



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2005/94
11 August 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств (WP.29)
(Сто тридцать седьмая сессия, 15-18 ноября 2005 года,
пункты 6.3 и В.2.3.1 повестки дня)

СОСТОЯНИЕ ПРОЕКТА ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ
"УСТРОЙСТВА ОСВЕЩЕНИЯ И СВЕТОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ - УСТАНОВКА"
И
АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ, СОДЕРЖАЩИХСЯ В ГЛОБАЛЬНЫХ
ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛАХ

Передано представителем Канады

Примечание: Настоящий документ подготовлен в свете документа TRANS/WP.29/2005/50. В нем излагаются альтернативные подходы к тем аспектам проекта глобальных технических правил (гтп) "Устройства освещения и световой сигнализации для автотранспортных средств: положения по установке на транспортных средствах, не являющихся мотоциклами", в которых не удалось достичь консенсуса по какому-либо единому/общему предписанию. Цель настоящего документа состоит в том, чтобы запросить у АС.3 рекомендацию в отношении того, каким образом включить в текст гтп различные региональные предписания, касающиеся одного и того же предмета.

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется для обсуждения и представления замечаний. Ответственность за его использование в других целях полностью ложится на пользователя. Документы можно также получить через Интернет:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

ВВЕДЕНИЕ

Рабочая группа GRE приступила к официальной работе по согласованию Правил № 48-Н ЕЭК ООН (Правила № 48-Н) в 1975 году. Цель состояла в том, чтобы оценить Правила № 48 ЕЭК ООН "Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации", в свете других основных мировых правил по тому же предмету и составить такие правила, которые могли бы служить международным руководством по установке устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средствах.

25 августа 2000 года вступило в силу Глобальное соглашение 1998 года, цель которого состоит в "обеспечении глобального процесса, в рамках которого Договаривающиеся стороны из всех регионов мира могли бы совместно разрабатывать глобальные технические правила". Работа GRE над Правилами № 48-Н непосредственным образом соответствовала цели Соглашения 1998 года, поскольку эксперты GRE на протяжении многих лет проводили откровенные диалоги и добились немалых успехов в определении оптимальной практики обеспечения высокого уровня безопасности для тех, кто пользуется транспортными средствами. Ряд идей, вынесенных на рассмотрение GRE, были подвергнуты обсуждению и нашли практическое воплощение в конструкции транспортных средств (например, центральные стоп-сигналы, дневные ходовые огни, задние противотуманные огни, боковые фонари, освещение с изменяющимся углом наклона луча, распределенное освещение, адаптивная система переднего освещения и т.д.).

В марте 2002 года в ходе сто двадцать шестой сессии WP.29 Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) принял Программу работы в рамках Глобального соглашения 1998 года. Эта программа предусматривала разработку глобальных технических правил (гтп), касающихся положений по установке устройств освещения и световой сигнализации на автотранспортных средствах, не являющихся мотоциклами. В связи с этим вполне естественно, что GRE пересмотрит цель своей работы над Правилами № 48-Н и будет использовать настоящий проект документа в качестве отправной точки для подготовки новых гтп "Устройства освещения и световой сигнализации для автотранспортных средств: Положения по установке на транспортных средствах, не являющихся мотоциклами".

Опыт, накопленный GRE в ходе работы над проектом Правил № 48-Н, нашел поддержку в документе, представленном Соединенными Штатами Америки. В этом документе показаны различия между основными мировыми правилами по данному

предмету и предложены решения по согласованию существующих норм на глобальном уровне. Текст Правил № 48-Н и документ Соединенных Штатов служат отличной основой для разработки гтп в области устройств освещения и световой сигнализации для транспортных средств.

ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ

После проведения ряда официальных и неофициальных совещаний GRE разработала документ, в котором в четких и недвусмысленных формулировках излагается большинство предписаний по установке устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средствах.

После их принятия гтп:

- будут служить единым источником информации для международного согласования в вопросах установки устройств освещения и световой сигнализации;
- будут полезными для всех Договаривающихся сторон, поскольку они смогут составлять предписания по установке устройств освещения и световой сигнализации на единообразной, четкой и недвусмысленной основе;
- будут полезными для заводов-изготовителей транспортных средств, которые получат единый четкий источник информации по данному предмету.

Вместе с тем в работе GRE возник ряд аспектов, когда старые и хорошо зарекомендовавшие себя положения по безопасности, действующие в одном регионе мира, вступают в коллизию с другими, столь же хорошо зарекомендовавшими себя положениями, действующими в другом регионе. В каждом случае эксперты по вопросам освещения взвешивали все аргументы за и против и старались определить, какие положения являются более эффективными и более рациональными. К сожалению, в небольшом числе случаев GRE не удалось отыскать единого решения, которое удовлетворяло бы интересам всех заинтересованных сторон. В этих случаях было бы неразумно ожидать того, что какие-либо Договаривающиеся стороны изменят свои давно уже утвердившиеся национальные предписания с соответствующими издержками для своей промышленности и населения, не имея разумных оснований рассчитывать на повышение уровня безопасности.

