

ЧАСТЬ II

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, ДОПОЛНЯЮЩЕЕ КОНВЕНЦИЮ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ 1968 ГОДА

СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 1 МАЯ 1971 ГОДА

*(Сводный текст)***

** Включающий поправки к Европейскому соглашению, вступившие в силу 28 августа 1993 года (обозначены на полях одиночной линией), поправки, вступившие в силу 27 января 2001 года (обозначены на полях зигзагообразной линией), и поправки, вступившие в силу 26 марта 2006 года (обозначены на полях двойной линией).

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, ДОПОЛНЯЮЩЕЕ КОНВЕНЦИЮ
О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ, ОТКРЫТУЮ ДЛЯ ПОДПИСАНИЯ
В ВЕНЕ 8 НОЯБРЯ 1968 ГОДА**

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ, ЯВЛЯЮЩИЕСЯ ТАКЖЕ СТОРОНАМИ КОНВЕНЦИИ
О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ, ОТКРЫТОЙ ДЛЯ ПОДПИСАНИЯ В ВЕНЕ 8 НОЯБРЯ 1968 ГОДА,

СТРЕМЯСЬ к дальнейшей унификации правил, регулирующих дорожное движение в Европе, и к
обеспечению более высокого уровня охраны окружающей среды,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

1. Договаривающиеся Стороны, являющиеся также Сторонами Конвенции о дорожном движении, открытой для подписания в Вене 8 ноября 1968 года, принимают соответствующие меры к тому, чтобы действующие правила дорожного движения и технические требования, которым должны отвечать колесные транспортные средства, зарегистрированные на их территории, по своему существу соответствовали положениям приложения к настоящему Соглашению.

2. При условии, что они ни в каком отношении не противоречат положениям приложения к настоящему Соглашению:

а) эти правила могут не включать те положения, которые относятся к случаям, не имеющим места на территории данных Договаривающихся сторон;

б) эти правила могут содержать положения, не предусмотренные в этом приложении.

3. Положения настоящей статьи не обязывают Договаривающиеся стороны предусматривать санкции за любое нарушение положений приложения, которые они включили в свои правила дорожного движения.

Статья 2

1. Настоящее Соглашение открыто до 31 декабря 1972 года* для подписания государствами, которые подписали Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года, или присоединились к ней и которые либо являются членами Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, либо допущены к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 положения о круге ведения данной Комиссии.

2. Настоящее Соглашение подлежит ратификации после ратификации государством Конвенции о дорожном движении, открытой для подписания в Вене 8 ноября 1968 года, или присоединения к ней. Ратификационные грамоты передаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Настоящее Соглашение остается открытым для присоединения к нему любого из государств, указанных в пункте 1 настоящей статьи, которое является Стороной Конвенции о дорожном движении, открытой для подписания в Вене 8 ноября 1968 года. Документы о присоединении передаются на хранение Генеральному секретарю.

* Исправление от 22 августа 1972 года (E/ECE/813 – E/ECE/TRANS/567/Corr.1).

Статья 3

1. Каждое государство может при подписании, ратификации настоящего Соглашения или при присоединении к нему, или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю, что Соглашение становится применимым ко всем территориям или части территорий, за внешние сношения которых оно ответственно. Соглашение начинает применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, по истечении тридцати дней со дня получения Генеральным секретарем упомянутой нотификации или в момент вступления Соглашения в силу в отношении государства, сделавшего нотификацию, если эта дата является более поздней.

2. Каждое государство, сделавшее заявление в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю, что Соглашение перестает применяться на территории, указанной в нотификации, и Соглашение перестает применяться на территории, указанной в нотификации, по истечении одного года со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

Статья 4

1. Настоящее Соглашение вступает в силу по истечении 12 месяцев со дня сдачи на хранение десятого документа о ратификации или присоединении.

2. В отношении каждого государства, которое ратифицирует настоящее Соглашение или присоединится к нему после сдачи на хранение десятого документа о ратификации или присоединении, Соглашение вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня сдачи этим государством на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении.

3. Если дата вступления в силу, вытекающая из пунктов 1 и 2 настоящей статьи, предшествует дате, вытекающей из применения статьи 47 Конвенции о дорожном движении, открытой для подписания в Вене 8 ноября 1968 года, Соглашение вступает в силу с этой последней даты в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

Статья 5

С момента вступления в силу настоящего Соглашения им отменяются и заменяются в отношениях между Договаривающимися сторонами положения о дорожном движении, содержащиеся в Европейском соглашении, подписанном в Женеве 16 сентября 1950 года в дополнение к Конвенции 1949 года о дорожном движении и Протоколу 1949 года о дорожных знаках и сигналах, и Европейское соглашение от 16 сентября 1950 года о применении статьи 23 Конвенции 1949 года о дорожном движении, касающейся размеров и веса автомашин, допускаемых к движению по некоторым дорогам Договаривающихся сторон.

Статья 6

1. Через двенадцать месяцев после вступления в силу настоящего Соглашения каждая Договаривающаяся сторона может предложить одну или несколько поправок к Соглашению. Текст любой предложенной поправки вместе с пояснительным меморандумом направляется Генеральному секретарю, который препровождает его всем Договаривающимся сторонам. Договаривающиеся стороны имеют возможность уведомить его в двенадцатимесячный срок, начиная со дня препровождения этого текста, о том: а) принимают ли они поправку; б) отклоняют ли они поправку или в) желают ли они, чтобы для рассмотрения этой поправки была созвана конференция. Генеральный секретарь направляет также текст предложенной поправки другим государствам, указанным в статье 2 настоящего Соглашения.

