



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2006/4  
6 January 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

(Сорок восьмая сессия, 20-22 марта 2006 года,  
пункт 5 с) повестки дня)

**ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ СР.1**

**Повышение безопасности велосипедов, мотоциклов и мопедов**

Записка секретариата

Внимание членов WP.1 обращается на приведенный ниже проект рекомендации по безопасности велосипедов, мотоциклов и мопедов. Часть этого проекта, касающаяся велосипедов, была подготовлена МОПДТП, а часть, посвященная мотоциклам и мопедам, - небольшой группой в составе представителей Соединенных Штатов Америки (председатель), ФЕМА, МФМ и МАЗМ. После принятия WP.1 этого проекта он будет включен в главу 6 новой структуры СР.1, озаглавленную "Особые правила применительно к двухколесным транспортным средствам" (см. документ ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.1).

Части проекта, касающиеся технических аспектов мотоциклов и мопедов, были рассмотрены секретариатом на основе предложений, представленных МОПДТП (выделено курсивом).

## **Глава 6            Особые правила применительно к двухколесным транспортным средствам**

### **6.1                Велосипеды**

Велосипеды все чаще используются не только как перевозочные средства, вместо механических транспортных средств, но и для целей активного отдыха.

Центральные и местные органы власти многих стран в добровольном порядке осуществляют стратегии стимулирования более широкого использования велосипедов, руководствуясь не только общими соображениями охраны окружающей среды, в частности борьбы с загрязнением воздуха, но и задачами здравоохранения.

Вместе с тем участники дорожного движения данной категории весьма часто становятся жертвами ДТП, так как из-за отсутствия специальных полос движения на дорогах им приходится вливаться в общий транспортный поток и перемещаться с учетом общих условий движения, например при пересечении перекрестков. Поэтому важно повысить безопасность этих участников дорожного движения на основе принятия конкретных мер либо использования соответствующих объектов инфраструктуры.

#### **6.1.1            Технические аспекты**

##### **6.1.1.1        Видимость велосипедистов в ночное время (2.1)**

В дополнение к предписаниям об оснащении велосипедов, содержащимся в Венской конвенции о дорожном движении 1968 года (пункт 1 статьи 33), следует принять дополнительные меры для улучшения их видимости, а также видимости пользующихся ими лиц в ночное время.

##### **6.1.1.1.1     Оснащение велосипеда**

Без ущерба для действующего национального законодательства, касающегося обычного освещения транспортных средств, такие транспортные средства должны быть оснащены

спереди: светоотражателем белого цвета;

по бокам: светоотражателями автожелтого цвета, укрепленными на спицах колес, либо светоотражающими устройствами, образующими замкнутый круг;

на педалях: белыми, желтыми либо автожелтыми светоотражателями, позволяющими четко идентифицировать присутствие велосипедиста и следить за его передвижением.

#### 6.1.1.1.2 Оснащение велосипедиста

Велосипедисту следует рекомендовать носить одежду светлого цвета и в дополнение к этому надевать светоотражающие приспособления на руки и ноги с целью улучшения его видимости и возможности его идентификации другими участниками дорожного движения.

#### 6.1.1.2 Обозначение прицепов, буксируемых велосипедистами (2.3)

Если велосипед буксирует прицеп, то на задней части прицепа должно устанавливаться светоотражающее приспособление красного цвета, и, кроме того, если задний огонь велосипеда закрыт прицепом или выключен, то на задней части прицепа должен устанавливаться красный огонь.

### 6.1.2 **Правила движения**

#### 6.1.2.1 Использование защитных шлемов велосипедистами (3.4)

Велосипедистов следует поощрять к использованию надлежащего шлема, независимо от того, управляют ли они велосипедом либо являются пассажирами.

#### 6.1.2.2 Предохранительное светоотражающее устройство

Для создания защитной зоны между велосипедистом и другими участниками дорожного движения рекомендуется оснащать велосипед приспособлением, называемым "предохранительное светоотражающее устройство".

