



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/GRE/45  
22 December 2000

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

Рабочая группа по вопросам освещения  
и световой сигнализации (GRE)

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ ОСВЕЩЕНИЯ И СВЕТОВОЙ  
СИГНАЛИЗАЦИИ (GRE) О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ПЯТОЙ СЕССИИ

(2-6 октября 2000 года)

1. Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации провела свою сорок пятую сессию в период со 2 октября (только вторая половина дня) по 6 октября (только первая половина дня) 2000 года в правительственном центре конференций в Оттаве, Канада, под председательством г-на Г. Микела (Нидерланды). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) в работе сессии приняли участие эксперты из следующих стран: Венгрии, Германии, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции и Японии. В работе сессии принял участие представитель Европейской комиссии (ЕК). Участвовали также эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП),

Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Брюссельской рабочей группы 1952 года (БРГ) и Международной электротехнической комиссии (МЭК). По приглашению секретариата в работе сессии принял участие эксперт Общества инженеров автомобильной промышленности (SAE)

## ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

2. Делегатов приветствовал выступивший от имени правительства Канады директор Отдела стандартов и исследований в области автотранспортных средств министерства транспорта Канады г-н Б. Джона. Он отметил, что его страна привержена согласованию правил в глобальных масштабах и готова делиться своим опытом в области совершенствования технологии освещения транспортных средств. Он также почтил память покойного бывшего премьер-министра Канады г-на П.Е. Трюдо.

3. Председатель GRE поблагодарил за приглашение провести сессию в Канаде, пожелал экспертам успешной работы сессии и от имени GRE выразил соболезнование канадским организаторам сессии.

## СЕССИЯ GRE

4. Документы, распространенные в ходе сессии без условного обозначения, перечислены в приложении 1 к настоящему докладу.

## ПРАВИЛА № 48 - Дальнейшая разработка

(Установка устройств освещения и световой сигнализации)

### а) Электрические соединения

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/16; неофициальный документ № 7, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

5. Эксперт от Франции представила неофициальный документ № 7. Она выступила против принятия предложения, содержащегося в документе TRANS/WP.29/GRE/2000/16, и изложила доводы в пользу своего предложения о допущении при определенных условиях автоматического действия сигнала предупреждения об опасности.

6. Эксперты от Италии и Японии отметили, что некоторые имеющиеся на рынке транспортные средства уже оснащены средствами автоматического включения устройств освещения, а если исходить из документа TRANS/WP.29/GRE/2000/16, то они будут являться незаконными. Их мнение было поддержано экспертом от МОПАП, который предложил искать не общее решение, а выявлять и решать любые проблемы, возникающие в связи с автоматическим включением устройств освещения. Он также заявил, что вопрос о любом возможном включении стоп-сигналов системой стабилизации и регулирования скорости (рассматривается в качестве отдельного пункта повестки дня) следует считать частью данной проблемы.

7. Эксперт от Соединенного Королевства выступил в защиту своего предложения, содержащегося в документе TRANS/WP.29/GRE/2000/16. Он заявил, что если в Правилах № 48 не будет заложено конкретных указаний, то вопрос о любом автоматическом включении устройств освещения должен решаться на основании национального законодательства. Его мнение было поддержано экспертом от Нидерландов.

8. В результате дискуссии GRE пришла к пониманию того, что попытки определить все существующие и возможные операции автоматического включения - это едва ли тот путь, который приведет к решению проблемы. Эксперт от Германии предложил рассматривать как отдельные лишь две категории способов автоматического включения: "только автоматическое" и "управляемое", когда система может контролироваться и/или управляться водителем.

9. Было сочтено, что предложение Германии может открыть путь для продвижения вперед. GRE решила продолжить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и поручила секретариату распространить неофициальный документ № 7 в качестве документа с официальным условным обозначением. Председатель предложил делегатам изучить этот вопрос и представить предложения по аналогичным ситуациям и устройствам, о которых идет речь в неофициальном документе № 7.

b) Определение единого огня

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/3; TRANS/WP.29/GRE/1999/21;  
TRANS/WP.29/GRE/2000/3; TRANS/WP.29/GRE/2000/12; неофициальный документ  
№ 13, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

10. Проведя сопоставление указанных официальных рабочих документов, GRE решила взять за основу документ TRANS/WP.29/GRE/2000/3 и выработать такое определение

единого огня, которое легко могли бы использовать органы, предоставляющие официальное утверждение. В целях содействия рассмотрению данного вопроса секретариат свел воедино предлагаемые для внесения в этот документ изменения и представил их в неофициальном документе № 13.

11. Были согласованы другие поправки, и GRE приняла неофициальный документ № 13 с внесенными в него поправками. Принятый текст, касающийся определения единого огня (пункты 2.16.1 и 5.7.1), содержится в приложении 2 к настоящему докладу; GRE решила представить его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2000 года в качестве предложения по проекту дополнения 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 48.

с) Международное согласование требований в отношении установки  
(четыреколесные транспортные средства)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/6/Rev.1

12. Председатель отметил, что этот вопрос впервые рассматривался на сорок второй сессии в апреле 1999 года, и постепенно на этой основе было подготовлено предложение по потенциальным глобальным техническим правилам (гтп). Он информировал GRE о том, что WP.29 еще не определила порядок очередности проектов потенциальных гтп и продолжает рассматривать этот вопрос.

13. Эксперт от Канады пояснил, что в документе TRANS/WP.29/GRE/1999/6/Rev.1 отражены итоги работы сорок второй и сорок третьей сессий, отметив, что внесенные им изменения позволят рассматривать этот текст в качестве основы для потенциальных гтп (TRANS/WP.29/GRE/44, пункт 9). Председатель поблагодарил эксперта от Канады за проделанную работу и предложил GRE подробно рассмотреть это предложение.

14. Группой была рассмотрена лишь часть этого предложения (пункты 1-5.24). Были высказаны и приняты к сведению многочисленные замечания и предложения, наиболее важные из которых указаны ниже. В ходе дискуссии указывалось, что гтп должны включать технические предписания только в отношении установки ламп и что не предполагается регулировать использование ламп.

