



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/1045  
15 September 2005

RUSSIAN  
Original: ENGLISH and FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Всемирный форум для согласованных правил  
в области транспортных средств (WP.29)

**СПЕЦИАЛЬНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ № 1**

**КАСАЮЩАЯСЯ ОБЩИХ ОПРЕДЕЛЕНИЙ КАТЕГОРИЙ, МАСС И РАЗМЕРОВ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (СпР.1)**

Примечание: Приведенный ниже текст был принят 22 июня 2005 года Исполнительным комитетом (АС.3) Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (ECE/TRANS/132 и Согг.1). В его основу положен документ TRANS/WP.29/2005/21 с поправками, внесенными АС.3 на его четырнадцатой сессии (TRANS/WP.29/1041, пункты 84 и 85).

## СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Стр.</u>
ПРЕАМБУЛА .....	3
A. ИЗЛОЖЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СООБРАЖЕНИЙ И ОБОСНОВАНИЯ .....	4
B. СПЕЦИАЛЬНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ, КАСАЮЩАЯСЯ ОБЩИХ ОПРЕДЕЛЕНИЙ И ПРОЦЕДУР, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ В ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛАХ (СпР.1) .....	14
1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ .....	14
2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....	14
3. ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....	15
 ПРИЛОЖЕНИЯ	
<u>Приложение 1</u> Общие определения .....	16
<u>Приложение 2</u> Категории транспортных средств .....	17
<u>Приложение 3</u> Массы .....	21
<u>Приложение 4</u> Размеры .....	23

## ПРЕАМБУЛА

### ВСЕМИРНЫЙ ФОРУМ ДЛЯ СОГЛАСОВАНИЯ ПРАВИЛ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (WP.29),

ЖЕЛАЯ ввести глобальные технические правила, обеспечивающие высокие уровни рабочих характеристик колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективности использования энергии и защиты от угона,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, было открыто для подписания в Женеве 25 июня 1998 года,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что глобальные технические правила будут способствовать облегчению торговли между Договаривающимися сторонами колесными транспортными средствами, предметами оборудования и частями, отвечающими согласованным эксплуатационным требованиям,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Исполнительный комитет (АС.3) Соглашения 1998 года решил придать этому набору общих определений статус специальной резолюции 1 (СпР.1),

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что настоящая СпР.1, предусматривающая общие определения, которые должны использоваться в глобальных технических правилах, необходима для разработки глобальных технических правил,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что настоящая резолюция не изменяет правила Договаривающихся сторон, если она не будет принята Договаривающимися сторонами с этой целью,

РЕКОМЕНДУЕТ рабочим группам при разработке перспективных глобальных технических правил использовать согласованные определения категорий, масс и размеров транспортных средств, содержащиеся в настоящей СпР.1.

## A. ИЗЛОЖЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СООБРАЖЕНИЙ И ОБОСНОВАНИЯ

На сто двадцатой сессии WP.29 правительство Японии представило документ TRANS/WP.29/2000/39, в котором оно выдвинуло предложение относительно необходимости введения общих определений для облегчения разработки будущих глобальных технических правил (гтп) и выбрало в качестве потенциальных понятий, требующих общих определений, категорию транспортного средства, вес транспортного средства и размеры транспортного средства. Участники сессии WP.29 единогласно признали необходимость общих определений, и в октябре 2000 года в рамках Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), была сформирована неофициальная группа, работу которой вызвалась возглавить Япония. Этой "Группе по общим задачам" было поручено в течение двух лет разработать глобальные общие определения, которые должны быть представлены WP.29 для одобрения на предмет использования в будущих гтп.

Настоящая Сп.Р.1 применяется ко всем колесным транспортным средствам, предметам оборудования и частям, подпадающим под действие Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах. Разработка определений категорий, масс и размеров транспортных средств облегчит процесс введения гтп, которые будут способствовать улучшению характеристик автомобилей, связанных с обеспечением безопасности и охраны окружающей среды в международном масштабе, и позволят сократить расходы по их разработке и производству, а также расходы потребителей.

Настоящая резолюция не содержит эксплуатационных предписаний, перечисленных в статье 4 Соглашения 1998 года, поэтому она не требует применения обязательств по статье 7, предусматривающих инициирование Договаривающимися сторонами процедур принятия гтп.

16 и 17 октября 2000 года состоялось первое совещание Группы по общим задачам, на котором был утвержден график ее будущей работы. Было предложено рассматривать три вышеуказанных понятия для общих определений в качестве высокоприоритетных потенциальных объектов для разработки будущих гтп, и они были одобрены, хотя при этом было отмечено, что набор общих определений отнюдь не должен ограничиваться в обязательном порядке этими тремя понятиями. Затем было проведено сопоставление определений категорий, веса и размеров транспортных средств, применяемых в Соединенных Штатах Америки, Европейском союзе и Японии, на основе резюме,

подготовленного правительством Японии, и было отмечено наличие различий в этих определениях.

