



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/GRE/47  
22 January 2002

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 СЕДЬМОЙ СЕССИИ**

(1-5 октября 2001 года)

**УЧАСТНИКИ**

1. Рабочая группа GRE провела свою сорок седьмую сессию с 1 октября (только вторая половина дня) по 5 октября (только первая половина дня) 2001 года в Женеве 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 от следующих стран: Венгрии, Германии, Испании, Италии, Канады, Китайской Народной Республики, 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 по стандартизации

(ИСО), 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).

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

ПРАВИЛА № 48 - дальнейшая разработка (Установка устройств освещения и световой сигнализации)

а) Электрические соединения

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/16/Rev.1; TRANS/WP.29/GRE/2001/2; TRANS/WP.29/GRE/2001/9; TRANS/WP.29/GRE/2001/33; TRANS/WP.29/GRE/2001/41; неофициальный документ № 11, указанный в приложении к настоящему докладу

3. Эксперт от Соединенного Королевства подтвердил свою позицию, в соответствии с которой запрещается автоматическое включение огней или устройств, если это не допускается данными Правилами (TRANS/WP.29/GRE/2000/16/Rev.1).

4. Эксперт от Германии обратил внимание GRE на свое предложение (TRANS/WP.29/GRE/2001/33), определяющее условия, при которых может быть разрешено автоматическое включение фар ближнего света и дневных ходовых огней. Он просил GRE в срочном порядке рассмотреть этот вопрос, поскольку в его стране автоматическое использование фар ближнего света в дневное время не допускается.

5. Ссылаясь на документ TRANS/WP.29/GRE/2001/41, эксперт от БРГ сообщил о ходе работы над пакетным предложением относительно автоматического включения устройств освещения и световой сигнализации, о чем просила GRE на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRE/46, пункт 9). Он подтвердил, что внимание было уделено всем соответствующим устройствам и предложениям (включая предложение Франции TRANS/WP.29/2001/2), однако требуется дополнительное время для представления официального предложения на рассмотрение GRE.

6. В ходе последовавшего обсуждения GRE приняла пункт 5.13 документа TRANS/WP.29/GRE/2000/16/Rev.1 (заменив слово "instruction" ("указание") словом "provision" ("положение")), а также документ TRANS/WP.29/GRE/2001/33, редакция которого, однако, была существенно изменена.

7. Хотя эксперты от Франции, Германии и Италии сделали оговорки в отношении пункта 5.13, GRE решила передать принятый текст (см. пункт 6 выше) WP.29 и AC.1 в качестве предложения по проекту дополнения 4 к поправкам серии 02 к Правилам № 48 для рассмотрения на их сессиях в марте 2002 года. (Примечание секретариата: принятую формулировку см. в пунктах 5.13, 6.2.7, 6.19.7 и 6.19.8 документа TRANS/WP.29/2002/10, который намечено рассмотреть в ходе сто двадцать шестой сессии WP.29 по пункту 4.2.10 повестки дня.)

8. Рабочая группа GRE согласилась с тем, что после принятия вышеуказанных положений вопрос первостепенной важности об автоматическом включении передних фар в скором времени может быть разрешен и поэтому БРГ может быть предоставлено дополнительное время для разработки предложения, касающегося автоматического включения других устройств освещения и световой сигнализации. Эксперт от БРГ с удовлетворением отметил это решение и сообщил о том, что соответствующее предложение (см. пункт 5 выше) должно быть готово для рассмотрения на сорок девятой сессии GRE в октябре 2002 года.

9. Что касается устройств задней световой сигнализации, то эксперт от Германии представил результаты исследования по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, в ходе которого были опробованы и проанализированы различные возможности светового предупреждения о срабатывании аварийного тормоза с использованием разных пороговых значений для включения и отключения (неофициальный документ № 11):

- a) увеличение площади освещенной поверхности и силы света стоп-сигнала при быстром замедлении;
- b) использование встроенного стоп-сигнала (фара S3 с указанием степени замедления при торможении);
- c) предупреждающие об опасности мигающие огни при быстром замедлении;
- d) постоянно включенные задние указатели поворота при быстром замедлении.

10. Эксперт от Германии сообщил, что исследование должно быть завершено к концу ноября 2001 года и что окончательный доклад будет помещен на вебсайте Федерального автодорожного научно-исследовательского института: <http://www.bast.de>.

11. После представления этих материалов состоялось обсуждение, и GRE приняла предложение эксперта от Германии о демонстрации на следующей сессии двух легковых автомобилей. Секретариату было поручено включить в повестку дня вопрос о демонстрации возможностей световой сигнализации аварийного торможения.

b) Поправки, касающиеся усовершенствованных систем переднего освещения (УСПО)  
(первый этап)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/15/Rev.1; TRANS/WP.29/GRE/2001/36

12. Работа над этим вопросом началась с подробного рассмотрения предложения БПГ о фарах с изменяющимся наклоном луча (TRANS/WP.29/GRE/2001/15/Rev.1). Это предложение было принято, но из него были исключены изменения для пунктов 6.3.6 и 6.3.7.

13. Рабочая группа GRE также рассмотрела и приняла предложение БПГ о боковых фонарях (TRANS/WP.29/GRE/2001/36), при этом в него был внесен ряд изменений. GRE отметила, что вскоре после включения положений о боковых фонарях в Правила № 48 будет принят проект новых правил о боковых фонарях (пункт 5.3 повестки дня, документ TRANS/WP.29/GRE/2001/35).

14. Рабочая группа GRE решила передать принятые документы (см. пункты 12 и 13 выше) WP.29 и AC.1 в качестве части предложения по проекту дополнения 4 к поправкам серии 02 к Правилам № 48 (см. пункт 7 выше) для рассмотрения в ходе их сессий в марте 2002 года. (Примечание секретариата: принятые формулировки см. в документе TRANS/WP.29/2002/10, который планируется рассмотреть на сто двадцать шестой сессии WP.29 по пункту 4.2.10 повестки дня.)

c) Установка светоотражающей маркировки материалов

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/13

15. Возобновив обсуждение предложения БПГ, GRE напомнила о результатах рассмотрения данного вопроса на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRE/46, пункты 21 и 22). В ходе обстоятельного обсуждения были согласованы в принципе следующие поправки к этому документу:

Пункт 2.7.17 (новый) (касается текста на английском языке).