Все вышеупомянутые приспособления следует охарактеризовать в рамках ознакомительных или информационно-просветительных кампаний, нацеленных на пользователей, в частности на школьников. Следует проводить надлежащие проверки, с тем чтобы обеспечить соответствие оснащения велосипедов этим правилам, в частности тем из них, которые касаются освещения и видимости, а также следует предусмотреть надлежащие санкции на тот случай, если они не соответствуют этим требованиям.

## **6.2 Двухколесные транспортные средства с двигателем**

### **6.2.1 Введение**

Официальная статистика ДТП свидетельствует о том, что обычно водители мотоциклов и мопедов попадают в дорожно-транспортные происшествия чаще, чем участники дорожного движения других категорий. Глубокое исследование причин таких дорожно-транспортных происшествий дает представление об обстоятельствах, обуславливающих их столь высокую частотность.

Ошибка водителя, являющаяся на данный момент основной причиной дорожно-транспортного происшествия, обычно вызвана неверным восприятием ситуации, предшествующей ДТП. Всесторонние исследования, как правило, показывают, что 60-65% дорожно-транспортных происшествий обусловлено несоблюдением водителями других транспортных средств требований о преимущественном праве проезда мотоциклиста. Опыт повседневной ситуации порождает совершенно реальную дилемму, сводящуюся к тому, что ДТП происходят с водителями мотоциклов и мопедов, хотя зачастую они и не являются виновниками этих ДТП.

Для эффективного сокращения числа ДТП с участием мотоциклов и мопедов и количества погибающих и получающих ранение в результате этих ДТП лиц следует разработать и реализовать комплексные программы обеспечения безопасности пользователей мотоциклов и мопедов. Ниже приведены рекомендации, касающиеся оптимальной практики, которая сложилась в течение ряда лет. Вместе с тем ни одно из этих предложений не позволит получить по-настоящему полного

результата, если между мотоциклистами и экспертами по безопасности дорожного движения не будет поддерживаться непрерывный диалог, ибо именно такой диалог может развеять, к сожалению, общепринятое представление о том, что вина за ДТП возлагается на его жертву.

Одни рекомендации касаются водителей, а другие - дорожных условий. И хотя некоторые из них затрагивают транспортные средства, т.е. мотоциклы или мопеды, они всесторонне не рассматриваются, поскольку включены в другие правила и рекомендации, а анализ ДТП показывает, что ДТП крайне редко происходят по техническим причинам и что в таких случаях они обусловлены непроведением своевременного технического обслуживания и, в частности, износом шин.

#### 6.2.1.1 Водительские удостоверения и выдача разрешений на управление мопедами и мотоциклами

Водительское удостоверение позволяет компетентным органам осуществлять контроль за лицами, получающими доступ к использованию дороги. Оно также служит средством проверки наличия у водителя достаточных знаний в области правил дорожного движения, а также контроля за техническим состоянием транспортного средства.

В течение ряда лет апробировались различные стратегии выдачи разрешений на эксплуатацию мотоциклов, которые привели к неоднозначным результатам. Подробные исследования дорожно-транспортных происшествий свидетельствуют о том, что одним из ключевых элементов безопасного управления мотоциклом или мопедом служит опыт водителя. Анализ показывает, что успешное прохождение программы подготовки водителя эквивалентно наличию у него шестимесячного опыта вождения. Сделанные в результате этого анализа выводы стимулировали более широкое использование системы поэтапной выдачи разрешений.

Европейский опыт сводится к тому, что молодые участники дорожного движения обычно начинают с использования велосипеда и затем переходят к эксплуатации мопеда и позднее - мотоцикла или легкового автомобиля. В тех странах, где климат благоприятствует использованию двухколесных транспортных средств, мопеды рассматриваются в качестве особой формы велосипеда, а также первого шага на пути к

использованию механических транспортных средств. В таких странах эксплуатация мопеда разрешена с 14 лет, и требования о получении водительского удостоверения, если они вообще существуют, сводятся к прохождению теоретического теста по правилам дорожного движения.

