



---

**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 третья сессия**

Женева, 19–23 октября 2020 года

Пункт 6 b) предварительной повестки дня

**Правила № 48 ООН (установка устройств освещения  
и световой сигнализации):****Предложения по поправкам новой серии  
к Правилам № 48 ООН****Пересмотренное предложение по поправкам новой  
серии [0x] к Правилам № 48 ООН****Представлено Неофициальной рабочей группой по упрощению  
правил, касающихся освещения и световой сигнализации\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен Неофициальной рабочей группой по упрощению правил, касающихся освещения и световой сигнализации (НРГ по УПОС), в соответствии с просьбой, высказанной Рабочей группой по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) на ее восемьдесят второй сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRE/82, пункт 31). Первоначальное предложение (ECE/TRANS/GRE/2020/8) было основано на неофициальном документе GRE-82-25 и нацелено на введение новых требований по регулировке фар, в частности в отношении вертикального наклона с учетом высоты установки фары ближнего света. По сравнению с первоначальным документом (ECE/TRANS/GRE/2020/8) настоящее пересмотренное предложение позволяет существенно усовершенствовать текст раздела, касающегося обоснования. Изменения к существующему тексту Правил № 48 ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2020 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2020 год (A/74/6 (часть V, раздел 20), пункт 20.37), 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 6.2.4.2 изменить следующим образом:

«6.2.4.2 По высоте: не менее 500 мм и не более 1200 мм над уровнем грунта. Для транспортных средств категорий **N<sub>2</sub>G (повышенной проходимости)** и **N<sub>3</sub>G (повышенной проходимости)**<sup>1</sup> максимальная высота может быть увеличена до 1500 мм.».

Пункт 6.2.6.1 и относящиеся к нему подпункты изменить следующим образом:

«6.2.6.1 Направление по вертикали

6.2.6.1.1 ~~Первоначальный наклон светотеневой границы фары ближнего света вниз в случае порожнего транспортного средства с одним человеком на сиденье водителя должен устанавливаться изготовителем с точностью до 0,1 % и указываться на каждом транспортном средстве рядом с фарами или табличкой изготовителя в виде четкого нестираемого условного обозначения, приведенного в приложении 7.~~

### **Первоначальный наклон вниз**

**Первоначальный наклон вниз светотеневой границы фары ближнего света должен:**

- устанавливаться на порожнем транспортном средстве с одним человеком на месте водителя,
- указываться изготовителем с точностью до 0,1 %,
- быть равным  $-0,5$  % либо ниже, как это указано на диаграмме, содержащейся в пункте 6.2.6.1.2, и
- указываться на каждом транспортном средстве рядом с фарами или табличкой изготовителя в виде четкого нестираемого условного обозначения, приведенного в приложении 7.

Указанный первоначальный наклон вниз определяется изготовителем транспортного средства в диапазоне, предписанном в пункте 6.2.6.1.2, с учетом высоты установки фары ближнего света.

Могут быть определены различные значения первоначального наклона вниз для различных вариантов/версий одного и того же типа транспортного средства при условии, что на каждом варианте/каждой версии указывается только соответствующее значение.

6.2.6.1.2 **Пределы вертикального наклон светотеневой границы**

В зависимости от высоты в метрах (h), на которой расположен нижний край поверхности, видимой в направлении исходной оси фары ближнего света, и которая измеряется на порожних транспортных средствах, вертикальный наклон светотеневой границы фары ближнего света, **начиная со значения первоначального наклона, установленного изготовителем транспортного средства в соответствии с предписанием пункта 6.2.6.1.1, при всех статических условиях, предусмотренных в приложении 5, должен оставаться в следующих пределах, а первоначальная направленность должна иметь следующие значения при всех статических условиях нагрузки, указанных в приложении 5:**

<sup>1</sup> В соответствии с определением, содержащимся в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, пункт 2 – [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).

