



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 четвертая сессия**

Женева, 26–30 апреля 2021 года

Пункт 6 b) предварительной повестки дня

**Правила № 48 ООН (установка устройств освещения
и световой сигнализации): Предложения по поправкам
новой серии к Правилам № 48 ООН****Предложение по поправкам новой серии 08
к Правилам № 48 ООН****Представлено экспертом специальной группы заинтересованных
экспертов***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом специальной группы заинтересованных экспертов с целью определения условий переключения фар ближнего света и дневных ходовых огней (ДХО) и изменения силы света задних огней в зависимости от дорожных условий. Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых элементов или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств.



I. Предложение

Пункт 4.2 изменить следующим образом:

- «4.2 Каждому официально утвержденному типу присваивают номер официального утверждения, первые две цифры которого (в настоящее время **08**, что соответствует поправкам серии **08**) указывают серию поправок, отражающих последние наиболее значительные технические изменения, внесенные в Правила к моменту официального утверждения. С учетом положений пункта 7 настоящих Правил ООН одна и та же Договаривающаяся сторона не может присвоить этот номер другому типу транспортного средства или тому же типу транспортного средства, представленному с оборудованием, не указанным в перечне, упомянутом в пункте 3.2.2 выше».

Пункт 5.26 изменить следующим образом:

- «5.26 Задние указатели поворота **категории 2b**, задние габаритные огни **категории R2** и стоп-сигналы (~~за исключением сигналов торможения категории S4~~) и задние противотуманные огни **категории S2** с регулятором силы света допускаются при автоматическом реагировании ~~но меньшей мере~~ на одно **или несколько** из следующих внешних факторов: окружающее освещение, туман, снегопад, дождь, солевой туман, облако пыли, загрязнение светоизлучающей поверхности, при условии сохранения предписанного для них соотношения значений яркости в случае изменения силы света. При изменении внешних факторов не должно происходить резкого изменения силы света. Сигналы торможения категории S4 могут излучать различную силу света независимо от других огней. Водитель должен иметь возможность включать вышеперечисленные огни в режиме постоянной силы света, а затем возвращать их в режим изменяющейся силы света. условий, перечисленные в пунктах 5.26.1 и 5.26.2, в тех случаях, когда:

- a) таким же образом и в аналогичной степени изменяется сила света всех перечисленных выше огней (сгруппированных, комбинированных или совмещенных);
- b) во всем диапазоне силы света сохраняется конкретное предписанное соотношение значений яркости между двумя огнями, если это применимо, в случае изменения силы света.

5.26.1 Окружающие условия

Увеличение и уменьшение силы света — в пределах, предписанных соответствующими правилами ООН, — допускается применительно к следующим условиям:

- c) окружающее освещение,
- d) туман,
- e) снегопад,
- f) дождь,
- g) солевой туман,
- h) облако пыли,
- i) загрязнение светоизлучающей поверхности.

5.26.2 Условия дорожного движения

Независимо от окружающих условий, указанных в пункте 5.26.1, допускается уменьшение силы света в пределах, предписанных соответствующими правилами ООН, при условии, что скорость

транспортного средства не выше 20 км/ч или расстояние между транспортными средствами не превышает 20 м.

Вместе с тем до тех пор, пока скорость транспортного средства не выше 50 км/ч, уже приведенное в действие снижение силы света может оставаться приведенным в действие.

5.26.3 Стоп-сигналы категории S4 и задние противотуманные огни категории F2 — независимо от других огней — могут испускать свет различной силы в зависимости от условий, перечисленных в пунктах 5.26.1 и 5.26.2.

5.26.4 При изменении внешних факторов не должно происходить резкого изменения силы света.

Водитель должен иметь возможность задействовать указанные выше функции для регулирования статической силы света».

Пункт 6.2.7.5 исключить.

Пункт 6.2.7.6, изменить нумерацию на 6.2.7.5, а текст следующим образом:

«6.2.7.56 фары ближнего света должны включаться и выключаться автоматически в зависимости от окружающих условий освещенности (например, включаться при движении в ночное время, в туннелях и т. д.) согласно требованиям приложения 13.

Кроме того, применяются нижеследующие подпункты пункта 6.2.7.5.1.