По пункту 1: уточнить соответствующие категории транспортных средств (транспортные средства, имеющие менее 4 колес, должны быть исключены);

По пунктам 2.1-2.2.4 решение об исключении подтверждено;

- по пункту 2.7.11 перенести второе предложение в пункт 6.6;
- по пункту 2.7.12 перенести второе предложение в пункт 6.7;
- по пункту 2.7.25 перенести второе предложение в пункт [6...];
- по пункту 2.16.1 включить определение единого огня, согласованное для Правил № 48 (см. пункт 11 выше и приложение 2);
- по пункту 2.20 решено изъять из текста следующее положение: "этот огонь... устройство; факультативный огонь"; необходимо дальнейшее обсуждение;
- по пункту 2.27 связано со сферой действия гтп; необходимо дальнейшее обсуждение;
- по пункту 5.3 не включать упоминание об указателях поворота (Франция);
- по пункту 5.5.4 необходимо дальнейшее обсуждение (Канада);
- по пункту 5.7 включить пункт 5.7.1 (см. пункт 11 выше и приложение 2);
- по пункту 5.8.3 нет необходимости ссылаться на "внутренние" края (МОПАП);
- по пункту 5.8.4 формулировку "любая поверхность" заменить словами "любая видимая поверхность" (БРГ);
- по пункту 5.10 требует дальнейшего обсуждения;
- по пункту 5.12 требует дальнейшего обсуждения (Швеция, Франция);
- по пункту 5.15 требует дальнейшего обсуждения, значительные различия по сравнению с документом TRANS/WP.29/GRE/1999/6 (МОПАП);
- по пункту 5.17 требует изменения, часть текста касается Правил ЕЭК;
- по пункту 5.19 установка на подвижных компонентах передней части неприемлема (МОПАП);

по пункту 5.20 предлагаемые изменения неприемлемы (МОПАП).

15. Подводя итоги дискуссии, Председатель заявил, что для достижения прогресса в работе по этому направлению требуется больше времени и нужны согласованные усилия. Поэтому он предложил провести неофициальное совещание, возможно, 10-12 января 2001 года в Женеве, при условии что это предложение будет одобрено WP.29. Эксперт от Канады согласился подготовить в любое требуемое время рабочий документ для этого совещания, отразив в нем высказанные в ходе сессии замечания по документу TRANS/WP.29/GRE/1999/6/Rev.1, и изложить соображения относительно дальнейшего улучшения текстов.

Примечание секретариата: Просьба о проведении такого неофициального совещания получила одобрение WP.29 на его сто двадцать второй сессии, и оно состоится в предложенные сроки (TRANS/WP.29/743, пункт 75).

d) Цвет света, излучаемого спереди и сзади транспортного средства

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/7

16. В ходе рассмотрения этого вопроса эксперт от Франции предложил снизить предельную силу света, допускаемую для красных огней, до уровня передних огней, а для белых огней - до уровня задних огней: с 0,5 кд до 0,2 кд. Эксперт от Канады предложил альтернативный текст, исключающий видимость внутреннего освещения сзади.

17. Ни одно из предложений не было сочтено приемлемым. Было отмечено, что для официального утверждения в соответствии с Правилами № 48 потребуется фотометрическая измерительная аппаратура, хотя никаких трудностей в связи с рассматриваемым вопросом в других странах, применяющих эти Правила, отмечено не было.

18. GRE отклонила предложение эксперта БРГ изучить этот вопрос и подготовить документ, а также решила прекратить рассмотрение этого вопроса и снять его с повестки дня.

е) Замена поврежденных источников света

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/27

19. В результате детального рассмотрения представленного предложения GRE приняла новый пункт 5.23 для Правил № 48, который должен быть сформулирован в соответствии с документом TRANS/WP.29/GRE/2000/27; GRE решила считать этот пункт частью предложения по проекту дополнения 3 к поправкам серии 02 к Правилам, которое должно быть представлено WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2001 года (см. приложение 2 к настоящему докладу).

ф) Поворачивающийся луч ближнего света для усовершенствованных систем переднего освещения (УСПО)

Документация: Неофициальный документ № 10, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

20. Эксперт от Германии представил это предложение и подтвердил, что оно было подготовлено с учетом демонстрационного показа усовершенствованных систем переднего освещения в ходе предыдущей сессии и достигнутой договоренности относительно Правил № 48 (TRANS/WP.29/GRE/44, пункты 68 и 69).

21. Эксперт от Канады предложил внести изменение в это предложение (пункт 6.2.9.) для обеспечения допустимости поворачиваемости лампы или луча в соответствии с направлением движения транспортного средства.

22. GRE обсудила этот вопрос и решила рассматривать его в увязке с предложением Франции (см. пункт 23 ниже).

г) Предложение о допустимости дополнительного бокового освещения при поворотах

Документация: Неофициальные документы № 8 и 14, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

23. Эксперт от Франции представил предложение по поправкам к правилам № 48, предусматривающим допустимость использования имеющихся противотуманных фар в качестве поворачивающихся огней путем включения их только на одной стороне в соответствии с направлением движения транспортного средства.

24. Было высказано общее мнение о необходимости сведения воедино неофициальных документов № 8 и № 10. GRE решила, что в сводное предложение следует включить положения, обеспечивающие безотказную работу, а также - в отношении предложения Франции (неофициальный документ № 8) - поправку, предусматривающую возможность отдельного включения огня (не являющегося огнем указателя поворотов) с одной стороны автотранспортного средства. Эксперт от Нидерландов предложил определить схему распределения луча специальных ламп, если эти лампы будут использоваться для выполнения функции УСПО.

25. После рассмотрения этого вопроса и высказанных замечаний эксперт от Германии представил неофициальный документ № 14, в котором его предложение совмещено с предложением Франции. Он также представил видеозапись результатов исследований, в ходе которых регистрировались траектория движения транспортного средства и движения глаз водителя для определения зоны, которая должна освещаться УСПО на поворотах.

26. GRE отметила проделанную работу и решила продолжить рассмотрение этого предложения на следующей сессии; секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 14 в качестве документа с официальным условным обозначением.

#### ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК

а) Правила № 1 (Фары (R2 и HS1))

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/14

27. Председатель напомнил, что рассмотрение предложения о допуске использования ламп категории H8 для фар, соответствующих Правилам № 1, было отложено в ходе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRE/44, пункт 72).

28. GRE рассмотрела и приняла это предложение. Было решено передать его для рассмотрения WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2001 года в качестве предложения по проекту дополнения 8 к поправкам серии 01. Было указано, однако, что эта поправка к Правилам № 1 станет излишней, если к тому времени WP.29 и AC.1 примут новый проект Правил "00", поскольку в результате этого поправки серии 02 будут отражены в Правилах № 1. Примечание секретариата: Проект Правил № "00" (документ TRANS/WP.29/1998/41 только) был проголосован и принят AC.1 на его шестнадцатой сессии (ноябрь 2000 года) вместе с предложением по поправкам серии 02 к Правилам № 1



(TRANS/WP.29/743, пункты 167 и 178); поэтому предложение о внесении поправок в Правила № 1 не будет отражено в повестках дня WP.29 и AC.1.

b) Правила № 3, 4, 6, 7, 23, 38, 50, 77, 87 и 91

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/5; TRANS/WP.29/GRE/2000/5/Add.1;  
TRANS/WP.29/GRE/2000/22; TRANS/WP.29/GRE/2000/13

29. Эксперт от БРГ подтвердил, что в документе TRANS/WP.29/GRE/2000/5/Add.1 содержатся все необходимые поправки к документу TRANS/WP.29/GRE/2000/5, включая поправки, согласованные GRE на ее сорок четвертой сессии. Он отметил также, что в случае принятия этих двух документов их следует объединить с учетом соответствующего предложения (TRANS/WP.29/GRE/2000/4), которое уже было принято GRE (TRANS/WP.29/GRE/44, пункт 44).