Отличия между определениями транспортных средств, используемыми в правилах Европейского союза, Японии и Соединенных Штатах Америки, носят явно выраженный концептуальный характер. Так, например, различия легковых и грузовых автомобилей, проводимые в японских правилах и правилах Европейского союза, основаны на количественных сопоставлениях соотношений пассажиров и груза в конкретном транспортном средстве (например, соотношения массы пассажиров и массы груза или пространства для пассажиров и пространства для груза). Различия легковых и грузовых автомобилей, проводимые в правилах Соединенных Штатах Америки, основаны на качественных определениях (например, для "перевозки груза или специального оборудования либо построенные на шасси грузового автомобиля или имеющие особые элементы для периодической эксплуатации вне дорог"). Основные различия конкретно обозначены в трех таблицах, приведенных ниже:

1. Краткое сопоставление определений категорий транспортных средств, применяющихся в Японии, Европе и Соединенных Штатах Америки

Категории	Япония	Европа	Соединенные Штаты Америки
Легковой автомобиль	Не более 10 пассажиров	Не более 9 пассажиров (M1)	Не более 10 пассажиров (легковой автомобиль) (транспортное средство универсального назначения: шасси грузового автомобиля или эксплуатация вне дорог)
Автобус	Не менее 11 пассажиров	Не менее 10 пассажиров M2:ПМТС≤5т M3:ПМТС>5т	Не менее 11 пассажиров
Грузовой автомобиль	Количественное определение Полезная площадь (пассажиры < груз) Вес (пассажиры < полезная нагрузка) Открывающиеся проемы и отверстия кузова для погрузки/выгрузки (размеры/площадь)	Качественное определение ("спроектированный и изготовленный для перевозки грузов")  N1:ПМТС≤3,5т N2:ПМТС ≤3,5т–12т N3:ПМТС >12т * Каждая страна имеет свои критерии.	Качественное определение ("для перевозки грузов или товаров")

2. Краткое сопоставление определений полного веса/масс\* транспортного средства, применяющихся в Японии, Европе и Соединенных Штатах Америки

Оборудование		Япония	Европа	Соединенные Штаты Америки
Вес транспортного средства/ масса	Запасное колесо, домкрат/ инструменты	не учитывается	учитывается	учитывается
	Дополнительное оборудование	не учитывается	учитывается	учитывается
	Масло/вода	Полный объем	Полный объем	Полный объем
	Топливо	100%	90%	100%
Вес/масса пассажиров		55 кг на человека	75 кг на человека	68 кг на человека
Полный вес/полная масса транспортного средства		(ВТС+55 кг×n+ПН) ВТС - вес транспортного средства; n - количество пассажиров; ПН - полезная нагрузка	ПМТС (разрешенная масса транспортного средства)	ПЭВТС (разрешенный вес транспортного средства)

\* Некоторые Договаривающиеся стороны используют термин "вес".

3. Краткое сопоставление определений размеров транспортных средств, применяющихся в Японии, Европе и Соединенных Штатах Америки

Размер	Япония	Европа	Соединенные Штаты Америки
Длина	Без учета запасного колеса	С учетом запасного колеса	С учетом запасного колеса
Ширина	С учетом фонарей	Без учета фонарей	Без учета фонарей

Что касается внедорожных транспортных средств, то Группа решила отложить обсуждение до того момента, когда будет разработан проект гтп по внедорожным транспортным средствам.

Второе совещание Группы по общим задачам было созвано 2 и 3 апреля 2001 года. До начала обсуждения конкретных общих определений правительство Японии предложило ряд руководящих положений, призванных задать основную направленность для работы Группы по общим задачам, и была достигнута договоренность в отношении

того, что общие определения будут разрабатываться в соответствии со следующими предлагаемыми руководящими положениями:

1. "Общие определения" разрабатываются в качестве базовых элементов для использования в гтп и не предполагают внесения изменений в существующие правила Договаривающихся сторон.
2. "Общие определения" разрабатываются с технической точки зрения и необязательно увязываются с какими-либо социальными системами, например с системами налогообложения, выдачи водительских удостоверений и т.д.
3. На основе нынешних определений, которые даны Договаривающимися сторонами, и соответствующих международных стандартов разрабатываются только "общие определения" основных терминов, которые необходимы для определения категорий и характеристик транспортных средств, часто используемых при формулировании правил безопасности.
4. Определяются процедуры разработки "общих определений".

На втором совещании Группы по общим задачам его участники разошлись во мнениях относительно указанного выше руководящего принципа № 2, в частности в отношении того, должны ли категории транспортных средств, используемые для целей гтп, отражать системы классификации транспортных средств, применяющиеся в области налогообложения, страхования и других социальных систем различных государств. В конечном итоге было решено рекомендовать введение категорий транспортных средств для гтп, которые с технической точки зрения не зависят от каких-либо социальных систем, главным образом по той причине, что было бы трудно учесть особенности различных социальных систем всех государств. В отношении веса и размеров транспортных средств были отобраны элементы, подлежащие определению, для обсуждения на следующем совещании. Что касается категорий транспортных средств, то после проведения дискуссии на основе резюме было решено, что дискуссии по элементам, подлежащим определению, будут продолжены на следующем совещании.