Перед GRE стоит дилемма: либо продолжить дискуссии по остающимся проблемам, что задержит процесс глобальной унификации по большинству согласованных вопросов, касающихся установки устройств освещения и световой сигнализации, либо принять гтп, содержащие успешно согласованные вопросы, на время оставив Договаривающимся сторонам свободу выбора в тех аспектах, в которых работа по согласованию будет продолжена.

Вопросы, по которым не удалось согласовать единые предписания и в которых окончательное решение нужно будет оставить пока на усмотрение каждой Договаривающейся стороны, разделяются на две категории:

- первая категория включает широкий спектр предписаний, сформулированных отдельными Договаривающимися сторонами. Судьба этой категории зависит от будущей договоренности в отношении характеристик отдельных устройств освещения и световой сигнализации. Вопросы первой категории включают фотометрические и физические характеристики устройств освещения или световой сигнализации, выбранных для транспортного средства, порядок определения направленности пучка света фар, геометрическое соотношение между устройствами освещения и указателями поворота и т.д. Ожидается, что решения для этих вопросов будут найдены при разработке будущих гтп, касающихся отдельных устройств, а также в процессе более полного понимания глобальной ситуации в области дорожного движения. В ходе будущих пересмотров этих гтп ссылки на Договаривающиеся стороны были бы заменены ссылками на новые гтп, касающиеся отдельных устройств освещения или световой сигнализации;
- вторая категория определена более четко и охватывает вопросы, в которых предписываются индивидуальные/конкретные элементы. Вопросы второй категории включают: предписание, допущение или запрещение присутствия определенных устройств, выбор цвета излучаемого или отражаемого цвета, режим включения устройства и т.д. Для этих вопросов требуются дополнительные обсуждения и исследования.

Предлагаемое решение для вопросов первой категории:

В отсутствие гтп, регламентирующих функционирование устройств освещения и световой сигнализации, рассматриваемые гтп должны позволять Договаривающимся сторонам сохранять свои нынешние предписания в отношении нерешенных вопросов

первой категории. Пункты, содержащие вопросы первой категории, перечислены и рассмотрены в приложении А.

Предлагаемые решения для вопросов второй категории:

В случае вопросов второй категории GRE удалось сблизить региональные различия и свести их в два четко определенных предписания. Вопрос о составлении четких и недвусмысленных формулировок для этих различных предписаний составляет очередную задачу, которую можно было бы решить несколькими путями.

Решение 1 (основные предписания по установке - максимум три пункта с возможными вариантами)

Основная цель проекта гтп состоит в том, чтобы дать описание порядка расположения устройств освещения и световой сигнализации на транспортном средстве; иными словами, в них описывается расположение отверстий, в которых устанавливаются устройства освещения и световой сигнализации. В них описываются также электрические соединения, необходимые для передачи надлежащего сигнала, включающего эти устройства, а также геометрические характеристики видимости установленных элементов. Поскольку выбор характеристик устройств, подлежащих установке на транспортном средстве, зависит от решения индивидуальных Договаривающихся сторон, цвет устройств освещения и световой сигнализации также можно было бы оставить на усмотрение индивидуальных Договаривающихся сторон. Предписания в отношении цвета были бы установлены в будущих гтп, касающихся характеристик индивидуальных устройств. Следовательно, пункт, в котором излагаются предписания в отношении цвета излучаемого света, из рассматриваемых гтп можно было бы исключить.

Кроме того, на усмотрение индивидуальных Договаривающихся сторон можно было бы оставить и вопрос о наличии того или иного устройства. В настоящее время нет четкого описания всех классов/категорий и подкатегорий транспортных средств. В связи с этим до тех пор, пока все Договаривающиеся стороны не достигнут договоренности по надлежащим устройствам освещения дороги для конкретных четко определенных транспортных средств, а также по надлежащим устройствам световой сигнализации для них, пункт, в котором излагаются предписания в отношении наличия таких устройств, из рассматриваемых гтп можно было бы исключить. Конкретное описание схемы установки и электрического соединения устройств освещения и световой сигнализации, содержащееся в рассматриваемых гтп, было бы применимо лишь в том случае, если бы Договаривающаяся сторона требовала наличия таких устройств на транспортном средстве.

Когда в Специальной резолюции № 1 (СР.1) будут четко определены подкатегории транспортных средств, предписания в отношении наличия устройств можно будет пересмотреть и, вероятно, вновь включить в рассматриваемые гтп. В случае исключения предписаний в отношении наличия устройств освещения и световой сигнализации Договаривающиеся стороны будут вправе требовать, допускать или запрещать установку таких устройств на транспортных средствах, регистрируемых на их территории.

Если предписания в отношении цвета и наличия устройств освещения и световой сигнализации будут исключены, то останется всего три пункта, по которым Договаривающиеся стороны не смогли согласовать единых предписаний; данные пункты приведены в приложении В. По этим пунктам Договаривающимся сторонам нужно будет указать свой предпочитаемый вариант.