$h < 0,8$

пределы: от  $-0,5\%$  до  $-2,5\%$

первоначальная направленность: от  $-1,0\%$  до  $-1,5\%$

$0,8 < h < 1,0$

пределы: от  $-0,5\%$  до  $-2,5\%$

первоначальная направленность: от  $-1,0\%$  до  $-1,5\%$

или же, по усмотрению изготовителя,

пределы: от  $-1,0\%$  до  $-3,0\%$

первоначальная направленность: от  $-1,5\%$  до  $-2,0\%$

В этом случае в заявке на официальное утверждение типа транспортного средства следует указывать, какой из приведенных двух альтернативных вариантов необходимо использовать.

$h \geq 1,0$

пределы: от  $-1,0\%$  до  $-3,0\%$

первоначальная направленность: от  $-1,5\%$  до  $-2,0\%$

| Высота установки $h$<br>[м] | Верхний предел наклона<br>[%] | Нижний предел наклона<br>[%] |
|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| $0,5 \leq h \leq 0,9$       | -0,20                         | от -1,40 до -1,80*           |
| $0,9 < h \leq 1,2$          | от -0,20 до -0,85*            | от -1,80 до -2,45*           |
| $1,2 < h \leq 1,5^{**}$     | от -0,85 до -1,50*            | от -2,45 до -3,10*           |

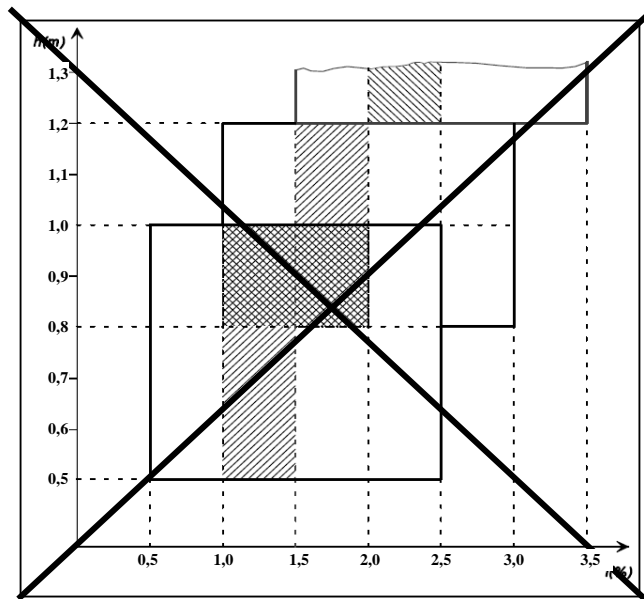
\* увеличивается линейно по отношению к высоте установки фары ближнего света.

\*\* только для транспортных средств категорий N<sub>2</sub>G и N<sub>3</sub>G (повышенной проходимости).

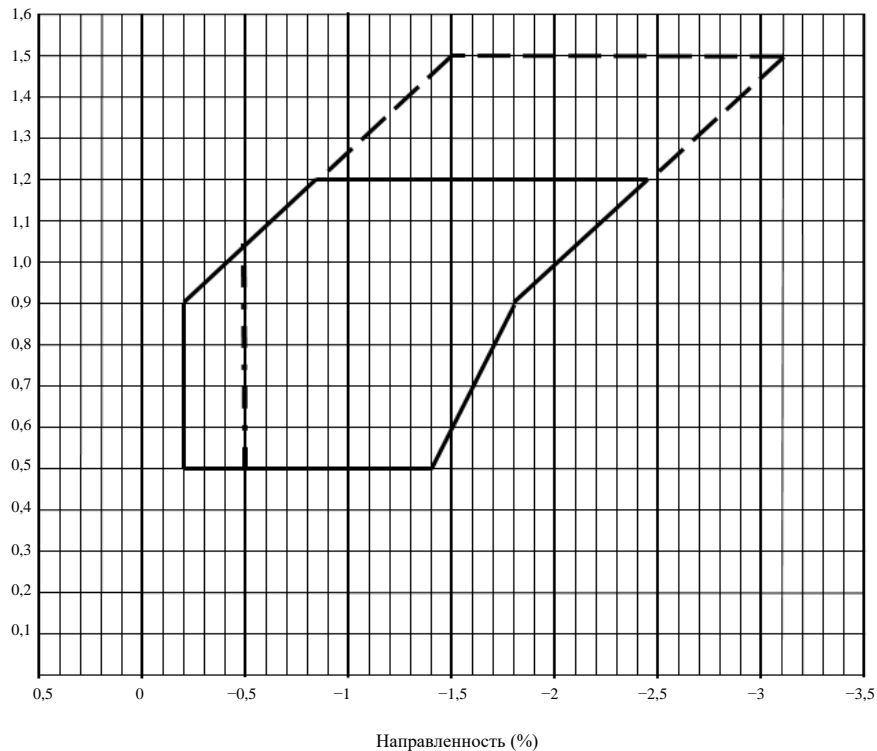
Вышеуказанные пределы и значения первоначальной направленности показаны на диаграмме, приведенной ниже.