30. С учетом указанного выше GRE рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRE/2000/5/Add.1.

31. GRE также напомнила о рассмотрении документа TRANS/WP.29/GRE/2000/13 на своей сорок четвертой сессии. Эксперт от Японии проинформировал GRE о том, что, тщательно изучив этот вопрос, он готов снять свою оговорку (TRANS/WP.29/GRE/44, пункты 51-55). После этого GRE приняла это предложение и решила, что для целей представления данного вопроса на рассмотрение WP.29 и AC.1 поправку, касающуюся координат цветности автожелтого света, следует объединить с другими принятыми поправками, касающимися Правил № 3, 6, 37, 50, 65 и 91 (см. пункты 29 и 30 выше).

32. Несмотря на длительное обсуждение документа TRANS/WP.29/GRE/2000/22 Группа не смогла прийти к какому-либо выводу по этому вопросу. GRE в принципе решила, что нужно изменить сноску 3/ к пункту 6.1 в Правилах № 6; однако предложенная поправка к подпункту ii) была сочтена неприемлемой с технической точки зрения, и GRE предложила GTB вновь рассмотреть данное предложение.

33. С учетом необходимости дополнительного рассмотрения этого вопроса GRE решила возобновить рассмотрение данного пункта повестки дня, как только будет подготовлено обновленное предложение БРГ (см. пункт 32 выше).

34. Было также решено, что все принятые документы (например, TRANS/WP.29/GRE/2000/4, TRANS/WP.29/GRE/2000/5, TRANS/WP.29/GRE/2000/5/Add.1. и TRANS/WP.29/

GRE/2000/13) следует свести воедино для всех соответствующих правил и представить на рассмотрение WP.29 и AC.1, однако это надо будет сделать лишь после принятия окончательного решения; в окончательном предложении по Правилам № 6 нужно также отразить то пересмотренное предложение, которое, как предполагается, будет подготовлено БПГ на основе документа TRANS/WP.29/GRE/2000/22.

- с) Правила № 7 (подфарники, задние габаритные огни, стоп-сигналы и контурные огни)

Документация: (TRANS/WP.29/GRE/1999/7); TRANS/WP.29/GRE/1998/21/Rev.2; TRANS/WP.29/GRE/2000/23; неофициальные документы № 4 и 6, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

35. Группа вновь напомнила, что поправки только к французскому тексту (содержащиеся в документе TRANS/WP.29/GRE/1999/7) касаются документа TRANS/WP.29/GRE/1998/21/Rev.2 и что они уже были приняты на сорок третьей сессии GRE (TRANS/WP.29/GRE/43, пункт 38).

36. В связи с рассмотрением документа TRANS/WP.29/GRE/1998/21/Rev.2 секретариат представил неофициальный документ № 4, содержащий поправки, которые были в принципе приняты GRE на ее сорок четвертой сессии, однако по ошибке не внесены в приложение к докладу о работе сессии (TRANS/WP.29/GRE/44, пункт 26). В целях исправления этой ошибки ниже воспроизводится содержание неофициального документа № 4:

Пункт 14 и его подпункты, вместо "дополнение 5 к поправкам серии 02" читать "дополнение 6 к поправкам серии 02" (в 14 случаях) и снять квадратные скобки перед и после "36" месяцев (в пунктах 14.1.2. и 14.1.4.).

Приложение 1, первое предложение изменить следующим образом:

"Во всех случаях минимальные вертикальные углы распределения света в пространстве составляют 15° вверх и 15° вниз от горизонтальной плоскости для всех категорий устройств, охватываемых настоящими Правилами, за исключением:

- а) ламп с разрешенной высотой установки  $\leq 750$  мм выше уровня земли, для которых они составляют 15° вверх и 5° вниз от горизонтальной плоскости;

- b) ламп стоп-сигналов категории S3, для которых они составляют 10° вверх и 5° вниз от горизонтальной плоскости."

37. В связи с рассмотрением документа TRANS/WP.29/GRE/2000/23 GRE отметила, что это предложение параллельно предложению, касающемуся правил № 6 (см. пункт 32 выше) и предложила GTB вновь рассмотреть его (в частности, подпункт ii)).

38. GRE решила возобновить рассмотрение поправок к Правилам № 7, как только поступит доработанное предложение GTB (см. пункт 37 выше). Было также решено, что принятые документы (TRANS/WP.29/GRE/1999/7; TRANS/WP.29/GRE/1998/21/Rev.2 с учетом поправок, содержащихся в пункте 36 выше) следует свести воедино с тем доработанным предложением, которое, как предполагается, подготовит GTB на основе документа TRANS/WP.29/GRE/2000/23. После окончательного согласования итоговое предложение должно быть представлено WP.29 и AC.1 для рассмотрения вместе с другими документами, касающимися Правил № 7 (см. пункт 34 выше относительно документов TRANS/WP.29/GRE/2000/4, TRANS/WP.29/GRE/2000/5 и TRANS/WP.29/GRE/2000/5/Add.1).

39. GRE рассмотрела также неофициальный документ № 6, представленный КСАОД. Она отметила, что этот документ представляет собой ценный обзор применения последовательных серий поправок к Правилам № 7, которые касаются лишь некоторых устройств освещения, подпадающих под действие этих Правил. GRE не приняла предложение КСАОД отразить этот обзор в правилах и/или представить его в порядке информации WP.29, однако поручила секретариату дать этот документ в качестве приложения к докладу о работе сессии (см. приложение 3). С учетом замечаний, содержащихся в этом неофициальном документе, КСАОД было предложено подготовить в табличной форме аналогичный обзор применения Правил № 6.

- d) Правила № 37 (лампы накаливания)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/13/Rev.1; TRANS/WP.29/GRE/2000/10/Rev.1; TRANS/WP.29/GRE/2000/20; TRANS/WP.29/GRE/2000/21, неофициальный документ № 5, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

40. После вводных пояснений, данных экспертом МЭК, GRE рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRE/2000/20 и только часть а) документа TRANS/WP.29/GRE/2000/21 (часть b), касающаяся ламп накаливания категорий HIR1 и HIR2, была снята с рассмотрения). Было также решено передать принятые поправки к Правилам № 37, которые сведены воедино в качестве предложения по проекту

дополнения 21 к поправкам серии 03 к Правилам № 37, на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2001 года.