TRANS/WP.29/GRE/2001/40; неофициальные документы № 8 и 16, указанные в приложении к настоящему докладу

18. Эксперт от БРГ проинформировал GRE о том, что повторное рассмотрение документа TRANS/WP.29/GRE/2001/11 еще не завершено (TRANS/WP.29/GRE/46, пункты 18-20). Отметив, что этот вопрос не относится к категории срочных, Председатель GRE предложил исключить его из повестки дня и продолжить его обсуждение только после представления нового предложения БРГ.

19. В связи с предложением МОПАП об изменении предписаний, касающихся сигналов включения указателей поворота, с учетом использования устройств с множественными источниками света СИД (светоизлучающие диоды), было отмечено, что, по мнению ряда экспертов, недопустимо применять в таком случае только факультативные положения в сигнале включения указателей поворота (новый пункт 6.5.8.2). Хотя участники сессии согласились с тем, что существуют технические трудности, препятствующие надежному выявлению процента вышедших из строя СИД, GRE сочла это предложение неприемлемым и просила МОПАП пересмотреть его. Председатель отметил, что, помимо технического содержания, данное предложение требует также пересмотра по форме, поскольку оно составлено в виде добавления к существующему пункту 6.5.8 Правил № 48, но не заменяет его. Как и в связи с рассмотренным выше пунктом, секретариату было поручено снять данное предложение с повестки дня и продолжить его обсуждение только после получения нового предложения от МОПАП.

20. После представления экспертом БРГ документа TRANS/WP.29/GRE/2001/31 было подробно рассмотрено предложение о распределительных источниках света (РИС) и системах световой сигнализации. GRE отметила, что в конце раздела этого документа, в котором излагается обоснование, следует исключить "примечания". В ходе первого чтения были в принципе согласованы следующие поправки к этому предложению:

Пункт 2.7, добавить квадратные скобки, указывающие на необходимость повторного рассмотрения:

"...других участников дорожного движения. [Блоки освещения регулирующихся систем переднего освещения,] огни для освещения заднего номерного знака и..."

Пункт 2.7.1.1.5, исключить слова "создающий электролюминесценцию/флуоресценцию"

Пункт 2.7.1.1.7 исключить.

Пункт 3.2.3 и пункт 6.2.8 (относится к тексту на английском языке)

Пункт 6.2.9 изменить следующим образом,

"...замок блокировки рулевой колонки.

Фары ближнего света с источником света, имеющим объективный световой поток свыше 2 000 люмен, устанавливается только в случае установки устройства очистки фары в соответствии с Правилами № 45<sup>4</sup>. Кроме того..."

21. Эксперт от Европейской комиссии согласился с точкой зрения БРГ, что пункт 2.7 должен содержать полный перечень определений источников света. Однако, по его мнению, в этот пункт необходимо внести дополнительные изменения, если определения, используемые в Правилах № 48, будут по-прежнему применяться к другим правилам ЕЭК по вопросам устройств освещения и световой сигнализации.

22. Эксперт от Соединенного Королевства высказался против применения термина "световой генератор" (light generator) (пункт 2.7.27.1) для устройства концентрации и распределения света.

23. Эксперт от Японии высказал опасения по поводу предложенной БРГ процедуры выявления неисправности - установления надежности (пункт 5.24). По просьбе Председателя он согласился предложить БРГ усовершенствованную процедуру. Эксперт от БРГ, признавший всю сложность этого вопроса, принял его предложение.

24. Рабочая группа GRE также обсудила представленный Нидерландами документ TRANS/WP.29/GRE/2001/38, содержащий толкование пункта 5.22 Правил № 48. Большинство экспертов согласились с точкой зрения эксперта от Нидерландов, но все же были высказаны некоторые возражения. В заключение GRE поддержала концепцию о разрешении использования дополнительных фар дальнего света на большегрузных транспортных средствах (категории N3), когда общее количество одновременно включенных фар по-прежнему ограничено четырьмя, и предложила эксперту от Нидерландов подготовить для рассмотрения на следующей сессии поправки к Правилам № 48, устранив существующую проблему толкования.

25. Рассмотрение вопроса об определении "единого огня" было возобновлено на основе документа TRANS/WP.29/GRE/2001/39, представленного Италией. Эксперт от Италии сообщил, что его предложение должно быть подробно рассмотрено БРГ на ее следующем совещании в Киото в ноябре 2001 года. С учетом этого GRE решила отложить подробное рассмотрение данного предложения до своей очередной сессии.

26. Еще одно предложение по определению "единого огня" было представлено Японией в качестве измененного варианта предложения TRANS/WP.29/GRE/2001/39 (неофициальный документ № 8), в частности в связи с фарами с изменяющимся наклоном луча. Обсуждение показало, что положение о фарах с изменяющимся наклоном луча следует скорее включить в пункт 6.2. В конце сессии эксперт от Японии представил измененное предложение в качестве неофициального документа № 16. Оно не было рассмотрено из-за нехватки времени, и GRE, возможно, пожелает вернуться к рассмотрению этого предложения на своей сорок восьмой сессии.

27. Предложение МОПАП (TRANS/WP.29/GRE/2001/40) об исключении из Правил № 48 требования о вертикальном разделении шириной 600 мм от обязательных огней при установке дополнительных задних сигнальных огней не было поддержано ни одной из сторон Соглашения, применяющими Правила № 48, и поэтому GRE отклонила его.

#### ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК

а) Правила № 37 (лампы накаливания)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/10/Rev.1 и Rev.1/Add.1;  
TRANS/WP.29/GRE/2001/32

28. GRE подробно рассмотрела документы TRANS/WP.29/GRE/2000/10/Rev.1 и Rev.1/Add.1 и согласилась с тем, что измененные координаты цветности позволяют скорректировать текст и оптимизировать колориметрические измерения. С этой точкой зрения не согласился эксперт от Соединенного Королевства, по мнению которого границы белого цвета слишком значительно сдвинуты в сторону синего, и поэтому по-прежнему остается проблема оттенка синеватого цвета в случае мощных фар. Его опасения разделял также эксперт от Соединенных Штатов Америки.