Что касается мотоциклов, то существует тенденция к поэтапному переходу к более мощным транспортным средствам. Так, в Европе водителю-ученику в течение первых двух лет разрешается использовать мотоциклы ограниченной мощности, после чего они получают право управлять более мощным транспортным средством. Если исходить из того, что основное значение имеет опыт, то переход от одной категории мотоцикла к другой должен обуславливаться не столько успешной сдачей последующих экзаменов, сколько стажем вождения мотоцикла. Аналогичным образом в некоторых странах водителям легковых автомобилей разрешается использовать водительское удостоверение для управления мотоциклами определенного класса, поскольку эти люди обладают достаточным опытом пользования дорогой. На практике такие водители обычно проходят определенную подготовку с целью ознакомления с особенностями управления мотоциклом.

Выбор системы выдачи водительских удостоверений мотоциклистам в каждой стране зависит от многочисленных факторов, и опыт показывает, что ни одно из решений не может рассматриваться как более эффективное, чем другие. Руководствоваться следует тем принципом, что специализированная подготовка должна дополнять общее обучение по безопасности дорожного движения и что постепенно должен осуществляться переход к использованию более сложных и мощных транспортных средств. Это означает, что получение удостоверения все чаще увязывается с системой подготовки водителя.

#### 6.2.1.2 Обучение водителей

Весьма важное значение имеет первоначальное обучение водителей (до выдачи им водительского удостоверения). Такое обучение должно быть доступным и удобным. Его следует проводить по согласованной учебной программе. Квалифицированные услуги профессиональных инструкторов должны предоставляться в соответствии с согласованным стандартом, причем эти инструкторы во всех случаях должны быть опытными мотоциклистами. Помимо обучения надлежащим навыкам

управления транспортным средством, в рамках программы подготовки водителей следует также уделять внимание информированию о факторах риска и о возможностях предотвращения дорожно-транспортных происшествий, а также о важном значении адекватного поведения водителя, его правильном отношении к дорожной ситуации и о вытекающих из этого последствиях.

Цель первоначальной подготовки водителя должна состоять в привитии ему необходимых навыков и знаний, которые позволили бы ему не только получить водительское удостоверение, но и безопасно и ответственно управлять транспортным средством в условиях дорожного движения. Поэтому система сдачи экзаменов на получение водительского удостоверения должна быть направлена на оценку степени владения водителем необходимыми навыками и знаниями, позволяющими безопасно и ответственно управлять транспортным средством.

#### 6.2.1.3 Защитное снаряжение

Следует стимулировать водителей и пассажиров мотоциклов к использованию следующего защитного снаряжения: мотоциклетных шлемов, надлежащей одежды, включая перчатки, ботинки, длинные брюки и прочные куртки с длинными рукавами, а также средств защиты глаз и лица.

#### 6.2.1.4 Кампании по безопасности дорожного движения

Кампании информирования общественности позволяют оказывать воспитательное воздействие на водителей мотоциклов и мопедов, а также на других автолюбителей и участников дорожного движения. В ходе таких кампаний основное внимание следует уделять проблемам обеспечения четкой видимости водителя мотоцикла или мопеда и повышения осведомленности автомобилистов/других участников дорожного движения относительно мотоциклов. В рамках этих программ надлежит освещать следующие темы: использование ходовых огней на мотоциклах в дневное время; ношение одежды ярких цветов и применение светоотражающих материалов на одежде водителей мотоциклов, а также использование мотоциклетных шлемов, которые четко видимы в дневное и ночное время суток; выбор положения мотоцикла на полосе движения, которое позволяет улучшить его

видимость; причины, в силу которых автомобилисты не видят мотоциклы; и в особенности средства повышения осведомленности автомобилистов и других участников дорожного движения относительно мотоциклистов.

#### 6.2.1.5 Правоприменение

Как и в случае других усилий по обеспечению безопасности дорожного движения, важная роль в обеспечении безопасности мотоциклов и мопедов отводится сотрудникам правоприменительных органов. Обеспечение выполнения предписаний о выдаче водительских удостоверений, законов, регулирующих дорожное движение и порядок эксплуатации мотоциклов, имеет одинаковое значение в случае как двухколесных, так и четырехколесных транспортных средств. Помимо обеспечения выполнения правил и положений по безопасности дорожного движения, правоприменению отводится важная роль в надлежащем расследовании дорожно-транспортных происшествий и в поддержании системы отчетности, документально подтверждающей ДТП. Такая система отчетности может использоваться для определения тех программ и стратегий, которые необходимы для повышения безопасности мотоциклов и мопедов. Правоприменение может содействовать также информированию и воспитанию общественности в целях повышения безопасности мотоциклов и мопедов.