6.2.7.5.1 Независимо от предписаний пункта 6.2.7.5, при обстоятельствах, требующих включения фар ближнего света, фары ближнего света могут оставаться выключенными или, после их автоматического включения, могут выключаться вручную и оставаться выключенными при наличии одного или нескольких из следующих условий:

- a) рычаг автоматической коробки передач находится в положении “стоянка”;
- b) стояночный тормоз приведен в действие;
- c) до начала движения транспортного средства после каждого запуска вручную устройства запуска и/или остановки силовой установки;
- d)
 - i) устройство управления должно быть сконструировано таким образом, чтобы отключить систему ручным способом можно было только не менее чем двумя преднамеренными манипуляциями; огни, указанные в пункте 5.11, должны быть включены,

или

 - ii) если скорость транспортного средства не превышает 15 км/ч, то устройство управления должно быть сконструировано таким образом, чтобы отключить систему ручным способом можно было только не менее чем двумя преднамеренными манипуляциями; огни, упомянутые в пункте 5.11, могут оставаться выключенными при условии, что в течение всего периода, на протяжении которого эти огни остаются выключенными, водитель информируется об этом при помощи оптического и акустического либо тактильного предупреждающего сигнала;

е) **передние противотуманные фары включены.**

Автоматическое функционирование фар ближнего света возобновляется, как только условия, перечисленные в настоящем пункте, перестают существовать».

Включить новый пункт 6.2.7.6 следующего содержания:

«6.2.7.6 Независимо от предписаний пункта 6.2.7.5 в любом случае должна быть предусмотрена возможность включения фар ближнего света вручную».

Включить новый пункт 6.2.7.7 следующего содержания:

«6.2.7.7 Водитель должен быть всегда в состоянии включить автоматическое функционирование».

Пункт 6.2.7.7 (прежний), изменить нумерацию на 6.2.7.8, а текст следующим образом:

«6.2.7.8 Без ущерба для положений пункта 6.2.7.6.1 Независимо от предписаний пункта 6.2.7.5, в случаях, когда окружающая освещенность составляет 1000 лк или более, фары ближнего света могут включаться и выключаться автоматически в зависимости от таких других факторов, как время или окружающие условия (например, дневное время, положение транспортного средства, дождь, туман и т. д.)».

Пункт 6.9.8 изменить следующим образом:

«6.9.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал включения является обязательным.

Этот контрольный сигнал должен быть немигающим; он не требуется, если устройство освещения приборного щитка может включаться только одновременно с передними габаритными огнями.

~~Это требование не применяют, когда система световой сигнализации работает в соответствии с пунктом 6.19.7.4.~~

Это требование не применяют, когда включены дневные ходовые огни.

Однако контрольный сигнал сбоя обязателен, если он предписан правилами, применимыми к данному элементу».

Пункт 6.10.8 изменить следующим образом:

«6.10.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал включения является обязательным. Он должен быть скомбинирован с контрольным сигналом включения передних габаритных огней.

~~Это требование не применяют, когда система световой сигнализации работает в соответствии с пунктом 6.19.7.4.~~

Это требование не применяют, когда включены дневные ходовые огни.

Однако контрольный сигнал сбоя обязателен, если он предписан правилами, применимыми к данному элементу».

Пункт 6.19.7.1 изменить следующим образом:

«6.19.7.1 Дневные ходовые огни должны включаться автоматически, когда устройство запуска и/или остановки силовой установки установлено в такое положение, которое не исключает возможности работы силовой установки, ~~Вместе с тем дневные ходовые огни могут оставаться включенными, и не существует ни одного из следующих условий:~~

- a) **передние противотуманные фары включены;**
- b) **фары включены вручную, за исключением тех случаев, когда они используются для подачи периодических световых сигналов предупреждения через короткие промежутки времени;**
- c) **существуют условия, предусмотренные в приложении 13 для автоматического включения фар ближнего света».**

Включить новый пункт 6.19.7.2 следующего содержания:

«6.19.7.2 Независимо от предписаний пунктов 6.19.7.1 и 6.19.7.5 при обстоятельствах, требующих включения дневных ходовых огней, дневные ходовые огни могут оставаться выключенными или после их автоматического включения могут выключаться вручную и оставаться выключенными при наличии по меньшей мере одного из следующих условий:

- 6.19.7.1.1 a) рычаг автоматической коробки передач находится в положении «стоянка»; ~~или~~
- 6.19.7.1.2 b) стояночный тормоз приведен в действие;
- 6.19.7.1.3 c) до начала движения транспортного средства после каждого запуска вручную устройства запуска и/или остановки силовой установки;
- 6.19.7.2 d) ~~Дневные ходовые огни могут выключаться вручную, когда скорость транспортного средства не превышает 15 км/ч, при условии, что они включаются автоматически, когда скорость транспортного средства превышает 10 км/ч либо когда транспортное средство проехало более 100 м, и они остаются включенными до момента их преднамеренного повторного включения».~~

Включить новый пункт 6.19.7.3 следующего содержания:

«6.19.7.3 Автоматическое функционирование дневных ходовых огней возобновляется, как только условия, описанные в пункте 6.19.7.2, перестают существовать».

Пункт 6.19.7.3 (прежний), изменить нумерацию на 6.19.7.4, а текст следующим образом:

«6.19.7.34 Дневной ходовой огонь должен выключаться автоматически, когда устройство запуска и/или остановки силовой установки установлено в такое положение, при котором силовая установка не может функционировать ~~либо~~, а также когда существует любое из следующих условий:

- a) **передние противотуманные фары включены; ~~или~~**
- b) **фары включены вручную, за исключением тех случаев, когда ~~последние~~ они используются для подачи периодических световых сигналов предупреждения через короткие промежутки времени¹⁵;**
- c) **существуют условия, предусмотренные в приложении 13 для автоматического включения фар ближнего света».**

Пункт 6.19.7.4 (прежний), изменить нумерацию на 6.19.7.5, а текст следующим образом:

«6.19.7.45 Огни, указанные в пункте 5.11, могут быть включены. Когда включены дневные ходовые огни, Если выбран этот вариант, должны быть

включены как минимум задние габаритные огни. Другие огни также могут быть включены в соответствии с пунктом 5.11».

Однако задние габаритные фонари и другие огни в соответствии с пунктом 5.11 могут быть выключены при включении дневных ходовых огней и оставаться выключенными до тех пор, пока соблюдаются следующие условия:

- [показатель окружающих условий освещенности за пределами транспортного средства (измеряемый в соответствии с требованиями приложения 13) превышает 7000 лк.]»

Пункт 6.19.7.5 (прежний), изменить нумерацию на 6.19.7.6, а текст следующим образом:

«6.19.7.56 Если передний указатель поворота не совмещен с передним ходовым огнем и расстояние между краями видимых поверхностей в направлении исходной оси передних указателей поворота и дневного ходового огня составляет не более 40 мм, то функциональная электрическая схема дневного ходового огня на соответствующей стороне транспортного средства может ~~должна~~ быть такой, чтобы:

- a) ~~либо он выключался;~~
- b) ~~либо сила его света снижалась на весь период (цикл вкл./выкл.) работы переднего указателя поворота;~~
- a) дневной ходовой огонь на соответствующей стороне транспортного средства выключался на весь период (в рамках цикла как включения, так и отключения) функционирования переднего указателя поворота; или
- b) сила света дневного ходового огня на соответствующей стороне транспортного средства снижалась в течение всего периода (в рамках цикла как включения, так и отключения) функционирования переднего указателя поворота для достижения не более 140 кд в рамках углов геометрической видимости. Соответствие этому предписанию проверяется во время официального утверждения дневного ходового огня по типу конструкции и указывается в соответствующей карточке сообщения.

Если сила света переднего указателя поворота в HV не менее чем на 50 % выше, чем сила света дневного ходового огня в HV, то дневной ходовой огонь нет необходимости выключать в соответствии с требованием подпункта a) настоящего пункта или затемнять в соответствии с требованием подпункта b) настоящего пункта. В этом случае податель заявки должен доказать соответствие краткому описанию или другим средствам, приемлемым для органа по официальному утверждению типа».