41. В связи с рассмотрением документа TRANS/WP.29/GRE/2000/10/Rev.1 эксперт БРГ подтвердил, что этот документ включает предложение Соединенного Королевства и поэтому он заменяет собой документ TRANS/WP.29/GRE/1999/13/Rev.1. Было, кроме того, отмечено, что отражено и предложение, касающееся изменения координат цветности автожелтого света (документ TRANS/WP.29/GRE/2000/13).

42. В ходе дискуссии эксперты от Соединенного Королевства и Нидерландов заявили, что им нужно время для изучения предложения, содержащегося в документе TRANS/WP.29/GRE/2000/10/Rev.1, который не был своевременно распространен накануне сессии. С учетом этих двух оговорок GRE решила возобновить рассмотрение данного вопроса на своей следующей сессии.

43. Эксперт от МЭК представил также неофициальный документ № 5, отметив при этом, что третий пересмотр Правил № 37 затянулся и что провести его надо как можно скорее. В этом неофициальном документе указаны технические и редакционные изменения, которые следует внести в пересмотренный вариант Правил. Он также отметил, что новые спецификации будут представлены секретариату в электронном формате (MS Word), что значительно облегчит работу с пересматриваемыми Правилами и обеспечит полную возможность доступа к ним через Интернет. GRE выразила глубокую признательность МЭК за оказанную помощь. После изучения предложений, содержащихся в неофициальном документе № 5, GRE решила, что предлагаемые технические и редакционные изменения не затрагивают характеристик ламп накаливания и что такие изменения можно будет внести непосредственно в процессе подготовки пересмотренного текста.

е) Правила № 50 (подфарники, задние габаритные огни, стоп-сигналы и указатели поворота для мотоциклов)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/5/Rev.1; TRANS/WP.29/GRE/1999/14/Rev.1

44. Эксперт от МАЗМ информировал GRE о том, что в пересмотренном предложении (TRANS/WP.29/GRE/1999/14/Rev.1) отражены также поправки, которые были представлены GTB в документе TRANS/WP.29/GRE/1999/5/Rev.1.

45. GRE рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRE/1999/14/Rev.1 со следующими поправками:

Пункты 3.1.2 и 9, исключить слова "или автожелтого цвета".

Пункт 7.5.2 (ii), изменить текст следующим образом:

- "ii) при включении всех источников света максимальная интенсивность света для двух ламп в сборе получается путем умножения на 1,4 значения, предписанного для одиночного огня в пунктах 7.1-7.4"

46. GRE приняла этот документ с поправками и решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2001 года в качестве предложения по проекту дополнения 4 к Правилам № 50.

- f) Правила № 53 (установка устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средства категории L3)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/15/Rev.1; неофициальный документ № 3, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

47. Эксперт от Японии представил неофициальный документ № 3 с результатами исследования, свидетельствующими о том, что наличие подфарников автожелтого цвета улучшает видимость мотоцикла спереди. Группа выразила признательность за эту информацию, однако в ходе дискуссии возникли вопросы, касающиеся, в частности, возможного уменьшения видимости передних указателей поворота.

48. GRE решила на данном этапе не предусматривать установку подфарников автожелтого цвета и приняла документ TRANS/WP.29/GRE/1999/15/Rev.1 со следующими поправками:

Пункт 5.13, исключить слова "[или автожелтый]".

Пункт 6.3.7, исключить слова "за исключением подфарников [автожелтого цвета]".

Пункт 6.6.1, исключить слова "[если белого цвета] или два (по одному с каждой стороны) [если автожелтого цвета]".

Пункт 6.6.7, исключить предлагаемые поправки (т.е. не изменять пункт 6.6.7).

49. Было решено также передать этот документ с поправками на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2001 года в качестве предложения по проекту дополнения 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 53.

Записка секретариата: проекты Правил № "00" и "МН" (только документы TRANS/WP.29/1998/41 и TRANS/WP.29/1998/42) были приняты AC.1 в результате голосования на его шестнадцатой сессии (ноябрь 2000 года) вместе с предложением по дополнению 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 53 (TRANS/WP.29/743, пункты 170, 178 и 179); и поэтому рассматриваемое в данный момент предложение о внесении поправок в Правила № 53 должно стать дополнением 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 53.

г) Правила № 65 (Специальные предупреждающие огни)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/10/Rev.1; неофициальный документ № 12, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

50. Эксперт от Германии представил неофициальный документ № 12. Он пояснил, что новые значения эффективной интенсивности света (предлагаемые для включения в качестве поправок в документ TRANS/WP.29/GRE/1999/10/Rev.1, приложение 5, пункты 6.2 и 6.3) получены в результате обсуждения им этого вопроса с соответствующими властями Соединенного Королевства (TRANS/WP.29/GRE/44, пункт 42).

51. Содержащееся в неофициальном документе № 12 предложение было квалифицировано экспертом от Швеции как хороший компромиссный вариант, однако эксперт от Соединенного Королевства отметил, что ему нужно больше времени для его изучения. Он сказал, что в его стране используемые в настоящее время специальные предупреждающие огни считаются слишком ослепляющими, и выразил озабоченность в связи с тем, что в неофициальном документе № 12 предлагаются даже еще более высокие значения.

52. С учетом расхождений во мнениях GRE решила прекратить дальнейшую дискуссию и возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии. Экспертам было предложено сохранить экземпляры неофициального документа № 12 и иметь их при себе для обсуждения на следующей сессии.

- h) Правила № 69 (Задние опознавательные знаки для тихоходных транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/17

53. GRE рассмотрела и приняла предложение, подготовленное секретариатом после принятия параллельных поправок к Правилам № 70 на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRE/44, пункт 47). Она согласилась с тем, что, как было разъяснено секретариатом, переходные положения не предусматривают отступления в отношении задних опознавательных знаков, изготавливаемых в качестве замены для установки на находящихся в эксплуатации транспортных средствах (проект дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 70, пункт 13.6).

54. GRE решила передать это предложение (TRANS/WP.29/GRE/2000/17, без поправок) на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2001 года в качестве предложения по проекту дополнения 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 69.