Для транспортных средств категории N<sub>3</sub>G (повышенной проходимости), когда высота установки фар составляет более 1200 мм, пределы вертикального наклона светотеневой границы должны составлять от  $-1,5\%$  до  $-3,5\%$ .

Первоначальная направленность должна устанавливаться следующим образом: от  $-\%$  до  $-2,5\%$ .



Высота установки фары (м)



Направленность (%)

...».

Пункт 6.2.6.2 и относящиеся к нему подпункты изменить следующим образом:

«6.2.6.2 Устройство, регулирующее положение фары

6.2.6.2.1 В случае, когда для выполнения требований пунктов 6.2.6.1.1 и 6.2.6.1.2 необходимо устройство, регулирующее положение фары, это устройство должно быть автоматическим.

[6.2.6.2.2 Однако ручные регулирующие устройства непрерывного или ступенчатого типа допускаются к установке, если в них предусмотрено фиксированное положение, из которого огни могут быть возвращены в положение первоначального наклона, указанное в пункте 6.2.6.1.1, с помощью обычных регулировочных винтов или аналогичных средств.

~~Эти ручные регулировочные устройства должны приводиться в действие с сиденья водителя.~~

~~На регулировочных устройствах непрерывного типа должны быть нанесены контрольные метки, указывающие условия нагрузки, необходимые для регулирования ближнего света.~~

~~Необходимо, чтобы число позиций на регулирующих устройствах ступенчатого типа обеспечивало значения во всем диапазоне, предусмотренном в пункте 6.2.6.1.2, при всех условиях нагрузки, определенных в приложении 5.~~

~~На этих устройствах рядом с органом управления также должны четко указываться условия нагрузки, определенные в приложении 5, необходимые для регулирования фар ближнего света (приложение 8).]~~

- 6.2.6.2.[32] В случае поломки устройств, описание которых приведено **предусмотренных** в пункт[аже] 6.2.6.2.1 [~~н 6.2.6.2.2~~], фара ближнего света не должна возвращаться в более низкое положение, **при чем то, в котором вертикальное направление вниз будет меньше, чем оно было она находилась** до поломки устройства.»

*Пункт 6.2.6.3 и относящиеся к нему подпункты изменить следующим образом:*

«6.2.6.3 Процедура измерения

6.2.6.3.1 После первоначальной установки наклон фары ближнего света ~~не вертикали~~ **вниз**, выраженный в процентах, измеряют в статических условиях при всех нагрузках в соответствии с приложением 5.

6.2.6.3.2 Определение изменения **вертикального** наклона **вниз** фары ближнего света в зависимости от нагрузки должно проводиться в соответствии с процедурой испытаний, предусмотренной в приложении 6.»

*Пункт 6.2.9.3 изменить следующим образом:*

«6.2.9.3 ~~В отношении вертикального наклона положения пункта 6.2.6.2.2 выше не применяются к фарам ближнего света с источником света или модулем(ями) СИД, создающим(и) основной луч ближнего света и имеющим(и) номинальный световой поток более 2000 люмен.~~

~~В случае ламп накаливания, в отношении которых указано более одного испытательного напряжения, применяют значение номинального светового потока, создающего основной луч ближнего света, как указано в бланке сообщения для официального утверждения типа устройства.~~

~~В случае фар ближнего света, оснащенных официально утвержденным источником света, применимым номинальным световым потоком является значение при соответствующем испытательном напряжении, которое указано в соответствующих технических спецификациях правил, на основании которых был утвержден применяемый источник света, без учета допусков по номинальному световому потоку, указанных в этих технических спецификациях.»~~