2. а) Любая предложенная поправка, разосланная в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, считается принятой, если в течение упомянутого выше двенадцатимесячного срока менее трети Договаривающихся сторон информируют Генерального секретаря о том, что они отклоняют поправку или желают созыва конференции для рассмотрения этой поправки. Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о каждом принятии или отклонении предложенной поправки и о любом поступлении просьбы о созыве конференции. Если в течение установленного двенадцатимесячного срока такие отклонения и просьбы будут получены менее чем от трети всех Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь информирует все Договаривающиеся стороны о том, что поправка вступает в силу через шесть месяцев по истечении двенадцатимесячного срока, указанного в пункте 1 настоящей статьи, для всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые в течение установленного срока отклонили поправку или обратились с просьбой созвать конференцию для ее обсуждения.

б) Каждая Договаривающаяся сторона, которая в течение вышеуказанного двенадцатимесячного срока отклонила предложенную поправку или попросила созвать конференцию для ее рассмотрения, может в любое время после истечения этого срока уведомить Генерального секретаря о принятии ее поправки, и Генеральный секретарь рассылает это уведомление всем остальным Договаривающимся сторонам. Поправка вступает в силу в отношении Договаривающейся стороны, направившей такое уведомление о принятии, через шесть месяцев со дня его получения Генеральным секретарем.

3. Если предложенная поправка не была принята в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи и если в течение двенадцатимесячного срока, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, менее половины общего числа Договаривающихся сторон информируют Генерального секретаря о том, что они отклоняют предложенную поправку, и если по крайней мере треть всех Договаривающихся сторон, но не менее пяти информируют его о том, что они принимают ее или желают созыва конференции для обсуждения этой поправки, Генеральный секретарь созывает конференцию для рассмотрения предложенной поправки или любого другого предложения, которое может быть ему представлено в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи.

4. Если конференция созывается в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, Генеральный секретарь приглашает на нее все Договаривающиеся стороны и другие государства, указанные в статье 2 настоящего Соглашения. Генеральный секретарь обращается ко всем приглашенным на конференцию государствам с просьбой представить ему по крайней мере за шесть месяцев до открытия конференции любые предложения, которые они в дополнение к предложенной поправке могут пожелать рассмотреть на конференции, и уведомляет об этих предложениях по крайней мере за три месяца до открытия конференции все приглашенные на конференцию государства.

5. а) Любая поправка к настоящему Соглашению считается принятой, если она принимается большинством в две трети государств, представленных на конференции, при условии, что это большинство включает по крайней мере две трети всех Договаривающихся сторон, представленных на конференции. Генеральный секретарь извещает все Договаривающиеся стороны о принятии поправки, и она вступает в силу через двенадцать месяцев со дня такого уведомления в отношении всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые в течение этого срока сообщили Генеральному секретарю об отклонении поправки.

б) Каждая Договаривающаяся сторона, отклонившая в течение вышеуказанного двенадцатимесячного срока поправку, может в любое время уведомить Генерального секретаря о принятии ею поправки, и Генеральный секретарь извещает об этом все остальные Договаривающиеся стороны. Поправка вступает в силу в отношении Договаривающейся стороны, уведомившей о ее принятии, через шесть месяцев после получения уведомления Генеральным секретарем или по истечении вышеуказанного двенадцатимесячного срока, если этот срок истекает позднее.

6. Если предложенная поправка не считается принятой в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи и если не выполнены условия созыва конференции, предписанные в пункте 3 настоящей статьи, предложенная поправка считается отклоненной.

7. Независимо от предусматриваемого пунктами 1-6 настоящей статьи порядка внесения поправок приложение к настоящему Соглашению может быть изменено по соглашению между компетентными органами всех Договаривающихся сторон. Если компетентный орган одной из Договаривающихся сторон заявит, что, согласно национальному законодательству, его согласие зависит от получения специального разрешения или от одобрения законодательного органа, согласие компетентного органа упомянутой Договаривающейся стороны на изменение приложения будет считаться данным лишь тогда, когда этот компетентный орган заявит Генеральному секретарю, что требуемые полномочия или разрешения получены. В соглашении между компетентными органами может быть предусмотрено, что в течение переходного периода старые положения приложения полностью или частично остаются в силе одновременно с новыми. Генеральный секретарь установит дату вступления в силу новых положений.

8. Каждое государство при подписании или ратификации настоящего Соглашения или присоединении к нему сообщает Генеральному секретарю название и адрес компетентного органа, уполномоченного давать согласие, предусмотренное в пункте 7 настоящей статьи.

Статья 7

Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение посредством письменной нотификации, адресованной Генеральному секретарю. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации. Каждая Договаривающаяся сторона, которая перестает быть Стороной Конвенции о дорожном движении, открытой для подписания в Вене 8 ноября 1968 года, с того же дня перестает быть Стороной настоящего Соглашения.

Статья 8

Настоящее Соглашение теряет силу, если число Договаривающихся сторон в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев составляет менее пяти, а также с того момента, когда теряет силу Конвенция о дорожном движении, открытая для подписания в Вене 8 ноября 1968 года.

Статья 9

1. Всякий спор между двумя или несколькими Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения, который спорящие Стороны не могут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, передается на арбитраж по заявлению одной из Договаривающихся сторон, между которыми возник этот спор; он передается одному или нескольким арбитрам, избранным по взаимному соглашению спорящими Сторонами. Если в течение трех месяцев со дня передачи дела в арбитраж спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить единого арбитра, которому спор передается на решение.

2. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, имеет обязательную силу для спорящих Договаривающихся сторон.

Статья 10

Никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Договаривающихся сторон принимать совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые создавшимся положением меры, которые она считает необходимыми для обеспечения своей внешней и внутренней безопасности.

Статья 11

1. Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении заявить, что оно не считает себя связанным статьей 9 настоящего Соглашения. Другие Договаривающиеся стороны не являются связанными статьей 9 в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такое заявление.

2. Оговорки к настоящему Соглашению, иные, чем оговорка, предусмотренная в пункте 1 настоящей статьи, разрешаются при условии представления их в письменной форме и если они сделаны до сдачи на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении, при условии подтверждения их в ратификационной грамоте или в документе о присоединении.