29. Отметив, что в поддержку этого предложения выступили не все эксперты, GRE все же решила принять документ TRANS/WP.29/GRE/2000/10/Rev.1 с изменениями, содержащимися в документе TRANS/WP.29/GRE/2000/10/Rev.1/Add.1. После напоминания со стороны эксперта от МЭК было решено исправить ошибку в этом предложении, т.е. изменить нумерацию всех пунктов после пункта 3.7 (пункт 3.7 становится пунктом 3.8 и т.д.).



30. Рабочая группа GRE также рассмотрела и приняла документ TRANS/WP.29/GRE/2001/32, предусматривающий включение в эти Правила новой категории лампы H14. Секретариату было поручено свести воедино три принятых документа и передать окончательный вариант этого предложения WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2002 года в качестве предложения по проекту дополнения 22 к поправкам серии 03 к Правилам № 37. (Примечание секретариата: см. документ TRANS/WP.29/2002/9.)

b) Правила № 65 (специальные предупреждающие огни)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/10/Rev.1; TRANS/WP.29/GRE/2001/17; неофициальный документ № 13, указанный в приложении к настоящему докладу. Был также распространен неофициальный документ № 12 сорок пятой сессии GRE.

31. Возобновив рассмотрение предложений по улучшению видимости транспортных средств, использующих специальные предупреждающие огни, эксперт от Соединенного Королевства подтвердил сделанную им ранее оговорку в отношении существующих рабочих предложений (TRANS/WP.29/GRE/46, пункт 45). Однако, по его оценке, неофициальный документ № 13 является шагом в правильном направлении.

32. Эксперт от Германии пояснил, что неофициальный документ № 13 является сводным вариантом и заменяет соответствующие рабочие документы, а также неофициальный документ (№ 12) сорок пятой сессии GRE. Он сообщил о своей готовности рассмотреть контрпредложение, касающееся предложенных Соединенным Королевством значений силы света в ночное и дневное время (TRANS/WP.29/GRE/46, пункты 45 и 46).

33. Эксперт от Соединенного Королевства заявил, что он по-прежнему выступает за сохранение нынешних уровней силы цвета, предусмотренных в Правилах № 65, и предлагает не менять их. Он сказал также, что проведенные в его стране исследования показывают, что используемые в настоящее время специальные предупреждающие огни уже и так излучают ослепляющий свет и являются причиной ДТП в проблемных районах, особенно в ночное время. Он согласился представить результаты этого исследования GRE.

34. Председатель выразил надежду, что данная ситуация может быть разрешена на следующей сессии, и поручил секретариату распространить неофициальный документ № 13 с официальным условным обозначением.

с) Правила № 98 (фары с газоразрядными источниками света)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/19; TRANS/WP.29/GRE/2001/16/Rev.1; TRANS/WP.29/GRE/2001/30; неофициальный документ № 10, указанный в приложении к настоящему докладу

35. Эксперт от БРГ проинформировал GRE, что пересмотренное предложение о фарах с изменяющимся наклоном луча (TRANS/WP.29/GRE/2001/16/Rev.1) включает положение относительно несрабатывания, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRE/2000/19, но в несколько скорректированном виде, что может снять оговорку Соединенного Королевства (TRANS/WP.29/GRE/46, пункт 52). GRE поддержала его мнение и приняла документ TRANS/WP.29/GRE/2001/16/Rev.1 без изменений (см. также пункты 12 и 14 выше). Она также решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2002 года в качестве предложения по проекту дополнения 2 к Правилам.

(Примечание секретариата: см. документ TRANS/WP.29/2002/11.)

36. Первоначальное рассмотрение предложения БРГ (TRANS/WP.29/GRE/2001/30) о включении в Правила № 98 положений, касающихся РИС (см. пункт 20 выше), вызвало некоторые вопросы и замечания. Эксперты от Италии и Нидерландов указали, что содержащиеся в этом документе ссылки на "несъемные газоразрядные источники света, официально не утвержденные на основании Правил № 99", потребуют внимательного изучения. Эксперт от БРГ обосновал концепцию этого документа и отметил, что такие ссылки необходимы для проведения испытания официально неутвержденных источников света и обеспечения их соответствия установленным требованиям. При рассмотрении этого вопроса эксперт от Европейской комиссии и Председатель придерживались того мнения, что вначале следует уточнить конкретное значение термина несъемного газоразрядного источника света и выяснить также необходимость включения такого определения в Правила № 48. В ходе последовавшего за этим обсуждения высказывались мнения о том, чтобы исключить некоторые пункты из данного предложения (в том числе пункты 1.3.-1.5 и поправку к пункту 1.6) и вместо этого включить обычную ссылку на определения в Правилах № 48.

37. Председатель предложил экспертам продолжить изучение документа TRANS/WP.29/GRE/2001/30 и возобновить его рассмотрение на следующей сессии.

38. С представления неофициального документа № 10, внесенного на рассмотрение экспертом от Франции, возобновилось обсуждение вопроса о необходимости сигнального устройства в соответствии с просьбой Соединенного Королевства (TRANS/WP.29/GRE/46, пункт 52) для фары, работающей в неисправном режиме, что предлагалось КСАОД

(TRANS/WP.29/GRE/2000/19). GRE также полагала, что после разрешения вопроса применительно к Правилам № 98 посредством принятия документа (TRANS/WP.29/GRE/2001/16/Rev.1) (см. пункт 35 выше) необходимо изучить возможность включения положения о таком сигнальном устройстве и в Правила № 48 с учетом описания конструкции в неофициальном документе № 10. Сделав вывод о том, что для устранения разногласий и подготовки приемлемого для всех решения требуется дополнительное время, Председатель завершил обсуждение и предложил возобновить его на следующей сессии. Он просил экспертов сохранить для этой цели имеющиеся у них экземпляры неофициального документа № 10.

d) Правила № 50, 53 и 74

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/25; TRANS/WP.29/GRE/2001/2; TRANS/WP.29/GRE/2001/27. Был также распространен неофициальный документ № 12 сорок шестой сессии GRE

39. Представляя эти предложения, эксперт МАЗМ вновь отметил, что разрешение использовать передние габаритные фонари автожелтого цвета для мотоциклов отвечает интересам глобального согласования, а также улучшит видимость мотоциклов спереди, при этом не возникнет практических проблем с точки зрения конструкции и сбыта. В этой связи он упомянул о документе с изложением позиции (неофициальный документ № 12), который был распространен в ходе сорок шестой сессии. Он также сказал, что габаритные фонари автожелтого цвета уже разрешается использовать для мотоциклов в соответствии с поправкой 1 к Венской конвенции 1968 года, вступившей в силу 3 сентября 1993 года, поэтому сноску, относящуюся к данному вопросу в документе TRANS/WP.29/GRE/2001/25, следует исключить.