Перед третьим совещанием Группы по общим задачам в Токио было организовано совещание небольшой группы в целях составления таблицы преимуществ и недостатков различных систем классификации транспортных средств. Одно из высказанных на нем мнений состояло в том, что если рассматривать категории транспортных средств в качестве факторов, определяющих условия испытаний, то тогда необходимости в их определении не будет. В противовес этому мнению была высказана точка зрения

относительно необходимости введения четких определений категорий транспортных средств для исключения возможности расхождения в толкованиях их категорий между различными государствами. Было отдано предпочтение разработке общих определений категорий транспортных средств.

8 и 9 октября 2001 года состоялось третье совещание Группы по общим задачам, на котором было представлено два предложения по общим определениям веса и размеров транспортных средств. В соответствии с принятыми ранее руководящими указаниями были согласованы минимальные элементы, необходимые для вынесения соответствующей рекомендации. Представители многих государств изложили свои мнения по вопросу о категориях транспортных средств.

Было поддержано предложение о подразделении транспортных средств на пассажирские и коммерческие с дальнейшим подразделением пассажирских транспортных средств на легковые автомобили, малые автобусы и большие автобусы в зависимости от их полного веса (ПВТС) (для автобусов - от 3,5 т), а коммерческих транспортных средств на малые, средние и большие в зависимости от их ПВТС. Была также поддержана идея о подразделении транспортных средств на легковые автомобили и коммерческие транспортные средства в зависимости от количества пассажиров с дальнейшим подразделением коммерческих транспортных средств на малые и большие в зависимости от ПВТС. Аналогичным образом было поддержано предложение о подразделении коммерческих транспортных средств на малые, средние и большие в зависимости от их ПВТС. Кроме того, были высказаны замечания о том, что транспортные средства следует определять не по категориям, а лишь по их параметрическим характеристикам, причем подробные детали должны определяться в конкретных гтп.

После обсуждения этих замечаний было решено вынести рекомендацию относительно определения транспортных средств на основе минимальных необходимых требований; этими категориями являются: легковые автомобили, автобусы и коммерческие транспортные средства, причем категория "коммерческое транспортное средство" подразделяется далее на подкатегории "малое коммерческое транспортное средство", "среднее коммерческое транспортное средство" и "большое коммерческое транспортное средство". Эта рекомендация была основана на Резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3). Кроме того, было запланировано подготовить к январю 2002 года сводный текст двух предлагаемых проектов общих определений категорий, веса и размеров транспортных средств.



4 апреля 2002 года в Оттаве было проведено предварительное совещание с целью достижения прогресса в обсуждении сводного проекта предложения до четвертого совещания Группы по общим определениям. Перед этим совещанием среди его участников были распространены экземпляры сводного проекта предложения и были переданы соответствующие замечания.

В контексте основных замечаний были предприняты указанные ниже шаги.

Поступило предложение об уточнении цели общих задач, выделении дополнительной категории "транспортных средств специального назначения" и более четком определении понятия "полезная масса". Было включено положение об определении "транспортных средств специального назначения" в отдельных правилах Договаривающихся сторон.

Другое замечание состояло в более четком определении понятия "массы без нагрузки" и уточнении того, где конкретно должны быть определены понятия "полной массы транспортного средства (ПМТС)" и "полной технической массы (ПТМ)". Кроме того, было доработано определение ПТМ. В проект были внесены соответствующие поправки.

Поступили также замечания в отношении определения мест для сидения. Для определения категории транспортного средства было решено рекомендовать использовать все сиденья, поддерживаемые креплениями.

Было предложено дополнительно проработать названия категорий и вопрос о том, каким образом определять количество пассажиров по математической формуле. Что касается названий категорий, то за отсутствием более удачных вариантов было решено вынести рекомендацию о принятии предлагаемых названий. Не было достигнуто согласия по формуле, позволяющей рассчитывать число пассажиров.

Было внесено предложение об уточнении определений веса и размеров. Проект был соответствующим образом пересмотрен.

Выводы и основания по наиболее существенным замечаниям излагаются ниже.

На оттавском предварительном совещании было решено рекомендовать общий проект предложения с внесенными в него поправками, за исключением следующих вопросов, рассмотрение которых было отложено до четвертого совещания Группы по общим задачам: а) выбор между цифровым и буквенным обозначением категорий;

b) целесообразность того, чтобы Договаривающиеся стороны могли по экологическим соображениям или соображениям безопасности предлагать другой (другие) рубеж(и) деления на подкатегории в рамках категории коммерческих транспортных средств, помимо основного рубежа в 3,5 т; с) целесообразность устранения ликвидации рубежа в 7,5 т; d) целесообразность введения общего определения мест для сидения с целью уточнения понятия пассажироместимости транспортного средства.

