



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****Рабочая группа по вопросам освещения  
и световой сигнализации****Восемьдесят седьмая сессия**

Женева, 25–28 октября 2022 года

Пункт 6 b) предварительной повестки дня

**Правила ООН, касающиеся установки:****Правила № 53 ООН (установка устройств освещения  
и световой сигнализации для транспортных средств  
категории L<sup>3</sup>)****Предложение по поправкам новой серии 04  
к Правилам № 53 ООН****Представлено экспертами от Германии и Чехии\***

Данный документ представляет собой предложение, которое направлено на повышение безопасности дорожного движения в отношении мотоциклов путем ограничения классов фар, указанных в Правилах № 53 ООН, и обеспечение совместимости положений с электрическими двигателями. Данное предложение основано на документе ECE/TRANS/WP.29/GRE/2022/3 с поправками, внесенными в него на основании неофициального документа GRE-86-15, который был представлен на восемьдесят шестой сессии Рабочей группы по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE). Предлагаемые изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (разд. 20), п. 20.76), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

Пункт 6.1.1 изменить следующим образом:

- «6.1.1 Число:
- 6.1.1.1 Для мотоциклов с объемом цилиндра  $\leq 125 \text{ см}^3$  и максимальной мощностью  $\leq 11 \text{ кВт}^{(*)}$
- Одна или две официально утвержденного типа в соответствии с:
- a) классом C, D или E, предусмотренным Правилами № 113 ООН;
  - b) **классом В, предусмотренным Правилами № 112 ООН;**
  - ~~e) Правилами № 1 ООН;~~
  - ~~с) Правилами № 8 ООН;~~
  - ~~e)d) Правилами № 20 ООН;~~
  - ~~f) Правилами № 57 ООН;~~
  - ~~g) Правилами № 72 ООН;~~
  - ~~h)e) Правилами № 98 ООН;~~
  - ~~й)f) классом А, В, D, CS, DS или ES, предусмотренным Правилами № 149 ООН;~~
  - g) классом А, предусмотренным поправками серии 01 и последующих серий к Правилам № 149 ООН.**
- 6.1.1.2 Для мотоциклов с объемом цилиндров  $> 125 \text{ см}^3$  и максимальной мощностью  $> 11 \text{ кВт}^{(*)}$
- Одна или две официально утвержденного типа в соответствии с:
- a) классом D или E, предусмотренным Правилами № 113 ООН;
  - b) **классом В, предусмотренным Правилами № 112 ООН;**
  - ~~e) Правилами № 1 ООН;~~
  - ~~с) Правилами № 8 ООН;~~
  - ~~e)d) Правилами № 20 ООН;~~
  - ~~f) Правилами № 72 ООН;~~
  - ~~g)e) Правилами № 98 ООН;~~
  - ~~h)f) классом А, В, D, DS или ES, предусмотренным Правилами № 149 ООН.~~
  - g) классом А, предусмотренным поправками серии 01 и последующих серий к Правилам № 149 ООН.**
- Две официально утвержденного типа в соответствии с:
- ~~й)h) классом C, предусмотренным Правилами № 113 ООН;~~
  - ~~ж)i) классом CS, предусмотренным Правилами № 149 ООН.~~

\* Предельные значения мощности основаны на номинальной максимальной мощности в режиме длительной нагрузки для транспортных средств на электрической тяге и максимальной эффективной мощности для транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания».