3. Каждое государство при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении к настоящему Соглашению должно в письменной форме уведомить Генерального секретаря о том, в какой мере оговорки, сделанные им к Конвенции о дорожном движении, открытой для подписания в Вене 8 ноября 1968 года, относятся к настоящему Соглашению. Те из оговорок, о которых не будет сделано нотификации в момент сдачи на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении к настоящему Соглашению, будут считаться не применимыми к настоящему Соглашению.

4. Генеральный секретарь сообщает об оговорках и нотификациях, сделанных во исполнение настоящей статьи, всем государствам, указанным в статье 2 настоящего Соглашения.

5. Каждое государство, сделавшее заявление, оговорку или нотификацию в соответствии с настоящей статьей, может в любой момент снять их путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю.

6. Любая оговорка, сделанная в соответствии с пунктом 2 или нотифицированная в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи,

а) изменяет для Договаривающейся стороны, сделавшей или нотифицировавшей вышеуказанную оговорку, в рамках этой оговорки положения Соглашения, к которым она относится;

б) изменяет в такой же мере эти положения и для других Договаривающихся сторон в их взаимоотношениях с Договаривающейся стороной, сделавшей или нотифицировавшей оговорку.

Статья 12

Помимо заявлений, нотификаций и уведомлений, предусмотренных в статьях 6 и 11 настоящего Соглашения, Генеральный секретарь сообщает Договаривающимся сторонам и другим государствам, указанным в статье 2:

а) о подписаниях, ратификациях и присоединениях в соответствии со статьей 2;

б) о нотификациях и заявлениях в соответствии со статьей 3;

- с) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 4;
- d) о дате вступления в силу поправок к настоящему Соглашению в соответствии с пунктами 2, 5 и 7 статьи 6;
- e) о денонсациях в соответствии со статьей 7;
- f) об утрате настоящим Соглашением силы в соответствии со статьей 8.

Статья 13

После 31 декабря 1972 года* подлинник настоящего Соглашения, составленный в одном экземпляре на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными, сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в статье 2 настоящего Соглашения.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся представители, надлежащим образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в Женеве первого мая тысяча девятьсот семьдесят первого года.

* Исправление от 22 августа 1972 года (E/ECE/813 – E/ECE/TRANS/567/Corr.1).

ПРИЛОЖЕНИЕ (к Европейскому соглашению)

*(Сводный текст)***

** Включающий поправки к Европейскому соглашению, вступившие в силу 28 августа 1993 года (обозначены на полях одиночной линией), поправки, вступившие в силу 27 января 2001 года (обозначены на полях зигзагообразной линией), и поправки, вступившие в силу 26 марта 2006 года (обозначены на полях двойной линией).

1. При применении положений настоящего приложения термин "Конвенция" означает Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года.
2. Настоящее приложение содержит лишь дополнения и изменения, внесенные в соответствующие положения Конвенции.
3. К статье 1 Конвенции (Определения)

Подпункт с)

Этот пункт следует читать:

"Термин "населенный пункт" означает застроенную территорию, въезды на которую и выезды с которой специально обозначены соответствующими знаками;"

Дополнительный пункт включить непосредственно после пункта с) этой статьи

Этот пункт следует читать:

"Термин "жилая зона" означает специально обустроенную территорию, на которой применяются специальные правила дорожного движения и въезды на которую и выезды с которой обозначены соответствующими знаками;"

Подпункт n)

К мотоциклам приравниваются трехколесные транспортные средства, масса которых без нагрузки не превышает 400 кг.

Дополнительные подпункты включить в конце этой статьи

Эти подпункты следует читать:

"ab) К пешеходам приравниваются лица, везущие детскую коляску, коляску для больного, инвалидную коляску или любое другое транспортное средство, небольших размеров и без двигателя, лица, ведущие велосипед или велосипед с подвесным двигателем, а также инвалиды, передвигающиеся в инвалидных колясках, приводимых в движение ими самими или двигающиеся со скоростью пешехода;

ac) "Женевское соглашение 1958 года" означает Соглашение 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, совершено в Женеве 20 марта 1958 года и включает поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года;

ad) "Правила ЕЭК" означают Правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года;

ae) "Венское соглашение 1997 года" означает Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, совершено в Вене 13 ноября 1997 года;

af) "Предписание ЕЭК" означает Предписание, прилагаемое к Венскому соглашению 1997 года."

4. К статье 3 Конвенции (Обязательства Договаривающихся сторон)

В начале этого пункта включить следующий текст:

"Пункт 2, подпункт а)"

Этот подпункт следует читать:

"Договаривающиеся стороны принимают также надлежащие меры к тому, чтобы действующие на их территории правила, касающиеся технических условий, которым должны отвечать автомобили и прицепы, соответствовали положениям приложения 5 к настоящей Конвенции; эти правила могут содержать положения, не предусмотренные в приложении 5, при условии, что эти положения не будут ни в каком отношении противоречить принципам безопасности, определяющим положения приложения 5. Они также принимают надлежащие меры к тому, чтобы находящиеся в международном движении автомобили и прицепы, зарегистрированные на их территории, соответствовали положениям пункта 4, включенным в статью 39 Конвенции, и приложения 5 к настоящей Конвенции".

Пункт 3

Этот пункт следует читать:

"С учетом отступлений, предусмотренных в приложении 1 к настоящей Конвенции, Договаривающиеся стороны обязуются допускать к международному движению по своей территории автомобили и прицепы, которые отвечают требованиям, предусмотренным в главе III настоящей Конвенции с поправками, внесенными на основании настоящего Соглашения, и водители которых отвечают требованиям главы IV; Договаривающиеся стороны обязуются также признавать свидетельства о регистрации и в соответствующих случаях международные сертификаты технического осмотра, выдаваемые согласно положениям главы III с поправками, внесенными на основании настоящего Соглашения, как удостоверяющие - если не будет доказано обратное, - что транспортные средства, на которые они выданы, отвечают условиям, предусмотренным в указанной главе III".

Пункт 4

Меры, о которых говорится в этом пункте, не могут ни изменить сферы применения статьи 39 Конвенции, ни сделать необязательным содержащееся в ней положение.

