



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 пятая сессия**

Женева, 26–29 октября 2021 года

Пункт 6 а) предварительной повестки дня

**Правила № 48 ООН (установка устройств освещения
и световой сигнализации):****Предложения по поправкам к поправкам последней серии****Предложение по дополнениям к правилам № 48
и 148 ООН****Представлено экспертами от Франции и Германии***

Настоящий документ представляет собой пересмотренное предложение, в соответствии с которым допускается использование логотипов изготовителя на внутренней освещающей поверхности сигнального огня. В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRE/2020/5/Rev.1, представленный и окончательно снятый с рассмотрения на восемьдесят четвертой сессии Рабочей группы по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE). Изменения к документу ECE/TRANS/WP.29/GRE/2020/5/Rev.1 выделены жирным шрифтом в случае как части I «Предложение», так и части II «Обоснование».

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила Организации Объединенных Наций 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 пункт 3.1.2.1 g) следующего содержания:

«3.1.2.1 ...
g) в случае огня, допускающего размещение логотипа изготовителя **транспортного средства**, — логотип изготовителя **транспортного средства**;
...»

Добавить новый пункт 3.1.2.2 e) следующего содержания:

«3.1.2.2 ...
e) в случае огня, допускающего размещение логотипа изготовителя **транспортного средства**, **податель заявки подтверждает соответствующим заявлением, представляемым изготовителем транспортного средства**, что этот логотип изготовителя **транспортного средства** является **официальным и надлежащим** и ассоциируется с торговой маркой изготовителя транспортного средства или изготовителя кузова;
...»

Включить новый пункт 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 только одного изготовителя, выполненного из прозрачных либо матовых материалов, при условии соблюдения — применительно к конкретной функции — всех требований настоящих Правил, а также следующих условий:

- независимо от требований к маркировке, изложенных в пункте 3.3, допускается использование только логотипа торговой марки изготовителя транспортного средства или изготовителя кузова, что подтверждается соответствующим заявлением подателя заявки (см. пункт 3.1.2.2 e));
- размер: площадь занимаемой логотипом (включая его прозрачные и матовые элементы) светоизлучающей поверхности такого огня в направлении исходной оси не должна превышать 100 см²;
- симметричность: независимо от требований пункта 5.5.2 Правил № 48 ООН приходящаяся на логотип (включая его прозрачные и матовые элементы) светоизлучающая поверхность не обязательно должна быть симметричной;
- логотип не наносится на сигналы торможения, указатели поворота и задние фары».

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 **транспортного средства в социуме».**

Включить новый пункт 5.5.5 следующего содержания:

«5.5.5 В случае огней с размещенным на них логотипом изготовителя может быть установлено только два боковых логотипа (по одному с каждой стороны) или один центральный логотип в задней части транспортного средства либо один центральный логотип в передней части транспортного средства».

Добавить новый пункт 5.30.1 следующего содержания:

«5.30.1 Особенно в случае светосигнальных огней с размещенным логотипом изготовителя огонь подлежит официальному утверждению по типу конструкции в соответствии с требованиями Правил № 148 ООН».

II. Обоснование

1. В последние годы некоторые огни официально утверждались с выразительными/суггестивными/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).** Этот вопросник позволил Договаривающимся сторонам на восьмидесятой сессии достичь согласия относительно необходимости регулирования аспектов введения концепции логотипов в контексте светосигнальных функций, а также относительно необходимости определения ограничительных критериев, которые должны быть установлены в Правилах ООН. На восемьдесят первой сессии GRE эксперты от Германии и Франции представили официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/GRE/2019/6). На восемьдесят второй сессии GRE Германия и Франция представили новый рабочий документ (ECE/TRANS/WP.29/GRE/2019/28), а также неофициальный документ, содержащий поправки к нему (GRE-82-32). Настоящее пересмотренное предложение соответствует замечаниям, поступившим на этой сессии GRE, и в нем отражены некоторые изменения, предложенные в неофициальных документах GRE-82-20 и GRE-82-36.

2. Для нахождения наиболее эффективного решения были рассмотрены следующие три варианта:

- a) оставить текст правил ООН в нынешнем виде без какого-либо упоминания о логотипе;
- b) категорически запретить использование логотипов;
- c) разрешить весьма ограниченное использование логотипов.

Вариант a)

3. Действующие правила ООН допускают использование симметричных логотипов, если логотип является составной частью существующей сигнальной функции, поскольку в правилах ООН не предусмотрено никаких ограничений в отношении видимой поверхности и распределения яркости, и позволяют избежать ограничений по части конструкции.

4. Вместе с тем самосветящиеся логотипы в зависимости от их конструкции способны отвлекать внимание. В действующих правилах ООН на самом деле не содержится никаких норм или ограничений, касающихся, в частности, числа и размеров логотипов. Кроме того, необходимо соблюдать симметрию световой функции для недопущения использования несимметричных логотипов и нечестной конкуренции между изготовителями автомобилей.