Решение 2 (включает предписания в отношении цвета и наличия устройств - 31 пункт с вариантами)

Второе решение предполагало бы включение предписаний в отношении наличия и цвета устройств освещения и световой сигнализации. Эти два аспекта охватывают 28 пунктов, по которым не удалось согласовать единых предписаний (цвет - 7 и наличие - 21).

Хотя выработка общей позиции, позволяющей добиться глобального согласования, оказалась невозможной лишь в пяти случаях, было бы несправедливо ожидать того, чтобы некоторые Договаривающиеся стороны приняли более ограничительные предписания вместо давно уже существующих и хорошо зарекомендовавших себя национальных предписаний с финансовыми издержками для своей промышленности и населения, не имея разумных оснований ожидать повышения уровня безопасности.

Вместо единого "общего" предписания все альтернативные предписания можно было бы представить в виде трех колонок: "вариант (а)", "вариант (b)", и "вариант (с) - общий". Варианты (а) и (b) позволяли бы Договаривающимся сторонам определять свои предпочитаемые предписания, а в колонке "вариант (с) - общий" излагалась бы общая позиция, которая позволяла бы заводам - изготовителям транспортных средств проектировать транспортные средства, предназначенные для глобального рынка. Такой порядок изложения позволил бы также Договаривающимся сторонам определиться с выбором вариантов в "документе о статусе Соглашения", предложенном Канадой и изданном под условным обозначением TRANS/WP.29/2005/50.

Все вопросы второй категории можно было бы изложить так, как это предложено в приложении С.

Решение 3 (блоки, включающие сгруппированные варианты)

Это решение аналогично решению 2, однако варианты предлагается сгруппировать в "блоки". Такой подход помог бы Договаривающимся сторонам определиться с выбором вариантов. Это позволяло бы заводам - изготовителям транспортных средств, проектирующим продукцию для различных рынков, иметь четкое представление о реальном положении дел.

Недостаток состоит в том, что Договаривающиеся стороны располагали бы более ограниченными возможностями для изменения своего выбора отдельных вариантов, если бы какая-либо Договаривающаяся сторона решила предпринять дополнительные шаги в сторону глобального согласования до завершения будущей работы по согласованию, планируемой Рабочей группой GRE.

Если АС.3 рекомендует в качестве способа изложения вариантов решение 3, то экспертам GRE нужно будет тщательно определить содержание "блоков".

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Хотя количество пунктов, в которых окончательный выбор предписаний оставлен на усмотрение каждой Договаривающейся стороны, может показаться очень большим, он все же несопоставим с объемом согласованных предписаний в проекте гтп.

В предлагаемых гтп содержатся многочисленные положения, касающиеся установки огней и светоотражающих устройств на автотранспортных средствах и прицепах и служащие единым источником информации для международного согласования в вопросах установки устройств освещения и световой сигнализации. В них содержатся предписания по установке всех устройств освещения и световой сигнализации, регламентируемых всеми Договаривающимися сторонами, поэтому Договаривающиеся стороны, которые не регламентируют определенные устройства на своей территории, теперь имеют возможность оценивать и принимать положения по надлежащей установке таких устройств.

Эти гтп будут полезны для всех Договаривающихся сторон, поскольку Договаривающиеся стороны смогут устанавливать и впоследствии применять предписания по установке устройств освещения и световой сигнализации на

единообразной, четкой и недвусмысленной основе. Кроме того, они будут полезны для заводов - изготовителей транспортных средств, которые получают единый четкий источник предписаний по установке устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средствах.

Канада как автор этих гтп придерживается того мнения, что, оставив нерешенными некоторые вопросы и использовав при этом ссылку на национальные предписания, варианты или блоки, с тем чтобы дать возможность Договаривающимся сторонам самим выбирать соответствующие варианты, пока не будут разработаны дополнительные гтп в области освещения, мы не снизим ценности этого документа. Оставленные в окончательном документе ссылки, варианты или блоки служили бы для Рабочей группы (GRE) ориентиром, указывающим на те области, в которых требуется дальнейшая работа по всемирному согласованию.

Канада просит АС.3 одобрить подход, намеченный для вопросов первой категории, по которым Договаривающиеся стороны сохраняли бы свои нынешние предписания до тех пор, пока не будут разработаны соответствующие гтп. Кроме того, Канада просит АС.3 дать рекомендации относительно вопросов второй категории, которые пока остаются неурегулированными.