5. К статье 6 Конвенции (Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение)

Пункт 3

Положения этого пункта, которые в Конвенции являются рекомендациями, будут обязательными.

6. К статье 7 Конвенции (Общие правила)Пункт 2

Положения этого пункта, которые в Конвенции являются рекомендациями, будут обязательными.

Дополнительный пункт включить в конце этой статьи

Этот пункт следует читать:

"В национальном законодательстве должны быть установлены правила использования ремней безопасности или аналогичных устройств детьми и перевозки детей на передних сиденьях".

7. К статье 8 Конвенции (Водители)Пункт 2

Этот пункт следует читать:

"В национальном законодательстве следует предусмотреть, что вьючные упряжные и верховые животные, а также скот и стада во всех случаях, за исключением соответствующим образом обозначенных зон, должен сопровождать погонщик, способный постоянно направлять животных".

Пункт 5

Этот пункт следует читать:

"Водитель должен контролировать свое транспортное средство таким образом, чтобы быть всегда в состоянии должным образом им управлять. Он должен быть знаком с правилами дорожного движения, предписаниями в области безопасности дорожного движения, а также с такими факторами, которые могут повлиять на его поведение, как усталость, прием лекарственных препаратов и управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и под воздействием наркотиков".

Дополнительный пункт включить непосредственно после пункта 5 этой статьи

Этот пункт следует читать:

"В национальном законодательстве должны быть предусмотрены специальные положения, касающиеся вождения под воздействием алкоголя, а также допустимый законом уровень содержания алкоголя в крови, а в соответствующих случаях - в выдыхаемом воздухе, превышение которого является несовместимым с управлением транспортным средством.

Во всех случаях максимальный уровень содержания алкоголя в крови в соответствии с национальным законодательством не должен превышать 0,50 г чистого алкоголя на литр крови или 0,25 мг на литр выдыхаемого воздуха".

8. К статье 9 Конвенции (Стада животных)

Положение этой статьи, которое в Конвенции является рекомендацией, будет обязательным.

9. К статье 10 Конвенции (Расположение на проезжей части)

Заголовок читать: "Расположение на дороге".

Дополнительный пункт включить непосредственно после пункта 1 этой статьи

Этот пункт следует читать:

"а) водитель должен, за исключением случаев особой необходимости, следовать при наличии таковых только по тем дорогам, проезжим частям дороги, полосам движения и дорожкам, которые предназначены для движения пользователей дороги его категории;

б) в случае отсутствия предназначенной для них полосы движения или дорожки водители велосипедов с подвесным двигателем, велосипедисты и водители других транспортных средств без двигателя могут, если это не создает неудобств для других пользователей дороги, использовать в направлении движения любую пригодную для проезда обочину".

10. К статье 11 Конвенции (Обгон и движение в рядах)

Пункт 5, подпункт b)

Это положение не будет применяться.

Пункт 6, подпункт b)

В связи с неприменением подпункта "b" пункта 5 этой статьи положение, содержащееся в последней части фразы этого подпункта, не будет применяться.

Пункт 8, подпункт b)

Этот подпункт следует читать:

"Непосредственно перед железнодорожными переездами без шлагбаумов или полушлагбаумов и на этих переездах, за исключением тех случаев, когда дорожное движение регулируется в этих местах световыми дорожными сигналами, которые применяются на перекрестках".

Пункт 11

Этот пункт следует читать:

"а) В населенных пунктах на дорогах, где по крайней мере две полосы движения предназначены для движения в одном и том же направлении и обозначены продольной разметкой, положения пункта 3 статьи 10 Конвенции не применяются. Водители автотранспортных средств могут использовать наиболее удобную для них полосу движения. Они должны перейти на другую полосу движения только перед поворотом

направо или налево, обгоном, остановкой или стоянкой в соответствии с правилами, регулируемыми эти маневры.

b) В случае, предусмотренном в пункте а) выше, транспортные средства, движущиеся по полосам движения, соответствующим направлению движения, быстрее, чем транспортные средства, движущиеся по полосам движения, находящимся ближе к краю дороги, не считаются обгоняющими по смыслу настоящей статьи; однако положения пункта 9 этой статьи продолжают применяться.

c) Подпункт а) выше не применяется на автомагистралях, а также на других соответствующим образом обозначенных дорогах, предназначенных для автомобильного движения и не используемых для въезда на прилегающие участки или выезда из них, являющиеся частной собственностью, или на любых дорогах, на которых разрешена скорость движения более 80 км (50 миль) в час".

11. К статье 12 Конвенции (Встречный разъезд)

Пункт 2

Этот пункт следует читать:

"На горных дорогах и на дорогах с большим уклоном, имеющих аналогичные характеристики, где разъезд невозможен или затруднен, водитель движущегося под уклон транспортного средства обязан остановиться и уступить дорогу любому движущемуся на подъем транспортному средству, за исключением тех случаев, когда места для разъезда располагаются вдоль проезжей части таким образом, что движущееся на подъем транспортное средство могло бы, учитывая скорость и положение транспортных средств, остановиться на имеющемся впереди него месте для разъезда, в связи с чем отпала бы необходимость для одного из транспортных средств дать задний ход. В случае если одно из двух встречных транспортных средств должно с целью разъезда дать задний ход, то составы транспортных средств имеют преимущество перед всеми другими транспортными средствами, тяжелые транспортные средства - перед легкими транспортными средствами и автобусы - перед грузовыми автомобилями; когда речь идет о транспортных средствах одной и той же категории, то задний ход должен дать водитель движущегося под уклон транспортного средства, за исключением случаев, когда совершенно очевидно, что такой маневр значительно легче выполнить водителю движущегося на подъем транспортного средства, в частности, если последний находится вблизи от места для разъезда".

12. К статье 13 Конвенции (Скорость и дистанция)

Пункт 1

Этот пункт следует читать:

"Водитель транспортного средства должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии предвидеть. Он должен снижать скорость и в

случае необходимости останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно когда видимость неудовлетворительна".