5. Следовательно, вариант а) является наихудшим, так как соответствующий орган лишен какой-либо возможности отказать в официальном утверждении только лишь по причине особой конструкции. Молчаливое согласие в рамках GRE не предоставлять официального утверждения в отношении логотипа не может служить рациональным решением в долгосрочной перспективе. Таким образом, предполагается, что в будущем на дорогах будет появляться все больше и больше транспортных средств с самосветящимися логотипами. Подобная эволюция логотипов без четко установленных предписаний может создать проблему с точки зрения безопасности дорожного движения, поскольку аспекты отвлечения внимания никоим образом не регулируются (в частности, с учетом размеров логотипа). Именно по этой причине вариант а) отклонен.

Вариант б)

6. Использование варианта б) может повлечь за собой бесконечную дискуссию между органами по официальному утверждению типа и изготовителями относительно того, является ли представленный логотип именно логотипом либо лишь чем-то похожим на логотип, но несколько отличным от него. В контексте варианта б) также требуется четкое определение логотипа, исключающее любое неверное толкование того, что именно представляет собой логотип, с тем чтобы не допустить официального утверждения устройств освещения, несколько отличающихся от хорошо известных логотипов (например, углами симметричной фигуры), из-за отсутствия оснований для отказа техническими службами и органами по официальному утверждению типа предоставить официальное утверждение. Именно по этой причине был отклонен и вариант б).

Вариант с)

7. Выбор варианта с) и разрешение использовать некоторые самосветящиеся логотипы при условии соблюдения весьма ограничительных норм (соответствие определению логотипа, установленным требованиям относительно размеров, числа, места расположения, симметрии и т. д.) позволяют избежать упомянутых выше дискуссий, так как каждый изготовитель желает использовать собственный логотип, а не логотип, который аналогичен другому логотипу. Это устанавливает четкие принципы для официального утверждения, которыми руководствуются в своей деятельности органы по официальному утверждению типа и технические службы и в соблюдении которых заинтересованы абсолютно все. С другой стороны, автоматически запрещается использование других логотипов, которые могут, например, принадлежать поставщикам автомобильных деталей или служить рекламным целям. С учетом этих обстоятельств вариант с) наиболее приемлем с точки зрения безопасности дорожного движения.

8. С целью изыскания простого компромиссного решения относительно допустимых логотипов были обсуждены следующие принципы:

- включение определения логотипа изготовителя;
- 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 конструкции в качестве элемента существующей функции сигнализации (т. е. переднего габаритного огня, заднего габаритного огня), иными словами, возможность его размещения также в полосе в соответствии с требованиями Правил № 48 ООН;
- место расположения логотипа: в передней или задней части транспортного средства;
- число логотипов: в случае огней с нанесенным логотипом возможность установки только двух боковых логотипов (по одному с каждой стороны) либо

одного центрального логотипа в задней или передней части транспортного средства в следующих весьма конкретных ситуациях ограничительного характера:

- только применительно к категориям M₁ и N₁ и в случае включения в официальное утверждение передних и/или задних габаритных огней, поскольку не существует никакого требования о расстоянии между внутренними краями обеих видимых поверхностей согласно пунктам 6.9.4.1 и 6.10.4.1 Правил № 48 ООН (возможно, через какой-либо огонь в форме полосы или через взаимозависимую систему Y);
- центральный логотип какой-либо компании общественного транспорта не может быть официально утвержден на основании Правил № 48 ООН, поскольку он не представляет собой функцию освещения или световой сигнализации, упомянутую в пункте 5.30. Следовательно, если Договаривающимся сторонам необходимо сделать это, то центральный логотип компании общественного транспорта надлежит рассматривать в качестве освещенного номера маршрута и указателя места назначения и соответствующее решение должно приниматься на основе национальных правил;
- размер: максимальный размер светоизлучающей поверхности логотипа не более 100 см², с тем чтобы он не слишком отвлекал внимание и не воспринимался в виде светящейся рекламы (с учетом требований действующего национального законодательства). Размеры должны соответствовать остроте зрения человека. Можно доказать, что обнаружение логотипа как такового ограничено лишь некоторыми дорожно-транспортными ситуациями, главным образом в городских условиях и на менее высокой скорости, когда несветящиеся логотипы в любом случае видимы. На восемьдесят пятой сессии GRE будет представлен неофициальный документ по этому вопросу;
- симметричность: приходящаяся на логотип светоизлучающая поверхность не обязательно должна быть симметричной с учетом того, что ее максимальный размер меньше 100 см².

9. Изложенные в настоящем предложении «логотипные» спецификации призваны снизить до приемлемого уровня степень того повышенного внимания других участников дорожного движения, которое целенаправленно привлекают к себе логотипы. Следует в максимальной степени избегать отвлекающего воздействия логотипов. Именно по этой причине — в силу очевидных соображений безопасности — логотип не следует наносить на сигналы торможения (даже в случае огней S₁/S₂), указатели поворота и задние фары, поскольку эти сигналы требуют от других участников дорожного движения немедленного реагирования и не должны отвлекать их внимание.

10. С учетом итогов предшествующих обсуждений в настоящем предложении представлен пересмотренный проект поправок к правилам № 148 и 48 ООН.