бис

Специальные правила применяемые в жилых зонах, обозначенных соответствующими знаками

В жилых зонах, обозначенных соответствующими знаками:

- a) пешеходы могут передвигаться по всей ширине дороги. Разрешены детские игры;
- b) водители должны передвигаться с самой низкой скоростью в соответствии с предписаниями национального законодательства, в любом случае они не должны превышать 20 км (12 миль) в час;
- c) водители не должны подвергать пешеходов опасности или ограничивать свободу их передвижения. В случае необходимости они должны останавливать транспортные средства;
- d) пешеходы не должны создавать необоснованных помех автомобильному движению;
- e) стоянка запрещена, за исключением мест, обозначенных соответствующими знаками;
- f) на пересечениях участники дорожного движения, выезжающие из жилой зоны, должны уступить дорогу другим участникам дорожного движения, за исключением случаев, когда в предписаниях национального законодательства предусматривается иное.

СТАТЬЯ 27-тер

Пешеходные зоны

Внутреннее законодательство может предусмотреть положение для пешеходных зон, включающих одну или более дорог, предназначенных для пешеходов, и указывать исключительные условия доступа транспортных средств.

СТАТЬЯ 27-квтер

Особое правило, применяемое к лицам, выполняющим строительные или ремонтные работы на дорогах

Лица, выполняющие строительные или ремонтные работы на дорогах, должны пользоваться флюоресцирующей и светоотражающей одеждой, заметной на большом расстоянии в дневное и ночное время".

22. К статье 30 Конвенции (Груз транспортных средств)

Изменить следующим образом:

"Пункт 4

Этот пункт следует читать:

"Груз, выступающий спереди, сзади или сбоку за габарит транспортного средства, должен быть заметным образом обозначен во всех случаях, когда он может не быть замечен водителями других транспортных средств; в период между наступлением ночи и рассветом, а также в другие моменты, когда видимость является недостаточной, эта сигнализация осуществляется спереди с помощью белого огня и белого светоотражающего приспособления, а сзади - с помощью красного огня и красного светоотражающего приспособления. В частности, на механических транспортных средствах и их прицепах:

а) грузы, выступающие за габариты транспортного средства более чем на один метр сзади или спереди, должны быть всегда обозначены;

б) грузы, выступающие за габариты транспортных средств более чем на один метр сзади, должны быть обозначены квадратной или треугольной табличкой со сторонами не менее 0,40 м, установленной на внешней оконечности груза таким образом, чтобы она постоянно находилась в вертикальной плоскости, перпендикулярной средней продольной плоскости транспортного средства, или трехмерным устройством (пирамидальной, призматической или цилиндрической формы), подвешенным на оконечности груза и имеющим надлежащую отражающую поверхность. Табличка должна иметь красные и белые полосы, а трехмерное устройство - полосы красного и белого цвета или стороны светлого цвета. Части таблички, окрашенные в красный и белый цвет, должны быть снабжены светоотражателями или иметь светоотражающее покрытие. Наивысшая точка освещающей или светоотражающей поверхности вышеупомянутых устройств должна находиться на расстоянии не более 1,60 м над уровнем поверхности дороги. Наиболее низкая точка должна находиться на расстоянии не менее 0,40 м над уровнем поверхности дороги;

с) в случае нерегулярных перевозок на короткие расстояния внутреннее законодательство может предусмотреть более простые обозначения".

23. Дополнительная статья, включить непосредственно после статьи 30 Конвенции

Исключить этот пункт из приложения к Европейскому соглашению.

25. К статье 32 Конвенции (Освещение: общие предписания)

Исключить этот пункт из приложения к Европейскому соглашению.

Включить новые пункты следующего содержания в конце приложения к Европейскому соглашению:

"27. К статье 44 Конвенции (Условия допущения велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем к международному движению)

Пункт 1

Дополнительный подпункт включить в конце этого пункта

Этот подпункт следует читать:

"По бокам: они должны иметь боковую сигнализацию, состоящую из светоотражателей автожелтого цвета, укрепленных на спицах колес, или светоотражающих устройств в виде замкнутого круга".