*Пункт 6.22.6.1 и относящиеся к нему подпункты изменить следующим образом:*

«6.22.6.1 Вертикальное направление:

6.22.6.1.1 Первоначальный наклон светотеневой границы основного луча ближнего света в случае транспортного средства в порожнем состоянии с одним человеком на сиденье водителя должен устанавливаться изготовителем с точностью до 0,1 % и указываться на каждом транспортном средстве рядом с системой переднего освещения или табличкой изготовителя в виде четкого нестираемого условного обозначения, описание которого приведено в приложении 7.

В тех случаях, когда изготовителем указываются иные первоначальные углы наклона для разных световых модулей, которые полностью или частично создают светотеневую границу основного луча ближнего света, эти углы наклона указываются изготовителем с точностью до 0,1 % на каждом транспортном средстве рядом с соответствующими световыми модулями или с табличкой изготовителя в виде четкого нестираемого условного обозначения, **описание которого приведено в приложении 7**, таким образом, чтобы все соответствующие световые модули можно было точно идентифицировать.

**Значение(я) этого(их) указанного(ых) вертикального(ых) направления(ий) должно(ы) быть определено(ы) изготовителем транспортного средства в диапазоне, предписанном в пункте 6.2.6.1.2, с учетом высоты установки световых модулей, которые полностью или частично создают светотеневую границу основного луча ближнего света.**

**Могут быть определены различные значения первоначального вертикального направления вниз для различных вариантов/версий одного и того же типа транспортного средства при условии, что на каждом варианте/каждой версии указывается только соответствующее значение.**

- 6.22.6.1.2 Наклон горизонтальной части светотеневой границы основного луча ближнего света должен оставаться в пределах, указанных в пункте 6.2.6.1.2 ~~настоящих Правил~~, при всех условиях статической нагрузки транспортного средства в соответствии с приложением 5 ~~к настоящим Правилам; первоначальная регулировка должна быть в пределах указанных значений.~~
- 6.22.6.1.2.1 Если луч ближнего света образуется за счет нескольких лучей от различных световых модулей, то ~~положения пункта 6.22.6.1.2~~ **соответствующие требования, указанные выше**, применяют к светотеневой границе (если таковая существует) каждого указанного луча, который должен проецироваться в угловую зону, как это определено в пункте 9.3 карточки сообщения согласно образцу, приведенному в приложении 1 к Правилам № 123 ООН, либо в пункте 9.3.3 приложения 1 к Правилам № 149 ООН.
- 6.22.6.2 Устройство, регулирующее положение фары
- 6.22.6.2.1 Если для выполнения предписаний пункта 6.22.6.1.2 необходимо устройство, регулирующее положение фары, это устройство должно быть автоматическим.
- 6.22.6.2.2 В случае выхода ~~этого~~ устройства, **предписанного в пункте 6.22.6.2.1**, из строя **основной** луч ближнего света не должен находиться в положении, при котором ~~угол наклона~~ **вертикальное направление вниз** меньше, чем ~~он был~~ **оно было** в момент выхода устройства из строя.

*В конце пункта 12* включить новый пункт 12.8 с подпунктами следующего содержания:

- «12.8 **Переходные положения, применимые к поправкам серии [0x]**
- 12.8.1 **Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии [0x] ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с поправками серии [0x].**
- 12.8.2 **Начиная с 1 сентября [2024] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН на основании поправок**