Решение АС.3 могло бы также помочь другим Рабочим группам, которые сталкиваются с такими же проблемами или могут столкнуться с ними в будущем.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Вопросы первой категории

Пункт	Текст гтп	Замечания
4.1	<p>Устройства освещения и световой сигнализации, перечисленные в пункте 5, должны соответствовать применимым правилам Договаривающейся стороны и должны быть маркированы в соответствии с этими правилами.</p>	<p>Данные гтп касаются размещения устройств освещения и световой сигнализации на автотранспортных средствах, внешнего вида (типичных характеристик) транспортных средств, оснащенных такими устройствами, а также элементов электропроводки, которые обеспечивают функционирование этих устройств. В настоящее время не существует каких-либо гтп, в которых были бы изложены предписания для конкретных устройств освещения или световой сигнализации. В связи с этим в данные гтп включены ссылки на правила индивидуальных Договаривающихся сторон, с тем чтобы привлечь внимание заводов-изготовителей к конкретным требованиям в отношении фотометрических параметров, физических/экологических характеристик и маркировки рассеивателей устройств освещения и световой сигнализации, которые устанавливаются в транспортных средствах, предназначенных для конкретного рынка.</p> <p>В будущем ссылки на правила индивидуальных Договаривающихся сторон будут заменены ссылками на гтп, касающиеся индивидуальных устройств освещения или световой сигнализации.</p>
4.2	<p>Установка огней, не указанных в пункте 5, запрещается, за исключением транспортных средств специального</p>	<p>Пункт 4.2 конкретизирует область применения данных гтп; он придает ей всеобъемлющий характер. Для того чтобы данные гтп были действительно глобальными правилами, они должны служить всеобъемлющим источником</p>

Пункт	Текст гтп	Замечания
	<p>назначения, включая, в частности, полицейские, медицинские и другие аварийно-спасательные транспортные средства или транспортные средства общественного назначения.</p> <p>Договаривающаяся сторона может допускать установку таких огней на транспортных средствах, подлежащих регистрации на ее территории.</p>	<p>информации относительно установки устройств освещения и световой сигнализации. В этих гтп должен быть описан порядок установки всех устройств, предписываемых для транспортных средств в пределах юрисдикции всех Договаривающихся сторон; в противном случае, если Договаривающиеся стороны введут обязательную установку дополнительных устройств в пределах своей юрисдикции, то заводы-изготовители столкнутся с торговыми барьерами в процессе сбыта своей продукции. Вместе с тем Договаривающиеся стороны должны иметь возможность допускать установку дополнительных устройств освещения и световой сигнализации на транспортных средствах, регистрируемых в пределах их юрисдикции.</p> <p>Разрешение допускать установку дополнительных устройств для Договаривающихся сторон будет оставаться в этих гтп до тех пор, пока не будет достигнуто подлинного всеобъемлющего всемирного согласования в вопросах конструкции транспортных средств, обозначения специальных транспортных средств и сигнализации для дорожного движения.</p>
5.2.3.2	<p>По высоте:</p> <p>H2 - 500 мм и более; и</p> <p>H1 - 1 200 мм и менее.</p> <p>В случае автотранспортных средств, оснащенных фарами ближнего света с</p>	<p>Согласно результатам ряда промышленных и государственных исследований, снижение максимальной высоты источника ближнего света ведет к уменьшению ослепления. Хотя официальных данных о дорожно-транспортных происшествиях, обусловленных ослеплением, в настоящее время не имеется, правительства получают тысячи жалоб; ослепление, по всей видимости, влияет на поведение водителей и может становиться причиной возникновения опасных ситуаций на дороге (включая известные примеры агрессивного поведения за рулем). Представители промышленности утверждают, что снижение высоты установки источника ближнего света ведет к уменьшению длины освещенного</p>

Пункт	Текст гтп	Замечания
	<p>источниками света, имеющими фактический световой поток, превышающий 2 000 люмен с каждой стороны транспортного средства, высота Н1 может быть сокращена по усмотрению каждой Договаривающейся стороны.</p>	<p>участка; однако это, по всей видимости, не создает проблем для предприятий, производящих тяжелые транспортные средства, которые устанавливают фары на автобусах и грузовых автомобилях на высоте, соответствующей предлагаемым нижним пределам.</p> <p>Дискуссии по этому вопросу будут продолжены. Пока они не завершатся, Договаривающиеся стороны должны иметь возможность определять свои собственные предельные значения высоты установки фар. При этом понимается, что если какая-либо Договаривающаяся сторона пожелает уменьшить высоту установки, указанную в данных гтп, то потребуются провести анализ затрат и выгод.</p>
5.2.5.2	<p>Каждое транспортное средство должно быть оснащено средствами для обеспечения того, чтобы вертикальный наклон пучка фары ближнего света можно было регулировать в соответствии с инструкциями, прилагаемыми к транспортному средству заводом-изготовителем транспортных средств, без использования специальных инструментов, помимо тех, которые прилагаются к транспортному средству заводом-изготовителем транспортных средств, и согласно применимым правилам Договаривающейся стороны.</p>	<p>Ввиду существующих между Договаривающимися сторонами различий в определении параметров пучка фары ближнего света и изначальной направленности пучка фары ближнего света GRE не смогла согласовать единый четкий метод для изначальной направленности пучка ближнего света и сохранения такой направленности. Необходимо разработать четкое всестороннее описание изначальной направленности пучка фары ближнего света и ее последующего сохранения.</p> <p>Работа в этой области будет продолжена, и решение может быть найдено после того, как будут разработаны гтп о согласованных параметрах пучка и общих характеристиках фары.</p>

