

1



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/108/Add.1  
19 April 2007

RUSSIAN  
Original:  
ENGLISH and FRENCH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят первая сессия  
Женева, 20-22 марта 2007 года

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ПЕРВОЙ СЕССИИ**

Добавление

Пересмотр Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1)

**Повышение безопасности велосипедов, мотоциклов и мопедов**

Вниманию членов WP.1 предлагается приведенный ниже текст рекомендации по вопросу о повышении безопасности велосипедов, мотоциклов и мопедов (на основе документа ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.3), принятый Рабочей группой на пятьдесят первой сессии (см. ECE/TRANS/WP.1/108, пункты 24-26).

Этот текст будет включен в главу 6 Сводной резолюции СР.1 в соответствии с проектом структуры СР.1, содержащейся в документе ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.4.

## СР.1

### **Повышение безопасности велосипедов, мотоциклов и мопедов**

*Поправки, внесенные в документ ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.3,  
выделены жирным шрифтом*

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

Использование двухколесных транспортных средств с мотором или без такового приобретает все более широкие масштабы повсюду в мире. Эти транспортные средства очень часто используются как средство передвижения, позволяющее избежать проблемы заторов на дорогах. Вместе с тем водители этих транспортных средств являются особо уязвимыми, о чем свидетельствует статистика дорожно-транспортных происшествий. Нижеследующие рекомендации направлены на то, чтобы повысить безопасность этой категории участников дорожного движения.

#### **6.1 Велосипеды**

##### **6.1.1 Контекст**

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, в том числе на основе принятия конкретных мер либо использования соответствующих объектов инфраструктуры.

## 6.1.2 Рекомендации

### 6.1.2.1 Правила, касающиеся использования велосипедов

#### 6.1.2.1.1 *Видимость велосипедов в ночное время (2.1)*

Предписания Венской конвенции о дорожном движении 1968 года (пункт 1 статьи 33) об оснащении велосипедов надлежит дополнить следующими мерами для улучшения видимости велосипедов и велосипедистов в ночное время:

#### *A) Оснащение велосипеда*

Без ущерба для действующего национального законодательства, касающегося обычного освещения транспортных средств, такие транспортные средства следует оснащать

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.

#### *B) Оснащение велосипедиста*

Велосипедистам рекомендуется носить одежду светлого цвета со светоотражающими элементами с целью улучшения их видимости и облегчения их идентификации другими участниками дорожного движения.

#### 6.1.2.1.2 *Обозначение прицепов, буксируемых велосипедами (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.

### **6.1.2.1.3** *Особые правила*

#### *A) Использование защитных шлемов велосипедистами (3.4)*

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

#### *B) Предохранительное светоотражающее устройство*

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

### **6.1.2.2** Информационно-просветительные кампании и проверки

Велосипедное оборудование и шлемы должны быть предметом 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.

### **6.1.2.3** Инфраструктура для велосипедов

Ввиду уязвимости велосипедистов целесообразно по мере возможности создавать особые типы инфраструктуры для более эффективного обеспечения защиты участников дорожного движения этой категории и снижения вероятности конфликта с другими участниками дорожного движения.

Для этой цели имеются различные типы инфраструктуры, которые обеспечивают ту или иную степень разделения между велосипедистами и водителями механических транспортных средств, такие, как велосипедные полосы движения, которые являются составным элементом проезжей части, или, что намного предпочтительнее, велосипедные дорожки, которые полностью отделены от проезжей части (по этому вопросу см. определения, включенные в статью 1 (g-бис и g-тер) Венской конвенции о дорожном

движении и в статью 1 (е-бис и е-тер) Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах в соответствии с поправками, которые вступили в силу 28 марта 2006 года).

[...] См. также пункт 11.1 главы 11 настоящей Резолюции "Инфраструктура и безопасность двухколесных транспортных средств".