- i) Правила № 72 (Фары мотоциклов (HS1))

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/15

55. GRE рассмотрела и приняла предложение о допущении использования ламп категории H8 в фарах, отвечающих предписаниям Правил № 1. Было решено передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2001 года в качестве предложения по проекту дополнения 3 к Правилам № 72. Вместе с тем было четко указано, что данная поправка к Правилам № 1 будет излишней, если к тому времени WP.29 и AC.1 примут новый проект правил "00", поскольку в результате этого положения Правил № 72 будут отражены в поправках серии 01. Примечание секретариата: проект Правил № "00" (только документ TRANS/WP.29/1998/41) был принят AC.1 путем голосования на его шестнадцатой сессии (ноябрь 2000 года) вместе с предложением по поправкам серии 01 к Правилам № 72 (TRANS/WP.29/743, пункты 173 и 178); поэтому предложение о внесении поправок в Правила № 72 не будет включено в повестку дня сессий WP.29 и AC.1.

- j) Правила № 74 (Установка устройств освещения и световой сигнализации на мопедах)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/16/Rev.1; неофициальный документ № 3, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

56. Было отмечено, что неофициальный документ № 3 уже рассматривался ранее (см. пункт 47 выше).

57. Как и при решении вопроса о Правилах № 53, GRE решила не предусматривать подфарников автожелтого цвета и приняла документ TRANS/WP.29/GRE/1999/16/Rev.1 со следующими поправками:

Пункт 5.13, исключить слова "[или автожелтый]".

Пункт 6.3.1, исключить слова "[если белого цвета] или два [по одному с каждой стороны] [если автожелтого цвета]".

Пункт 6.3.7, исключить предлагаемые поправки (т.е. не вносить изменений в пункт 6.3.7).

Пункт 6.8.7, исключить слова "[кроме подфарника автожелтого цвета]".

58. Было решено также передать этот документ с поправками на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2001 года в качестве предложения по проекту дополнения 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 74. Примечание секретариата: проекты Правил № "00" и "МН" (только TRANS/WP.29/1998/41 и TRANS/WP.29/1998/42) были приняты AC.1 в результате голосования на его шестнадцатой сессии (ноябрь 2000 года) вместе с предложением по дополнению 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 74 (TRANS/WP.29/743, пункты 174, 178 и 179); поэтому находящееся на рассмотрении предложение о внесении поправок в Правила № 74 должно стать дополнением 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 74.

- k) Правила № 98 (Фары с газоразрядными источниками света)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/18; TRANS/WP.29/GRE/2000/19

59. Эксперт от КСАОД пояснил, что если целью первого документа было лишь согласование английского и русского текстов с французским текстом Правил, то при разработке второго документа задача состояла в том, чтобы положения этих Правил,



касающиеся работы в режиме отказа, были в большей степени ориентированы на улучшение характеристик.

60. Эксперты от Нидерландов и Соединенного Королевства заявили, что им требуется время для изучения документа TRANS/WP.29/GRE/2000/18; Германия выступила против этого предложения.

61. В ходе рассмотрения документа TRANS/WP.29/GRE/2000/19 были приняты к сведению изложенные различные мнения; эксперт от Франции поддержал это предложение, а эксперты от Нидерландов, Канады и Соединенного Королевства выразили обеспокоенность по поводу предлагаемых положений.

62. GRE согласилась отложить дальнейшее обсуждение этих предложений до своей следующей сессии, с тем чтобы у делегаций было больше времени для их изучения.

#### СОГЛАСОВАННАЯ СХЕМА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ЛУЧА БЛИЖНЕГО СВЕТА

а) Асимметричный луч ближнего света

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1997/14; TRANS/WP.29/GRE/1999/18;  
неофициальный документ № 11, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

63. Эксперт от Германии представил неофициальный документ № 11. Он выразил сомнение по поводу приемлемости значений освещенности, предложенных в документах TRANS/WP.29/GRE/1997/14 и TRANS/WP.29/GRE/1999/18, и представил встречное предложение Германии. Эксперты от Соединенного Королевства отметили, что они разделяют его озабоченность по поводу усиления ослепляющего эффекта, а эксперты от Соединенных Штатов Америки и САЕ выразили озабоченность по поводу недостаточной освещенности верхней части, что, по их мнению, может привести к уменьшению видимости дорожных знаков или препятствий.

64. Эксперт от Канады высказал мнение о том, что прогрессу в решении этих вопросов могла бы способствовать демонстрация фар, отвечающих требованиям, заложенным в различные предложения. Он предложил также рассмотреть возможность принятия различных схем распределения луча для правой и левой фар транспортного средства.

65. Эксперт от БРГ заявил, что Координационный комитет БРГ, который продолжает разработку предложения по согласованной схеме распределения луча ближнего света, должен изучить предложение Германии (неофициальный документ № 11). Он принял

предложение содействовать рассмотрению этого вопроса с помощью демонстрации фар и сказал, что он попытается организовать такую демонстрацию для следующей сессии GRE.

66. Эксперт от Японии подтвердил, что его страна стремится найти выход из этого тупика и подготовить соответствующее предложение по согласованной схеме распределения луча ближнего света. Он поддержал идею организации демонстрационного показа фар и согласился участвовать в его подготовке.

67. Выступая в порядке завершения дискуссии, Председатель предложил экспертам детально изучить имеющиеся рабочие документы вместе с неофициальным документом № 12, с тем чтобы на следующей сессии провести конструктивное обсуждение. Он выразил надежду на то, что демонстрация будет способствовать достижению прогресса.

b) Симметричный луч ближнего света

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/24

68. Эксперт от МАЗМ представил этот документ и изложил основные положенные в его основу принципы, исходя из которых было подготовлено предложение по согласованной схеме распределения луча ближнего света. Он отметил, что в обеих таблицах минимальные и максимальные значения силы света (кд), а в первой таблице минимальные и максимальные значения радиальной освещенности на расстоянии 25 м (люксов) следует заменить предельные значения " $<125 \text{ см}^3$ " и " $\geq 125 \text{ см}^3$ " на " $V_{\max} < 120 \text{ км/ч}$ " и " $V_{\max} \geq 120 \text{ км/ч}$ ", соответственно. Он сообщил, что предельная скорость 120 км/ч была указана производителями. Что касается "точек ослепления", то, по его словам, их следует рассматривать лишь как предложения, которые требуют дальнейшего изучения.

69. Эксперт от Японии сделал оговорку в отношении показателя 120 км/ч. Он сказал, что в его стране предел скорости для двухколесных транспортных средств составляет в настоящее время 80 км/ч и должен быть увеличен до 100 км/ч.

70. Председатель GRE заявил, что он считает предложение МАЗМ в принципе приемлемым, и предложил экспертам детально изучить его для дальнейшего рассмотрения на следующей сессии.

## УПРОЩЕНИЕ СИСТЕМЫ ПРАВИЛ ЕЭК, КАСАЮЩИХСЯ ФАР

71. GRE отметила, что предложения по новым проектам Правил "00" и "МН" (документы TRANS/WP.29/1998/41 и Add.1 и TRANS/WP.29/1998/42 и Add.1) фигурируют в повестке дня WP.29 со времени его сто шестнадцатой сессии (ноябрь 1998 года) наряду с соответствующими предложениями о внесении поправок в Правила № 1, 8, 20, 53, 56, 57, 72, 74, 76 и 82. Эксперт от Европейской комиссии информировал GRE о том, что эти вопросы будут, как предполагается, рассмотрены на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2000 года.