Пункт	Текст гтп	Замечания
5.2.8.3	<p>Каждая Договаривающаяся сторона может вводить требование относительно того, чтобы вертикальная направленность пучка фар ближнего света из начального положения, указанного заводом-изготовителем, могла регулироваться вручную с сиденья водителя или должна поддерживаться автоматически [в пределах + 0,3/-0,8°] при всех условиях нагрузки транспортного средства.</p> <p>Кроме того, в случае фар ближнего света с источниками света, имеющими совокупный фактический световой поток, превышающий 2 000 люмен с каждой стороны транспортного средства, может вводиться требование относительно того, чтобы их вертикальная направленность из начального положения, указанного заводом-изготовителем, могла поддерживаться автоматически</p>	<p>В этом пункте установлены предписания по направленности и сохранению направленности пучка фар ближнего света, а также по установке устройств для очистки фар. Эти положения касаются фотометрических характеристик и параметров пучка фар.</p> <p>После того как будут разработаны гтп, определяющие согласованные параметры пучка фар ближнего света, пункт 5.2.8.3 будет пересмотрен. При этом нужно будет провести анализ затрат и выгод, связанных с установкой устройств автоматической направленности пучка света фар и омывателей фар.</p>

Пункт	Текст гтп	Замечания
	<p>[в пределах +0,3/-0,8°] при всех условиях нагрузки транспортного средства и чтобы они устанавливались лишь совместно с устройством (устройствами) для очистки фар, указанным (указанными) Договаривающейся стороной.</p>	
5.3.5.2	<p>Каждое транспортное средство, оснащенное передними противотуманными огнями, должно быть оборудовано средствами для обеспечения того, чтобы вертикальный наклон пучка переднего противотуманного огня мог удерживаться в соответствии с инструкциями, прилагаемыми к транспортному средству заводом-изготовителем транспортных средств, без использования специальных инструментов помимо тех, которые прилагаются к транспортному средству заводом-изготовителем транспортных средств, и согласно применимым правилам Договаривающейся стороны.</p>	<p>В настоящее время не существует согласованного метода изначальной направленности и последующего сохранения надлежащей направленности пучка света передних противотуманных огней. Некоторые Договаривающиеся стороны не регламентируют использование передних противотуманных огней, а те Договаривающиеся стороны, которые делают это, не имеют каких-либо положений по их ориентации.</p> <p>Как и в случае фар ближнего света, работа над вопросом о направленности пучка света передних противотуманных огней будет продолжена, и общее решение будет найдено после того, как будут разработаны гтп о фотометрических характеристиках передних противотуманных огней.</p>

Пункт	Текст гтп	Замечания
5.5.2.2	<p>Если расстояние между краем видимой поверхности в направлении контрольной оси указателя поворота и краем видимой поверхности в направлении контрольной оси фары ближнего света, дневного ходового огня и/или переднего противотуманного огня составляет менее 100 мм, то фотометрическая эффективность указателя поворота должна быть повышена в соответствии с правилами Договаривающейся стороны.</p>	<p>Существует вероятность того, что сигнал указателя поворота может оказаться слишком слабым/невидимым на фоне сигналов других устройств освещения или световой сигнализации, установленных в непосредственной близости. Для решения этой проблемы было введено предписание относительно более высокой интенсивности для указателей поворота. Один подход предполагал введение различных типов указателей поворота, дифференцируемых по их интенсивности с учетом расстояния от соседнего устройства; другой подход предусматривает повышение интенсивности лишь на одну ступень. Пока GRE не удалось решить, какой подход следует избрать.</p> <p>Этот аспект будет прояснен после того, как будут разработаны гтп, касающиеся указателей поворота и их типов.</p>
5.22	<p>Нанесение маркировки для улучшения видимости</p> <p>Каждая Договаривающаяся сторона может требовать нанесения конкретной маркировки для улучшения видимости (габаритная маркировка, контурная маркировка и т.д.)</p>	<p>В настоящее время почти каждая Договаривающаяся сторона требует нанесения различной маркировки для улучшения видимости крупных транспортных средств или допускает нанесение такой маркировки. Задача согласования всех видов такой маркировки в ходе сессий GRE или неофициальных сессий, посвященных разработке рассматриваемых гтп, была слишком обременительной. GRE решила сформировать отдельную целевую группу для проведения работы над вопросом о маркировке для улучшения видимости. Результаты работы этой целевой группы можно было бы включить в рассматриваемые гтп, или же можно было бы разработать гтп о маркировке для улучшения видимости и впоследствии обсудить и добавить в рассматриваемые гтп положения по нанесению такой согласованной маркировки для улучшения видимости.</p>

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Вопросы второй категории, остающиеся после исключения пунктов 4.21 и 4.22