Пункт 2 подпункт d)

Этот подпункт следует читать:

"d) задним красным светоотражателем, фонарем белого или желтого селективного света спереди и огнем красного цвета сзади".

Дополнительный подпункт включить в конце пункта 2

Этот подпункт следует читать:

"Они должны иметь боковую сигнализацию, состоящую из светоотражателей автожелтого цвета или светоотражающих устройств в виде замкнутого круга".

28. К приложению 1 к Конвенции (Отступления от обязательства допускать к международному движению автомобили и прицепы)

Дополнительный пункт включить сразу после пункта 7 этой статьи

Этот пункт следует читать:

"7-бис. Договаривающиеся стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории любых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг, использованием цепей противоскольжения или других равно эффективных приспособлений, устанавливаемых на автомобиле, в зимних погодных условиях".

В. ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА (Обоснование предлагаемых поправок)

Пункт 3 (К статье 1 Конвенции)

Поправка, вытекающая из включения статьи 27-бис "Специальные правила, применяемые в жилых зонах, обозначенных соответствующими знаками" в приложение к Европейскому соглашению.

Пункт 6 (К статье 7 Конвенции)

Высокий уровень детского травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий оправдывает возникновение у договаривавшихся сторон обязательства включить в национальные законодательства правила, касающиеся защиты детей, перевозимых в автотранспортных средствах.

Положения, содержащиеся в дополнительных пунктах статьи 7, включенных в нынешнее Европейское соглашение, предлагается включить в Конвенцию, поэтому они исключаются из измененного текста Европейского соглашения.

Пункт 7 (К статье 8 Конвенции)

В результате рассмотрения различных факторов дорожно-транспортных происшествий обнаруживается значительное преобладание факторов, обусловленных поведением человека. В связи с этим предлагаемые поправки обязывают договаривавшиеся стороны принимать меры к тому, чтобы до водителей надлежащим образом доводилась информация о факторах опасности, которые могут повлиять на его поведение при управлении транспортным средством, а также предписания в области безопасности дорожного движения.

Поскольку употребление алкоголя является одной из основных причин дорожно-транспортных происшествий, то предлагается, чтобы в национальных законодательствах были предусмотрены специальные положения по борьбе с практикой управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения.

Пункт 10 (К статье 11 Конвенции)

В соответствии с положениями этого пункта настоящей Конвенции в национальном законодательстве при определенных условиях могут быть предусмотрены отступления от положений пункта 3 статьи 10 Конвенции. Таким образом, в различных странах положения пункта 3 статьи 10 применяются по-разному, что создает угрозу для безопасности международного дорожного движения.

Цель предлагаемой поправки заключается в ликвидации упомянутых выше расхождений и устранении возможности отступлений от положений пункта 3 статьи 10 в тех условиях, когда это может создавать угрозу для безопасности дорожного движения.

Пункт 12 (К статье 13 Конвенции)

Предлагается исключить первое предложение пункта 1 из текста Европейского соглашения, поскольку содержащееся в нем положение включено в исправленный текст пункта 5 статьи 8 Соглашения.

Пункт 15 (К статье 18 Конвенции)

В соответствии с положениями пунктов 2 и 3 статьи 18 настоящей Конвенции водитель, выезжающий на дорогу с проселочной или грунтовой дороги или из придорожного владения, обязан уступить дорогу только тем транспортным средствам, которые движутся по этой дороге. Согласно пункту 3 Европейского соглашения водитель, выезжающий на дорогу из придорожного владения, обязан уступить дорогу всем участникам дорожного движения.

Цель предлагаемого положения дополнительного пункта заключается в обеспечении также возможности распространения обязанности, упомянутой в пункте 2, на всех участников дорожного движения.

