



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.1/2002/21  
28 June 2002

RUSSIAN  
Original: ENGLISH and  
FRENCH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по безопасности дорожного движения  
(Тридцать девятая сессия, 23-26 сентября 2002 года,  
различные пункты повестки дня)

**Записка Европейской федерации жертв дорожно-транспортных происшествий  
(ЕФЖДТП) относительно мобильных телефонов, мопедов, дневных ходовых  
огней и роликовых досок**

ЕФЖДТП провела консультацию среди ассоциаций, входящих в ее состав, в целях выяснения их мнений по нижеследующим вопросам. Результаты приводятся ниже.

**Пользование мобильными телефонами при управлении транспортным средством**

Большинство ассоциаций выступают против пользования какими бы то ни было мобильными телефонами при управлении транспортным средством - будь то ручные телефоны, телефоны, которые не требуется держать в руке, или телефоны, стационарно установленные на транспортном средстве. Как показывают различные научные исследования, пользование телефоном серьезно отвлекает внимание водителя вне зависимости от того, каким образом телефон удерживается или прикреплен. Это снижение внимания пагубно отражается на безопасности управления транспортным средством.

Все ассоциации выступают против пользования навигационными системами, СМС, факсом, Интернетом или телевидением при управлении транспортным средством, поскольку это заставляет водителя отвлекать внимание от дороги, чтобы хотя бы на мгновение взглянуть на одну из этих систем для уяснения передаваемой информации. Такое вождение вслепую очень опасно.

Некоторые исключения можно было бы сделать для полиции, пожарных бригад, службы неотложной медицинской помощи и т.д. при условии соответствующей подготовки водителя и выдачи специального разрешения.

### **Определение мощности мопедов**

Нынешний уровень развития техники двигателестроения позволяет мопедам развивать скорость, намного превышающую официальное ограничение в 45 км/час, при объеме двигателя в 50 кубических сантиметров (см<sup>3</sup>). Поэтому для обеспечения соблюдения официального ограничения скорости изготовители устанавливают устройства, ограничивающие мощность таких двигателей. Однако конструкция многих двигателей легко позволяет водителю снимать такие ограничивающие устройства "для развлечения". Таким образом, значительная часть мопедов передвигается - или способна передвигаться - со скоростью, превышающей официальное ограничение в 45 км/час, что является опасным и для водителей, и для окружающих. Эта опасность усугубляется еще и тем, что водители мопедов зачастую приравниваются к велосипедистам и в связи с этим пользуются специально предназначенными для велосипедистов полосами движения и дорожками.

Таким образом, определение мопеда как транспортного средства, приводимого в движение двигателем объемом до 50 см<sup>3</sup>, является недостаточным и устаревшим. Ассоциации предлагают дополнить это определение, как и определения других механических транспортных средств, указанием реальной максимальной мощности, которая в данном случае должна составлять 4 кВт.

### **Дневные ходовые огни (ДХО)**

Нет никаких сомнений в том, что транспортные средства с включенными огнями более заметны и что это освещение способно снизить число столкновений с участием таких транспортных средств. С другой стороны, видя приближающееся транспортное средство с включенными огнями, водители обращают на него повышенное внимание в ущерб другим, неосвещенным участникам дорожного движения, например

велосипедистам и пешеходам. В условиях такой световой конкуренции уязвимые участники дорожного движения могут оказаться незамеченными, чего не могло бы быть в том случае, если бы все участники дорожного движения имели одинаковый уровень освещенности.

Таким образом, ДХО имеют два взаимно противоположных фактора воздействия: с одной стороны, они позволяют сократить риск столкновений между освещенными транспортными средствами, однако, с другой стороны, в результате повышенной освещенности этих транспортных средств уязвимые участники дорожного движения становятся менее заметными, что потенциально повышает риск столкновения с ними. Оба эти фактора воздействия скорее всего будут компенсировать друг друга. Это согласуется с нынешними предварительными статистическими данными, поскольку общее повышение или сокращение числа дорожно-транспортных происшествий является незначительным и сопоставимо с обычными статистическими погрешностями и отклонениями.

В силу этих причин большинство наших ассоциаций выступают против ДХО. В качестве альтернативы они предлагают, чтобы водители сами четко понимали, в какой момент им нужно включить огни в конце дня и в условиях плохой видимости. Кроме того, имеются довольно простые устройства, которые автоматически включают огни, когда окружающая освещенность падает ниже определенного уровня. Ассоциации рекомендуют также носить одежду заметных цветов и выбирать заметные цвета для автомобильных красок.

### **Использование роликовых досок и аналогичных устройств на дорогах общего пользования**

Все ассоциации выступают против использования роликовых досок и аналогичных устройств на автодорогах общего пользования. С другой стороны, лица, пользующиеся этими устройствами, могли бы передвигаться по велосипедным дорожкам и полосам, предназначенным для велосипедистов, при условии наличия огней в ночное время суток.

---