Пункты	Текст гтп	Замечания
5.4.4.1	<p>По усмотрению каждой Договаривающейся стороны:</p> <p>a) огни заднего хода должны устанавливаться таким образом, чтобы оптический центр по крайней мере одного огня был виден из любой точки, находящейся по крайней мере в 1 828 мм (6 футов) - 610 мм (2 фута) над горизонтальной плоскостью, на которой располагается транспортное средство, и из любого положения в зоне сзади от вертикальной плоскости, перпендикулярной продольной оси транспортного средства, на расстоянии 914 мм (3 фута) сзади от транспортного средства и на 914 мм (3 фута) от каждой стороны транспортного средства;</p> <p>или</p> <p>b) должны выполняться следующие предписания в отношении углов геометрической видимости:</p> <p style="padding-left: 40px;">горизонтальные углы:</p> <p style="padding-left: 80px;">в случае одного огня:</p> <p style="padding-left: 120px;">β_1 равен 45°</p> <p style="padding-left: 120px;">β_2 равен 45°</p> <p style="padding-left: 80px;">в случае двух огней:</p> <p style="padding-left: 120px;">β_1 равен 45°</p> <p style="padding-left: 120px;">β_2 равен 30°</p>	<p>Обсуждение вопроса о намечаемых функциях огней заднего хода (a - освещение дороги и b - оповещение пешеходов о том, что транспортное средство будет двигаться назад) будет продолжено. Прежде чем исключать вариант (b) нужно будет провести оценку влияния на безопасность пешеходов, а также анализ затрат и выгод.</p>

Пункты	Текст гтп	Замечания
	вертикальные углы: $\alpha 1$ равен 15° $\alpha 2$ равен 5°	
5.9.7 и [5.10.7]	<u>Контрольный сигнал</u> По усмотрению каждой Договаривающейся стороны контрольный сигнал включения является: а) обязательным. Этот контрольный сигнал не должен быть проблесковым и не должен требоваться, если освещение приборного щитка может включаться лишь одновременно с передними подфарниками; или б) факультативным.	Электронное табло приборного щитка может гореть постоянно вне зависимости от включения внешнего освещения; пункты 5.9.7 и 5.10.7 требуют наличия дополнительного контрольного сигнала в тех случаях, когда площадь приборного щитка является ограниченной. Согласно североамериканским правилам, контрольные сигналы и обозначения могут включаться при включении зажигания и/или фар, а не передних или задних подфарников. Вопрос о реальной потребности в таком контрольном сигнале до сих пор находится на рассмотрении в рамках GRE. Следует составить обоснование для предписания в отношении его обязательной установки с точки зрения безопасности.
5.19.6.2	По усмотрению каждой Договаривающейся стороны могут требоваться соответствующие средства для того, чтобы: а) можно было вручную выключить дневные ходовые огни (ДХО) на оставшуюся часть пути; или б) можно было вручную выключить дневные ходовые огни на 10 с или 100 м пробега транспортного средства.	GRE занимается рассмотрением результатов ряда исследований, посвященных ДХО и их влиянию на безопасность транспортных средств и пешеходов. Предметом озабоченности является также проблема снижения видимости мотоциклов в транспортном потоке. Прежде чем утверждать предписания в отношении отключения, нужно четко установить потребность в ДХО (установка обязательна, факультативна или запрещена).

ПРИЛОЖЕНИЕ С

Таблица с изложением подпунктов, содержащих возможные варианты в пунктах 4.21 и 4.22

4.21 Цвет

Пункт	Устройство	Вариант а)	Вариант б)	Вариант с) - общий	Замечания
4.21.5	Задний указатель поворота и аварийный сигнал	автожёлтый или красный	только автожелтый	автожелтый	<p>Североамериканские водители очень хорошо знакомы с красными задними указателями поворота. Заставить промышленность следовать режиму только автожелтого цвета можно было бы лишь при том условии, что это приведет к повышению уровня безопасности.</p> <p>Для других водителей привычны задние указатели поворота только автожелтого цвета; для них введение красного варианта создало бы путаницу, ведущую к снижению уровня безопасности.</p> <p>Для того чтобы убедить промышленность в целесообразности принятия единого цветового решения, потребуется провести обширные исследования, которые позволили бы составить надежный анализ затрат и выгод. Урегулирование этого спора зависело бы от решения промышленности.</p>

Пункт	Устройство	Вариант а)	Вариант b)	Вариант с) - общий	Замечания
4.21.9	Передний подфарник	белый или автожелтый	только белый	белый	<p>В случае передних подфарников вопрос о выборе только белого цвета может быть решен посредством принятия всеми Договаривающимися сторонами предписания относительно "только белого" цвета.</p> <p>Для составления анализа затрат и выгод могут потребоваться дополнительные исследования.</p>
4.21.13	Передний контурный огонь	автожелтый	белый		<p>Хотя по этому пункту общей позиции, по всей видимости, не найдено, вполне возможно, что все Договаривающиеся стороны могут принять "белый" контурный огонь.</p> <p>Для исключения пункта, предусматривающего "вариант" автожелтого цвета, требуется время и дополнительные дискуссии между Договаривающимися сторонами, требующими того, чтобы контурные огни были только автожелтого цвета. Для составления анализа затрат и выгод могут потребоваться дополнительные исследования.</p>
4.21.16	Заднее боковое светоотражающее устройство	только красный	автожелтый или красный	красный	<p>Требуются дополнительные дискуссии между Договаривающимися сторонами, требующими того, чтобы заднее боковое светоотражающее устройство было автожелтого цвета.</p>