#### 6.2.1.6 Инфраструктура

Одним из решающих элементов любой программы ограничения дорожно-транспортных происшествий являются технические средства регулирования дорожного движения. Компетентным органам, отвечающим за регулирование дорожного движения, следует осознавать потребности мотоциклистов как пользователей дороги, а также характерные для них особенности и степень их уязвимости. Следует разрабатывать стратегии проектирования и установки таких средств, используемых на дорогах и обочинах дорог, как дорожные знаки и сигналы, а также дорожная разметка и маркировка. Мероприятия по техническому обслуживанию и ремонту дорог следует проводить с учетом эксплуатации мотоциклов и мопедов; кроме того, надлежит использовать в первую очередь те средства, которые способствуют



смягчению последствий столкновения мотоцикла или мопеда с барьером безопасности.

Следует стимулировать разработку комплексных национальных стратегий для использования компетентными органами, отвечающими за строительство и техническое обслуживание дорог, с целью усовершенствования дорожной инфраструктуры таким образом, чтобы она стала более удобной для движения мотоциклов и мопедов; речь идет, например, о таких стратегиях, как стратегия органов регулирования дорожного движения Норвегии.

**6.2.2 Рекомендации по повышению безопасности водителей мопедов и мотоциклов приводятся ниже.**

6.2.2.1 Правила, касающиеся мопедов

6.2.2.1.1 Технические аспекты (3.5)

6.2.2.1.1.1 *Видимость в ночное время*

Без ущерба для действующего национального законодательства в области обычного освещения мопеды должны оснащаться боковой сигнализацией, представляющей собой либо светоотражающие приспособления автожелтого цвета, либо светоотражающий материал, нанесенный на боковины шин по всему обводу.

*Предложение, представленное МОПДТП*

*Без ущерба для действующего национального законодательства, касающегося передних и задних устройств освещения, мопеды должны оснащаться боковой сигнализацией, состоящей, в частности, из светоотражающих устройств автожелтого цвета, видимых сбоку, которые закрепляются на спицах колес, либо светоотражающих материалов белого цвета, наносимых на боковины шин.*

*Если транспортные средства этой категории подлежат регистрации (проведение которой в высшей степени рекомендуется), то на регистрационных знаках следует использовать светоотражающий материал.*

6.2.2.1.1.2 *Характеристики*

Переоборудование мопедов, ведущее к изменению их технических характеристик и степени безопасности их эксплуатации, запрещается.

*Предложение, представленное МОПДТП*

- a) *Мопеды должны быть сконструированы таким образом, чтобы исключить возможность превышения максимальной скорости, разрешенной для них национальным законодательством.*
- b) *Переоборудование мопедов, ведущее к изменению их технических характеристик или степени безопасности их использования, запрещается. Следует также запретить использование и продажу устройств, допускающих такие изменения, и следует предусмотреть возможности проведения соответствующих проверок и применения надлежащих санкций.*

6.2.2.1.1.3 *Прицепы*

В тех случаях, когда прицепы допускаются национальным законодательством,

- a) они должны быть сконструированы таким образом, чтобы состав транспортных средств обеспечивал достаточную безопасность эксплуатации (скорость, видимость, торможение);
- b) прицепы, буксируемые мопедами, должны быть оснащены сзади красным светоотражающим приспособлением. Если красный фонарь мопеда закрывается прицепом и/или находящимся на нем грузом, то на прицепе сзади должен быть установлен красный фонарь.