Пункт 6

Этот пункт, включая его подпункты а) и b), следует читать:

"Вне населенных пунктов на дорогах, где только одна полоса предназначена для движения в данном направлении, с целью облегчения обгона водители транспортных средств, на которые распространяется специальное ограничение скорости, и транспортных средств или составов транспортных средств, габаритная длина которых превышает 7 м, должны, за исключением момента, когда они приступают к обгону или совершают его, поддерживать между своими транспортными средствами и движущимися впереди них механическими транспортными средствами такую дистанцию, чтобы обгоняющие их транспортные средства могли в полной безопасности вновь занять соответствующее место в ряду впереди транспортного средства, которое они обогнали. Однако это положение не относится ни к очень интенсивному движению, ни к случаям запрещения обгона".

13. К статье 14 Конвенции (Общие предписания, касающиеся маневров)

Пункт 1

Этот пункт следует читать:

"Водитель, который намерен выполнить какой-либо маневр, как, например, выехать из ряда транспортных средств, находящихся на стоянке, или въехать в него, принять вправо или влево на проезжей части дороги, в частности, чтобы переменить полосу движения, выполнить поворот направо или налево для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение, должен начинать этот маневр только после того, как он убедится, что может это сделать, не подвергая опасности тех пользователей дороги, которые следуют позади него, впереди или навстречу, и с учетом их положения, направления движения и скорости".

14. К статье 15 Конвенции (Особые предписания, касающиеся транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта)

Положение этой статьи, которое в Конвенции является рекомендацией, будет обязательным.

15. К статье 18 Конвенции (Перекрестки и обязанность уступить дорогу)

Пункт 3

Этот пункт следует читать:

"Водитель, выезжающий на дорогу из придорожного владения, обязан уступить дорогу пользователям дороги, движущимся по ней".

Пункт 4, подпункт b)

Этот подпункт следует читать:

"В государствах с левосторонним движением преимущественное право проезда на перекрестках регулируется дорожными знаками и сигналами или дорожной разметкой".

Дополнительный пункт включить непосредственно после пункта 7 этой статьи

Этот пункт следует читать:

"Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям распространять правила очередности проезда, упомянутые в пункте 2 настоящей статьи, на всех участников дорожного движения".

16. К статье 20 Конвенции (Предписания, касающиеся пешеходов)Пункт 1

Этот пункт следует читать:

"Пешеходы должны по возможности не пользоваться проезжей частью, а если они ею пользуются, то они должны проявлять осторожность, не затруднять и не задерживать без необходимости движение".

Дополнительный пункт включить сразу после пункта 2 этой статьи

Этот пункт следует читать:

"Несмотря на положения пункта 2 этой статьи Конвенции, инвалиды, передвигающиеся в инвалидной коляске, могут во всех случаях двигаться по проезжей части дороги".

Пункт 4

Этот пункт следует читать:

"Когда пешеходы движутся по проезжей части дороги в соответствии с положениями пункта 2, дополнительного пункта, подлежащего включению непосредственно после пункта 2, и пункта 3 настоящей статьи, они должны находиться возможно ближе к краю проезжей части".

Пункт 5

Этот пункт следует читать:

"а) Вне населенных пунктов пешеходы, движущиеся по проезжей части дороги, должны придерживаться (если это не угрожает их безопасности и при отсутствии особых обстоятельств) стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения. Однако лица, ведущие велосипед, велосипед с подвесным двигателем или мотоцикл, инвалиды, передвигающиеся в инвалидных колясках, а также группы пешеходов,

возглавляемые руководителем или представляющие собой шествие, должны придерживаться стороны проезжей части дороги, соответствующей направлению движения. За исключением шествий, пешеходы, движущиеся по проезжей части, должны по возможности двигаться цепочкой, один за другим, если этого требует безопасность движения, в частности в случае плохой видимости или высокой интенсивности движения транспортных средств.

b) Положениям подпункта а) настоящего пункта можно придать обязательный характер также и в населенных пунктах".

Пункт 6, подпункт с)

Этот подпункт следует читать:

"При переходе проезжей части вне пешеходного перехода, обозначенного разметкой или соответствующим знаком или сигналом, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, не убедившись в том, что они могут сделать это не затрудняя движения транспортных средств. Пешеходы должны переходить проезжую часть дороги под прямым углом к ее оси".

17. К статье 21 Конвенции (Правила, касающиеся поведения водителей по отношению к пешеходам)

Пункт 3

Этот пункт следует читать:

"Без ущерба для положений пункта 1 статьи 7 и пункта 1 статьи 13 Конвенции при отсутствии на проезжей части пешеходного перехода, обозначенного разметкой или соответствующим знаком или сигналом, водители, делающие поворот для выезда на другую дорогу, должны обязательно пропустить (в случае необходимости, остановившись) пешеходов, вступивших на проезжую часть этой другой дороги. Они также должны проявлять особое внимание по отношению к пешеходам, переходящим проезжую часть дороги для посадки в транспортное средство общего пользования или после высадки из него".

Дополнительные пункты включить в конце этой статьи

Эти пункты следует читать:

"- В том случае, если в определенных условиях некоторым видам транспортных средств разрешается въезжать на дороги, предназначенные для движения пешеходов, внутренним законодательством могут быть установлены правила, регулирующие поведение участников дорожного движения, чтобы избежать возникновения каких-либо конфликтов между ними, а также установить ограничения максимальной скорости, чтобы водители могли вовремя остановиться и не подвергать опасности пешеходов.

- Водители не должны въезжать на пешеходный переход, предварительно не убедившись, что они не будут вынуждены остановиться на нем.

- Водители, выезжающие на дорогу с придорожной территории или съезжающие с дороги на такую территорию, должны пропустить пешеходов".

18. К статье 23 Конвенции (Остановка и стоянка)

[Текст, ранее включенный в пункт 1, был исключен.]