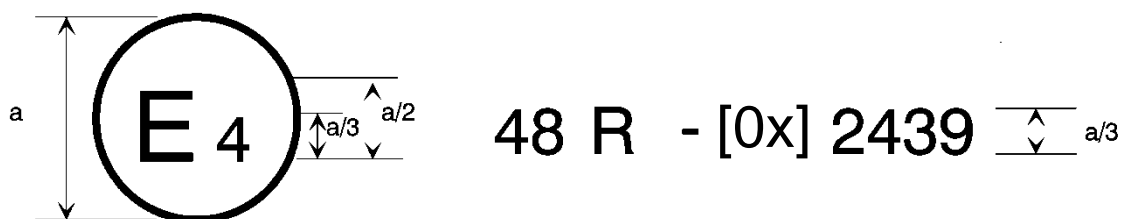
- предшествующих серий, которые были первоначально предоставлены после 1 сентября [2024] года.
- 12.8.3 До 1 сентября [2027] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, признают официальные утверждения типа ООН на основании поправок предшествующих серий, которые были первоначально предоставлены до 1 сентября [2024] года.
- 12.8.4 Начиная с 1 сентября [2027] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам ООН.
- 12.8.5 Независимо от изложенных выше переходных положений Договаривающиеся стороны, которые начинают применять настоящие Правила ООН после даты вступления в силу поправок самых последних серий, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН, предоставленные на основании любой из поправок предшествующих серий к настоящим Правилам ООН.
- 12.8.6 Независимо от предписаний пункта 12.8.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам ООН в отношении типов транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии [0x].
- 12.8.7 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа ООН на основании какой-либо предыдущей серии поправок к настоящим Правилам ООН».

Приложение 2 изменить следующим образом:

«Схемы знаков официального утверждения

Образец А

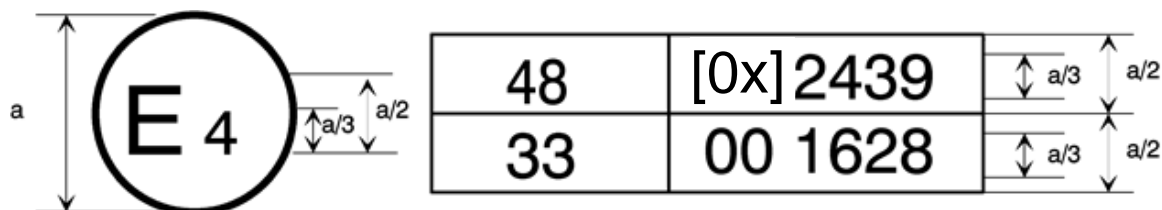
(См. пункт 4.4 настоящих Правил ООН)



$a = 8$  мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации на основании Правил № 48 ООН с внесенными в них поправками серии [0x]. Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было выдано в соответствии с положениями настоящих Правил № 48 ООН с внесенными в них поправками серии [0x].

Образец В  
(См. пункт 4.5 настоящих Правил ООН)



$a = 8$  мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E 4) на основании Правил № 48 ООН с внесенными в них поправками серии [0x] и Правил № 33 ООН<sup>1</sup>. Номера официального утверждения указывают, что к моменту выдачи соответствующих официальных утверждений в первоначальный вариант Правил № 48 ООН были внесены поправки серии 0x, а Правила № 33 ООН были в их первоначальном варианте».

Приложение 9, пункт 1.3.2 изменить следующим образом:

«1.3.2 Изменение наклона в зависимости от нагрузки

Отклонение угла наклона луча ближнего света вниз в зависимости от условий нагрузки, предусмотренных в настоящем пункте, должно оставаться в следующих пределах:

0,2–2,8 % при высоте установки фары  $h < 0,8$ ;

0,2–2,8 % при высоте установки фары  $0,8 \leq h \leq 1,0$ ; или

0,7–3,3 % (в соответствии с наклоном, выбранным изготовителем во время официального утверждения);

0,7–3,3 % при высоте установки фары  $1,0 < h \leq 1,2$  м;

1,2–3,8 % при высоте установки фары  $h > 1,2$  м.

| Высота установки $h$<br>[м] | Верхний предел наклона<br>[%] | Нижний предел наклона<br>[%] |
|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| $0,5 \leq h \leq 0,9$       | -0,20                         | от -1,40 до -1,80*           |
| $0,9 < h \leq 1,2$          | от -0,20 до -0,85*            | от -1,80 до -2,45*           |
| $1,2 < h \leq 1,5^{**}$     | от -0,85 до -1,50*            | от -2,45 до -3,10*           |

\* увеличивается линейно по отношению к высоте установки фары ближнего света.

\*\* только для транспортных средств категорий N<sub>2</sub>G и N<sub>3</sub>G (повышенной проходимости).