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

### **6.2.1 Контекст**

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

Вероятность попадания водителей мотоциклов и мопедов в ДТП со смертельным исходом или травматизмом более высока, чем в случае водителей других транспортных средств. И хотя статистические данные в разных странах различаются, мотоциклы и мопеды попадают в ДТП с участием другого транспортного средства примерно в 50% случаев ДТП с их участием. Углубленные исследования по вопросу о ДТП с участием мотоциклов и мопедов подтверждают выводы о том, что наиболее важной причиной ДТП является ошибка водителя мотоцикла, мопеда или другого транспортного средства.

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, основанные на оптимальной практике.

### **6.2.2 Общие рекомендации**

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.

#### **6.2.2.1 Водительские удостоверения и выдача разрешений на управление мопедами и мотоциклами**

Водительское удостоверение позволяет компетентным органам осуществлять контроль за лицами, получающими право управлять транспортным средством. Оно также служит средством проверки наличия у водителя достаточных знаний в области правил дорожного движения, а также его способности управлять транспортным средством.

Что касается выдачи водительских удостоверений для категорий "мотоциклы" и "мопеды", то в течение ряда лет апробировались различные стратегии, 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 опыта вождения до шести месяцев. Сделанные в результате этого анализа выводы стимулировали более широкое использование системы поэтапной выдачи разрешений.

Европейский опыт демонстрирует, что молодые участники дорожного движения обычно начинают с использования велосипеда и затем переходят к эксплуатации мопеда, а 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 и водителям мопедов 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.

#### **6.2.2.2 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 водителями. 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, благодаря которым он мог бы 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.

### **6.2.2.3 Защитное снаряжение**

От водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов следует требовать использования защитных шлемов, как это уже предписано, например, Европейским соглашением, дополняющим Венскую конвенцию о дорожном движении (см. статью 27). Кроме того, такие шлемы должны быть официально утверждены, как это уже требуется Европейским соглашением\*. Их надлежит также стимулировать к ношению одежды со светоотражающими или флуоресцентными элементами, особенно при движении в ночное время либо в условиях ограниченной видимости, и к использованию такого дополнительного защитного снаряжения, как надлежащая одежда, перчатки, ботинки, длинные брюки и прочные куртки с длинными рукавами средства защиты глаз и лица и т.д.

### **6.2.2.4 Кампании по безопасности дорожного движения**

Кампании по информированию общественности позволяют оказывать воспитательное воздействие на водителей мотоциклов и мопедов, а также на водителей других транспортных средств и прочих 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 и мопедов. В рамках этих программ надлежит освещать следующие темы:

- использование ходовых огней в дневное время;

---

\* Стандарты официального утверждения защитных шлемов для водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов определены, в частности, в Правилах № 22, прилагающихся к Европейскому соглашению от 1958 года о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний.



- ношение одежды ярких цветов и применение светоотражающих материалов на одежде и шлемах, с тем чтобы водители мотоциклов и мопедов были хорошо видимы в дневное и ночное время суток;
- выбор такого положения на полосе движения, которое позволяет улучшить видимость транспортного средства для других участников дорожного движения;
- причины, в силу которых автомобилисты не видят мотоциклы и мопеды;
- и в особенности средства повышения осведомленности автомобилистов и других участников дорожного движения относительно водителей мотоциклов и мопедов.

Независимо от законодательства, действующего в конкретной стране, и в дополнение к правоприменительным стратегиям (см. пункт 6.2.2.5 ниже) следует стимулировать проведение кампаний по безопасности дорожного движения с целью воспитания и поощрения водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов к использованию ими защитных шлемов и дополнительного защитного оборудования.

#### 6.2.2.5 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, касающихся управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, и законов, регулирующих порядок эксплуатации мотоциклов и мопедов, 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.

#### 6.2.2.6 Прицепы

В тех случаях, когда прицепы допускаются национальным законодательством,

а) они должны быть сконструированы таким образом, чтобы состав транспортных средств обеспечивал достаточную безопасность эксплуатации (скорость, видимость, торможение);

б) если задний регистрационный знак двухколесного транспортного средства закрывается прицепом и/или находящимся на нем грузом, то регистрационный знак с нанесенным на нем регистрационным номером транспортного средства **следует помещать** на задней части прицепа, **как это уже требуется** пунктом 2 статьи 36 Конвенции о дорожном движении 1968 года.