Пункт 2, подпункт b)

Этот подпункт следует читать:

"Транспортные средства, исключая двухколесные велосипеды, двухколесные велосипеды с подвесным двигателем и двухколесные мотоциклы без коляски, не должны находиться на стоянке на проезжей части в два ряда. Остановившиеся или находящиеся на стоянке транспортные средства должны располагаться параллельно краю проезжей части, за исключением тех мест, конфигурация которых допускает иное расположение транспортных средств".

Пункт 3, подпункт a)

Этот подпункт следует читать:

"Всякая остановка и стоянка транспортного средства запрещается на проезжей части дороги:

- i) на расстоянии менее 5 м перед пешеходными переходами и переездами для велосипедистов, на пешеходных переходах, на переездах для велосипедистов и на железнодорожных переездах;
- ii) на трамвайных и железнодорожных путях, проходящих по дороге или вблизи от этих путей, если это может затруднить движение трамваев или поездов;"

Дополнительный текст включить непосредственно после подпункта a) ii) этого пункта

Этот текст следует читать:

"На перекрестках и вблизи от них на расстоянии менее 5 м от ближайшего угла, за исключением случаев, когда дорожный знак или сигнал либо разметка дают иные указания".

[Текст, ранее включенный в подпункт b) пункта 3, был исключен.]

Пункт 3, подпункт c) i)

Это положение следует читать:

"Вблизи железнодорожных переездов - на расстоянии, установленном национальным законодательством, и на расстоянии менее 15 м по обе стороны от остановок автобусов, троллейбусов или рельсовых транспортных средств, если национальным законодательством не предусматривается меньшее расстояние;"

[Текст, ранее включенный в подпункт с) v) пункта 3, был исключен.]

Пункт 5

Этот пункт следует читать:

"а) Каждое механическое транспортное средство, иное, чем двухколесный велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски, а также каждый сцепленный или не сцепленный с тягачом прицеп, которые остановились на проезжей части дороги вне населенного пункта, должны быть обозначены таким образом, чтобы своевременно предупредить об этом приближающихся водителей:

- i) если водитель был вынужден остановить свое транспортное средство в месте, где остановка запрещена в соответствии с положениями подпункта b) i) или ii) пункта 3 этой статьи Конвенции;
- ii) если условия таковы, что приближающиеся водители не могут или могут лишь с большим трудом своевременно заметить препятствие, каким является остановившееся транспортное средство.

b) Положениям подпункта а) настоящего пункта можно придать обязательный характер также и в населенных пунктах.

c) При применении положений этого пункта рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве использование одного из приспособлений, указанных в пункте 56 приложения 5 к Конвенции".

Дополнительный пункт включить в конце этой статьи

Этот пункт следует читать:

"а) Внутреннее законодательство может разрешать инвалидам с ограниченной способностью к передвижению ставить на стоянку их транспортные средства на государственных автодорогах там, где стоянка запрещена, или держать их на стоянках с ограниченным временем стоянки дольше предписанного времени.

b) Государства могут выдавать лицам с ограниченной способностью к передвижению документ, в котором проставлены, по крайней мере, международный символ для инвалидов и фамилия владельца. Этот документ должен предъявляться надлежащим образом, когда любое такое лицо пользуется льготами, указанными в подпункте а) выше. Договаривающиеся стороны признают такие документы, выданные другими Договаривающимися сторонами, и разрешают лицам, имеющим такие документы, пользоваться льготами, указанными в подпункте а) выше".

19. К статье 25 Конвенции (Автомобильные магистрали и дороги подобного рода)

Пункт 1

Этот пункт следует читать:

"На автомагистралях, а также на специальных выездах на автомагистрали и съездах с них, обозначенных как автомагистрали:

а) запрещается движение пешеходов, животных, велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем, если они не приравнены к мотоциклам, и всех транспортных средств, иных, чем автомобили и их прицепы, а также автомобилей и их прицепов, конструктивная скорость которых не может достигать на ровной дороге определенной величины, установленной национальным законодательством, но которая не должна быть менее 40 км (25 миль) в час;

б) водителям запрещается:

i) останавливать транспортное средство или ставить его на стоянку в иных местах, чем специально обозначенные для этого места стоянки. Водитель, вынужденный по не зависящим от него обстоятельствам остановиться, должен постараться вывести транспортное средство с проезжей части, а также с полосы вынужденной остановки или, если он не может этого сделать, немедленно обозначить транспортное средство на достаточном расстоянии, с тем чтобы своевременно предупредить приближающихся водителей; если речь идет об одном из транспортных средств, на которые не распространяется действие пункта 5 статьи 23 Конвенции, то рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве использование одного из приспособлений, указанных в пункте 56 приложения 5 к Конвенции;

ii) разворачиваться или двигаться задним ходом или въезжать на центральную разделительную полосу и на поперечные соединения обеих проезжих частей дороги;

с) кортежи, демонстрации, авторалли, рекламные автопробеги, состязания по автомобилизму и технические испытания транспортных средств и прототипов их шасси запрещаются в соответствии с предписаниями, которые могут быть установлены национальным законодательством".

Дополнительный пункт включить непосредственно после пункта 1 этой статьи

Этот пункт следует читать:

"Когда на автомагистрали для движения в одном направлении имеется три или более полос движения, водителям транспортных средств предназначенных для перевозок грузов, разрешенная максимальная масса которых превышает 3,5 т, или составов транспортных средств длиной более 7 м запрещается выезжать на другие полосы, кроме двух полос движения, расположенных у края проезжей части, соответствующего направлению движения".

Дополнительный пункт включить непосредственно после пункта 3 этой статьи

Этот пункт следует читать:

"Транспортным средствам, буксируемым при помощи самодельного приспособления, запрещается выезжать на автомагистрали, за исключением случаев, предусмотренных в

национальном законодательстве. Неисправные транспортные средства, вышедшие из строя на автомагистрали и буксируемые при помощи самодельного приспособления, должны покинуть автомагистраль на ближайшем съезде. При применении настоящего правила под самодельными приспособлениями подразумеваются веревка, проволока и т.п."