Пункт 6.2.1 изменить следующим образом:

- «6.2.1 Число:
- 6.2.1.1 Для мотоциклов с объемом цилиндра  $\leq 125 \text{ см}^3$  и максимальной мощностью  $\leq 11 \text{ кВт}$  (\*)
- Одна или две официально утвержденного типа в соответствии с:
- a) классом С, D или E, предусмотренным Правилами № 113 ООН;
  - b) **классом В, предусмотренным** Правилами № 112 ООН;
  - e) ~~Правилами № 1 ООН;~~
  - e)c) Правилами № 8 ООН;
  - e)d) Правилами № 20 ООН;
  - f) ~~Правилами № 57 ООН;~~
  - g) ~~Правилами № 72 ООН;~~
  - h)e) Правилами № 98 ООН;
  - i)f) классом А, В, D, CS, DS или ES, предусмотренным Правилами № 149 ООН;
  - j)g) классом С или V, предусмотренным поправками серии 01 и последующих серий к Правилам № 149 ООН.
- 6.2.1.2 Для мотоциклов с объемом цилиндров  $> 125 \text{ см}^3$  и максимальной мощностью  $> 11 \text{ кВт}$  (\*)
- Одна или две официально утвержденного типа в соответствии с:
- a) классом D или E, предусмотренным Правилами № 113 ООН;
  - b) **классом В, предусмотренным** Правилами № 112 ООН;
  - e) ~~Правилами № 1 ООН;~~
  - e)c) Правилами № 8 ООН;
  - e)d) Правилами № 20 ООН;
  - f) ~~Правилами № 72 ООН;~~
  - g)e) Правилами № 98 ООН;
  - h)f) классом А, В, D, DS или ES, предусмотренным Правилами № 149 ООН;
  - i)g) классом С или V, предусмотренным поправками серии 01 и последующих серий к Правилам № 149 ООН.
- Две официально утвержденного типа в соответствии с:
- j)h) классом С, предусмотренным Правилами № 113 ООН;
  - k)i) классом CS, предусмотренным Правилами № 149 ООН».

Включить новый пункт 11.12 следующего содержания:

- «11.12 **Переходные положения, применимые к поправкам серии 04**
- 11.12.1 **Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 04 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с поправками серии 04.**
- 11.12.2 **Начиная с 1 сентября [2028] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН на основании поправок**

- предыдущих серий, предоставленные впервые после 1 сентября [2028] года.
- 11.12.3 До 1 сентября [2030] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий, предоставленные впервые до 1 сентября [2028] года.
- 11.12.4 Начиная с 1 сентября [2030] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 11.12.5 Независимо от изложенных выше переходных положений Договаривающиеся стороны, которые начинают применять настоящие Правила ООН после даты вступления в силу поправок самых последних серий, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН, которые были предоставлены в соответствии с любой из предыдущих серий поправок к настоящим Правилам ООН.
- 11.12.6 Независимо от положений пункта 11.12.2 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН, предоставленные или распространенные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам ООН в отношении транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 04.
- 11.12.7 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут предоставлять официальные утверждения типа на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.
- 11.12.8 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять распространения существующих официальных утверждений на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам».

## II. Обоснование

1. Цель данного предложения заключается в том, чтобы внести в Правила № 53 ООН поправки, направленные на повышение безопасности дорожного движения для мотоциклов путем исключения определенных классов фар. Это предложение основано на документе ECE/TRANS/WP.29/GRE/2022/3 с поправками, внесенными в него на основании неофициального документа GRE-86-15, представленного соответственно Германией и Чехией на восемьдесят шестой сессии GRE в апреле 2022 года. При подготовке данного обновленного варианта были учтены комментарии, высказанные Договаривающимися сторонами на сессии GRE с целью улучшения предложения.
2. В частности, примером такого улучшения с редакционной и технической точки зрения является включение дополнительного порогового значения в 11 кВт, направленное на обеспечение совместимости этих положений с транспортными средствами на электрической тяге; при этом за основу были взяты параметры и термины, используемые в соответствующих разделах глобальной и региональной нормативно-правовой базы.
3. В настоящее время разграничение между низко- и высокомошными мотоциклами проводится на основе объема цилиндров, т. е. имплицитно предполагается, что силовая установка транспортного средства представляет собой двигатель внутреннего сгорания. Учитывая технологический прогресс в области электрификации транспортных средств, данное положение необходимо изменить, с тем чтобы обеспечить его совместимость с электрическими двигателями.

