ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

E

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2004/25
19 December 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

(Сто тридцать вторая сессия, 9-12 марта 2004 года,
пункт 8 повестки дня)

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ ОБ ОБЩИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯХ И ПРОЦЕДУРАХ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ В ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЯХ (CP.5)

Передано Рабочей группой по общим предписаниям,
касающимся безопасности (GRSG)

Примечание: Приведенный ниже текст был принят GRSG на ее восемьдесят пятой сессии и передается на рассмотрение WP.29 и AC.3. Он основан на документе TRANS/WP.29/GRSG/2003/10/Rev.1 с внесенными в него поправками (TRANS/WP.29/GRSG/64, пункты 23 и 24 и приложение 5) и дополнен преамбулой, являющейся неотъемлемой частью сводных резолюций (TRANS/WP.29/926, пункт 123). В текст внесены некоторые редакционные изменения в целях его согласования с другими сводными резолюциями.

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется в целях обсуждения и представления замечаний. Ответственность за его использование в других целях полностью ложится на пользователя.

Документы можно получить также через систему ИНТЕРНЕТ:
http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm

GE.03-24863 (R) 040104 120204

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

ПРЕАМБУЛА 3

A. ИЗЛОЖЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СООБРАЖЕНИЙ И ОБОСНОВАНИЙ 4

B. ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ ПО РАЗРАБОТКЕ ОБЩИХ ОПРЕДЕЛЕНИЙ И ПРОЦЕДУР, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ В ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛАХ (гтп 0) 15

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ 15
2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ 15
3. ОСОБЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ 16
4. ПРИМЕНЕНИЕ 16

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1 Общие определения 17
Приложение 2 Категории транспортных средств 18
Приложение 3 Массы 22
Приложение 4 Размеры 25

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 для разработки глобальных технических правил необходим набор единообразных предписаний, устанавливающих общие определения и процедуры, которые должны использоваться в глобальных технических правилах,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Исполнительный комитет (AC.3) Соглашения 1998 года решил придать этому набору единообразных предписаний статус сводной резолюции,

РЕКОМЕНДУЕТ правительствам применять при обсуждении вопроса о введении глобальных технических правил согласованные определения категорий, массы и размеров транспортных средств, содержащиеся в настоящей Сводной резолюции; и

РЕКОМЕНДУЕТ правительствам, которые пока не могут ратифицировать вышеуказанные международные соглашения или присоединиться к ним, несмотря на это применять в дальнейшем положения этих соглашений в максимально возможном объеме.

* * *

A. ИЗЛОЖЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СООБРАЖЕНИЙ И ОБОСНОВАНИЯ

На сто двадцатой сессии WP.29 правительство Японии представило документ TRANS/WP.29/2000/33, в котором оно выдвинуло предложение относительно необходимости установления 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 единогласно признали необходимость общих определений, и в октябре 2000 года в рамках GRSG была сформирована неофициальная группа, работу которой изъявила готовность 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.

Настоящий проект гтп 0 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, массы 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.

Хотя настоящий документ и имеет статус гтп, он не является гтп в том смысле, что не содержит эксплуатационных требований, указанных в статье 4 Соглашения 1998 года. Поэтому настоящий документ не влечет за собой применения обязательств по статье 7, которые требуют, чтобы Договаривающиеся стороны инициировали осуществление процедур по принятию гтп.

16-17 октября 2000 года состоялось первое совещание Группы по общим задачам, на котором был утвержден график дальнейшей работы. Правительство Японии предложило 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 обязательно ограничиваться 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.

Различия между определениями транспортных средств, используемыми в правилах Европейского союза, Японии и Соединенных Штатах Америки, носят явно выраженный концептуальный характер. Так, например, различия между легковыми и грузовыми автомобилями, проводимые в японских правилах и правилах Европейского союза, основаны на количественных сопоставлениях между соотношениями пассажиров и груза в транспортном средстве (например, соотношение массы пассажиров к массе груза или пространства для пассажиров к пространству для груза). Различия между легковыми и грузовыми автомобилями, проводимые в правилах Соединенных Штатах Америки, основаны на качественных определениях (например, для "перевозки груза или специального оборудования или построенные на шасси грузового автомобиля или имеющие особые элементы для периодической эксплуатации вне дорог"). Основные различия конкретно указаны 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	11 или более пассажиров	10 или более пассажиров M2:ПМТС≤5т M3:ПМТС>5т	11 или более 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 транспортного средства, применяющихся в Японии, Европе и Соединенных Штатах Америки