Пункт 4

Этот пункт следует читать:

"При применении предыдущих пунктов настоящей статьи к автомагистралям приравниваются другие надлежащим образом обозначенные дороги, предназначенные для автомобильного движения и не обслуживающие придорожных владений".

20. К статье 27 Конвенции (Особые правила, касающиеся водителей велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов)

Пункт 2

Этот пункт следует читать:

"Водителям велосипедов запрещается передвигаться, не держась за руль, по крайней мере, одной рукой, использовать другие транспортные средства в качестве буксира или перевозить, буксировать или толкать предметы, которые могут помешать управлению или представляют опасность для других пользователей дороги. Аналогичные положения применяются к водителям велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов, но, помимо этого, они должны держать руль обеими руками, за исключением тех случаев, когда необходимо подать предписанный в соответствии с Конвенцией сигнал".

Пункт 4

Данный пункт читать следующим образом:

"Водителям велосипедов с подвесным двигателем может быть разрешено передвигаться по велосипедной полосе движения или велосипедной дорожке и при необходимости запрещено передвигаться по проезжей части вне велосипедной полосы движения или велосипедной дорожки. Национальное законодательство должно определить, при каких условиях другие участники дорожного движения могут использовать велосипедные полосы движения или велосипедные дорожки либо пересекать их, обеспечивая при этом постоянную безопасность велосипедистов".

Дополнительный пункт включить в конце этой статьи

Этот пункт следует читать:

"Использование официально утвержденных защитных шлемов является обязательным для водителей и пассажиров мотоциклов и велосипедов с подвесным двигателем, с учетом исключений, предусмотренных в национальном законодательстве".

20-бис. Дополнительные статьи включить непосредственно после статьи 27 Конвенции

Эти статьи следует читать:

"СТАТЬЯ 27-бис

Специальные правила, применяемые в жилых зонах, обозначенных соответствующими знаками

В жилых зонах, обозначенных соответствующими знаками:

- a) пешеходы могут передвигаться по всей ширине дороги. Разрешены детские игры;
- b) водители должны передвигаться с самой низкой скоростью в соответствии с предписаниями национального законодательства, в любом случае они не должны превышать 20 км (12 миль) в час;
- c) водители не должны подвергать пешеходов опасности или ограничивать свободу их передвижения. В случае необходимости они должны останавливать транспортные средства;
- d) пешеходы не должны создавать необоснованных помех автомобильному движению;
- e) стоянка запрещена, за исключением мест, обозначенных соответствующими знаками;
- f) на пересечениях участники дорожного движения, выезжающие из жилой зоны, должны уступить дорогу другим участникам дорожного движения, за исключением случаев, когда в предписаниях национального законодательства предусматривается иное.

СТАТЬЯ 27-тер

Пешеходные зоны

Внутреннее законодательство может предусмотреть положение для пешеходных зон, включающих одну или более дорог, предназначенных для пешеходов, и указывать исключительные условия доступа транспортных средств.

СТАТЬЯ 27-кватер

Особое правило, применяемое к лицам, выполняющим строительные или ремонтные работы на дорогах

Лица, выполняющие строительные или ремонтные работы на дорогах, должны пользоваться флюоресцирующей и светоотражающей одеждой, заметной на большом расстоянии в дневное и ночное время".

21. К статье 29 Конвенции (Рельсовые транспортные средства)Пункт 2

Этот пункт следует читать:

"В отношении движения рельсовых транспортных средств по автомобильным дорогам могут быть приняты специальные правила, отличающиеся от предусмотренных в главе II Конвенции. Однако эти правила не должны противоречить положениям пункта 7 статьи 18 Конвенции".

Дополнительный пункт включить в конце этой статьи

Этот пункт следует читать:

"Обгон движущихся или остановившихся рельсовых транспортных средств, рельсовый путь которых проходит по проезжей части дороги, производится со стороны, соответствующей направлению движения. Если встречный разъезд и обгон нельзя совершить со стороны, соответствующей направлению движения, в связи с узким проездом, эти маневры могут производиться со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения, при условии, что это не стесняет и не подвергает опасности пользователей дороги, движущихся во встречном направлении. На проезжих частях с односторонним движением обгон может производиться со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения, когда это оправдано требованиями дорожного движения".

22. К статье 30 Конвенции (Груз транспортных средств)Пункт 4

Этот пункт следует читать:

"Груз, выступающий спереди, сзади или сбоку за габарит транспортного средства, должен быть заметным образом обозначен во всех случаях, когда он может не быть замечен водителями других транспортных средств; в период между наступлением ночи и рассветом, а также в другие моменты, когда видимость является недостаточной, эта сигнализация осуществляется спереди с помощью белого огня и белого светоотражающего приспособления, а сзади – с помощью красного огня и красного светоотражающего приспособления. В частности, на механических транспортных средствах и их прицепах:

а) грузы, выступающие за габариты транспортного средства более чем на один метр сзади или спереди, должны быть всегда обозначены;

б) грузы, выступающие за габариты транспортных средств более чем на один метр сзади, должны быть обозначены квадратной или треугольной табличкой со сторонами не менее 0,40 м, установленной на внешней оконечности груза таким образом, чтобы она постоянно находилась в вертикальной плоскости, перпендикулярной средней продольной плоскости транспортного средства, или трехмерным устройством (пирамидальной, призматической или цилиндрической формы), подвешенным на оконечности груза и имеющим надлежащую отражающую поверхность. Табличка должна иметь красные и белые полосы, а трехмерное устройство - полосы красного и белого цвета или стороны

светлого цвета. Части таблички, окрашенные в красный и белый цвет, должны быть снабжены светоотражателями или иметь светоотражающее покрытие. Наивысшая точка освещающей или светоотражающей поверхности вышеупомянутых устройств должна находиться на расстоянии не более 1,60 м над уровнем поверхности дороги. Наиболее низкая точка должна находиться на расстоянии не менее 0,40 м над уровнем поверхности дороги;

с) в случае нерегулярных перевозок на короткие расстояния внутреннее законодательство может предусмотреть более простые обозначения."