В случае передней противотуманной фары класса “F3” с источником(ами) света, имеющим(и) общий номинальный световой поток более 2000 люмен, отклонение угла наклона луча вниз в зависимости от условий нагрузки, предусмотренных в настоящем пункте, должно оставаться в следующих пределах:

0,7–3,3 % при высоте установки передней противотуманной фары  $h \leq 0,8$ ;

1,2–3,8 % при высоте установки передней противотуманной фары  $h > 0,8$  м.

<sup>1</sup> Второй номер приведен только в качестве примера.



**$h < 0,8$ : минимальный вертикальный наклон 0,7 % и максимальный вертикальный наклон 3,3 %;**

**$h > 0,8$ : минимальный вертикальный наклон 1,2 % и максимальный вертикальный наклон 3,8 %.**

Как указано в приложении 5 к настоящим Правилам ООН, для каждой системы, отрегулированной надлежащим образом, используемые нагрузки должны быть нижеследующими».

## II. Обоснование

### A. Общие положения

1. Неофициальная рабочая группа по вопросам видимости, ослепления и регулировки фар (НРГ по ВОРФ) была учреждена на семьдесят четвертой сессии GRE в октябре 2015 года. Ее основная задача заключалась в том, чтобы «определить технологически нейтральные требования в соответствии с указаниями WP.29, в частности найти общее решение проблем ослепления и видимости и рассмотреть все требования, предъявляемые к регулировке фар» (ECE/TRANS/WP.29/GRE/74, приложение III).
2. Настоящее предложение основано на концепциях, которые были окончательно согласованы на десятом совещании НРГ по ВОРФ. Основные технические изменения затрагивают пункт 6.2.6 и относящиеся к нему подпункты, касающиеся вертикальной ориентации фар ближнего света. Надлежащие изменения были внесены в соответствующий пункт 6.22.6.1 и относящиеся к нему подпункты, касающиеся вертикального направления луча ближнего света адаптивных систем переднего освещения (АСПО). В связи с основными поправками, согласованными НРГ по ВОРФ, потребовалось изменить и дополнить и некоторые другие пункты.
3. На своей семьдесят девятой сессии GRE решила, что во избежание дублирования в работе часть задач НРГ по ВОРФ (ECE/TRANS/WP.29/GRE/76, приложение III) будет передана НРГ по УПОС, поскольку у обеих групп общие цели (ECE/TRANS/WP.29/GRE/79, пункт 31).
4. Как указано в утвержденном круге ведения (ECE/TRANS/WP.29/GRE/79, приложение II), НРГ по УПОС возьмется за выполнение некоторых задач и рассмотрит итоги работы НРГ по ВОРФ (на основе документа для обсуждения GRE-79-29), как это было рекомендовано на семьдесят девятой сессии GRE (ECE/TRANS/WP.29/GRE/79, пункт 31).
5. На своей двадцать седьмой сессии НРГ по УПОС рассмотрела неофициальный документ GRE-79-29 и решила представить его без изменений к восемьдесят первой сессии GRE для вынесения замечаний (ECE/TRANS/WP.29/GRE/2019/3).
6. После углубленного рассмотрения этого вопроса на своей восемьдесят первой сессии GRE достигла согласия по измененной схеме регулировки (GRE-81-21 и приложение II) и просила НРГ по УПОС подготовить на основе измененной схемы пересмотренное предложение для обсуждения на следующей сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRE/81, пункт 10).
7. В соответствии с просьбой GRE, НРГ по УПОС представила на восемьдесят второй сессии GRE пересмотренное предложение (GRE-82-25), которое было всесторонне обсуждено в ходе совещания. В конечном счете GRE просила НРГ по УПОС подготовить пересмотренный документ к следующей сессии с учетом замечаний, высказанных в ходе восемьдесят второй сессии GRE (ECE/TRANS/WP.29/GRE/82, пункт 31).
8. Настоящее предложение отражает текст, который был согласован НРГ по УПОС по принципу большинства голосов.