Пункт	Устройство	Вариант а)	Вариант б)	Вариант с) - общий	Замечания
4.21.17	Задний боковой габаритный фонарь	только красный	автожелтый или красный	красный	Требуются дополнительные дискуссии между Договаривающимися сторонами, требующими того, чтобы задний боковой габаритный фонарь был автожелтого цвета.
4.21.18	Дневной ходовой огонь	автожелтый-белый	только белый	белый	Хотя только белый мог бы быть общим цветом, принятым всеми Договаривающимися сторонами, Стороны, опасаясь того, что это может привести к уменьшению видимости мотоциклов, участвующих в дорожном движении совместно с другими транспортными средствами в дневное время суток, могут расценить автожелтый цвет как более предпочтительный. Для того чтобы выделить мотоциклы на фоне других транспортных средств, участвующих в дорожном движении, для дневных ходовых огней других транспортных средств может быть желателен автожелтый цвет. Требуются дополнительные исследования.
4.21.19	Передние опознавательные огни	автожелтый	белый		В настоящее время это устройство описывается как обязательное лишь теми Договаривающимися сторонами, которые требуют того, чтобы оно было автожелтого цвета. Тем не менее, вполне возможно, что все Договаривающиеся стороны могут принять "белые" опознавательные огни. Для

Пункт	Устройство	Вариант а)	Вариант b)	Вариант с) - общий	Замечания
					исключения пункта, предусматривающего только автожелтый цвет, необходимы время и дополнительные дискуссии между Договаривающимися сторонами, требующими того, чтобы опознавательные огни были только автожелтого цвета. Для составления анализа затрат и выгод могут потребоваться дополнительные исследования.

4.22 Наличие [О – обязательно; Ф – факультативно; З – запрещено]

Пункт	Устройство	Категория транспортных средств	Вариант (a)	Вариант (b)	Вариант (c) - общий	Замечания
4.22.4	огонь заднего хода	Прицепы	Ф	О	О	Для исключения варианта (a) потребуется провести дополнительные исследования и анализ затрат и выгод.
4.22.5	боковой указатель поворота и аварийный сигнал	Автотранспортные средства	Ф	О	О	
4.22.6	дополнительный боковой указатель поворота	Автотранспортные средства категории 2 и прицепы полной массой транспортного средства свыше 8 000 кг, за исключением грузовых автомобилей-тягачей	Ф	О	О	
4.22.7.2	центральный стоп-сигнал:	Транспортные средства категории 1-2 конструктивной шириной менее 2 032 мм и полной массой транспортного средства менее 4 550 кг	О	Ф	О	Для решения вопроса о наличии центрального стоп-сигнала на транспортном средстве требуется его дополнительное обсуждение. В ходе дискуссии можно было бы также прояснить положения СР.1 в отношении надлежащего определения категорий транспортных средств с точки зрения полной массы транспортного средства и конструктивной ширины. Для устранения факультативного
	* факультативно на шасси с кабиной и транспортных средствах с открытым грузовым отделением	Категория 2: транспортные средства конструктивной шириной менее 2 032 мм и полной массой транспортного средства менее 3 500 кг	О	О*	О	

		транспортные средства конструктивной шириной более 2 032 мм и полной массой транспортного средства менее 3 500 кг	Ф	О*	О	характера этого устройства на некоторых категориях транспортных средств потребуются провести дополнительные исследования и анализ затрат и выгод.
		транспортные средства конструктивной шириной менее 2 032 мм и полной массой транспортного средства менее 4 550 кг	О	Ф	О	
4.22.9	передний подфарник	Прицепы конструктивной шириной свыше 1 500 мм	Ф	О	О	Для ликвидации варианта (а) потребуются провести дополнительные исследования и анализ затрат и выгод.
4.22.11	задний противотуманный огонь	Все транспортные средства	Ф	О	О	
4.22.13	контурный огонь	Грузовые транспортные средства-тягачи - сзади	Ф	О	О	
4.22.14.1	задние светоотражающие устройства нетреугольной формы	Прицепы	О	Ф	О	Обсуждение вопроса об определении категорий транспортных средств по устройствам световой сигнализации будет продолжено.
4.22.14.2	задние светоотражающие устройства треугольной формы	Автотранспортные средства	Ф	З	З	Для четкого определения предписания в отношении наличия этого устройства потребуются провести дополнительные исследования и анализ затрат и выгод.
		Прицепы	Ф	О	О	