Пункт 17 (К статье 21 Конвенции)

Поправка к пункту 3 Конвенции

Цель предлагаемой поправки заключается в обеспечении защиты пешеходов, переходящих проезжую часть дороги для посадки в транспортное средство общего пользования или после высадки из него.

Предлагается включить новый первый пункт в статью 21 Европейского соглашения

Дороги, предназначенные для движения пешеходов, имеются во многих странах Европы. Эти дороги характеризуются главным образом тем, что они в основном предназначены для движения пешеходов, хотя в исключительных случаях и с определенными ограничениями на них разрешается въезжать транспортным средствам. Предписания относительно максимальной скорости или первоочередности движения транспортных средств и пешеходов на таких дорогах существуют лишь в некоторых странах.

В связи с этим рекомендуется, чтобы в национальном законодательстве были предусмотрены правила, способствующие предотвращению конфликтов между пешеходами и водителями транспортных средств на таких дорогах.

Предлагается включить новые второй и третий пункты в статью 21 Европейского соглашения

Цель предлагаемых поправок заключается в повышении безопасности пешеходов путем включения положений, запрещающих транспортным средствам, останавливающимся на пешеходном переходе в условиях напряженного дорожного движения, создавать препятствия движению пешеходов и в обеспечении безопасности пешеходов не только на поворотах направо на перекрестках, но также и в тех случаях, когда транспортные средства съезжают с дороги или выезжают на нее.

Пункт 18 (К статье 23 Конвенции)

a) Эти положения предлагается включить в Конвенцию.

b) Инвалиды с ограниченной способностью к передвижению составляют значительную и всеувеличивающуюся долю участников дорожного движения. В связи с этим в национальном законодательстве должны быть предусмотрены специальные положения, предназначенные для облегчения их участия в дорожном движении и, в частности, положения, касающиеся правил стоянки.

Пункт 19 (К статье 25 Конвенции)

- а) Цель предлагаемых новых положений заключается в введении запретов, распространяющихся на автомагистрали, в дополнение к тем запретениям, которые уже содержатся в Конвенции, в целях повышения безопасности дорожного движения и обеспечения беспрепятственного движения транспортного потока по автомагистралям.
- б) См. выше
- с) Поправка, вытекающая из включения в Европейское соглашение нового пункта.

Пункт 20 (К статье 27 Конвенции)

Ввиду того, что использование защитных шлемов существенно снижает опасность смертельного исхода или тяжелых травм в случае дорожно-транспортных происшествий с участием водителей и пассажиров двухколесных механических транспортных средств, в национальных законодательствах большинства европейских стран уже предусмотрено обязательное использование официально утвержденных защитных шлемов для водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов.

В связи с этим было признано, что такое положение должно быть включено в Европейское соглашение.

Пункт 20-бис (Дополнительные статьи, предлагаемые для включения в Европейское соглашение)

Статья 27-бис

Цель установления специальных правил, применяемых в жилых зонах, заключается в облегчении условий движения водителей и пешеходов на дорогах с незначительным транспортным потоком, что способствует улучшению общественных взаимоотношений между проживающими в данной зоне лицами и повышает безопасность пешеходов за счет принятия соответствующих специальных мер, и особенно устранения общепринятого разграничения между проезжей частью и тротуаром.

Специальные правила, которые применяются в жилых зонах, обозначенных специальными знаками, должны быть известны водителям, участвующим в международном дорожном движении.

Статья 27-тер

См. обоснование поправки к пункту 5 статьи 21.

Статья 27-квартет

Цель положения, в соответствии с которым лица, выполняющие дорожные работы, должны пользоваться одеждой, делающей их заметными для водителей в дневное и ночное время, заключается в снижении опасности дорожно-транспортных происшествий с участием таких лиц.

Пункт 22 (К статье 30 Конвенции)

Груз, выступающий спереди, сзади или сбоку за габариты транспортного средства, может создавать опасность особенно в том случае, когда его могут не заметить водители других транспортных средств; поэтому надлежащее обозначение таких грузов имеет важное значение для обеспечения безопасности дорожного движения.