Что касается размеров транспортных средств, то, хотя мнения участников по вопросу о включении фонарей, шин и других компонентов, прикрепленных к кузову транспортного средства, разделились, было решено ввести оба размера - "габаритный" и "конструктивный", - поскольку будут разрабатываться два типа гтп, один из которых будет основываться на габаритных размерах транспортного средства, а другой - на размерах, определяемых по внешним точкам наиболее выступающих элементов кузова. Определения этих размеров были подготовлены с учетом стандартов ИСО.

Четвертое совещание Группы по общим задачам было созвано 29 и 30 апреля 2002 года. В свете итогов оттавского предварительного совещания было решено вынести рекомендацию по проекту, за исключением пяти нерешенных вопросов. Была сформирована небольшая группа для проработки нерешенных вопросов, перечисленных ниже, после достижения согласия относительно вынесения рекомендации о том, что категория 1 будет включать легковые автомобили, категория 2 - коммерческие транспортные средства, а категория 3 - двухколесные транспортные средства.

Нерешенные вопросы:

- 1) дальнейшее подразделение категории 2 по массе;
- 2) минимальная грузоподъемность для категории 2;
- 3) понятие "место для сидения" для определения количества пассажиров;
- 4) определение транспортного средства специального назначения;
- 5) определение мотоцикла.

На последовавшем совещании небольшой группы было достигнуто согласие о вынесении рекомендации относительно вышеуказанных вопросов 2), 4) и 5); что же касается вопросов 1) о дальнейшем подразделении по массе и 3) о понятии "место для сидения", то они остались нерешенными и их рассмотрение было отложено до заключительного совещания Группы по общим вопросам.

Пятое совещание Группы по общим вопросам, состоявшееся 15 и 16 октября 2002 года, было посвящено главным образом нерешенным вопросам 1) и 3), а также

новому вопросу о двухколесных транспортных средствах. Его результаты излагаются ниже.

1) Места для сидения

В Соединенных Штатах Америки, Европейском союзе и Японии понятие "место для сидения" определяется по-разному. Было предложено определять количество мест для сидения по количеству креплений ремней безопасности. Вместе с тем было отмечено, что этот термин не позволяет определять количество пассажиров на многоместном нераздельном сиденье. Был обсужден альтернативный вариант определения количества мест для сидения, основанный на ширине многоместного нераздельного сиденья. Консенсуса достичь не удалось. Дальнейшее обсуждение вопроса об определении понятия "место для сидения" было решено отложить до завершения разработки гтп о сидениях. Что касается количества пассажиров на многоместном нераздельном сиденье, то транспортное средство может быть отнесено к различным категориям в зависимости от определения количества пассажиров на многоместных нераздельных сиденьях. Для определения категории транспортного средства используются все места для сидения, поддерживаемые креплением сиденья. Группа считает, что, поскольку изготовители транспортных средств, скорее всего, будут стараться добиться выполнения наиболее строгих правил в интересах обеспечения возможности для экспорта своей продукции в максимально возможное число стран, проблем в этой связи не возникнет, если решение вопроса об определении понятия "место для сидения" будет отложено.

2) Разделение на подкатегории в рамках категории 2

Дискуссия была направлена на обеспечение унификации такого подразделения, поскольку в Соглашении 1958 года соответствующий рубеж составляет 3,5 т, а в правилах Соединенных Штатов Америки - 3,9/4,5 (8 500/10 000 фунтов). Вместе с тем Группе по общим задачам не удалось сформулировать технические обоснования для достижения необходимой унификации, поэтому было решено, что такие рубежи будут установлены на основе технических обоснований в будущем, когда будут разрабатываться конкретные гтп. Во избежание чрезмерного увеличения количества подкатегорий Председатель предложил сделать выбор между 3,5 т и 4,5 т для правил, касающихся аспектов безопасности, и между 3,5 т и 3,9 т для правил, касающихся экологических аспектов. Кроме того, на тот случай, если в будущем в нескольких гтп будет принят общий рубеж подразделения, было решено рекомендовать закрепить этот рубеж в качестве официального общего рубежа в гтп по определениям, касающимся транспортных средств.

### 3) Механические транспортные средства с двумя или тремя колесами

В предварительном порядке было принято решение о том, что максимальная скорость этих транспортных средств будет составлять 50 км/ч. Кроме того, к этому решению было принято следующее примечание: "Европейский союз высказал оговорку относительно последующего изучения вопроса о максимальной скорости транспортных средств категории 3-1". Остальные неурегулированные проблемы, связанные с двухколесными транспортными средствами, были решены.