*Предложение, представленное МОПДТП*

- a) *Прицепы должны быть сконструированы таким образом, чтобы состав транспортных средств обеспечивал достаточную безопасность эксплуатации, и в частности не допускалось бы*

*никакого риска опрокидывания или потери устойчивости (скорость, видимость, торможение, максимально допустимый вес и т.д). Национальным законодательством следует также установить особые правила движения для таких составов транспортных средств, в частности ввести ограничения движения либо ограничения скорости.*

- b) Прицепы, буксируемые мопедами, должны быть оснащены сзади красным светоотражающим приспособлением.*

*Если красный фонарь, установленный на мопеде сзади, закрывается находящимся на прицепе грузом либо самим прицепом, то на прицепе сзади должен быть установлен красный фонарь.*

- c) Если на мопеде имеется регистрационный номер и соответствующий регистрационный знак закрывается прицепом или находящимся на нем грузом, то регистрационный знак с нанесенным на нем регистрационным номером должен быть помещен на задней части прицепа.*

#### 6.2.2.1.2

#### Правила, касающиеся использования мопедов (3.5)

- a) Водители мопедов должны быть не моложе 14 лет.
- b) Правительствам рекомендуется поощрять обучение водителей мопедов.

#### *Предложение МОПДТП*

- c) От водителей и пассажиров мопедов в обязательном порядке должно требоваться использование официально утвержденных защитных шлемов при всех обстоятельствах.*
- b) Должно рекомендоваться и поощряться ношение одежды светлого цвета или использование светоотражающих и флуоресцентных приспособлений на одежде, в частности при движении в ночное время либо в условиях ограниченной видимости.*

## 6.2.2.1.3 Безопасность пользователей мопедов

Следует поощрять организацию кампаний информирования общественности по проблемам безопасности дорожного движения, поскольку они позволяют проводить воспитательную работу среди водителей мопедов, а также других автомобилистов и участников дорожного движения. В рамках таких кампаний основное внимание следует уделять проблемам видимости водителей и повышению осведомленности автомобилистов/других участников дорожного движения относительно мопедов.

6.2.2.2 Правила, касающиеся мотоциклов

## 6.2.2.2.1 Технические аспекты (3.6)

6.2.2.2.1.1 *Видимость*

В дополнение к обязательным устройствам освещения и световой сигнализации, предписанным Конвенцией о дорожном движении 1968 года:

а) Мотоциклы **надлежит** оборудовать следующими дополнительными устройствами:

- аварийным сигналом;
- передней и задней противотуманной фарами;
- боковыми светоотражающими приспособлениями автожелтого цвета.

Следует поощрять установку этих устройств, которая должна осуществляться согласно соответствующим предписаниям Правил № 53, прилагаемых к Соглашению 1958 года.

б) *Регистрационный знак должен (регистрационные знаки должны) быть светоотражающим(и). (Предложение МОПДПП)*

6.2.2.2.1.2 *Обзорность*

На мотоциклах должно быть установлено по меньшей мере одно зеркало заднего вида.

6.2.2.2.1.3 *Защитные устройства и их использование*

Конструкция мотоциклов должна обеспечивать эффективную защиту ног перемещающегося на нем лица. *В частности, для каждого пассажира следует предусмотреть опоры для ног. (Предложение МОПДТП)*

Кроме того, водителей и пассажиров мотоцикла следует поощрять к использованию следующего защитного оборудования: мотоциклетных шлемов, надлежащей одежды, включая перчатки, ботинки, длинные брюки и прочную куртку с длинными рукавами, а также средств защиты глаз и лица.

*Предложение, представленное МОПДТП*

*a) От водителей и пассажиров мотоциклов в обязательном порядке должно требоваться использование защитного шлема при всех обстоятельствах (как на открытой местности, так и в условиях города). Такие шлемы должны подлежать официальному утверждению типа.*

*b) Должно рекомендоваться и поощряться использование защитной одежды (ботинок, перчаток, курток, брюк и т.д.), а также светоотражающих и флуоресцентных приспособлений на одежде, в частности при движении в ночное время либо в условиях ограниченной видимости.*

6.2.2.2.1.4 *Прицепы*

В тех случаях, когда прицепы допускаются национальным законодательством,

a) они должны быть такими, чтобы состав транспортных средств обеспечивал достаточную безопасность эксплуатации (скорость, видимость, торможение);

b) прицепы, буксируемые мотоциклами, должны быть оснащены сзади красным светоотражающим приспособлением. Если красный фонарь мотоцикла закрывается прицепом и/или находящимся на нем грузом, то на прицепе сзади должен быть установлен красный фонарь.