Примечание секретариата: Проекты Правил № "00" и "МН" (только документы TRANS/WP.29/1998/41 и TRANS/WP.29/1998/42) были приняты AC.1 путем голосования на его шестнадцатой сессии (ноябрь 2000 года) вместе с соответствующими предложениями о внесении поправок в упомянутые выше десять Правил (TRANS/WP.29/743, пункты 167-176, 178 и 179).

## ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

### а) Ослепление светом фар

72. Председатель напомнил, что вопросы, касающиеся ослепления светом фар, рассматриваются уже давно, и отметил, что задача состоит в том, чтобы, насколько это возможно, свести к минимуму ослепление светом фар. Он отметил, что сейчас этот вопрос нужно будет рассматривать также в увязке с предполагаемым внедрением новой системы с напряжением 42 вольт.

73. В ходе дискуссии был затронут вопрос о новых фарах с еще меньшим диаметром линз, дающих гораздо более сильный эффект ослепления, чем старые линзы большего размера. Эксперт от БРГ подтвердил, что эта проблема рассматривается, и согласился держать GRE в курсе любого прогресса в этой области. Кроме того, было отмечено, что итоги четвертого международного симпозиума по проблемам прогресса в области систем освещения транспортных средств (Дармштадт), Германия, 25-26 сентября 2001 года) также могут оказаться полезными для решения проблем ослепления (см. также <http://www.lt.e-technik.tu-darmstadt.de>).

- b) Общие условия, касающиеся требования об обязательной установке устройств очистки и автоматического регулирования уровня фар

Документация TRANS/WP.29/GRE/1998/16

74. GRE рассмотрела и приняла предложение БРГ с поправками. Она также решила передать его WP.29 и AC.1 в качестве части предложения по проекту дополнения 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 48 для рассмотрения на их сессиях в марте 2001 года (см. приложение 2 к настоящему докладу, пункты 2.7.25 (новый) и 6.2.9). Эксперты от Нидерландов и Италии заявили, что им нужно время для изучения пересмотренного предложения.

- c) Системы оповещения об опережающем торможении

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/25

75. Эксперт от БРГ представил предложение по основным принципам, позволяющим оценивать новые достижения в области технологии освещения. Он сказал, что эти основные принципы были разработаны в порядке реализации предложения, сделанного БРГ на ее тридцать девятой сессии (TRANS/WP.20/GRE/39, пункт 58), в сотрудничестве с экспертами из Соединенных Штатов Америки, где также рассматривается аналогичное предложение.

76. GRE решила изучить это предложение и детально рассмотреть его на следующей сессии в рамках отдельного пункта повестки дня. Было отмечено, что, когда эти основные принципы будут подготовлены, их можно будет дать, например, в качестве приложения к Сводной резолюции CP.3.

77. Что касается "систем оповещения об опережающем торможении", то было решено рассматривать их совместно с другим устройством, которое может оказывать влияние на работу стоп-сигналов - системой стабилизации и регулирования скорости (см. пункты 79 и 80 ниже) в качестве нового общего вопроса "Условия включения стоп-сигналов" в числе прочих вопросов повестки дня.

d) Включение стоп-сигналов устройством стабилизации и регулирования

Документация: TRANS/WP.29/CRE/1999/17; неофициальные документы 1 и 2, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

78. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил два неофициальных документа, в которых даны примеры того, как Национальной администрацией по безопасности дорожного движения США официально интерпретируются положения, касающиеся включения стоп-сигналов транспортных средств устройствами стабилизации и регулирования скорости. Он напомнил, что неофициальный документ № 2 подготовлен с учетом ранее полученного запроса, текст которого был роздан экспертам GRE на сорок четвертой сессии в качестве неофициального документа № 4 (TRANS/WP.29/CRE/44, пункт 66).

79. GRE провела краткий обмен мнениями по этому вопросу. Было решено, что неофициальные документы № 1 и 2 также следует передать GRRF, которая занимается системами торможения и техническими условиями, при которых было бы допустимым включение стоп-сигналов (например, предельное значение замедления), при том что вопросы световой сигнализации остаются в ведении GRE.

80. Отмечалось также, что в этой связи можно было бы рассмотреть не только системы стабилизации и регулирования скорости, но и другие системы, например, такие, как системы регенеративного торможения, торможения шадящего тормоза, контроля силы тяги, контроля устойчивости и т.д. Поэтому GRE решила объединить для дальнейшего рассмотрения вопросы в АКК, вопросы, касающиеся систем оповещения об опережающем торможении и/или других устройств, в рамках нового пункта повестки дня "Условия включения стоп-сигналов" (см. также пункт 77 выше).

81. В целях облегчения рассмотрения этого нового пункта повестки дня на следующей сессии экспертам было предложено сохранить и иметь при себе на заседаниях сорок четвертой сессии неофициальный документ № 44, а также неофициальные документы № 1 и 2, представленные на нынешней сорок пятой сессии.

e) Усовершенствованные системы переднего освещения (УСПО)

82. Эксперт от БРГ сообщил, что группа, занимающаяся вопросами усовершенствованных систем переднего освещения, завершила подготовку предложений по поправкам к Правилам ЕЭК, касающимся внедрения этой новой технологии освещения, и, как предполагается, представит их БРГ для рассмотрения на очередной

пленарной сессии. Что касается сроков, то, по его мнению, едва ли можно будет завершить подготовку какого-либо предложения к следующей сессии.

83. Эксперт от САЕ сказал, что его организация сотрудничает с группой по усовершенствованным системам переднего освещения в целях согласования соответствующих нормативных положений. Он сказал также, что в его стране к весне 2001 года должна завершиться подготовка положений, касающихся фар, с тем чтобы принять окончательное правило в рамках FMVSS 108.

84. GRE приняла эту информацию к сведению и решила сохранить данный вопрос в своей повестке дня, даже если он будет рассматриваться только в целях отслеживания достигнутого прогресса.

f) Возможные поправки к Конвенции о дорожном движении (Вена, 1968 год)

85. Эксперт от БРГ сообщил, что, как предложила GRE на ее сорок третьей сессии (TRANS/WP.29/CRE/43, пункт 109), эта работа ведется. Он сказал, что обсуждаются предложения о внесении поправок в дополнение 5 к Конвенции о дорожном движении 1968 года с учетом прогресса в области технологии освещения и световой сигнализации.