4. Для этого за основу можно взять Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (СР.3). В СР.3 в качестве альтернативы объему цилиндра указывается «максимальная эффективная мощность» для двигателей внутреннего сгорания и «номинальная максимальная мощность в режиме длительной нагрузки» для электрических двигателей:

«2.1.6 “Категория L6”: транспортное средство (...), и которое оснащено двигателем рабочим объемом не более 50 см<sup>3</sup>, если это двигатель внутреннего сгорания с искровым (принудительным) зажиганием, или двигателем максимальной эффективной мощностью не более 4 кВт, если это двигатель внутреннего сгорания другого типа, либо двигателем, имеющим номинальную максимальную мощность в режиме длительной нагрузки не более 4 кВт, если это электрический двигатель».

5. Широко распространена практика проведения границы между низко- и высокомоощными мотоциклами путем использования вместе с пороговым значением в 125 см<sup>3</sup> дополнительного ограничения максимальной мощности в 11 кВт. Один из соответствующих примеров приводится в приложении 6 к Венской конвенции о дорожном движении 1968 года в контексте водительских удостоверений:

«9. На основании национального законодательства в рамках категорий A, B, C, CE, D и DE могут вводиться следующие подкатегории транспортных средств, на управление которыми может выдаваться водительское удостоверение:

A1 мотоциклы с рабочим объемом двигателя, не превышающим 125 см<sup>3</sup>, и максимальной мощностью, не превышающей 11 кВт (легкие мотоциклы)».

6. Другим актуальным примером является приложение I к Регламенту (ЕС) № 168/2013, который представляет собой европейские правила официального утверждения типа комплектного транспортного средства для автомобилей категории L. Содержащиеся в Регламенте ЕС критерии классификации для «маломощных мотоциклов» не только увязали между собой пороговые значения в 125 см<sup>3</sup> и 11 кВт, но и, что еще важнее, привели к тому, что в течение многих лет показатель в 11 кВт применялся в качестве де-факто порогового значения для официального утверждения электрических мотоциклов на основании Правил № 53 ООН:

Подкатегория	Название подкатегории	Дополнительные критерии классификации
L3e-A1	Низкомоощный мотоцикл	(7) объем двигателя $\leq 125$ см <sup>3</sup> и (8) <u>номинальная максимальная мощность в режиме длительной нагрузки или эффективная мощность</u> <sup>(1)</sup> $\leq 11$ кВт и (9) отношение мощность <sup>(1)</sup> /масса $\leq 0,1$ кВт/кг.

<sup>1)</sup> Предельные значения мощности, указанные в приложении I, основаны на номинальной максимальной мощности в режиме длительной нагрузки для транспортных средств на электрической тяге и максимальной эффективной мощности для транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания. При этом считается, что масса автомобиля равна его массе в снаряженном состоянии.

7. Теоретически для простоты разграничительный порог может быть установлен с использованием только максимальной мощности независимо от типа двигателя. Однако во избежание расхождений с нормативными положениями, существующими в разных странах мира, пороговое значение объема цилиндра в 125 см<sup>3</sup> следует сохранить в качестве дополнительного ограничения для двигателей внутреннего сгорания.

8. Для того чтобы избежать появления многочисленных новых серий поправок, в ходе восьмидесятой шестой сессии GRE в апреле 2022 года ряд заинтересованных сторон высказались за объединение процесса разработки этого предложения с

параллельной разработкой поправок новой серии 04 к Правилам № 53 ООН, осуществляемой неофициальной рабочей группой по упрощению правил, касающихся освещения и световой сигнализации (НРГ по УПОС). Сроки, предлагаемые в переходных положениях, соответствуют поправкам, содержащимся в данном предложении. После объединения с поправками новой серии 04 и после того, как станут понятны глобальные последствия, продолжительность переходного периода, возможно, потребуются пересмотреть.

---