*Предложение МОПДТМ*

a) *Прицепы должны быть сконструированы таким образом, чтобы состав транспортных средств обеспечивал достаточную безопасность эксплуатации, и в частности не допускалось бы никакого риска опрокидывания или потери устойчивости (скорость, видимость, торможение, максимально допустимый вес и т.д.). Национальным законодательством также следует установить особые правила движения для таких составов транспортных средств, в частности ввести ограничения движения либо ограничения скорости.*

a. *Прицепы, буксируемые мотоциклами, должны быть оснащены сзади красным светоотражающим приспособлением.*

b) *Если фонарь, установленный на мотоцикле сзади, закрывается находящимся на прицепе грузом либо самим прицепом, то на прицепе сзади должен быть установлен красный фонарь.*

d) *Если задний регистрационный знак закрывается прицепом или находящимся на нем грузом, то регистрационный знак должен быть помещен на задней части прицепа.*

6.2.2.2.2 Правила, касающиеся использования мотоциклов (3.6)

6.2.2.2.2.1 *Требования, предъявляемые к водителям*

Кандидат на получение удостоверения на право управления мотоциклом должен для получения такого удостоверения после завершения соответствующей подготовки успешно сдать как теоретические, так и практические экзамены. Обучение кандидатов на получение удостоверения на право управления мотоциклом должно быть доступным и удобным. Оно должно проводиться в соответствии с согласованной программой квалифицированными и опытными инструкторами.

В отношении пользования мощными мотоциклами, удовлетворяющими определению, принятому на национальном/международном уровне, должны применяться условия о:

- соответствии требованиям прогрессивной системы выдачи удостоверений сообразно с приобретением надлежащих навыков и опыта управления вначале мотоциклом меньшей мощности либо
- соответствии требованиям относительно минимального возраста и прохождения необходимой подготовки для сдачи экзамена надлежащего уровня.

#### 6.2.2.2.2 *Безопасность мотоциклистов*

Следует поощрять организацию кампаний информирования общественности по проблемам безопасности дорожного движения, поскольку они позволяют проводить воспитательную работу среди водителей мотоциклов, а также других автомобилистов и участников дорожного движения. В рамках этих кампаний надлежит освещать следующие темы: использование ходовых огней на мотоциклах в дневное время; ношение одежды ярких цветов, применение светоотражающих материалов на одежде водителей мотоциклов, а также использование мотоциклетных шлемов, которые четко видимы в дневное и в ночное время суток; выбор положения мотоцикла на полосе движения, которое позволяет улучшить его видимость; причины, в силу которых автомобилисты не видят мотоциклы; и в особенности средства повышения осведомленности автомобилистов и других участников дорожного движения относительно мотоциклистов.

Как и в случае других усилий по обеспечению безопасности дорожного движения, важная роль в обеспечении безопасности мотоциклов отводится сотрудником правоприменительных органов. Обеспечение выполнения предписаний о выдаче водительских удостоверений, законов, регулирующих дорожное движение и порядок эксплуатации мотоциклов, имеет одинаковое значение в случае как двухколесных, так и четырехколесных транспортных средств. Правоприменение также имеет большое значение для расследования дорожно-транспортных происшествий с участием мотоциклов и для документального

подтверждения ДТП, а также для использования соответствующих данных с целью повышения безопасности мотоциклов.

Компетентным органам, отвечающим за регулирование дорожного движения, следует осознавать потребности мотоциклистов как пользователей дороги, а также характерные для них особенности и степень их уязвимости. Следует разрабатывать стратегии проектирования и установки таких средств, используемых на дорогах и обочинах дорог, как дорожные знаки и сигналы, а также дорожная разметка и маркировка.

Правительства могут ввести обязательное требование об управлении мотоциклами в дневное время с включенными огнями ближнего света либо ходовыми огнями.

-----