Цель предлагаемых поправок заключается в изложении подробных предписаний относительно обозначения грузов, выступающих за габариты транспортных средств более чем на 1 м сзади, поскольку они являются источником особой опасности.

Пункт 23 (Дополнительная статья, включить непосредственно после статьи 30 Конвенции)

Это положение предлагается включить в Конвенцию.

Пункт 25 (К статье 32 Конвенции)

Эти положения предлагается включить в Конвенцию (текст статьи 32 и 33 с внесенными в него поправками).

Пункт 27 (К статье 44 Конвенции)

Цель предлагаемых поправок заключается в повышении безопасности водителей и пассажиров велосипедов и мопедов путем улучшения видимости таких транспортных средств в ночное время.

Пункт 28 (К приложению 1 к Конвенции)

Для обеспечения безопасности дорожного движения и равномерности транспортного потока необходимо, чтобы некоторые страны обусловили допуск на свою территорию отдельных категорий автотранспортных средств использованием устанавливаемых на них цепей противоскольжения в зимних погодных условиях.

GERMANY

ALLEMAGNE

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

daß die Bundesrepublik Deutschland den Änderungsvorschlägen Polens zu dem Europäischen Zusatzübereinkommen vom 1. Mai 1971 zu dem Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr mit Maßgabe der folgenden Vorbehalte zustimmen kann:

1. Die Bundesrepublik Deutschland betrachtet sich, für bestimmte Fahrzeugkategorien, an Nummer 10 des Anhangs zu Artikel 11 des Übereinkommens (Überholen und Fahren in Reihen) nicht gebunden.
2. Die Bundesrepublik Deutschland betrachtet sich an Nummer 18 Buchstabe b des Anhangs zu Artikel 23 des Übereinkommens (Halten und Parken), soweit der Ausweis mit dem Namen des Inhabers versehen sein muß, nicht gebunden.
3. Die Bundesrepublik Deutschland betrachtet sich, für den Autobahnen ähnliche Straßen, nicht an Nummer 19 Buchstabe b des Anhangs zu Artikel 25 zusätzlicher Absatz, der unmittelbar nach Absatz 3 einzufügen ist, nicht gebunden.

[TRANSLATION]

... The Federal Republic of Germany can accept the amendments proposed by Poland to the European Agreement of 1 May 1971 supplementing the Convention of 8 November 1968 on Road Traffic with the following reservations:

1. The Federal Republic of Germany does not consider itself bound, as to certain vehicle categories, by paragraph 10 of the annex to article 11 of the Convention (overtaking and movement of traffic in lines).
2. The Federal Republic of Germany does not consider itself bound by paragraph 18 (b) of the annex to article 23 of the Convention (standing and parking) to the extent that the paragraph in question requires the document to bear the holder's name.
3. The Federal Republic of Germany does not consider itself bound, in respect of motorways and similar roads, by paragraph 19 (b) of the annex to article 25 additional paragraph to be inserted immediately after paragraph 3."

[TRADUCTION]

... La République fédérale d'Allemagne est en mesure d'accepter les propositions d'amendements de la Pologne à l'Accord européen du 1^{er} mai 1971 complétant la Convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968, avec les réserves suivantes :

1. La République fédérale d'Allemagne ne se considère pas liée, pour certaines catégories de véhicules, par le point 10 de l'annexe relatif à l'article 11 de la Convention (Dépassement et circulation en files).
2. La République fédérale d'Allemagne ne se considère pas liée par le point 18 b de l'annexe relatif à l'article 23 de la Convention (Arrêt et stationnement), dans la mesure où le permis doit indiquer le nom du propriétaire.
3. La République fédérale d'Allemagne ne se considère pas liée, pour ce qui concerne les routes assimilables à des autoroutes, par le point 19 b de l'annexe relatif au paragraphe additionnel à l'article 25 à insérer immédiatement après le paragraphe 3.