Резюме: Таким образом, Группа по общим задачам решила вынести рекомендацию относительно специальной резолюции по определениям транспортных средств. И хотя были представлены редакционные замечания и в проект были внесены соответствующие изменения, формулировки проекта в основном не были изменены и по-прежнему отвечают рекомендации, вынесенной Группой по общим задачам. Любые вопросы по проекту, которые могут быть поставлены в будущем, будут рассмотрены в рамках нового механизма.

На сто двадцать девятой сессии WP.29 Япония представила документ TRANS/WP.29/2003/17 в качестве предложения по проекту гтп, после чего Соединенные Штаты Америки выдвинули предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/2003/51. Приняв во внимание предложение Соединенных Штатов Америки, Япония на восьмой сессии Исполнительного комитета (АС.3) Соглашения 1998 года предложила придать проекту гтп административный статус резолюции. АС.3 согласился с предложенным принципом и решил, что GRSG следует провести соответствующую подготовительную техническую работу.

В этих условиях на сто тридцать первой сессии WP.29 Япония представила документ TRANS/WP.29/2003/17/Rev.1. Кроме того, в свете документа TRANS/WP.29/2003/17/Rev.1 был пересмотрен документ TRANS/WP.29/GRSG/2003/10. На своей восемьдесят пятой сессии GRSG приняла документ TRANS/WP.29/GRSG/2003/10/Rev.1 с некоторыми изменениями и представила WP.29 и АС.3 документ TRANS/WP.29/2004/25.

АС.3 на своей одиннадцатой сессии изучил эти документы и решил, что предложение (TRANS/WP.29/2004/25) будет рассматриваться в качестве специальной резолюции № 1 (СпР.1). Новое название резолюции: "Специальная резолюция № 1, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств (СпР.1)". Решение по ней будет принято в рамках Соглашения 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов

оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах. Представитель Японии вызвался подготовить пересмотренный документ для WP.29 и AC.3 в надежде на то, что он будет одобрен в качестве СпР.1.

Правительство Японии считает, что успешное согласование определений категорий, веса и размеров транспортных средств будет способствовать достижению прогресса в работе над гтп и облегчит процесс разработки гтп и их принятия Договаривающимися сторонами. Глобальные технические правила облегчат процесс распространения между Договаривающимися сторонами транспортных средств, отвечающих согласованным эксплуатационным требованиям, а также будут способствовать упрощению работы и сокращению расходов, связанных с проектированием и изготовлением транспортных средств.

В. СПЕЦИАЛЬНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ, КАСАЮЩАЯСЯ ОБЩИХ ОПРЕДЕЛЕНИЙ И ПРОЦЕДУР, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ В ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛАХ (СпР.1)

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1.1 Настоящий документ содержит определения общих терминов, которые должны использоваться для разработки глобальных технических правил (гтп), применяющихся ко всем колесным транспортным средствам, предметам оборудования и частям, подпадающим под действие Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (ECE/TRANS/132 и Согг.1).

1.2 Определения общих терминов, содержащиеся в настоящем документе, не подлежат обязательному использованию в технических правилах, касающихся транспортных средств, каждой Договаривающейся стороны.

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1 При разработке положений любых гтп или при внесении в них поправок Договаривающиеся стороны Соглашения 1998 года разрабатывают эти гтп или вносят в них поправки в соответствии с положениями настоящей резолюции.

2.2 Договаривающиеся стороны могут продолжать применять свои национальные или региональные определения и процедуры, которые эквивалентны категориям, указанным в настоящей резолюции, и в качестве исключений в контексте применения гтп<sup>1</sup>.

2.3 В тех случаях, когда при подготовке новых или исправленных гтп возникает явная необходимость в разработке новых определений, которые, возможно, будут использоваться не менее чем в двух гтп, должен рассматриваться вопрос о включении этих определений в настоящую СпР.1.

---

<sup>1</sup> Таким образом, область применения на национальном или региональном уровне может слегка отличаться от области применения гтп; например, Договаривающиеся стороны могут применять гтп в отношении транспортных средств категории М1 в соответствии с Соглашением 1958 года, а не категории 1-1 согласно СпР.1.

- 2.4 Поправка к СпР.1
- 2.4.1 Поправки в СпР.1 вносятся в соответствии с процедурой, предписанной в пункте 6.4 статьи 6 Соглашения 1998 года.
- 2.4.2 Договаривающаяся сторона, которая предлагает поправки к СпР.1, представляет также предложения по поправкам к определениям во всех гтп, действующих на текущий момент.
- 2.5 Если не оговорено иное, любая единица измерения и соответствующее обозначение, приведенные в гтп, входят в Международную систему единиц (СИ) и соответствуют стандарту 1000:1992 Международной организации по стандартизации (ИСО).
- 3. ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
- 3.1 Приводимые в гтп ссылки на общие определения соответствуют положениям приложения 1.
- 3.2 Приводимые в гтп ссылки на категории транспортных средств соответствуют положениям приложения 2.
- 3.3 Приводимые в гтп ссылки на массу транспортных средств соответствуют положениям приложения 3.
- 3.4 Приводимые в гтп ссылки на размеры транспортных средств соответствуют положениям приложения 4.

