



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2006/19  
5 July 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1)

Пятидесятая сессия

Женева, 7-10 ноября 2006 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИЯМ 1968 ГОДА О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ И О  
ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ И К ДОПОЛНЯЮЩИМ ИХ ЕВРОПЕЙСКИМ  
СОГЛАШЕНИЯМ 1971 ГОДА И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЭТИХ ДОКУМЕНТОВ

Определения мопедов, мотоциклов, моторизованных трициклов,  
квадрициклов и легких квадрициклов

Промежуточный доклад Группы экспертов по правовым вопросам WP.1

Обсуждение в рамках Группы экспертов по правовым вопросам

Настоящий промежуточный доклад представляет собой самый последний дискуссионный документ, рассматриваемый Группой экспертов по правовым вопросам, в котором разъясняются общие вопросы. Впоследствии на рассмотрение WP.1 будет представлен полный документ.

На данный момент Группа по правовым вопросам провела несколько обстоятельных обсуждений по вопросу о том, как лучше всего определить транспортные средства этих типов и какие последующие поправки потребуются в случае внесения каких-либо изменений.

Пока Группа по правовым вопросам не может дать четкой рекомендации о том, какие изменения следует внести в Венскую конвенцию и какие - в Европейское соглашение, дополняющее эту Конвенцию. Данную проблему необходимо будет обсудить, как только будут детально проработаны все поправки.

## 1. Общие замечания

### 1.1 Цели

Проблемы, являющиеся предметом обсуждений Группы экспертов по правовым вопросам, сводятся к тому, следует или нет:

1. изменить определение мопеда (МП) ( $< 50 \text{ см}^3$  и  $< 45 \text{ км/ч}$ ) и, если да, то где именно - в Конвенции или Европейском соглашении?
2. изменить определение мопеда для охвата других видов тяги, например электрической?
3. выделить моторизованные трициклы (ТЦ) из категории мотоциклов (МЦ) (что по существу было частично сделано в процессе последних пересмотров водительских удостоверений)?
4. включить квадрициклы (К) и легкие квадрициклы (ЛК) и, если да, то куда именно - в Конвенцию или Европейское соглашение?

## 1.2 Выводы Группы экспертов по правовым вопросам, касающиеся целей

### 1.2.1 Определение мопеда (МП)

На данный момент в качестве максимальной скорости мопедов ( $V_{\text{max}}$ ) следует считать скорость [50] км/ч, однако окончательное решение следует принимать только тогда, когда WP.29 завершит разработку однотипных правил в рамках Соглашения 1958 года, для которых Комиссия ЕС предложила скорость 50 км/ч. Таким образом, если

это предложение будет принято, ЕС вернется к предусмотренному в Конвенции существующему определению в том, что касается скорости.

#### 1.2.2 Другие виды тяги

Определения должны носить как можно более общий характер, с тем чтобы в будущем не возникало необходимости вносить поправки для каждого нового типа двигателя. Такие общие определения должны быть также достаточно широкими, чтобы охватывать более подробные/ограничительные определения, используемые на национальном или региональном уровне.

#### 1.2.3 Выделение моторизованных трициклов (ТЦ) из категории мотоциклов

Это следует сделать для обеспечения соответствия предписаниям, предусмотренным для удостоверений. Однако в зависимости от окончательных решений, которые будут приняты в результате обсуждения директивы ЕС, касающейся водительских удостоверений, может оказаться необходимым включение ТЦ в раздел водительских удостоверений, используемый для категории А.

#### 1.2.4 Включение квадрициклов (К) и легких квадрициклов (ЛК)

В качестве отправной точки квадрициклы (К) следует рассматривать как четырехколесные транспортные средства, а ЛК - как мопеды (см. также пункт 1.3.4 ниже).

### 1.3 Выводы Группы экспертов, касающиеся других общих вопросов

#### 1.3.1 Квадрициклы и трициклы, не предназначенные для использования на дорогах общего пользования

"Внедорожные" К и ЛК, которые в настоящее время разрешено передвигаться по дорогам, не должны на них допускаться. Однако это происходит, поскольку национальные компетентные органы предоставляют им официальное утверждение по типу конструкции, причем данный вопрос выходит за рамки Конвенции. Включение в Конвенцию К и ЛК станет некоторым ориентиром для национальных компетентных органов. (В настоящее время ЕС обсуждает вопрос о том, каким образом контролировать процесс предоставления официальных утверждений типа для этих транспортных средств, что должно улучшить ситуацию.)

### 1.3.2 Связь с WP.29

WP.1 следует согласовать собственное предложение, прежде чем направлять его WP.29; в противном случае это лишь усложнит ход обсуждения. Тем временем МАЗМ будет информировать Группу о любых существенных изменениях.

### 1.3.3 Реклассификация мопедов в качестве механических транспортных средств

Сейчас практически все Договаривающиеся стороны имеют технические правила для мопедов. Поскольку ЕС уже предлагает ввести водительское удостоверение для мопедов, вероятно, их можно реклассифицировать в качестве механических транспортных средств, хотя в данном случае речь идет о значительном изменении и, возможно, не все Договаривающиеся стороны поддержат такое предложение.

Если мопеды будут рассматриваться в качестве механических транспортных средств, отпадет необходимость причислять их к категории мотоциклов. Поскольку речь идет о существенном изменении, потребуется одобрение со стороны WP.1, прежде чем Группа экспертов по правовым вопросам приступит к подготовке соответствующих поправок.

### 1.3.4 Отнесение легких квадрициклов к категории мопедов

С точки зрения технических правил и законодательства, охватывающих вопросы использования ЛК, в большинстве стран их рассматривают в качестве разновидности мопеда. Например, ЕС применяет к ЛК такие же требования, что и в отношении трехколесных мопедов, и предлагает их рассматривать аналогичным образом в рамках следующей директивы, касающейся водительских удостоверений.

### 1.3.5 Масса трициклов в Конвенции и Европейском соглашении

В настоящее время имеется расхождение в определении массы трициклов. Такое расхождение будет устранено, если ТЦ будут выделены в отдельную категорию, особенно если в определении будет содержаться ссылка только на  $V_{max}$ , другие же параметры будут оставлены на усмотрение национального законодательства.

### 1.3.6 Минимальные скорости в определениях

Определение МЦ, ТЦ и К должно содержать слова "свыше (50) км/ч" во избежание "частичного совпадения" понятий.

Другой вопрос, который необходимо рассмотреть, сводится к тому, нужно ли устанавливать минимальную скорость ( $V_{min}$ ) для всех механических транспортных средств. В настоящее время WP.29 обсуждает вопрос о минимальной скорости  $V_{min}$  для транспортных средств, причем главным образом для того, чтобы не требовалось включать во все правила транспортные средства очень малого размера, например инвалидные коляски, электрические велосипеды и т.д. В случае указания в Конвенции минимальной скорости также не нужно будет конкретно перечислять в тексте все исключения, что тем самым позволит исключить необычные транспортные средства.

#### 1.3.7 Исключения из определений на национальном уровне

Следует также добавить общую фразу о том, что  $V_{max}$  мопедов и ЛК и, следовательно,  $V_{min}$  МЦ и К можно изменять, если для национальных целей та или иная Договаривающаяся сторона захочет сместить "границу" между этими категориями. Подобное исключение из общего определения следует оставить на усмотрение национального законодательства, где оно также может использоваться для охвата класса мопедов, скорость которых не превышает 25 км/ч.

-----