## В. Подробные технические разъяснения

9. В пункте 6.2.4.2 добавлены транспортные средства категории N<sub>2</sub>G (повышенной проходимости), в которых, помимо транспортных средств категории N<sub>3</sub>G, допускается максимальная высота установки фар ближнего света на уровне 1,5 м. Это сделано для обеспечения соответствия с предложением по поправке к поправкам серии 04, 05 и 06 к Правилам № 48 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRE/2020/3), представленным экспертами от Российской Федерации.

10. Пункт 6.2.6.1.1, содержащий требования относительно первоначального наклона светотеневой границы, был изменен для повышения удобочитаемости его текста. Введено дополнительное требование для ограничения первоначального вертикального наклона вниз до значения не более 0,5 %. Основная цель состоит в том, чтобы обеспечить учет допусков, которые должны приниматься во внимание в ходе периодических технических осмотров (ПТО) фар. Эта тема была затронута во время проведения специального совещания НРГ по УПОС по вопросам регулирования положения фар, состоявшегося в Бонне 28 ноября 2019 года (с протоколами этого совещания можно ознакомиться в неофициальном документе Ad-hoc 04-Rev.1 на основе презентации Ad-hoc 03).

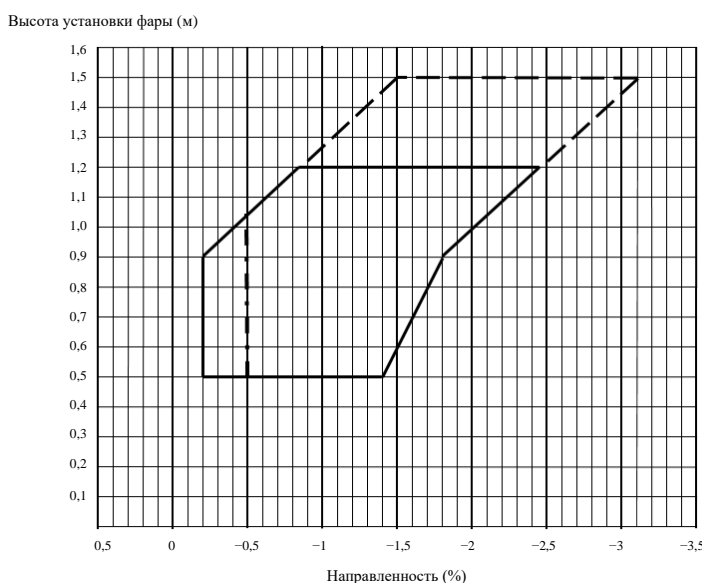
11. Решение о включении этого требования было принято в ходе тридцать пятой сессии НРГ по УПОС (11–13 декабря 2019 года) (см. доклад SLR-35-22).

12. Что касается первоначального наклона светотеневой границы, то данным предложением также предусматривается возможность определения его различных значений для разных вариантов/версий одного и того же типа транспортного средства. Поскольку новые требования относительно первоначального наклона светотеневой границы в зависимости от установки являются более жесткими, это предложение позволит обеспечить соответствие этим положениям всех вариантов/версий одного и того же типа транспортного средства.

13. Наименования пунктов 6.2.6.1.1 (первоначальный наклон вниз) и 6.2.6.1.2 (пределы вертикального наклон светотеневой границы) добавлены в целях уточнения.

14. В пункте 6.2.6.1.2 описаны новые требования к пределам вертикального наклона светотеневой границы; его положения были упорядочены для улучшения удобочитаемости текста. Значения вертикального наклона в зависимости от высоты установки представлены в таблице. Включена новая диаграмма, иллюстрирующая соответствующие требования (направленность в процентах на горизонтальную ось и высота установки фары на вертикальной оси).

15. Разъяснения по линиям диаграммы приведены ниже.



16. Вертикальная линия слева первоначально была определена при 0 % и обусловлена результатами анализа БПГ на основе исследования, проведенного в Клетвице (неофициальный документ GRE-71-32). Вместе с тем некоторые Договаривающиеся стороны не желают использовать горизонтальную светотеневую границу без наклона вниз. На семьдесят восьмой сессии GRE ее эксперты решили сохранить предыдущее предельное значение по вертикали на уровне — 0,2%.