86. В ходе обмена мнениями по этому вопросу в качестве примера расхождений с действующими положениями Венской конвенции 1968 года было названо использование фар в дневное время или непосредственно дневных ходовых огней без включения задних габаритных огней.

87. Председатель напомнил, что в Рабочей группе по вопросам безопасности дорожного движения (WP.1) рассматривается вопрос об обновлении Венской конвенции 1968 года, и сказал, что для содействия этой работе предложения GRE должны быть подготовлены как можно скорее, с тем чтобы их можно было рассмотреть на следующей сессии в марте 2001 года.

g) Правила № 45 (Устройства для очистки фар)

Документация: TRANS/WP.29/CRE/2000/28

88. GRE рассмотрела и приняла предложение о внесении исправления в текст Правил на французском языке. Было решено передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2001 года в качестве предложения по проекту исправления 2 к дополнению 4 к поправкам серии 01 к данным Правилам.

h) Правила № 27 (Предупреждающие треугольники)

Документация: Неофициальный документ № 9, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

89. Секретариат обратил внимание GRE на полученный от Административного департамента Югославии запрос относительно ссылки на стандарт ИСО в этих Правилах (неофициальный документ № 9).

90. GRE рассмотрела этот вопрос и решила, что, хотя упомянутый в действующем тексте Правил стандарт ИСО и обновлен, ссылка на предыдущий вариант стандарта остается в силе.

91. GRE предложила GTB рассмотреть этот вопрос и в случае необходимости подготовить предложение о внесении поправок в Правила № 27, с тем чтобы обновить и уточнить ссылку (ссылки) на стандарт (стандарты) ИСО. GTB было также предложено дать ответ на запрос Югославии, направив копию ответа в секретариат.

i) Правила № 23 (Задние фары)

92. Эксперт от Японии обратил внимание GRE на редакционную ошибку в образце знака официального утверждения в дополнении 5 к Правилам, который содержится в документе Rev.1/Amend.1 (отсутствует стрелка).

93. GRE отметила, что знак официального утверждения изображен правильно в окончательном документе (TRANS/WP.29/450), на основе которого готовился документ Rev.1/Amend.1. Она поручила секретариату подготовить проект исправления 1 к дополнению 5 и представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2001 года.

j) Заявление Японии о намерениях относительно Правил № 48

94. Эксперт от Японии информировал GRE, что правительство его страны намерено принять Правила № 48 только в отношении транспортных средств категорий M1 и N 1, возможно, в 2001 финансовом году (апрель 2001 года - март 2002 года). Он сказал, что национальные законодательные нормы, касающиеся этих категорий транспортных средств, уже являются вполне согласованными. Однако в национальных предписаниях, касающихся крупногабаритных транспортных средств, заложены более высокие

требования. Они предусматривают, например, установку дополнительных указателей поворота для предотвращения наезда на пешеходов. С учетом условий движения, существующих в Японии, отказаться от соблюдения национальных требований невозможно за исключением допущения крупногабаритных транспортных средств, соответствующих предписаниям Правил № 48. Он подтвердил, что будут предприниматься дальнейшие усилия в целях согласования, насколько это возможно, национального законодательства с Правилами № 48 в отношении и других категорий транспортных средств. Он предложил экспертам учесть намерения правительства его страны и сообщил, что представитель его страны информирует также WP.29 на его сто двадцать второй сессии в ноябре 2000 года.

95. GRE оценила заявление Японии как позитивный шаг на пути к согласованию предписаний и выразила надежду, что вторым шагом явится, возможно, распространение сферы действия этих Правил и на другие категории транспортных средств.

к) Выборы Председателя и заместителя Председателя

96. GRE была проинформирована о том, что с учетом вступления в силу Положения о круге ведения и Правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) вспомогательные органы WP.29 также должны избирать своих председателей и, возможно, заместителей председателей на каждой второй сессии в году. Эта процедура должна стать обязательной с 2001 года, а в 2000 году допускается продолжение работы под руководством нынешнего Председателя (TRANS/WP.29/735, пункт 17). GRE приняла эту информацию к сведению и решила сохранить существующее положение, а выборы Председателя и заместителя Председателя провести на своей сорок седьмой сессии в октябре 2001 года.

л) Выражение признательности г-ну Д. Грейнджеру и г-ну В. ван Даму и приветствие г-ну А. де Виссеру

97. Узнав, что г-н Д. Грейнджер намерен вскоре выйти на пенсию, GRE отметила его всегда конструктивное участие в работе и тот большой вклад, который он внес в деятельность группы в те годы, когда представлял на ее сессиях МОПАП, а также пожелала ему долгой и счастливой жизни после выхода на пенсию. Г-н Д. Грейнджер пожелал GRE всяческих успехов в работе и выразил надежду на встречу в будущем.

98. Добрые пожелания были высказаны также г-ну В. ван Даму, который представлял МЭК в последний раз перед выходом на пенсию. GRE поблагодарила его за проделанную работу и отметила его вклад в деятельность Группы. Г-н В. ван Дам представил GRE своего преемника г-на А. де Виссера и выразил надежду, что г-н де Виссер тоже будет



помогать GRE в разработке предписаний, касающихся источников света. Группа тепло приветствовала г-на де Виссера.

m) Выражение признательности организаторам

99. В конце работы сессии Председатель GRE поблагодарил всех сотрудников министерства транспорта Канады, которые принимали участие в организации сессии, за их работу и выразил удовлетворение результатами работы сессии. GRE поддержала сказанное Председателем аплодисментами в адрес организаторов.

## ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

- 4-9 GRE согласовала следующую повестку дня своей сорок шестой сессии, которая состоится в Женеве с 27 марта (14 час. 30 мин) по 30 марта 2001 года (12 час. 30 мин.)<sup>1</sup>
- 4-8 Правила № 48 - Дальнейшая разработка
- 4-7 Электрические соединения
- 4-6 Международное согласование требований в отношении установки (четырёхколесные транспортные средства)
- 4-5 Поправки, касающиеся усовершенствованных систем переднего освещения (только первый шаг)
- 4-4 Поправки к Правилам ЕЭК
- 2.1 Правила № 6 (Указатели поворота) - (в отношении комплекта поправок к Правилам № 3, 4, 6, 7, 23, 38, 50, 77, 87 и 91)
- 2.2 Правила № 7 (Подфарники, габаритные огни, стоп-сигналы и контурные огни)
- 2.3 Правила № 37 (Лампы накаливания)
- 2.4 Правила № 65 (Специальные предупреждающие огни)
- 2.5 Правила № 98 (Фары с газоразрядными источниками света)
- 4-3 Согласованная схема распределения луча ближнего света
- 4-2 Асимметричный луч ближнего света
- 4-1 Симметричный луч ближнего света

---

<sup>1</sup> С учетом усилий секретариата по сокращению расходов никакие официальные документы, разосланные до сессии по почте, не будут распространяться в зале заседаний среди участников сессии. Делегатов просят иметь при себе на заседаниях экземпляры этих документов.