Пункт 6.19.7.6 (прежний), изменить нумерацию на 6.19.7.7, а текст следующим образом:

«6.19.7.67 Если передний указатель поворота совмещен с дневным ходовым огнем:

6.19.7.7.1 ~~либо с полностью общими видимыми поверхностями,~~ то функциональная электрическая схема ~~дневного ходового огня на соответствующей стороне транспортного средства~~ должна быть такой, чтобы функция дневного ходового огня на соответствующей стороне транспортного средства выключалась на весь период (цикл вкл./выкл.) ~~работы функционирования переднего указателя поворота,~~

или

- 6.19.7.7.2** либо с частично общими видимыми поверхностями дневного ходового огня, то функциональная электрическая схема должна быть такой, чтобы:
- a) либо вся функция дневного ходового огня на соответствующей стороне транспортного средства отключалась в течение всего периода (цикл вкл./выкл.) функционирования переднего ходового огня;
 - b) либо в случае переднего указателя поворота категории 1a или 1b функция переднего указателя поворота на соответствующей стороне транспортного средства отключалась на той части видимой поверхности, которая является общей с поверхностью переднего указателя поворота, и сила света со стороны видимой поверхности, не являющейся общей с поверхностью переднего указателя поворота, снижалась в течение всего периода (цикл вкл./выкл.) функционирования переднего указателя поворота для достижения не более 140 кд в рамках углов геометрической видимости. Соответствие этому предписанию проверяется во время официального утверждения дневного ходового огня по типу конструкции и указывается в соответствующей карточке сообщения».

В конце пункта 12 включить новый пункт 12.7 и его подпункты следующего содержания:

- «**12.7** **Переходные положения, применимые к поправкам серии 08**
- 12.7.1** Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 08 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не отказывает в предоставлении или не отказывает в признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с внесенными в них поправками серии 08.
- 12.7.2** Начиная с 1 сентября [2023 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН на основании поправок предшествующих серий, которые были первоначально предоставлены после 1 сентября [2023 года].
- 12.7.3** До 1 сентября [2027 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, признают официальные утверждения типа ООН на основании поправок предшествующих серий, которые были первоначально предоставлены до 1 сентября [2023 года].
- 12.7.4** Начиная с 1 сентября [2027 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам ООН.
- 12.7.5** 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, предоставленные на основании любой из поправок предшествующих серий к настоящим Правилам ООН.
- 12.7.6** Независимо от положений пункта 12.7.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН, предоставленные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам ООН в отношении типов транспортных средств и

касающиеся типов транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 08.

12.7.7 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, могут предоставлять официальные утверждения типа ООН на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам ООН.

12.7.8 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают предоставлять распространения существующих официальных утверждений на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.]»

Приложение 2 изменить следующим образом:

«Приложение 2

Схемы знаков официального утверждения

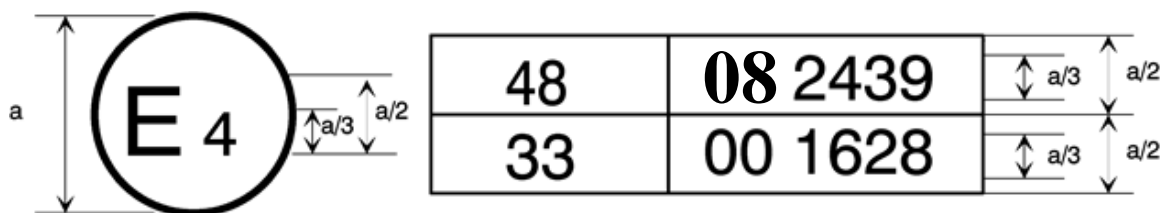
Образец А
(см. пункт 4.4 настоящих Правил)



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) на основании Правил № 48 ООН с внесенными в них поправками серии 08. Этот номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил № 48 ООН с внесенными в них поправками серии 08.

Образец В
(см. пункт 4.5 настоящих Правил)



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) на основании Правил № 48 ООН с внесенными в них поправками серии 08 и Правил № 33 ООН⁵. Номер официального утверждения указывает, что к моменту выдачи соответствующих официальных утверждений в первоначальный вариант Правил № 48 ООН были внесены поправки серии 08, а Правила № 33 ООН были в их первоначальном варианте.

⁵ Второй номер приведен только в качестве примера».

II. Обоснование

Пункт 4.2

1. Целевая группа по вопросам включения фар (ЦГ по ВФ) была создана с целью упрощения и уточнения некоторых аспектов включения фар и ДХО и соответствующего взаимодействия. Как таковое предложение, подлежащее подготовке ЦГ, следовало бы рассматривать в качестве «дополнения» к настоящим поправкам серии 06 к Правилам № 48 ООН. Однако предложение, в конечном итоге подготовленное ЦГ, предусматривало более сложные изменения, чем первоначально предполагалось, а также внесение технических изменений в транспортные средства с целью приведения их в соответствие с обновленными требованиями. По этой причине было сочтено более целесообразным представить данное предложение в виде поправок новой серии 08. Следовательно, необходимо было внести соответствующие изменения в этот пункт.