17. Линия наклона слева (начиная с 0,9 м\* по высоте) обусловлена математическими расчетами на основе положения глаз водителя встречного транспортного средства (на высоте 0,94 м) в случае фар, установленных на высоте до 1,2 м, измеряемой на расстоянии 25 м, с первоначальной направленностью 1 % вниз. С использованием этих расчетов можно пропорционально увеличить наклон до высоты установки и в то же время гарантировать сохранение контроля за ослеплением; светотеневая граница во всех случаях будет находиться ниже 0,94 м на расстоянии 25 м (неофициальный документ VGL-10-03, спецификация 13).

\* Примечание: Первоначально эта высота была определена на уровне 0,95 м, а затем округлена до 0,9 м.

18. Кроме того, линия слева на диаграмме была продлена с отметки 1,2 до отметки 1,5 м несмотря на то, что в ходе испытаний, проведенных в Клетвице, не было проверено ни одного из транспортных средств категорий M<sub>2</sub>/M<sub>3</sub>/N<sub>2</sub>/N<sub>3</sub>. Именно по этой причине линии на высоте свыше 1,2 м обозначены пунктиром.

19. Для охвата всех возможных случаев в рамках одного и того же типа транспортного средства (допуски направленности/отклонения по ходовой части/устойчивость светотеневой границы/отклонения по шине/полный или пустой топливный бак/устройство, регулирующее положение фары) был согласован диапазон в 1,6 % (см. исследование Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), неофициальный документ VGL-10-10), который был использован для определения правосторонних пределов и точки (-1,8/0,9) на основе линии, указанной в пункте 16.

20. Начиная с высоты 0,9 м диапазон в 1,6 % применяется для определения линии с правой стороны диаграммы на высоте до 1,5 м.

21. Что касается правой стороны на высоте ниже 0,9 м, то достигнут компромисс, выражающийся в постепенном снижении диапазона до 1,4 % на высоте 0,5 м (ECE/TRANS/WP.29/GRE/81, пункт 10 и приложение II).

22. В пункте 10 уже представлены разъяснения по пунктирной линии при -0,5 % в контексте опасений, связанных с ПТО.

23. Пункт 6.2.6.2.2 (содержащий требования относительно ручного регулирования положения фар) предлагается исключить; вместе с тем в результате проведения тридцать пятой сессии НРГ по УПОС (Брюссель, 11–13 декабря 2019 года) было решено сохранить его текст в квадратных скобках, так как он все еще является предметом обсуждения (см. доклад SLR-35-22).

24. Поправки к пунктам 6.2.6.2.3 и 6.2.6.3 (включая их подпункты) нацелены лишь на разъяснение существующих требований.

25. Настоящим предложением предусмотрено исключение первого положения пункта 6.2.9.3, предписывающего обязательное использование автоматического устройства, регулирующего положение фар, при наличии номинального светового потока более 2000 люмен. По мнению НРГ по УПОС, это требование не может рассматриваться ни как имеющее отношение к эксплуатационным характеристикам, ни как технологически нейтральное (неофициальный документ GRE-78-32).

26. Кроме того, в пункт 6.2.9.3 внесено редакционное исправление посредством включения в него фразы «луч ближнего света».

27. Также внесены поправки в пункт 6.2.2.6.1.1, содержащий положения о первоначальном наклоне вниз адаптивной системы переднего освещения (АСПО). Что касается фар ближнего света, то это значение должно соответствовать одним и тем

же требованиям и критериям для различных вариантов/версий транспортного средства одного и того же типа.

28. Редакционные исправления и разъяснения внесены в пункты 6.22.6.1.2, 6.22.6.1.2.1 и 6.22.6.2.2.

29. Некоторые редакционные исправления внесены в приложение 2 (схемы знаков официального утверждения).

30. В пункт 1.3.2 приложения 9 (соответствие производства), содержащий требования относительно изменения наклона в зависимости от нагрузки, внесены поправки для согласования его текста с новыми положениями пункта 6.2.6.1.2. Как было решено на тридцать пятой сессии НРГ по УПОС в декабре 2019 года, никаких дополнительных допусков для контроля за соответствием производства не предусматривается.

---