



---

## **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 первая сессия**

Женева, 15–18 апреля 2019 года

Пункт 7 а) предварительной повестки дня

**Другие правила ООН:**

**Правила № 53 ООН (установка устройств освещения и световой  
сигнализации на транспортных средствах категории L3)**

### **Предложение по поправке к проекту поправок серии 03 к Правилам № 53 ООН**

**Представлено экспертом от Международной ассоциации заводов-  
изготовителей мотоциклов (МАЗМ)\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от МАЗМ в порядке восстановления первоначального требования об автоматическом включении фар (АВФ) в случае транспортных средств, не оснащенных дневными ходовыми огнями (ДХО). Изменения к проекту поправок серии 03 к Правилам № 53 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRE/2018/50) выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

---

\* 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

Пункт 5.11.2 изменить следующим образом:

«5.11.2 Если дневной ходовой огонь не установлен, то с включением двигателя автоматически включается фара ~~{(ближнего света)}~~».

## II. Обоснование

1. На восьмидесятой сессии GRE в качестве поправок новой серии 03 к Правилам № 53 ООН был принят документ ECE/TRANS/GRE/2018/50. Уместно отметить, что эта поправка не только затрагивает мотоциклы с ДХО, но также налагает ограничение на использование огня ближнего света при АВФ (автоматическом включении фар) после запуска двигателя. МАЗМ желала бы вернуться к обсуждению вопроса о применимости этого нового требования в случае АВФ.

2. МАЗМ готова согласиться с предложением относительно такого ограничения в случае мотоциклов, оснащенных ДХО, поскольку автоматическое переключение режима ДХО на режим фар дальнего света в процессе движения может приводить к ослеплению водителей встречных транспортных средств. Однако в случае транспортных средств, не оснащенных ДХО, едва ли следует ожидать возникновения каких-либо подобных проблем, связанных с ослепляющим светом. Это обусловлено тем, что функция АВФ фар(ы) включается сразу же после запуска двигателя. При этом – даже если выбран режим фары дальнего света – транспортное средство остается неподвижным и предписанный контрольный сигнал уведомит водителя о включении фары дальнего света, что позволит ему немедленно переключить фару на ближний свет. Конкретное разъяснение и обоснование подобной ситуации приводится в документе ECE/TRANS/WP.29/GRE/2003/12/Rev.1, предусматривающем внесение в Правила № 53 ООН требования об обязательном АВФ.

3. Требование об обязательном АВФ было внесено в Правила № 53 ООН на пятьдесят второй сессии GRE в 2004 году. Учитывая же неизменную приверженность мотоциклетной промышленности повышению безопасности на дорогах, функция АВФ на протяжении многих лет уже внедряется в добровольном порядке на некоторых рынках (в Японии – с 1991 года, причем с 1997 года ее применение является обязательным; в Соединенных Штатах Америки – постепенный переход на ее применение в период с конца 1970-х по 1990-е годы; в Европейском союзе – с июня 2003 года). И за весь этот столь длительный период ни разу не сообщалось о каких-либо связанных с безопасностью проблемах, обусловленных ослепляющим воздействием света.

4. Кроме того, растущую заинтересованность в применении Правил № 53 ООН проявляют даже страны, не являющиеся Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года. Тем не менее, несмотря на Пересмотр 3 Соглашения 1958 года, имеется опасение, что внесение в положения Правил № 53 ООН, касающиеся АВФ, такого существенного изменения по существу может стать фактором, удерживающим эти страны от применения Правил. Причина же в том, что соответствующий аспект до сих пор не подвергался обстоятельной оценке, а вопрос о потенциальной эффективности указанного положения не рассматривался достаточно тщательным образом.