40. В ходе обсуждения напоминалось о том, что предложение об использовании передних габаритных фонарей автожелтого света для мотоциклов не было принято при утверждении последних дополнений к трем правилам, которые должны вступить в силу 4 и 5 декабря 2001 года. Мнения присутствующих делегатов также разошлись: за это предложение высказались пять стран, против - три страны и воздержались - десять стран, а из неправительственных организаций две организации поддержали это предложение и две воздержались.

41. Констатируя, что в поддержку данного предложения высказалось недостаточное число делегатов, Председатель предложил, однако, сохранить этот вопрос в повестке дня. Эксперт от Франции проинформировал GRE о том, что в тексты документов TRANS/WP.29/GRE/2001/26 и TRANS/WP.29/GRE/2001/27 на французском языке

необходимо внести некоторые исправления (относится только к тексту на французском языке).

e) Правила № 112 (фары с асимметричным лучом ближнего света)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/14/Rev.1

42. Документ TRANS/WP.29/GRE/2001/14/Rev.1, предусматривающий включение в Правила № 112 положений о фарах с изменяющимся наклоном луча, был рассмотрен и принят без каких-либо модификаций (см. также пункты 12 и 14 выше). GRE решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2002 года в качестве предложения по проекту дополнения 2 к Правилам. (Примечание секретариата: см. документ TRANS/WP.29/2001/13).

43. Эксперт от БРГ обратил внимание секретариата на ошибку в тексте сноски 6 к пункту 5.3 документа TRANS/WP.29/773 (проект правил № 112) и просил исправить ее в окончательном варианте правил (в сноске 6 следует читать: "...в случае установки этих ламп не применяются положения...").

f) Правила № 104 (светоотражающая маркировка для транспортных средств большой длины и грузоподъемности и для их прицепов)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/34; неофициальный документ № 14, указанный в приложении к настоящему докладу

44. При рассмотрении предложения Германии о разрешении эксплуатации составов транспортных средств с маркировкой и без маркировки Рабочая группа GRE согласилась с представленным обоснованием. Однако она сочла ненужным включать дополнительную фразу, предложенную в документе TRANS/WP.29/GRE/2001/34, а также решила, что достаточно лишь исключить существующую фразу. Документ с этой поправкой был принят, и GRE решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2002 года в качестве предложения по проекту дополнения 2 к Правилам. (Примечание секретариата: см. документ TRANS/WP.29/2002/12.)

45. В ходе обсуждения сообщения о снижении числа и тяжести дорожно-транспортных происшествий, достигнутом в Соединенных Штатах Америки с помощью маркировки из светоотражающей полосы (неофициальный документ № 14), эксперт от Германии напомнил об аналогичных убедительных результатах широкомасштабных экспериментов, проведенных в 1989, 1990 и 1993 годах. Он сказал, что в настоящее время публикуется

новый доклад в виде "белой книги", и согласился распространить его среди заинтересованных экспертов (просьба связаться с профессором Х.Й. Шмидтом Клаузенем, Технический университет Дармштадта). Он сообщил, что чуть позднее эта "белая книга" будет также помещена на вебсайт университета. Эксперт от Канады отметил, что в его стране требуется применение такой же маркировки в виде светоотражающей полосы, как и в Соединенных Штатах Америки, и что в настоящее время ведется исследование для изучения эффекта от подобного нововведения. Он просил передать ему экземпляр "белой книги" для сопоставления с результатами использования контурной маркировки.

#### МЕЖДУНАРОДНОЕ СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ В ОТНОШЕНИИ УСТАНОВКИ (четырёхколесные транспортные средства)

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/6, неофициальный документ № 1, указанный в приложении к настоящему докладу

46. Председатель дал высокую оценку результатам работы, достигнутым при рассмотрении предложения по проекту потенциальных глобальных технических правил (TRANS/WP.29/GRE/2001/6) на неофициальном совещании в Оттаве, Канада, (4-7 сентября 2001 года), и поблагодарил канадское правительство за его организацию и предоставление необходимых помещений и оборудования. По его мнению, нереально завершить работу в ходе очередных сессий GRE, поэтому он предложил созвать еще одно неофициальное совещание. GRE согласилась с его предложением провести такое совещание в Женеве, во Дворце Наций, 8-10 января 2002 года (без устного перевода), если это решение будет одобрено WP.29 на его сто двадцать пятой сессии. Секретариату было поручено зарезервировать зал заседаний и необходимое оборудование, а также подготовить повестку дня этого неофициального совещания. (Примечание секретариата: WP.29 одобрил эту просьбу (TRANS/WP.29/815, пункт 71), и совещание состоялось - см. повестку дня TRANS/WP.29/GRE/2002/1.)

47. Эксперт от Японии представил неофициальный документ № 1, в котором демонстрируется весьма низкий эффект от использования дневных ходовых огней при ярком свете и в то же время отмечается снижение относительной видимости мотоциклов. В ходе обсуждения участники сессии согласились с тем, что опасения представителя Японии обоснованны, и ряд экспертов предложили дополнительные источники информации: эксперт от Канады отметил, что в исследовании компании "Дженерал моторс", результаты которого были представлены правительству Соединенных Штатов Америки и в котором изучалось положение в южных штатах, содержится оценка, аналогичная оценке Японии, и предложил передать материалы этого исследования эксперту от Японии. Эксперт от Германии напомнил о том, что проблема использования

дневных ходовых огней рассматривалась в ходе Международного симпозиума по проблемам освещения ПАЛ, проведенного в 2001 году, и предложил ознакомиться с его результатами на вебсайте, на который был помещен соответствующий документ. Завершая обсуждение, GRE подтвердила, что использование дневных ходовых огней относится к числу законодательных требований и поэтому входит в компетенцию правительств и Европейского союза, а в техническом отношении этот вопрос относится к ведению Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1).