- 4.0 Прочие вопросы
  - 4.1 Ослепляющий свет фар
  - 4.2 Условия включения стоп-сигналов
  - 4.3 Усовершенствованные системы переднего освещения
  - 4.4 Возможные поправки к Конвенции о дорожном движении (Вена, 1968 год)
  - 4.5 Правила № 27 (Предупреждающие треугольники)
-

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ  
СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	Соединенными Штатами Америки	5.4	A	Толкование S5.5.4, FMVSS № 108 (досье оригиналов текстов толкований НАБДД)
2.	Соединенными Штатами Америки	5.4	A	Толкование S5.5.4, FMVSS № 108 (досье оригиналов текстов толкований НАБДД)
3.	Японией	2.6, 2.10	A	Результаты испытаний передних подфарников мотоциклов на предмет улучшения видимости
4.	Секретариатом	2.3	A	Предложение по проекту дополнения 6 к поправкам серии 02 к Правилам № 7
5.	МЭК	2.4	A	Предложение по будущему варианту пересмотра 3 Правил № 37
6.	КСАОД	2.3	A	Предложение КСАОД по поправкам к Правилам ЕЭК № 7 (и 6)
7.	Францией	1.1	A/Ф	Правила № 48 - Электрические соединения
8.	Францией	1.7	A/Ф	Функция освещения на поворотах
9.	Секретариатом	5.8	A	Запрос Федерального института стандартизации, Белград: Правила ЕЭК № 27/03
10.	Германией	1.6	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 48 (усовершенствованные системы

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
				переднего освещения)
11.	Германией	3.1	A	Замечания по обоснованию согласованной схемы распределения луча ближнего света Документ TRANS/WP.29/GRE/1999/18 и согласованная схема распределения симметричного луча ближнего света Документ TRANS/WP.29/GRE/2000/24
12.	Германией	2.7	A	Предложение по проекту поправок (дополнение 4) к Правилам № 65
13.	Секретариатом	1.2	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 48 (неофициальное сведение воедино поправок, согласованных в ходе сессии, в документ TRANS/WP.29/GRE/2000/3
14.	Германией	1.6	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 48 (усовершенствованные системы переднего освещения)

Приложение 2

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ДОПОЛНЕНИЯ 3 К ПОПРАВКАМ СЕРИИ 02 К  
ПРАВИЛАМ № 48, СОГЛАСОВАННОЕ GRE В ХОДЕ СЕССИИ НА ОСНОВЕ  
ДОКУМЕНТОВ TRANS/WP.29/GRE/1988/16, TRANS/WP.29/GRE/2000/3  
И TRANS/WP.29/GRE/2000/27

Включить новый пункт 2.7.25 следующего содержания:

"2.7.25 под "реальным световым потоком" подразумевается расчетное значение светового потока сменного источника света. Он достигается в пределах определенных допусков, когда на сменный источник света подается установленное испытательное напряжение, указанное в технических спецификациях источника света."

Пункт 2.16.1 изменить следующим образом:

2.16.1 под "единым огнем" - подразумевается устройство или часть устройства, которое/которая выполняет одну функцию освещения или световой сигнализации и имеет один или несколько источников света и одну видимую поверхность в направлении исходной оси, которая может представлять собой сплошную поверхность или состоять из двух или более отдельных частей, соответствующих предписаниям пункта 5.7.1 ниже.

Для целей установки на транспортном средстве под "единым огнем" также подразумевается любой блок...".

Включить новый пункт 5.7.1 следующего содержания:

"5.7.1 Если "единый огонь" состоит из двух или более отдельных частей, он должен соответствовать следующим предписаниям:

5.7.1.1 общая площадь проекции отдельных частей (составляющих видимую поверхность в направлении исходной оси) на плоскость, проходящую по касательной к наружной поверхности прозрачного материала и перпендикулярную исходной оси, занимает не менее 60% наименьшего четырехугольника, в который вписывается данная проекция; или

максимальное расстояние между двумя смежными/прилегающими друг к другу отдельными частями (составляющими видимую поверхность в направлении исходной оси), измеренное перпендикулярно исходной оси, должно составлять не более 15 мм.

- 5.7.1.2 Никакая отдельная часть единого огня не должна быть отделена от другой отдельной части этого огня какой бы то ни было частью видимой поверхности другого огня иного цвета".

Включить новый пункт 5.23 следующего содержания:

- "5.23 Огни устанавливаются на транспортном средстве таким образом, чтобы источник света можно было правильно заменить без использования специальных инструментов в соответствии с инструкциями завода-изготовителя транспортного средства. Это предписание не применяется к официально утвержденным устройствам с несменным источником света."

Пункт 5.23 (прежний) пронумеровать как пункт 5.24.

Пункт 6.2.9, изменить последний подпункт следующим образом (сноска 4 остается без изменений):

" ...

Фары ближнего света с источником света, имеющим реальный световой поток более 2 000 люмен, устанавливаются только совместно с устройством (устройствами) для очистки фар в соответствии с Правилами № 45<sup>4</sup>. Кроме того, положения пункта 6.2.6.2.2 выше не применяются в отношении вертикального наклона."

---

Приложение 3

ПРАВИЛА ЕЭК № 7

ПРИМЕНЕНИЕ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫХ СЕРИЙ ПОПРАВОК К РАЗЛИЧНЫМ  
УСТРОЙСТВАМ СВЕТОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ, ПОДПАДАЮЩИМ ПОД  
ДЕЙСТВИЕ ЭТИХ ПРАВИЛ\*

Переходные положения, предусмотренные пунктом 14 Правил № 7 должны относиться к пересматриваемой функции освещения. Приведенная ниже матричная схема содержит информацию о статусе поправок, касающихся функции освещения:

Устройства освещения	Серии поправок				
	Первоначальный вариант	01	02		
Задний габаритный огонь		x			
Лампа стоп-сигнала категории S1			x		
Лампа стоп-сигнала категории S2	x				
Лампа стоп-сигнала категории S3	x				
Лампа контурного огня (передняя)	x				
Лампа контурного огня (задняя)		x			
Подфарник	x				
Знак x означает значительную техническую модификацию. Общие поправки, относящиеся к каждой функции, обозначаются знаком x в каждой колонке.					

-----

\* Примечание секретариата: Текст настоящего приложения воспроизводится по тексту неофициального документа № 6, указанного в приложении 1 к настоящему докладу, который был представлен КСАОД, и поэтому полную ответственность за него несет КСАОД.