Оборудование		Япония	Европа	Соединенные Штаты Америки
Вес транспорт-ного средства	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 пассажиров		55 кг на человека	75 кг на человека	68 кг на человека
Полный вес транспортного средства		(ВТС+55 кг×n+ПН) ВТС: Вес транспортного средства n: Количество пассажиров ПН: Полезная нагрузка	ПМТС (Разрешенный вес транспортного средства)	ПЭВТС (Разрешенный вес транспортного средства)

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 проведено 2-3 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. Надлежит определить процедуры разработки "общих определений".

Первоначально участники второго совещания Группы по общим задачам разошлись во мнениях относительно вышеуказанного руководящего принципа № 2, и в частности в отношении того, должны ли категории транспортных средств, используемые для целей гтп, отражать системы классификации транспортных средств, используемые в области налогообложения, страхования и других социальных систем различных государств. В конечном итоге было решено, что GRSG разработает для гтп определения категорий транспортных средств с технических позиций вне зависимости от каких бы то ни было социальных систем, главным образом в силу того, что было бы трудно учесть особенности различных социальных систем всех государств. В отношении веса и размеров транспортных средств были отобраны элементы, подлежащие определению, и участники единогласно решили начать предметные обсуждения общих определений для веса и размеров транспортных средств на следующем совещании. Что касается категорий транспортных средств, то после проведения дискуссии на основе резюме, представленного Японией, было решено, что дискуссии по вопросу об элементах, подлежащих определению, будут продолжены на следующем совещании.

Перед третьим совещанием Группы по общим задачам в Японии было организовано совещание небольшой группы в целях составления таблицы преимуществ и недостатков различных систем классификации транспортных средств. На этом совещании присутствовали представители Канады и Японии, бывший Председатель GRSG, а также представители МОПАП и МАЗМ. Правительство Канады заявило, что если рассматривать категории транспортных средств в качестве факторов, определяющих

условия испытаний, то необходимости в их определении не имеется. С другой стороны, МОПАП выступила за введение четких определений категорий транспортных средств в интересах исключения возможности расхождения в толкованиях между различными государствами. Члены вышеуказанной небольшой группы поддержали мнение МОПАП о необходимости введения общих определений для категорий транспортных средств.

8-9 октября 2001 года состоялось третье совещание Группы по общим задачам, на котором Япония и МОПАП соответственно представили проекты по общим определениям веса и размеров транспортных средств. В соответствии с руководящими положениями были одобрены минимальные необходимые элементы. Целый ряд государств изложили свои мнения по вопросу о категориях транспортных средств.

Чешская Республика поддержала предложение о подразделении транспортных средств на пассажирские и коммерческие транспортные средства с дальнейшим подразделением пассажирских транспортных средств на легковые автомобили, малые автобусы и большие автобусы согласно полному весу транспортного средства (ПВТС) (для автобусов - от 3,5 т), а коммерческих транспортных средств - на малые, средние и большие коммерческие транспортные средства согласно их ПВТС. Япония поддержала идею подразделения транспортных средств на легковые автомобили и коммерческие транспортные средства по количеству пассажиров, где коммерческие транспортные средства далее подразделяются на малые и большие коммерческие транспортные средства в зависимости от ПВТС. МОПАП высказала замечания, аналогичные японским, однако в отношении коммерческих транспортных средств она поддержала идею их подразделения на малые, средние и большие коммерческие транспортные средства в зависимости от их ПВТС. Канада отметила, что транспортные средства следует определять не по категориям, а лишь по их параметрическим характеристикам; что же касается подробных деталей, то они будут определяться в конкретных гтп.

Участники обсудили эти замечания и в предварительном порядке достигли договоренности относительно определения транспортных средств на основе минимальных необходимых требований, после чего было решено ввести категории "легковой автомобиль", "автобус" и "коммерческое транспортное средство", причем категория "коммерческое транспортное средство" далее будет подразделяться над подкатегории "малое коммерческое транспортное средство", "среднее коммерческое транспортное средство" и "большое коммерческое транспортное средство". Эта договоренность была построена на существующих концепциях, закрепленных в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3). Участники согласились также, что Япония в сотрудничестве с МОПАП подготовит сводный проект общих определений категорий, веса и размеров транспортных средств к январю 2002 года.