## СОГЛАСОВАННАЯ СХЕМА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ЛУЧА БЛИЖНЕГО СВЕТА

### а) Асимметричный луч ближнего света

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1997/14; TRANS/WP.29/GRE/1999/18; TRANS/WP.29/GRE/2001/4; неофициальные документы № 12 и 15, указанные в приложении к настоящему докладу. Был также распространен неофициальный документ № 11 сорок пятой сессии GRE.

48. Рабочая группа GRE напомнила, что этот вопрос не рассматривался на предыдущей сессии, и приняла к сведению представленные документы (TRANS/WP.29/GRE/46, пункт 68). Эксперт от БРГ пояснил, что в документе TRANS/WP.29/GRE/2001/4 содержится ответ БРГ на неофициальный документ № 11 сорок пятой сессии GRE. Он сказал, что согласованная схема распределения луча ближнего света, предложенная в документе TRANS/WP.29/GRE/1999/18, является оптимальным компромиссом, которого удалось достичь после восьми лет работы Координационного комитета БРГ.

49. Для ознакомления экспертов с практическим опытом эксперт от БРГ продемонстрировал экспертам согласованную схему распределения луча ближнего света на одном из участков дороги на территории Дворца Наций 2 октября 2001 года с 20 час. 30 мин. до 22 час. 45 мин. (неофициальный документ № 12). Разбившись на небольшие группы, эксперты должны были оценить и сравнить характеристики и ослепительный свет фар ближнего света в соответствии с требованиями ЕЭК ООН и в соответствии с предложенной согласованной схемой распределения луча ближнего света.

50. Результаты этого эксперимента (неофициальный документ № 15) были рассмотрены GRE 3 и 4 декабря 2001 года. Практическое сопоставление схем распределения луча выявило следующее:

- а) субъективная оценка ослепительного света: прибл.  $W = 5,5$  для согласованной схемы распределения луча, т.е. на 0,5 хуже по сравнению со схемой

распределения луча ближнего света ЕЭК (прибл.  $W = 6,0$ , где  $W = 5$  означает "лишь приемлемая степень ослепления", тогда как  $W = 7$  означает "удовлетворительная степень ослепления");

- b) диапазон освещения фарой при измененной схеме распределения света не меняется;
- c) мешающий нормальному восприятию дорожной обстановки ослепительный свет в случае согласованной схемы распределения луча ближнего света усиливается на 15-28%, т.е. видимость снижается на пять-шесть метров.

51. Обсуждение результатов эксперимента вновь продемонстрировало сложность проблемы согласования схемы распределения луча ближнего света. GRE дала высокую оценку работе, проделанной БРГ и ее Координационным комитетом, и согласилась в принципе, что такая гармонизация желательна. С другой стороны, ознакомившись с первым практическим опытом использования вышеупомянутой согласованной схемы, эксперт от Германии сделал оговорку в связи с необходимостью дополнительного изучения данного вопроса; другие эксперты, в том числе эксперт от Нидерландов, также выразили свои опасения в отношении ослепительного света фар. В ходе обсуждения упоминалось, что один из трудных аспектов работы по согласованию заключается в освещении подвесных знаков с помощью фары ближнего света со стандартной схемой распределения луча, используемой в Соединенных Штатах Америки. Эксперт от Германии вновь предложил, чтобы освещение подвесных знаков можно было обеспечить с помощью передних подфарников, однако этому препятствует использование в них автожелтого света в Соединенных Штатах Америки. Эксперт от Канады отметил, что если наклон в схеме распределения луча ближнего света, применяемой в Соединенных Штатах Америки, уменьшить на пять градусов, то она будет практически идентична схеме ЕЭК ООН. Кроме того, он указал, что в дорожных условиях ситуация постоянно меняется, тогда как в ходе эксперимента учитывались лишь статические условия.

52. Анализ мнений присутствующих делегаций, проведенный Председателем, показал, что со значениями для согласованного распределения луча света, предложенными в документе TRANS/WP.29/GRE/1999/18, применительно к официальному утверждению типа согласны 6 стран, против не высказалась ни одна страна, и 11 стран и Европейское сообщество (включая Германию с оговоркой о необходимости дополнительного изучения) воздержались. Из неправительственных организаций три организации поддержали это предложение (МОПАП с некоторыми оговорками), и одна организация воздержалась. Незначительные изменения были отмечены лишь в количестве воздержавшихся стран, когда Председатель попытался изучить ситуацию в случае значений силы света в

точках HV и B50L, расположенных чуть ниже на испытательном экране. Председатель счел позитивным тот факт, что не было высказано никаких возражений, и предложил продолжить рассмотрение документа БРГ на следующей сессии. Эксперт от БРГ согласился с просьбой Председателя представить для следующей сессии сравнительные таблицы характеристик распределения луча ЕЭК ООН, Японии, США и предложенной согласованной схемы распределения луча ближнего света, для того чтобы помочь воздержавшимся странам занять четкую позицию по этому вопросу и, возможно, привлечь их на сторону предложения БРГ.

b) Симметричный луч ближнего света

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2000/24; TRANS/WP.29/GRE/2001/45;  
неофициальный документ № 9, указанный в приложении к настоящему докладу

53. Эксперт от МАЗМ напомнил о первоначальном рассмотрении этого предложения (TRANS/WP.29/GRE/2000/24) в ходе сорок пятой сессии (TRANS/WP.29/GRE/45, пункты 68-70), но проинформировал GRE о том, что в результате продолженного обсуждения было принято решение восстановить объем двигателя в 125 см<sup>3</sup> в качестве критерия для дифференциации двухколесных транспортных средств малой и большой мощности. Он сказал, что в неофициальном документе № 9 предлагается включить согласованную схему распределения луча ближнего света (на основе документа TRANS/WP.29/GRE/2000/24) в Правила № 113. Он предложил GRE изучить неофициальный документ № 9, в частности в отношении принятия:

- i) объема двигателя в качестве критерия классификации двухколесных транспортных средств (см. TRANS/WP.29/GRE/2001/24); и
- ii) величин освещенности, находящихся выше и ниже предельной величины.

