



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****Рабочая группа по вопросам освещения
и световой сигнализации****Восемьдесят вторая сессия**

Женева, 22–25 октября 2019 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Упрощение правил ООН, касающихся освещения
и световой сигнализации****Предложение по дополнениям к Правилам № [148] ООН
и к поправкам серии 06 к Правилам № 48 ООН****Представлено экспертами от Франции и Германии***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Франции и Германии, с тем чтобы при конкретных условиях допустить использование логотипов изготовителя на внутренней освещающей поверхности сигнального огня. Это предложение является итогом дискуссии, начатой на семьдесят восьмой сессии Рабочей группы по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) с проведением среди Договаривающихся сторон соответствующего обследования, результаты которого были представлены на восьмидесятой сессии GRE. Настоящее пересмотренное предложение основано на документе ECE/TRANS/WP.29/GRE/2019/6, и в нем учтены замечания, поступившие на восемьдесят первой сессии GRE.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

A. Предложение по дополнению к Правилам № [148] ООН

Включить новый подпункт 3.1.2.1 g) следующего содержания:

«...»

- g) в случае огня, допускающего размещение логотипа изготовителя, – логотип изготовителя;

...».

Включить новый подпункт 3.1.2.2 e) следующего содержания:

«...»

- e) в случае огня, допускающего размещение логотипа изготовителя, – подтверждение (посредством соответствующего заявления) того, что этот логотип изготовителя ассоциируется с торговой маркой изготовителя транспортного средства или изготовителя кузова.

...».

Включить новый подпункт 4.5.6 следующего содержания:

«4.5.6 По просьбе подателя заявки на внутренней конструкции оптических компонентов и/или на текстуре внешнего рассеивателя позади видимой поверхности огня (функции) допускается размещение логотипа изготовителя, выполненного из прозрачных либо матовых материалов, при условии соблюдения – применительно к конкретной функции – всех требований настоящих Правил, а также следующих условий:

- a) независимо от требований к маркировке, изложенных в пункте 3.3, допускается использование только логотипа, ассоциируемого с торговой маркой изготовителя транспортного средства или изготовителя кузова, что подтверждается посредством соответствующего заявления подателя заявки (см. пункт 3.1.2.2 e));
- b) размер: площадь занимаемой логотипом (включая его прозрачные или матовые элементы) светозлучающей поверхности такого огня в направлении исходной оси не должна превышать 100 см²;
- c) симметричность: независимо от требований пункта 5.5.2 Правил № 48 ООН приходящаяся на логотип светозлучающая поверхность не обязательно должна быть симметричной;
- d) логотип не наносится на сигналы торможения;
- e) логотип не наносится на огонь, имеющий форму полосы».

B. Предложение по дополнению к поправкам серии 06 к Правилам № 48 ООН

Включить новый пункт 2.1.7 следующего содержания:

«2.1.7 "Логотип изготовителя" означает графический знак, эмблему, слово или сочетание этих элементов, используемые для повышения узнаваемости и распознаваемости товарного знака изготовителя в социуме. Этот логотип представляет собой наносимую модель,

официально определенную в графической концепции изготовителя».

Включить новый пункт 5.5.5 следующего содержания:

«5.5.5 в случае огней с размещенным на них логотипом изготовителя только два огня могут устанавливаться сзади транспортного средства и/или два огня – спереди, причем по одному с каждой стороны».

II. Обоснование

1. В течение последних лет некоторые огни официально утверждались с выразительными, суггестивными или фигуративными видимыми поверхностями. На семьдесят восьмой сессии GRE эксперты от Франции и Германии затронули вопросы, касающиеся данного аспекта (GRE-78-03). В результате состоявшейся дискуссии был подготовлен и разослан среди всех Договаривающихся сторон соответствующий вопросник. Полученные результаты были представлены на восьмидесятой сессии GRE (GRE 80-28). На восемьдесят первой сессии GRE эксперты от Франции и Германии представили официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/GRE/2019/6). GRE отметила, что потребуется четкое определение логотипа. Настоящее пересмотренное предложение соответствует замечаниям, поступившим на той сессии GRE.

2. Для изыскания простого компромиссного решения в контексте допустимых логотипов были обсуждены следующие принципы:

- добавление определения логотипа;
- разрешение использования только логотипа изготовителя транспортного средства (в том числе в случае официального утверждения типа транспортного средства, проводимого в несколько этапов); запрещение использования логотипов поставщиков оборудования;
- официальное утверждение логотипа по типу в качестве элемента существующей функции сигнализации (т. е. переднего габаритного огня, заднего габаритного огня);
- место расположения логотипа: спереди или сзади транспортного средства;
- число логотипов:
 - два логотипа сзади, причем по одному с каждой стороны, и/или два логотипа спереди, причем по одному с каждой стороны;
 - никаких логотипов по центру во избежание непредвиденных отвлекающих световых эффектов;
- размер: максимальный размер светоизлучающей поверхности логотипа: не более 100 см², с тем чтобы логотип не воспринимался как светящаяся реклама (с учетом требований действующего национального законодательства);
- симметричность: приходящаяся на логотип светоизлучающая поверхность не обязательно должна быть симметричной с учетом того, что ее максимальный размер меньше 100 см².

3. Изложенные в настоящем предложении «логотипные» спецификации призваны снизить до приемлемого уровня степень умышленного привлечения к логотипам повышенного внимания со стороны других участников дорожного движения. Следует в максимально возможной степени избегать их отвлекающего воздействия. Поэтому по явным соображениям безопасности (недопущение отвлекающего воздействия) логотип не следует наносить на сигналы торможения (даже S1/S2).

4. С учетом предыдущей дискуссии в настоящем предложении представлен пересмотренный проект поправок к правилам № [148] и 48 ООН.