Пункт 5.26

2. Предлагаемая поправка призвана уменьшить степень ослепления, вызываемого все более яркими задними сигнальными огнями, когда на них приходится смотреть с близкого расстояния, при обеспечении одновременно неизменно правильного восприятия сигналов. Непосредственно упоминаются категории различных огней, которые могут отличаться друг от друга. Положение о том, что яркость сигналов торможения категории S4 может изменяться независимо от других задних фонарей, переносится в пункт 5.26.3. Кроме того, в этот пункт включены задние противотуманные огни.

Пункт 5.26.1

3. Окружающие условия, допускающие возможность изменения силы света, в настоящее время перечислены в пункте 5.26.1. Два последних предложения перенесены в пункт 5.26.4.

Пункт 5.26.2

4. В дополнение к «окружающим условиям», в зависимости от которых допускается увеличение и уменьшение силы света, были включены «условия дорожного движения». Для условий дорожного движения снижение силы света допускается только в том случае, если скорость не выше 20 км/ч или расстояние не превышает 20 метров. Снижение силы света может оставаться приведенным в действие до тех пор, пока скорость транспортного средства не выше 50 км/ч.

Пункт 6.2.7.5

5. Этот пункт исключается, а его положения в переформулированном виде перенесены в другие, более подходящие пункты. Содержащееся в этом пункте требование осталось без изменений после введения требования об автоматическом включении фар, что вызвало недопонимание и различные толкования. Работа ЦГ по ВФ была сосредоточена на разъяснении этого требования и ручного отключения, а также на необходимых обновлениях с целью обеспечить совместимость с конкретными потребностями дорожного движения и местными эксплуатационными требованиями.

Пункт 6.2.7.6 (прежний)

6. Его нумерация изменяется на 6.2.7.5 после исключения существующего пункта с тем же номером. Существующее предложение в скобках исключается, поскольку оно было сочтено излишним. Добавлено еще одно предложение, содержащее ссылку на последующие подпункты, в которых предусмотрены исключения из общего требования этого пункта.

Пункт 6.2.7.5.1 (новый)

7. Этот пункт был добавлен с целью предусмотреть исключения из общих требований, касающихся автоматического включения фар. Требования, содержащиеся в соответствующих подпунктах, должны позволить выполнять в техническом плане «требования пользователей», специфические для данной страны. Подпункт d) становится важным для транспортных средств, которые используются, например, в таких взрывоопасных зонах, как нефтеперерабатывающие заводы. Он разделен на две части. В соответствии с подпунктом d i) разрешается выключать фары, но огни, упомянутые в пункте 5.11 должны быть включены. В соответствии с подпунктом d ii) разрешается выключать все световые сигналы, но только при соблюдении весьма строгого требования о выполнении двух преднамеренных манипуляций по выключению при дополнительном информировании водителя об этом при помощи оптического и акустического либо тактильного предупреждающего сигнала. Скорость не должна превышать 15 км/ч.

Пункт 6.2.7.6 (новый)

8. Этот пункт содержит часть требования, ранее содержавшегося в исключенном пункте 6.2.7.5 (прежнем). Ручное включение фар ближнего света было единодушно признано необходимым, даже при наличии автоматического включения, с тем чтобы водитель всегда мог включить фары, когда это необходимо или желательно, особенно в условиях ограниченной видимости (например, дневной туман или дождь), на которые датчики автоматического включения срабатывают слабо, или же в случае сбоя автоматического включения. Обязательное наличие ручного включения (ручная отмена выключения) теперь изложено более четко, чем раньше, причем в пункте, отличном от того, в котором предписывается автоматическое включение, с целью уменьшить путаницу и недопонимание.

Пункт 6.2.7.7 (новый)

9. В связи с включением в предыдущий пункт некоторых условий, допускающих изъятия из режима автоматического включения, было сочтено необходимым уточнить обязательность его возобновления как только условия, допускающие такие изъятия, перестают существовать, и предусмотреть наличие средств, позволяющих водителю активировать автоматическое включение в любой момент.