23. *[Исключен]*

24. К статье 31 Конвенции (Поведение водителя в случае дорожно-транспортного происшествия)

Пункт 1

Дополнительный подпункт включить в конце этого пункта

Этот подпункт следует читать:

"Если в результате дорожно-транспортного происшествия причинен лишь материальный ущерб и если понесшая ущерб сторона не присутствует на месте происшествия, то лица, причастные к дорожно-транспортному происшествию, должны по мере возможности сообщить на месте свои фамилию и адрес и во всяком случае как можно скорее сообщить эти сведения потерпевшей стороне непосредственно или через полицию".

25. *[Исключен]*

26. К статье 34 Конвенции (Отступления)

Пункт 2

Этот пункт следует читать:

"Водители транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда, подавшие сигналы о своем приближении специальными сигнальными приборами транспортного средства, и при условии, что не будут поставлены под угрозу другие пользователи дороги, могут не соблюдать все или некоторые положения главы II Конвенции в той измененной редакции, в которой они изложены в настоящем Соглашении, иные, чем положения пункта 2 статьи 6. Водители этих транспортных средств могут пользоваться этими сигнальными приборами лишь в тех случаях, когда это оправдано срочным характером их поездки".

26-бис. К статье 39 Конвенции (Технические требования и осмотр транспортных средств)

Дополнительные пункты, которые должны быть включены в конце этой статьи

Эти пункты следует читать:

"4. а) Автомобили, которые находятся в международном движении и разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг, за исключением автомобилей, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо сиденья водителя, не более восьми мест для сидения, должны отвечать конкретным требованиям в отношении шума и выбросов загрязняющих веществ. В этой связи:

- i) такие автомобили должны как минимум соответствовать техническим требованиям и ограничениям, предусмотренным сериями поправок к надлежащим Правилам ЕЭК, применяемым в целях осуществления Женевского соглашения 1958 года и действующим на дату их первой регистрации после изготовления;
- ii) такие автомобили должны отвечать минимальным требованиям в отношении контроля, указанным в соответствующем Предписании (Предписаниях) ЕЭК; соответствие указанным требованиям проверяется в ходе периодических технических осмотров, упомянутых в пункте 2 настоящей статьи.

б) Для целей настоящего пункта считается, что технические требования и ограничения, предусмотренные сериями поправок к Правилам ЕЭК, остаются в силе до той даты, начиная с которой прекращается действие официальных утверждений типа, предоставленных на основании поправок этой серии.

5. а) Водитель автомобиля, упомянутого в подпункте а) пункта 4 выше, в удостоверение прохождения периодического технического осмотра, указанного в вышеупомянутом подпункте, а также исправного состояния автомобиля должен иметь действительный, надлежащим образом заполненный международный сертификат технического осмотра.

б) Этот сертификат выдается либо компетентным органом Договаривающейся стороны, на территории которой регистрируется транспортное средство, или ее территориального подразделения, либо от имени и с разрешения такой Договаривающейся стороны или ее подразделения объединением, получившим надлежащие полномочия на то от данной Договаривающейся стороны или ее подразделения.

с) В этом сертификате указывается дата первой регистрации после изготовления. Содержащаяся в этом сертификате удостоверяющая запись, касающаяся указанного периодического технического осмотра, должна быть не более чем однолетней давности. Он должен соответствовать положениям добавления 2 к Венской конвенции 1997 года.

д) В случае указанных в подпункте 4 а) выше транспортных средств, которые впервые после изготовления были зарегистрированы по прошествии двух или более лет после вступления в силу настоящих поправок, сертификат выдается или обновляется лишь при условии их соответствия требованиям подпункта 4 а) i) выше".

26-тер. К статье 40 Конвенции (Переходные положения)

Дополнительный пункт, который должен быть включен непосредственно после пункта 2 настоящей статьи

Этот пункт следует читать:

"3. а) По истечении двух лет после вступления в силу настоящих поправок автомобили, используемые в международных перевозках и разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг, за исключением автомобилей, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо сиденья водителя, не более восьми мест для сидения, и их водители должны соответствовать положениям дополнительного подпункта 4 а) ii) и пункта 5, включенного в конце текста статьи 39 Конвенции.

б) На автомобилях, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг - за исключением автомобилей, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо сиденья водителя, не более восьми мест для сидения - и которые впервые были зарегистрированы после их изготовления до вступления в силу настоящих поправок или в течение двух лет после их вступления в силу, положения дополнительного подпункта 4 а) i), включенного в статью 39 Конвенции, не распространяются при условии, что они соответствуют положениям настоящего Соглашения".

27. К статье 44 Конвенции (Условия допущения велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем к международному движению)Пункт 1

Дополнительный подпункт включить в конце этого пункта

Этот подпункт следует читать:

"По бокам: они должны иметь боковую сигнализацию, состоящую из светоотражателей автожелтого цвета, укрепленных на спицах колес, или светоотражающих устройств в виде замкнутого круга".

Пункт 2, подпункт d)

Этот подпункт следует читать:

"d) задним красным светоотражателем, фонарем белого или желтого селективного света спереди и огнем красного цвета сзади".

Дополнительный подпункт включить в конце пункта 2

Этот подпункт следует читать:

"Они должны иметь боковую сигнализацию, состоящую из светоотражателей автожелтого цвета или светоотражающих устройств в виде замкнутого круга".

28. К приложению 1 к Конвенции (Отступления от обязательства допускать к международному движению автомобили и прицепы)

Дополнительный пункт включить сразу после пункта 7 этой статьи

Этот пункт следует читать:

"7-бис. Договаривающиеся стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории любых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг, с использованием цепей противоскольжения или других равно эффективных приспособлений, устанавливаемых на автомобиле, в зимних погодных условиях".