54. В ходе рассмотрения документа TRANS/WP.29/GRE/2001/24 эксперт от Италии счел, что в техническом плане применительно к установке фар предпочтительнее использовать для разделения мотоциклов на категории максимальную скорость 120 км/ч, но отметил, что в то же время он не возражает против использования для этой цели объема двигателя.

55. Изучение мнений присутствующих делегаций показало, что большинство из них поддерживают предложение МАЗМ (на основе документа TRANS/WP.29/GRE/2000/24): в поддержку высказались десять стран, против - ни одной страны, воздержались - шесть



стран и Европейское сообщество; три неправительственных организации поддержали данное предложение, одна - воздержалась.

56. Учитывая поддержку большинства, GRE приступила к рассмотрению неофициального документа № 9 (см. пункт 53 выше). Эксперт от МАЗМ высказал ряд замечаний, ссылаясь главным образом на опечатки в документе. После комментария эксперта от Европейской комиссии по таблице в приложении X2 эксперт от Германии сказал, что было бы предпочтительнее определять положения конкретных точек на измерительном экране в угловых градусах, а не в миллиметрах. Эксперт от МАЗМ принял эти замечания к сведению и согласился исправить документ и передать его в секретариат для распространения с официальным условным обозначением в целях его рассмотрения на следующей сессии GRE.

с) Согласованная схема распределения луча дальнего света

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/28

57. Этот документ был внесен на рассмотрение экспертом от БРГ, обратившим внимание на различия между характеристиками луча дальнего света ЕЭК ООН и схемой распределения луча света, применяемой в Соединенных Штатах Америки.

58. Эксперт от Соединенных Штатов Америки подтвердил, что НАБДД уже издала уведомление с просьбой о представлении замечаний.

59. В ходе последовавшего обсуждения эксперт от БРГ отметил, что в вопросе о конструкции фар основное внимание уделяется лучу ближнего света, поэтому схема распределения луча дальнего света, возможно, не является оптимальной. Он сказал, что согласование схемы распределения луча дальнего света должно облегчить задачу как разработчиков, так и изготовителей фар.

60. Изучение мнений присутствующих делегаций показало, что воздержались лишь Соединенные Штаты Америки и Европейское сообщество, тогда как все другие страны и неправительственные организации поддержали это предложение. Учитывая поддержку большинства, Председатель предложил БРГ использовать этот документ в качестве основы для подготовки предложения по проекту поправок к Правилам № 98 и 112.

## ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

### a) Ослепительный свет фар

Документация: неофициальный документ № 6, указанный в приложении к настоящему докладу

61. Эксперт от Соединенных Штатов Америки распространил копии уведомления с просьбой о представлении замечаний в отношении ослепления светом передних фар механических транспортных средств в ночное время (неофициальный документ № 6), которое было опубликовано 28 сентября 2001 года. Он сказал, что для представления замечаний установлен 60-дневный период, и просил экспертов высказать свои соображения по поводу этого уведомления. Затем был проведен обмен мнениями, в ходе которого основное внимание было уделено проблеме регулировки фар и их установки в горизонтальное положение.

### b) Условия включения стоп-сигналов

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/17; TRANS/WP.29/GRE/2000/25. Были также распространены неофициальные документы № 1 и 2 сорок пятой сессии GRE и неофициальный документ № 4 сорок четвертой сессии GRE

62. Председатель предложил отложить рассмотрение этого вопроса до следующей сессии. С этой целью экспертов просили сохранить и принести с собой на заседания имеющиеся у них экземпляры вышеупомянутых неофициальных документов.

### c) Боковые фонари

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/35

63. Эксперт от БРГ кратко представил предложение по проекту новых правил о боковых фонарях (TRANS/WP.29/GRE/2001/35). Он подтвердил, что такие фонари, предназначенные для дополнительного освещения при выполнении транспортным средством поворотов на низкой скорости, уже используются в Канаде, Японии и Соединенных Штатах Америки.

64. Председатель просил экспертов изучить это предложение и направить замечания БРГ. Он предложил подробно проанализировать его на следующей сессии. Он напомнил также делегатам, что, если не будет получено никаких замечаний, то данное

предложение будет сочтено приемлемым и представлено для принятия на следующей сессии.

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

65. Председатель спросил представителя БРГ о ходе подготовки поправок с момента распространения обзора положений об освещении, содержащихся в Конвенции (TRANS/WP.29/GRE/1999/23). Он сказал, что не следует упускать возможности изменения Конвенции, поскольку предусмотренная ею процедура внесения поправок сложнее, чем в правилах ЕЭК.

66. Председатель БРГ сказал, что работа продолжается, и согласился представить свои соображения для рассмотрения на следующей сессии GRE в апреле 2002 года. По его словам, на данный момент был четко обозначен лишь вопрос об освещенности стоп-сигналов и использовании задних габаритных фонарей вместе с дневными ходовыми огнями. Эксперт от Венгрии обратил внимание на недавнее изменение координат цветности для автожелтого цвета и сказал, что это должно быть отражено в Конвенции. По мнению эксперта от Соединенного Королевства, также необходимо разрешить проблему цвета задней светоотражающей контурной маркировки.

e) Технические требования, касающиеся использования дневных ходовых огней

67. Председатель проинформировал GRE о том, что в Европейском сообществе рассматривается проект договоренности между Европейской комиссией и автомобилестроительными компаниями ЕС, предусматривающей оборудование моделей транспортных средств 2002 года дневными ходовыми огнями с целью улучшить видимость транспортных средств и снизить опасность дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов. Он просил GRE высказать свое мнение по этому вопросу и перечислил технические возможности использования фар в дневное время.