Чтобы начать заблаговременное обсуждение японского проекта до четвертого совещания Группы по общим определениям, 4 апреля 2002 года в Оттаве было проведено предварительное совещание. На этом совещании присутствовали представители Германии, Канады, Соединенных Штатов Америки, Японии, МОПАП и МАЗМ. Перед началом этого совещания среди участников были распространены экземпляры проекта, подготовленного Японией, и были получены замечания от Венгрии, Канады, Нидерландов и Франции. С учетом этих замечаний Япония подготовила материал для обсуждения на оттавском предварительном совещании.

В контексте основных замечаний были предприняты следующие шаги:

Венгрия предложила уточнить цель общих задач, выделить дополнительную категорию "транспортные средства специального назначения" и более четко определить понятие "полезная масса". Было включено положение об определении понятия "транспортные средства специального назначения" в отдельных правилах Договаривающихся сторон.

Нидерланды предложили более четко определить понятие "масса без нагрузки" и уточнить, где должны быть определены понятия "полная масса транспортного средства (ПМТС)" и "полная техническая масса (ПТМ)". В проект были внесены соответствующие поправки.

Франция высказала замечания в отношении определения мест для сидения, а также дополнительного определения ПТМ. Участники в конечном итоге достигли договоренности относительно определения мест для сидения по количеству креплений для сидений. Участники совещания приняли предложение Франции в отношении ПТМ.

Япония предложила дополнительно проработать названия категорий и вопрос о том, каким образом определить количество пассажиров в виде математической формулы. Что касается названий категорий, то за отсутствием более удачных вариантов был принят подготовленный проект. Была включена формула для определения количества пассажиров.

Канада предложила уточнить определения веса и размеров. Проект был пересмотрен соответствующим образом.

Выводы и основания для основных замечаний излагаются ниже:

На оттавском предварительном совещании присутствовавшие участники одобрили предложение Японии с внесенными в него поправками, за исключением следующих вопросов, которые были отложены до четвертого совещания Группы по общим задачам: a) выбор между цифровым и буквенным обозначением категорий; b) целесообразность того, чтобы Договаривающиеся стороны могли по экономическим соображениям или соображениям безопасности предлагать другой (другие) рубеж(и) деления на подкатегории в категории коммерческих транспортных средств, помимо основного рубежа в 3,5 т; c) целесообразность ликвидации рубежа в 7,5 т; d) целесообразность введения общего определения мест для сидения для уточнения понятия пассажировместимости 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 два размера - "габаритный" и "конструктивный" - в связи с тем, что будут разрабатываться два типа гтп, первый из которых будет основываться на габаритных размерах транспортного средства, а второй - 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 проведено 29-30 апреля 2002 года. В свете итогов оттавского предварительного совещания была достигнута договоренность по проекту, за исключение пяти нерешенных вопросов. Было решено сформировать небольшую группу для проработки нерешенных вопросов, указанных ниже, причем было условлено, 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 весу

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 была достигнута договоренность по вышеуказанным вопросам 2), 4) и 5); что же касается вопросов 1) о дальнейшем подразделении по весу и 3) о понятии "место для сидения", то они остались нерешенными и были отложены до заключительного совещания Группы по общим вопросам.

Пятое совещание Группы по общим вопросам состоялось 15-16 октября 2002 года, и оно 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. Япония и Европейский союз предложили определять количество мест для сидения по количеству креплений ремней безопасности, однако Соединенные Штаты Америки отметили, что это определение не позволяет определять количество пассажиров на многоместном нераздельном сиденье. Был рассмотрен альтернативный вариант определения количества мест для сидения, основанный на ширине многоместного нераздельного сиденья. Общей договоренности между тремя сторонами достичь не удалось. Дальнейшее обсуждение определения понятия "место для сидения" было решено отложить до момента разработки гтп, касающихся сидений. Поскольку количество мест для сидения будет использоваться в качестве одного из факторов, определяющих категорию транспортного средства, было решено, что пока места для сидения будут учитываться лишь в том случае, если у сидений имеются крепления. 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. 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 этом вопросе не возникнет, даже если решение вопроса об определении понятия "место для сидения" будет отложено.

2) Деление на подкатегории в рамках категории 2

Дискуссии были направлены 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), однако Группе по общим задачам не удалось сформулировать технические обоснования для достижения необходимой унификации. В связи с этим 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 выбрать 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, было решено, что если в будущем в нескольких гтп будет принят общий рубеж подразделения, то этот рубеж может быть закреплен 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 решено, что максимальная скорость для 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 нерешенные вопросы, касающиеся двухколесных транспортных средств, были решены, и эти решения были одобрены участниками.