Пункт 6.2.7.8

10. Нумерация данного пункта была обновлена после включения нового пункта 6.2.7.7. Дополнительные условия для автоматического включения фар ближнего света были подтверждены с помощью измененной формулировки, с тем чтобы избежать расхождений в толковании, отмеченных в ходе работы ЦГ по ВФ. Большинство экспертов ЦГ по ВФ считают предпочтительным разрешить использование дополнительных условий для автоматического включения независимо от основных условий, предписанных в пункте 6.2.7.5.

Пункт 6.9.8

11. Эксперты ГТ по ВФ решили вновь ввести это предложение (исключенное на основании дополнения 10 к поправкам серии 06 вследствие других поправок к этому дополнению), позволяющее не включать контрольный сигнал передних габаритных огней, когда они используются в сочетании с ДХО. Использована та же формулировка предложения, что и ранее, при условии обновления ссылки на соответствующий пункт. Кроме того, было внесено небольшое редакционное исправление.

Пункт 6.10.8

12. Эксперты ГТ по ВФ решили вновь ввести это предложение (исключенное на основании дополнения 10 к поправкам серии 06 вследствие других поправок к этому дополнению), позволяющее не включать контрольный сигнал передних габаритных огней, когда они используются в сочетании с ДХО. Использована та же формулировка

предложения, что и ранее, при условии обновления ссылки на соответствующий пункт.

Пункт 6.19.7.1

13. В целях обеспечения согласованности и соответствия требованиям пункта 6.19.7.4 (нового) вносится уточнение относительно условия автоматического включения ДХО в связи с включенным состоянием фар и передних противотуманных огней.

Пункт 6.19.7.2

14. Условия существующих изъятий из обязательного автоматического включения ДХО были подтверждены экспертами ЦГ по ВФ, которые отказались от условия, предусматривающего перемещение транспортного средства более чем на 100 м с выключенными ДХО (что было сочтено излишне обременительным), а также пересмотрели предельное значение скорости (объяснение этого же изменения приводится для пункта 6.2.7.5.1). Формулировка настоящих подпунктов пункта 6.19.7.1, содержащая вышеуказанные требования, была обновлена для внесения большей ясности.

Пункт 6.19.7.3 (новый)

15. Этот пункт был добавлен для указания на обязательное повторное автоматическое включение, как только исчезают условия, допускающие соответствующие изъятия.

Пункт 6.19.7.4

16. Нумерация данного пункта была обновлена в связи с включением нового пункта 6.19.7.3. Формулировка и структура этого пункта были обновлены в целях внесения ясности без изменения смысла требований.

Пункт 6.19.7.5

17. Нумерация данного пункта была обновлена из-за включения нового пункта 6.19.7.3. Эксперты ЦГ по ВФ решили вновь ввести это предложение (исключенное на основании дополнения 10 к поправкам серии 06 вследствие других поправок к этому дополнению), позволяющее включать, наряду с ДХО, только задние габаритные огни, а не обязательно все огни, предписанные в пункте 5.11. Европейская комиссия предложила использовать формулировку, в которой указывается, что задние габаритные огни «должны», а не просто «могут» включаться одновременно с ДХО.

18. В ходе девятого совещания Специальной группы заинтересованных экспертов (СГЗЭ) было решено предусмотреть в пункте 6.19.7.5 возможность альтернативных вариантов. На первом этапе было решено, что сочетания ДХО и, по крайней мере, задних габаритных огней не требуется, когда показатель окружающих условий освещенности превышает 7 000 лк. На тот случай, если он выше 7000 лк, в приложении 13 к Правилам № 48 ООН в настоящее время предусмотрено требование об отключении фар ближнего света. Это означает, что показатель окружающих условий освещенности вне транспортного средства, превышающий 7000 лк, считается более чем достаточным для движения без включения фар ближнего света и задних габаритных огней. Это требуется также во избежание излишнего потребления топлива.

Пункт 6.19.7.6

19. Нумерация данного пункта была обновлена в связи с включением нового пункта 6.19.7.3. В ходе обсуждения в ЦГ по ВФ было отмечено, что в 2016 году Рабочей группе по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) было представлено предложение о переходе от «факультативного» к «обязательному» отключению ДХО или о снижении силы света в тех случаях, когда они расположены на расстоянии менее 40 мм от передних огней указателя поворота. Кроме того, в соответствии с формулировкой, уже использованной в настоящем пункте 6.19.7.6

(нумерация которого в настоящее время изменена на 6.19.7.7, см. ниже), было внесено исправление редакционного характера.