68. Секретариат сообщил GRE о том, что Рабочая группа по безопасности дорожного движения изучила положение в странах ЕЭК в области использования дневных ходовых огней с помощью вопросника и что результаты этого обследования в скором времени будут опубликованы в виде рабочего документа. Председатель предложил использовать этот документ в качестве основы для рассмотрения данного вопроса на следующей сессии. (Примечание секретариата: результаты обследования распространяются в документе под условным обозначением TRANS/WP.1/2002/12 и вскоре будут помещены на вебсайте WP.1: <http://www.unecse.org/trans/roadsafe/wp1age.html> (войти в раздел "Working documents" и затем выбрать "2002").)

f) Правила № 10 (Электромагнитная совместимость)

Документация: TRANS/WP.29/GRSG/2000/15; неофициальные документы № 2 и 7, указанные в приложении к настоящему докладу

69. Рабочая группа GRE отметила, что ссылки на Правила № 10 в документе TRANS/WP.29/GRSG/2000/15 указаны правильно. Эксперт от Чешской Республики проинформировал GRE о том, что документ GRSG уже был издан в виде рабочего документа WP.29 (TRANS/WP.29/2001/59). (Примечание секретариата: этот документ был принят WP.29 на его сессии в ноябре 2001 года - см. TRANS/WP.29/815, пункт 142, и окончательный документ TRANS/WP.29/835.)

70. Эксперт от Японии представил неофициальный документ № 2, предложив согласовать указанные в Правилах № 10 спецификации полосы радиочастот ЧМ со спецификациями, применяемыми в его стране. GRE решила рассмотреть это предложение на следующей сессии и поручила секретариату распространить его с официальным условным обозначением.

71. Эксперт от Франции внес на рассмотрение неофициальный документ № 7, в котором предлагаются поправки к этим Правилам, касающиеся проверки на устойчивость к воздействию электромагнитных помех. Эксперт от Чешской Республики счел это предложение полезным. Он сказал, что метод VCI уже описан в Правилах и что данное предложение лишь расширяет сферу их применения. Он также высказался за внесение в этот документ ряда исправлений, которые он передал в секретариат.

72. Председатель предложил рассмотреть представленные поправки к Правилам № 10 на следующей сессии и поручил секретариату распространить для этой цели неофициальные документы № 2 и 7 с официальными условными обозначениями.

g) Соглашение 1997 года (осмотры) - предложение по проекту подписания № 2

Документация: TRANS/WP.29/2001/19

73. Рассмотрение этого пункта было отложено до получения окончательного предложения от экспертов из МКТА (Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств). (Примечание секретариата: в ходе сто двадцать пятой сессии эксперт от МКТА проинформировал WP.29 о том, что экспертное заключение будет готово не раньше июньской сессии WP.29 2002 года

(TRANS/WP.29/815, пункт 116). Поэтому рассмотрение данного пункта GRE следует отложить до сорок девятой сессии, которую планируется провести в октябре 2002 года.)

h) Переход на систему, работающую под напряжением 42 вольт

Документация: неофициальный документ № 5, указанный в приложении в настоящему докладу. Был также распространен неофициальный документ № 11 сорок шестой сессии.

74. Рабочая группа GRE одобрила текст ответа в адрес Совета по автомобильным исследованиям Соединенных Штатов Америки (САИ США), который был предложен Председателем БРГ (неофициальный документ № 11 сорок шестой сессии), и уполномочила Председателя подписать его и направить САИ США. (Примечание секретариата: письмо № 01/TRANS/3801 - ECE 433 (1-7) от 5 октября 2001 года.)

75. Первоначальное рассмотрение неофициального документа № 5 показало, что перечень стандартов и правил, на которых может отразиться переход на системы, работающие под напряжением 42 вольт, слишком обширен, и что ряд вопросов вряд ли будут охвачены. GRE решила обсудить эту тему на следующей сессии. Для облегчения работы, экспертов любезно просили сохранить имеющиеся у них экземпляры неофициального документа № 5 и иметь их при себе на следующей сессии.

i) Последствия использования нерегламентированных осветительных устройств

76. Из-за нехватки времени рассмотрение этого пункта было отложено до следующей сессии.

j) Модули источников света

Документация: TRANS/WP.29/GRE/2001/29

77. Экспертам было предложено изучить предложение БРГ относительно включения в Правила № 7 положений о модулях источников света. Эксперт от БРГ пояснил, что документ TRANS/WP.29/GRE/2001/29 предлагается в качестве примера и что после его доработки последуют предложения по другим правилам. GRE решила подробно рассмотреть данный пункт на следующей сессии.

к) Правила № 86 (установка устройств освещения и световой сигнализации для тракторов).

Документация: неофициальный документ № 3, указанный в приложении к настоящему докладу

78. Секретариат представил запрос, полученный от Беларуси (неофициальный документ № 3), и просил экспертов GRE высказать свои соображения относительно возможного согласования максимальной расчетной скорости тракторов в Правилах № 86 (6-30 км/ч) со скоростью, предусмотренной в директиве ЕС 97/54/ЕС (6-40 км/ч). GRE решила рассмотреть этот вопрос на следующей сессии. Экспертам было предложено сохранить имеющиеся у них экземпляры неофициального документа № 3 в качестве справочной информации по данной теме.

l) Правила № 113 (фары с симметричным лучом ближнего света)

Документация: неофициальный документ № 4, указанный в приложении к настоящему докладу

79. Из-за нехватки времени рассмотрение этого пункта было отложено до следующей сессии. Секретариату было поручено распространить неофициальный документ № 4 с официальным условным обозначением.

m) Правила № 6 (указатели поворота)

80. Секретариат проинформировал GRE о том, что эксперт от Польши сообщил о неточности рисунка (категории 5 и 6 указателей поворота) в приложении 1 к Правилам. GRE решила устранить эту неточность, издав исправление 1 к дополнению 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 6. (Примечание секретариата: см. документ TRANS/WP.29/2002/8.)

## ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

81. В соответствии с правилом 13 правил процедуры (TRANS/WP.29/690), заслушав сообщение секретаря, сделанное им в понедельник, 1 октября 2001 года, GRE объявила о проведении выборов должностных лиц в среду, 3 октября 2001 года. GRE вновь избрала г-на Г. Микела (Нидерланды) Председателем и избрала г-на М. Гошковского (Канада) заместителем Председателя двух сессий, запланированных на 2002 год.

## ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

82. Рабочая группа GRE согласовала следующую повестку дня сорок восьмой сессии, которая состоится в Женеве со вторника, 9 апреля (14 час. 30 мин.), по пятницу, 12 апреля (12 час. 30 мин.) 2001 года.<sup>1,2</sup>

1. Правила № 48
  - 1.1. Электрические соединения
  - 1.2. Поправки, касающиеся усовершенствованных систем переднего освещения (УСПО)
  - 1.3. Распределительные системы освещения (PCO)
  - 1.4. Установка светоотражающей маркировки и материалов
  - 1.5. Дальнейшая разработка правил
2. Поправки к правилам ЕЭК
  - 2.1. Правила № 7 (подфарники, задние габаритные огни, стоп-сигналы и контурные огни) (поправки, касающиеся модулей источников света)
  - 2.2. Правила № 10 (электромагнитная совместимость)
  - 2.3. Правила № 50, 53 и 74
  - 2.4. Правила № 65 (специальные предупреждающие огни)
  - 2.5. Правила № 86 (установка устройств освещения и световой сигнализации для тракторов)
  - 2.6. Правила № 98 (фары с газоразрядными источниками света)
  - 2.7. Правила № 112 (фары с асимметричным лучом ближнего света)
  - 2.8. Правила № 113 (фары с симметричным лучом ближнего света)
3. Международное согласование требований в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации (предложение по проекту потенциальных глобальных технических правил)
4. Предложения по новым правилам ЕЭК
  - 4.1. Боковые фонари
  - 4.2. Регулирующиеся системы переднего освещения (PCPO), включая практическую демонстрацию их возможностей
5. Согласованная схема распределения луча ближнего света
  - 5.1. Асимметричный луч ближнего света
  - 5.2. Симметричный луч ближнего света
  - 5.3. Согласованная схема распределения луча дальнего света
6. Прочие вопросы<sup>2</sup>
  - 6.1. Слепляющий свет фар
  - 6.2. Условия включения стоп-сигналов
  - 6.3. Включение огней аварийного торможения (в том числе практическая демонстрация их использования)

- 6.4. Возможные поправки к Конвенции о дорожном движении (Вена, 1968 год)
- 6.5. Технические требования, касающиеся использования дневных ходовых огней механических транспортных средств
- 6.6. Переход на системы, работающие под напряжением 42 вольта

---

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

<sup>2</sup> Для того чтобы надлежащим образом рассмотреть пункты, перечисленные в разделе "прочие вопросы", GRE согласилась с предложением Председателя обсудить эти пункты в понедельник, 9 апреля 2002 года.

---



Приложение

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ  
БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ В ХОДЕ СЕССИИ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	Японией	3.	A	Вызывающие обеспокоенность вопросы, касающиеся дневных ходовых огней
2.	Японией	5.6	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 10
3.	Беларусью	5.11	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 86
4.	Беларусью	5.12	A	Предложение по проекту исправлений к Правилам № 113
5.	Секретариатом	5.8	A	Пересмотр стандартов для автомобильных электросистем, работающих под напряжением 42 вольта (сообщение САИ США от 4 июня 2001 года)
6.	Соединенными Штатами Америки	5.1	A	Уведомление с просьбой о представлении замечаний, касающихся ослепляющего света передних фар механических транспортных средств в ночное время
7.	Францией	5.6	A/Ф	Предложение по проекту поправок к Правилам № 10 (электромагнитная совместимость транспортных средств категорий L, M, N, O)
8.	Японией	1.4	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 48 (касающихся документа TRANS/WP.29/GRE/2001/39)
9.	МАЗМ	4.2	A	Предложение по проекту поправок к проекту правил № [113]

10.	Францией	2.3	A	Информация, касающаяся официального утверждения фар и лучей дальнего света в соответствии с Правилами № 98
11.	Германией	1.1	A	Сигнализация аварийного торможения для предупреждения столкновений сзади - сообщение д-ра Й. Галля, Bundesanstalt für Strassenwesen
12.	БРГ	4.1	A	Представление согласованной схемы распределения луча света (подробное описание испытаний, процедура и установка)
13.	Германией и Францией	2.2	A	Предложение по проекту поправок (дополнение 3) к Правилам № 65
14.	Соединенными Штатами Америки	2.6	A	Эффективность использования светоотражающей ленты для тяжелых прицепов
15.	БРГ	4.1	A	Результаты представления согласованной схемы распределения луча света
16.	Японией	1.4	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 48

Повторное распространение неофициальных документов предыдущих сессий GRE  
(см. пункты повестки дня текущей сессии)

Сорок четвертая сессия:

4.	Соединенными Штатами Америки	5.2	A	Запрос о толковании и заявка на стандарт - FMVSS 108 (заявка, касающаяся требований к освещенности стоп-сигнала)
----	------------------------------	-----	---	--

Сорок пятая сессия:

1.	Соединенными Штатами Америки	5.2	A	Толкование S5.5.4, FMVSS № 108 (оригинальная разъяснительная документация НАБДД)
----	------------------------------	-----	---	--

- |                      |                              |     |   |  |
|----------------------|------------------------------|-----|---|--|
| 2.                   | Соединенными Штатами Америки | 5.2 |   | Толкование S5.5.4, FMVSS № 108 (оригинальная разъяснительная документация НАБДД)   |
| 11.                  | Германией                    | 4.1 | A | Замечания для обоснования согласованной схемы распределения луча ближнего света (документ TRANS/WP.29/GRE/1999/8) и согласованной схемы распределения симметричного луча ближнего света (документ TRANS/WP.29/GRE/2000/24) |
| 12.                  | Германией                    | 2.2 | A | Предложение по проекту поправок (дополнение 4) к Правилам № 65   |
| Сорок шестая сессия: |                              |     |   |  |
| 11.                  | Секретариатом                | 5.8 | A | Переоборудование электрических систем транспортных средств с целью их эксплуатации под напряжением 42 вольта   |
| 12.                  | МАЗМ                         | 2.4 | A | Документ о позиции МАЗМ по вопросу об автожелтом цвете габаритных фонарей мотоциклов   |

-----