4.22.15	переднее светоотражающее устройство	Автотранспортные средства со всеми укрываемыми фарами	Ф	О	О	Прежде чем исключать вариант, устанавливающий факультативный характер данного устройства, потребуется провести дополнительное исследование и анализ затрат и выгод.
		Прицепы	Ф	О	О	
4.22.16	боковое светоотражающее устройство	Транспортные средства конструктивной длиной менее 6 000 мм, за исключением грузовых автомобилей-тягачей	О	Ф	О	
		Сзади - грузовые автомобили- тягачи конструктивной длиной более 6 000 мм	Ф	О	О	
4.22.17	боковой габаритный фонарь	Транспортные средства конструктивной длиной менее 6 000 мм, за исключением грузовых автомобилей-тягачей	О	Ф	О	
		Сзади - грузовые автомобили- тягачи конструктивной длиной более 6 000 мм	Ф	О	О	

Пункт	Устройство	Категория транспортных средств	Вариант (a)	Вариант (b)	Вариант (c) - общий	Вариант (d)	Замечания
4.22.18	дневной ходовой огонь	Автотранспортные средства	О	Ф		З	Обсуждение вопроса о затратоэффективности ДХО, его влиянии на безопасность пешеходов и о влиянии ДХО на видимость мотоциклов в дневное время суток будет продолжено. Для решения вопроса относительно предписания о наличии ДХО потребуется провести дополнительные исследования и анализ затрат и выгод.
4.22.19	опознавательные огни	Транспортные средства конструктивной шириной свыше 2 032 мм	О	Ф		З	Обсуждение вопроса об определении категорий транспортных средств по устройствам световой сигнализации будет продолжено. Для четкого определения предписания в отношении наличия этого устройства потребуется провести дополнительные исследования и анализ затрат и выгод.

Остальные три вопроса второй категории вместе с "общим" вариантом

Пункт	Текст гтп	Замечания
5.4.4.1	<p>По усмотрению каждой Договаривающейся стороны:</p> <p>а) огни заднего хода должны устанавливаться таким образом, чтобы оптический центр по крайней мере одного огня был виден из любой точки, находящейся по крайней мере в 1 828 мм (6 футов) - 610 мм (2 фута) над горизонтальной плоскостью, на которой располагается транспортное средство, и из любого положения в зоне сзади от вертикальной плоскости, перпендикулярной продольной оси транспортного средства, на расстоянии 914 мм (3 фута) сзади транспортного средства и на 914 мм (3 фута) от каждой стороны транспортного средства;</p> <p>б) должны выполняться следующие предписания в отношении углов геометрической видимости:</p> <p>горизонтальные углы:</p> <p>в случае одного огня: β_1 равен 45°, β_2 равен 45°; в случае двух огней: β_1 равен 45°, β_2 равен 30°; вертикальные углы: α_1 равен 15°, α_2 равен 5°;</p> <p>или</p> <p>с) общее предписание - вариант (а)</p>	<p>Вариант (а) предписывает более широкие углы геометрической видимости и предусматривает более широкое поле обзора, поэтому он выбран в качестве "общего" варианта.</p> <p>Обсуждение вопроса о намечаемых функциях огня заднего хода (а - освещение дороги и б - оповещение пешеходов о том, что транспортное средство будет двигаться назад) будет продолжено. Прежде чем исключить вариант (б) нужно будет провести оценку влияния на безопасность пешеходов, а также анализ затрат и выгод.</p>

Пункт	Текст гтп	Замечания
<p>5.9.7 и [5.10.7]</p>	<p><u>Контрольный сигнал</u> По усмотрению каждой Договаривающейся стороны контрольный сигнал включения является: а) обязательным. Этот контрольный сигнал не должен быть проблесковым и не должен требоваться, если освещение приборного щитка может включаться одновременно с передними подфарниками; б) факультативным; или с) общее предписание - вариант (а).</p>	<p>Поскольку в варианте (b) допускается контрольный сигнал включения подфарников, в качестве "общего" варианта был избран вариант (а). Вопрос о реальной потребности в таком контрольном сигнале до сих пор находится на рассмотрении в рамках GRE; следует составить обоснование для предписания в отношении обязательной установки с точки зрения безопасности.</p>
<p>5.19.6.2</p>	<p>По усмотрению каждой Договаривающейся стороны могут требоваться соответствующие средства для того, чтобы: а) можно было вручную выключить дневные ходовые огни на оставшуюся часть пути; б) можно было вручную выключить дневные ходовые огни на 10 с или на 100 м пробега транспортного средства; или с) общего решения для пункта 5.19.6.2 не имеется.</p>	<p>GRE занимается рассмотрением результатов ряда исследований, посвященных ДХО и их влиянию на безопасность транспортных средств и пешеходов. Предметом озабоченности является также проблема снижения видимости мотоциклов в транспортном потоке. Прежде чем утверждать предписания в отношении отключения, нужно четко установить потребность в ДХО (установка обязательна, факультативна или запрещена).</p>