20. На семьдесят девятой сессии GRE (апрель 2018 года) Германия и Италия представили обновленное предложение по этому вопросу. Обсуждение было отложено до следующей, восьмидесятой, сессии (октябрь 2018 года) в ожидании обновленного предложения.

21. В предложении Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) указывается, что в том случае, если расстояние между указателями поворота категорий 1a и 1b и фарами ближнего света находится в диапазоне 20 мм — 40 мм, не требуется ни отключать, ни затемнять фары ближнего света (см. предписания пункта 6.5.3 Правил № 48 ООН). В силу этого для согласования двух требований в отношении «фары ближнего света и указателя поворота» и «дневного ходового огня и указателя поворота» необходимо, чтобы для категорий 1a и 1b была предусмотрена возможность выключения или затемнения. Это должно допускаться в тех случаях, если сила света переднего указателя поворота на 50 % выше, чем сила света ДХО в точке пересечения (HV).

Пункт 6.19.7.7

22. Нумерация данного пункта была обновлена из-за включения нового пункта 6.19.7.3. В предложении МОПАП проводится различие между «полностью общими видимыми поверхностями» и «частично общими видимыми поверхностями» ДХО и указателей поворота. Кроме того, был также учтен дух требований новых подпунктов а) и б) пункта 6.19.7.6.2. Это предложение позволит согласовать две предлагаемые конструкции ДХО.

Пункт 12.7 и относящиеся к нему подпункты (новые)

23. Как указано в пункте 1 выше, ЦГ по ВФ была создана с целью упрощения и уточнения некоторых аспектов включения фар и ДХО и соответствующего взаимодействия. Как таковое предложение, подлежащее подготовке ЦГ, следовало бы рассматривать в качестве «дополнения» к настоящим поправкам серии 06 к Правилам № 48 ООН. Однако предложение, в конечном итоге подготовленное ЦГ, предусматривало более сложные изменения, чем первоначально предполагалось, а также внесение технических изменений в транспортные средства с целью приведения их в соответствие с обновленными требованиями. По этой причине было сочтено более целесообразным представить данное предложение в виде поправок новой серии 08. В связи с этим в настоящем документе представляется новый проект поправок серии 08 с предложением о переходных положениях на основе структуры, предложенной в «Общих руководящих принципах, касающихся регламентирующих процедур Организации Объединенных Наций и переходных положений в Правилах ООН» (ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.2 и неофициальный документ WP.29-182-11).

24. СГЗЭ подготовила предложение по поправкам серии 08 к Правилам № 48 ООН. Параллельно с этим неофициальная рабочая группа по упрощению правил, касающихся освещения и световой сигнализации (НРГ по УПУОСС) завершила разработку предложения по поправкам серии 0X/09 к Правилам № 48 ООН, отражающего итоги дискуссии по аспектам видимости и ослепления.

25. Оба документа содержат предложения по переходным положениям (ПП). Основное различие между ними состоит в том, что ПП, содержащиеся в поправках серии 0X/09, разделены на требования, касающиеся транспортных средств категорий M₁, N₁, и требования, касающиеся транспортных средств категорий M₂, M₃, N₂, N₃. НРГ по УПУОСС согласилась с таким разделением с учетом сложностей, связанных с автобусами и грузовыми автомобилями. Предлагаемое более продолжительное время реализации приведено в соответствие со сроками, предусмотренными для второго этапа разработки Общих правил по безопасности Европейского союза.

26. В ходе последнего совещания СГЗЭ началось обсуждение вопроса о том, имеется ли возможность объединить оба предложения по поправкам к Правилам № 48

ООН. Было решено, что окончательное решение на этот счет может принять только GRE. По этой причине ПП в поправках серии 08 заключены в квадратные скобки.

27. Если GRE решит объединить эти предложения, то разделение в ПП требований, касающихся легковых автомобилей/коммерческих транспортных средств малой грузоподъемности и грузовых автомобилей/автобусов, найдет отражение в контексте всех требований обоих предложений (в поправках серии 08 и 0X/09).

Приложение 2

28. Были внесены редакционные изменения с целью обновить нумерацию серий поправок в образцах маркировки.