#### 6.2.2.7 Инфраструктура

Одним из решающих элементов любой программы снижения уровня аварийности являются технические средства регулирования дорожного движения. Компетентным органам, отвечающим за дорожную инфраструктуру, следует осознавать потребности водителей мотоциклов и мопедов как участников дорожного движения, а также характерные для них особенности и степень их уязвимости.

Особое внимание следует уделять таким объектам инфраструктуры и элементам оборудования дорог, которые способствуют повышению безопасности этой категории участников дорожного движения [...] см. пункт 11.2 главы 11 настоящей Резолюции "Инфраструктура и безопасность двухколесных транспортных средств").

### 6.2.3 **Рекомендации, касающиеся мопедов**

#### 6.2.3.1 Технические аспекты (3.5)

A) *Видимость [...]*

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.

Если мопеды подлежат регистрации, то на задних регистрационных знаках следует использовать светоотражающий материал.

*B) Характеристики*

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

Следует также запретить использование и продажу устройств, допускающих такие изменения, и предусмотреть возможность проведения соответствующих проверок и применения надлежащих санкций.

*C) Безопасность пассажиров*

Если национальное законодательство разрешает перевозку пассажира на мопеде, то для **пассажира следует предусмотреть отдельное сиденье и подножки.**

*D) Прицепы*

Прицепы, буксируемые мопедами, должны быть оснащены сзади красным светоотражающим приспособлением. Если задний красный огонь мопеда закрывается прицепом и/или находящимся на нем грузом, то на прицепе сзади должен быть установлен красный огонь.

**6.2.3.2 Использование мопедов (3.5)**

*A) Требования, предъявляемые к водителям мопедов*

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

*В) Безопасность мопедов в условиях дорожного движения*

В национальном законодательстве следует предусмотреть обязательное требование об управлении мопедами в дневное время с включенными огнями ближнего света фар либо ходовыми огнями.

**6.2.4 Рекомендации, касающиеся мотоциклов**

**6.2.4.1** Технические аспекты (3.6)

*А) Видимость*

В дополнение к обязательным устройствам освещения и световой сигнализации, предписанным Конвенцией о дорожном движении 1968 года (приложение 5, пункты 32, 34-37 и 39):

i) Мотоциклы могут быть оборудованы следующими дополнительными устройствами:

- аварийным сигналом;
- передней и задней противотуманными фарами;

Следует поощрять установку этих устройств, и ее следует осуществлять согласно соответствующим предписаниям Правил № 53, прилагаемых к Соглашению 1958 года\*.

ii) Регистрационный знак должен быть светоотражающим.

*В) Обзорность*

На всех мотоциклах должно быть установлено по меньшей мере одно зеркало заднего вида, как это предписывается, **в частности**, Конвенцией о дорожном движении 1968 года (пункт 47 приложения 5).

---

\* Соглашение 1958 года о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний.

*C) Безопасность пассажиров мотоциклов*

Для пассажира следует предусмотреть отдельное сиденье и подножки.

*D) Прицепы*

Прицепы, буксируемые мотоциклами, должны быть оснащены сзади огнями и сигнальными устройствами, предусмотренными в приложении 5 к Венской конвенции о дорожном движении (пункты 24 b), 25, 26, 28-30 и 39).

**6.2.4.2 Использование мотоциклов (3.6)**

*A) Требования, предъявляемые к водителям мотоциклов*

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:

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

*B) Безопасность мотоциклов в условиях дорожного движения*

Всем странам следует ввести обязательное требование для водителей мотоциклов об управлении ими в дневное время с включенными огнями ближнего света фар либо дневными ходовыми огнями, как это уже требуется **пунктом 6 статьи 32** Венской конвенции о дорожном движении.