Резюме: Таким образом, Группа по общим задачам достигла принципиальной договоренности в отношении проекта гтп по определениям, касающимся транспортных средств. Европейский союз представил по нему свои замечания, и в проект были внесены соответствующие изменения, однако формулировки проекта в основном остались в рамках договоренности, достигнутой 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 WP.29 TRANS/WP.29/2003/51. Приняв во внимание предложение Соединенных Штатов Америки, на восьмой сессии Исполнительного комитета (AC.3) Соглашения 1998 года Япония предложила придать так называемым гтп 0 административный статус резолюции. AC.3 согласился с предложенным принципом и решил, что GRSG проведет соответствующую подготовительную техническую работу. Общие задачи получили новое название: "Единообразные предписания по разработке общих определений и процедур, которые должны использоваться в глобальных технических правилах (гтп 0)", разрабатываемых в контексте 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.

В этих условиях на сто тридцать первой сессии WP.29 Япония представила документ TRANS/WP.29/2003/17/Rev.1. После этого 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 выразила надежду на то, что WP.29 и AC.3 одобрят его в качестве сводной резолюции.

Правительство Японии считает, что успешное согласование определений для 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.

* * *

B. ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ ПО РАЗРАБОТКЕ ОБЩИХ ОПРЕДЕЛЕНИЙ И ПРОЦЕДУР, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ В ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛАХ (гтп 0)

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1.1 Настоящий документ содержит определения общих терминов, процедур и форматов, 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).

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

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1 При применении положений любых гтп Договаривающиеся стороны Соглашения 1998 года применяют эти гтп в соответствии с положениями настоящей резолюции.

2.2 Договаривающиеся стороны могут продолжать применять свои национальные или региональные определения и процедуры для подкатегорий транспортных средств в рамках категорий, указанных в настоящей резолюции, и в качестве исключений из применения гтп.

2.3 При разработке новых или исправленных гтп Договаривающиеся стороны Соглашения 1998 года непосредственно применяют одно и то же определение, предписанное в настоящих гтп 0, используя одну и ту же формулировку в каждых гтп.

2.4 Когда при разработке новых или исправленных гтп становится очевидной потребность в составлении новых определений или процедур, которые, скорее всего, будут использоваться более чем в одних гтп, рассматривается вопрос об их включении в настоящие гтп 0.

2.4.1 Поправки в гтп 0 вносятся в соответствии с процедурой, предписанной в пункте 6.4 статьи 6 Соглашения 1998 года.

2.4.2 Договаривающаяся сторона, которая предлагает поправки к гтп 0, 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, приводимые в гтп, входят в систему СИ и соответствуют стандарту ИСО 1000:1992.

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.

4. ПРИМЕНЕНИЕ

Когда согласно определениям, содержащимся в настоящих гтп 0, изготовитель транспортных средств производит модельный ряд, включающий транспортные средства, некоторые из которых относятся к одной категории, а некоторые - к другой или к различным подкатегориям одной категории, изготовитель может выбрать отдельно для каждых гтп, будет ли он применять требования, установленные для соответствующей категории, к каждой модели этого ряда или же более строгие требования ко всем транспортным средствам данного модельного ряда.

_____

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 прицепом(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 одни 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 случаях, когда возникают сомнения, является ли транспортное средство транспортным средством категории 1 или транспортным средством категории 2, для определения того, к какой категории его отнести, применяется следующее:

1.3.1 Если транспортное средство отвечает всем следующим условиям:

$P-(M+Nx68)>Nx\ 68$,

$N\leq 6$ 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.

Определение части транспортного средства, имеющей особое назначение, и предъявляемые к ней требования будут устанавливаться каждой Договаривающейся стороной, в которой регистрируется 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 $см^3$ и максимальная расчетная скорость - при любом двигателе - не превышает 50 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 $см^3$ и максимальная расчетная скорость - при любом двигателе - не превышает 50 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 $см^3$ или максимальная расчетная скорость - при любом двигателе - превышает 50 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 $см^3$ или максимальная расчетная скорость - при любом двигателе - превышает 50 км/ч.

---

[1] 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^3 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 опечатывающие 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, которые 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 A и B, 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.