## Приложение 1

### ОБЩИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. "Механическое транспортное средство" означает любое самоходное транспортное средство, спроектированное и изготовленное для эксплуатации на дороге и имеющее по меньшей мере два колеса;
2. "Прицеп" означает любое несамоходное транспортное средство, которое спроектировано и изготовлено для его буксировки механическим транспортным средством;
3. "Транспортное средство" означает любое механическое транспортное средство или прицеп;
4. "Состав транспортных средств" означает любое сочетание, образованное механическим транспортным средством и присоединенным(и) к нему одним или более прицепами(ами);
5. "Сочлененное транспортное средство" означает транспортное средство, которое состоит из двух или более жестких секций, сочлененных относительно друг друга; пассажирские салоны каждой секции соединены таким образом, чтобы пассажиры могли свободно переходить из одной секции в другую; жесткие секции прочно соединяются между собой таким образом, чтобы их можно было разъединить только при помощи средств, имеющихся обычно только в мастерской;
6. "Неукомплектованное транспортное средство" означает любое транспортное средство, которое должно пройти по меньшей мере еще один этап комплектования, прежде чем оно будет готово служить цели, для которой оно было спроектировано и изготовлено;
7. "Укомплектованное транспортное средство" означает любое транспортное средство, которое не требует осуществления дополнительных этапов изготовления, чтобы служить цели, для которой оно было спроектировано и изготовлено, за исключением таких незначительных конечных операций, как покраска.



## Приложение 2

### КАТЕГОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Для целей гтп транспортные средства классифицируются на основе их конструктивных особенностей.

1. МЕХАНИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА С ЧЕТЫРЬМЯ ИЛИ БОЛЕЕ КОЛЕСАМИ
  - 1.1 "Транспортное средство категории 1" означает механическое транспортное средство с четырьмя или более колесами, спроектированное и изготовленное в основном для перевозки людей.
    - 1.1.1 "Транспортное средство категории 1-1" означает транспортное средство категории 1, имеющее, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения. Транспортное средство категории 1-1 не может использоваться для перевозки стоящих пассажиров.
    - 1.1.2 "Транспортное средство категории 1-2" означает транспортное средство категории 1, предназначенное для перевозки более восьми сидящих или стоящих пассажиров, не считая водителя.
  - 1.2 "Транспортное средство категории 2" означает механическое транспортное средство с четырьмя или более колесами, спроектированное и изготовленное в основном для перевозки грузов. Эта категория включает также:
    - i) тягачи;
    - ii) шасси, непосредственно предназначенные для установки на них специального оборудования.
  - 1.3 В тех случаях, когда возникают сомнения в отношении того, является ли транспортное средство транспортным средством категории 1 или транспортным средством категории 2, для определения его категории применяется следующее:

1.3.1 Если транспортное средство отвечает всем следующим условиям:

$$P - (M + N \times 68) > N \times 68,$$

$$N \leq 6 \text{ и}$$

масса полезной нагрузки, определенная в пункте 7 приложения 3, превышает 150 кг на транспортное средство с учетом максимальной массы дополнительного оборудования, установленного в заводских условиях, то транспортное средство считается транспортным средством категории 2.

Во всех других случаях транспортное средство считается транспортным средством категории 1.

Где:

P - полная масса транспортного средства, определенная в пункте 4 приложения 3.

M - масса в снаряженном состоянии, определенная в пункте 3 приложения 3.

N - максимальное число мест для сидения и мест для стоящих пассажиров, не считая места водителя.

1.3.2 Если имеется крепление для съемного сиденья, то съемное сиденье учитывается при определении количества мест для сидения и массы полезной нагрузки. Место для сидения означает любое отдельное сиденье или любую часть многоместного и нераздельного сиденья, предназначенную для одного человека.

1.3.3 До вступления в силу гтп, касающихся сидений, Договаривающиеся стороны могут использовать свои собственные критерии при определении количества мест для сидения.

1.4 "Транспортное средство специального назначения" означает транспортное средство, имеющее общие черты с транспортным средством категории 1 или 2 для выполнения специальной функции, для которой необходимы специальная схема кузова и/или оборудование. Черты, являющиеся общими с транспортным средством категории 1 или 2, охватываются соответствующими гтп.

Решение по вопросу об определении части транспортного средства, имеющей особое назначение, и о предъявляемых к ней требованиям будет приниматься каждой Договаривающейся стороной, в которой должно быть зарегистрировано транспортное средство.

2. МЕХАНИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА С ДВУМЯ ИЛИ ТРЕМЯ КОЛЕСАМИ
- 2.1 "Транспортное средство категории 3" означает механическое транспортное средство с двумя или тремя колесами, спроектированное и изготовленное для перевозки людей и/или грузов.
  - 2.1.1 "Транспортное средство категории 3-1: двухколесный мопед" означает двухколесное транспортное средство, в котором рабочий объем двигателя - в случае двигателя внутреннего сгорания - не превышает  $50 \text{ см}^3$  и максимальная расчетная скорость - при любом двигателе - не превышает  $50 \text{ км/ч}^1$ .
  - 2.1.2 "Транспортное средство категории 3-2: трехколесный мопед" означает трехколесное транспортное средство с любым расположением колес, в котором рабочий объем двигателя - в случае двигателя внутреннего сгорания - не превышает  $50 \text{ см}^3$  и максимальная расчетная скорость - при любом двигателе - не превышает  $50 \text{ км/ч}$ .
  - 2.1.3 "Транспортное средство категории 3-3: двухколесный мотоцикл" означает двухколесное транспортное средство, в котором рабочий объем двигателя - в случае двигателя внутреннего сгорания - превышает  $50 \text{ см}^3$  или максимальная расчетная скорость - при любом двигателе - превышает  $50 \text{ км/ч}$ .
  - 2.1.4 "Транспортное средство категории 3-4: трехколесный мотоцикл" означает транспортное средство с тремя колесами, симметричными по отношению к средней продольной плоскости, в котором рабочий объем двигателя - в случае двигателя внутреннего сгорания - превышает  $50 \text{ см}^3$  или максимальная расчетная скорость - при любом двигателе - превышает  $50 \text{ км/ч}$ .

---

<sup>1</sup> Европейская комиссия высказала оговорку относительно последующего изучения вопроса о максимальной скорости транспортных средств категории 3-1.

2.1.5 "Транспортное средство категории 3-5: мотоцикл с коляской" означает транспортное средство с тремя колесами, асимметричными по отношению к средней продольной плоскости, в котором рабочий объем двигателя - в случае двигателя внутреннего сгорания - превышает 50 см<sup>3</sup> или максимальная расчетная скорость - при любом двигателе - превышает 50 км/ч.

3. ПРИЦЕПЫ (ВКЛЮЧАЯ ПОЛУПРИЦЕПЫ)

Будет разработано позднее.

### Приложение 3

#### МАССЫ

Для целей глобальных технических правил:

1. Все значения массы выражаются в килограммах (кг).
2. "Масса транспортного средства без нагрузки" означает номинальную массу укомплектованного транспортного средства, определенную на основе следующих критериев:
  - 2.1 Масса транспортного средства с учетом кузова и всего оборудования, устанавливаемого в заводских условиях, электрического и вспомогательного оборудования, необходимого для нормального функционирования транспортного средства, включая жидкости, инструменты, огнетушитель, стандартные запасные части, колодки для колес и запасное колесо, если таковое устанавливается.
  - 2.2 Топливный бак должен быть заполнен по меньшей мере на 90% номинальной емкости, а другие жидкостные системы (за исключением систем для использованной воды) - на 100% емкости, указанной изготовителем.
3. "Масса в снаряженном состоянии" означает номинальную массу транспортного средства, определяемую на основе следующих критериев:

Сумма массы транспортного средства без нагрузки и массы водителя. Масса водителя учитывается в соответствии с пунктом 6.1 ниже.

В случае транспортных средств категории 1-2 учитываются дополнительные члены экипажа, для которых предусмотрены места для сидения, причем их масса учитывается наравне с массой водителя.
4. "Полная масса транспортного средства" означает максимальную массу полностью нагруженного отдельного транспортного средства согласно его конструкции и расчетным характеристикам, заявленную изготовителем. Она не превышает сумму максимальных нагрузок на оси (группы осей).
5. "Полная масса состава" для механического транспортного средства означает технически разрешенную максимальную массу нагруженного состава

транспортных средств, заявленную изготовителем буксирующего транспортного средства.

6. Масса водителя и пассажиров

6.1 "Масса водителя" означает номинальную массу водителя, которая составляет 75 кг (подразделяется на 68 кг массы, приходящейся на сиденье, и 7 кг массы багажа в соответствии со стандартом ИСО 2416-1992).

6.2 "Масса пассажира" означает номинальную массу пассажира, которая составляет 68 кг, за исключением:

транспортных средств категории 1-1, где для каждого пассажира должно быть дополнительно предусмотрено 7 кг багажа, располагающегося в багажном(ых) отделении(ях), в соответствии со стандартом ИСО 2416-1992;

транспортных средств категории 1-2, не предназначенных для перевозки стоящих пассажиров, где для каждого пассажира должно быть дополнительно предусмотрено 3 кг ручной клади.

7. "Масса полезной нагрузки" означает грузоподъемность транспортного средства, которая представляет собой значение, получаемое в результате вычитания массы транспортного средства без нагрузки и массы водителя и пассажиров из полной массы транспортного средства.

8. "Максимальная буксируемая масса" означает максимальную массу, которую может буксировать транспортное средство, заявленную изготовителем транспортного средства.

9. "Максимальная нагрузка на ось (группу осей)" означает разрешенную массу, соответствующую максимальной массе, приходящейся на ось (группу осей), которая указана изготовителем транспортного средства, и не превышающую спецификаций изготовителя оси. Максимальная нагрузка на ось (группу осей) не превышает сумму значений максимальной несущей способности шин.

10. "Максимальная несущая способность шины" означает разрешенную массу, соответствующую максимальной массе, приходящейся на шину, которая указана изготовителем транспортного средства, и не превышающую спецификаций изготовителя шины.

## Приложение 4

### РАЗМЕРЫ

Все размеры определяются на транспортном средстве с массой без нагрузки.  
Для целей глобальных технических правил:

1. Длина транспортного средства

1.1 "Конструктивная длина" означает размер, который измеряется согласно стандарту ИСО 612-1978, пункт № 6.1. В дополнение к положениям этого стандарта, при измерении конструктивной длины транспортного средства не учитываются следующие устройства:

- стеклоочистители и стеклоомыватели,
- передние или задние опознавательные сигнальные таблички,
- таможенные опечатавающие устройства и средства их защиты,
- устройства для блокирования средств(а) крепления/зачехления груза и средства их защиты,
- устройства освещения и световой сигнализации,
- зеркала и другие устройства для непрямого обзора,
- вспомогательные средства для облегчения движения задним ходом,
- воздухозаборные патрубки,
- ограничители длины для съемных кузовов,
- ступеньки и поручни,
- защитные резиновые элементы и аналогичное оборудование,
- подъемные платформы, рампы и аналогичное оборудование в рабочем состоянии, не превышающие 300 мм,

- сцепные и буксирные устройства для механических транспортных средств,
- токосъемные устройства троллейбусов в поднятом и опущенном положении,
- внешние противосолнечные защитные козырьки,
- съемные спойлеры,
- выхлопные трубы.

1.2 "Габаритная длина" означает размер, в котором учитываются устройства, указанные в пункте 1.1.

2. Ширина транспортного средства

2.1 "Конструктивная ширина" означает размер, который измеряется согласно стандарту ИСО 612-1978, пункт № 6.2. В дополнение к положениям этого стандарта при измерении конструктивной ширины транспортного средства не учитываются следующие устройства:

- таможенные опечатывающие устройства и средства их защиты,
- устройства для крепления брезента и средства их защиты,
- сигнальные устройства, предупреждающие о падении давления в шинах,
- выступающие гибкие части брызговиков,
- устройства освещения и световой сигнализации,
- для автобусов - рампы, подъемные платформы и аналогичное оборудование в сложенном положении,
- зеркала заднего вида или другие устройства для непрямого обзора,
- индикаторы давления в шинах,



- убирающиеся ступеньки,
- выгнутая часть боковины шин непосредственно над точкой соприкосновения с грунтом,
- внешние боковые направляющие устройства автобусов, предназначенных для движения по заданной траектории,
- подножки,
- съемные дополнительные брызговики.

2.2 "Габаритная ширина" означает размер, в котором учитываются устройства, указанные в пункте 2.1.

3. Высота транспортного средства

3.1 "Конструктивная высота" означает размер, который измеряется согласно стандарту ИСО 612-1978, пункт № 6.3. В дополнение к положениям этого стандарта, при измерении конструктивной высоты транспортного средства не учитываются следующие устройства:

- антенны,
- токосъемные устройства в их поднятом положении.

Для транспортных средств, имеющих устройство для поднятия оси, должно учитываться влияние этого устройства.

3.2 "Габаритная высота" означает размер, в котором учитываются устройства, указанные в пункте 3.1.

4. "Колесная база" означает расстояние между перпендикулярами к продольной средней плоскости (транспортного средства), проведенными из заранее определенных точек А и В, соответствующих двум последовательно расположенным колесам транспортного средства, согласно стандарту ИСО 612-1978, пункт № 6.4.

5. "Колея" реальной или воображаемой оси представляет собой сумму двух расстояний АН и ВН для двух колес, расположенных на этой оси, где АН и ВН - это расстояние от точек А и В, определенных в пункте 5, до продольной средней плоскости (транспортного средства), согласно стандарту ИСО 612-1978, пункт № 6.5.
  
  6. "Передний свес" означает расстояние между вертикальной плоскостью, проходящей через центры самых передних колес, и самой передней точкой транспортного средства с учетом буксировочных крюков, регистрационного номера и т.д., а также любых других частей, жестко прикрепленных к транспортному средству, согласно стандарту ИСО 612-1978, пункт № 6.6.
  
  7. "Задний свес" означает расстояние между вертикальной плоскостью, проходящей через центры самых задних колес, и самой задней точкой транспортного средства с учетом оборудования для буксировки прицепа, если таковое установлено, регистрационного номера и т.д., а также любых других частей, жестко прикрепленных к транспортному средству, согласно стандарту ИСО 612-1978, пункт № 6.7.
-