



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****Сто восемьдесят девятая сессия**

Женева, 7–9 марта 2023 года

Пункт 4.9.6 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года:****Рассмотрение проектов поправок к существующим  
правилам ООН, представленных GRE****Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 08  
к Правилам № 48 ООН (установка устройств освещения  
и световой сигнализации)****Представлено Рабочей группой по вопросам освещения и световой  
сигнализации\***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) на ее восемьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRE/87, пункты 17, 18, 20 и 24). В его основу положены документы ECE/TRANS/WP.29/GRE/2022/17, ECE/TRANS/WP.29/GRE/2022/18, ECE/TRANS/WP.29/GRE/2022/20, ECE/TRANS/WP.29/GRE/2022/24, а также неофициальный документ GRE-87-18. Этот текст представлен Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в марте 2023 года.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (раздел 20), таблица 20.6), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения эксплуатационных характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Пункт 2.3.11 изменить следующим образом:

- «2.3.11 "Стоянка транспортного средства" означает следующие состояния:
- 2.3.11.1 для автомобиля: когда транспортное средство неподвижно, его силовая установка не работает, а подвижные компоненты находятся в нормальном(ых) положении(ях), предусмотренном(ых) в пункте 2.3.9;
- 2.3.11.2 для прицепа: когда он соединен с тягачом в соответствии с предписаниями пункта 2.3.11.1, а подвижные компоненты находятся в нормальном(ых) положении(ях), предусмотренном(ых) в пункте 2.3.9».

Пункт 5.5.3 изменить следующим образом:

- «5.5.3 удовлетворять одним и тем же колориметрическим требованиям».

Пункт 5.5.4 изменить следующим образом:

- «5.5.4 иметь практически одинаковые фотометрические характеристики. Это не относится к сопряженной паре по функции и/или АСПО».

Пункт 5.9.2 изменить следующим образом:

- «5.9.2 Фотометрические характеристики огня могут изменяться:
- a) в зависимости от окружающих условий освещенности;
  - b) в результате включения или выключения других огней; или
  - c) когда огонь используется для обеспечения другой светотехнической функции;
- при условии, что любое изменение фотометрических характеристик соответствует техническим требованиям к данному огню».

Пункт 5.21.1 изменить следующим образом:

- «5.21.1 должны включаться дополнительные огни, соответствующие всем требованиям в отношении размещения, геометрической видимости, колориметрических и фотометрических параметров, установленных для указанных выше огней, когда поверхность, видимая в направлении исходной оси этих огней, более чем на 50 % закрыта подвижным компонентом, или».

Пункт 6.1.8 текста на английском языке, вместо "Circuit-closed" читать "Closed-circuit".

Пункт 6.1.8.1, вместо «6.1.7.1» читать «6.1.7.2».

Пункты 6.1.9.3.1 и 6.1.9.3.1.1, вместо «6.1.7.1» читать «6.1.7.2».

Пункт 6.1.9.3.2, вместо «6.1.7.1» читать «6.1.7.2».

Пункт 6.1.9.3.4 a), вместо «6.1.7.1» читать «6.1.7.2».

Пункт 6.1.9.3.5, вместо «6.1.7.1» читать «6.1.7.2».

Пункт 6.2.8.2 изменить следующим образом:

- «6.2.8.2 Видимый контрольный сигнал сбоя, будь то мигающий или нет, обязателен:
- a) если для целей обеспечения поворотного освещения движется весь луч или угол перелома светотеневой границы либо
  - b) если для получения основного луча ближнего света используются один или более модулей СИД, кроме тех случаев, когда они соединены проводами таким образом, что сбой в работе любого из СИД влечет за собой прекращение излучения света.

Он должен активироваться:

- a) в случае несрабатывания функции перемещения угла перелома светотеневой границы либо

- b) в случае выхода из строя любого из модулей СИД, создающих основной луч ближнего света, кроме тех случаев, когда они соединены проводами таким образом, что сбой в работе любого из СИД влечет за собой прекращение излучения света.

Он должен оставаться активированным на протяжении всего периода несрабатывания. Он может на время отключаться, однако должен вновь загораться всякий раз, когда устройство, управляющее запуском и остановкой двигателя, включается и выключается».

*Пункт 6.2.9 и его подпункты изменить следующим образом:*

«6.2.9 Другие требования

6.2.9.1 Требования, содержащиеся в пункте 5.5.2, не применяются к фарами ближнего света.

6.2.9.2 Фары ближнего света с источником света или модулем(ями) СИД, создающим(и) основной луч ближнего света, имеющий номинальный световой поток для каждой фары более 2000 люмен, устанавливаются только совместно с устройством(ами) для очистки фар в соответствии с Правилами № 45<sup>11</sup>.

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

В случае ламп накаливания, в отношении которых указано более одного испытательного напряжения, применяют значение фактического светового потока, создающего основной луч ближнего света, как указано в карточке 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.

6.2.9.4 Для целей поворотного освещения могут использоваться только фары ближнего света, соответствующие правилам № 98, 112 или 149 ООН.

Если поворотное освещение обеспечивается за счет горизонтального перемещения всего светового луча или угла перелома светотеневой границы, то данная функция включается только при движении транспортного средства по прямой; это условие не применяют, если поворотное освещение используют для поворота направо при правостороннем движении (для поворота налево при левостороннем движении)».

*Пункт 6.3.5, сноску 13 исключить.*

*Пункт 6.3.6.1.1, ссылку на сноску 13 исключить.*

*Пункт 6.3.8 изменить следующим образом:*

«6.3.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал включения является обязательным».

Пункт 6.4.8 изменить следующим образом:

- «6.4.8 Контрольный сигнал
- Является факультативным, однако контрольный сигнал сбоя обязателен, если он предписан правилами, применимыми к данному элементу».

Пункт 6.5.7 изменить следующим образом:

- «6.5.7 Схема электрических соединений
- Включение указателей поворота производится независимо от включения других огней. Все указатели поворота, расположенные на одной и той же стороне транспортного средства, должны включаться и выключаться одним и тем же устройством и должны работать в одной фазе.
- На транспортных средствах категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> длиной менее 6 м, соответствующих требованиям пункта 6.5.5.2 выше, боковые габаритные огни автожелтого цвета, если таковые устанавливаются, должны работать в мигающем режиме с такой же частотой (по фазе), с какой включаются огни указателей поворота.
- Указатель поворота, который может быть активирован в различных режимах (статическом или последовательном), не должен переключаться с одного режима на другой и обратно после активации.
- Если на транспортных средствах категорий M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> установлены два дополнительных огня (категории 2a или 2b), то они должны работать в том же режиме, что и другие обязательные задние указатели поворота (категории 2a или 2b); т. е. в статическом или последовательном режиме».

Пункт 6.5.8, ссылку на сноску 13 исключить.

Пункт 6.6.8 текста на английском языке, вместо "circuit-closed" читать "closed-circuit".

Пункт 6.7.8 изменить следующим образом:

- «6.7.8 Контрольный сигнал
- Является факультативным, однако контрольный сигнал сбоя обязателен, если он предписан правилами, применимыми к данному элементу».

Пункт 6.9.8 текста на английском языке, вместо "Circuit-closed" читать "Closed-circuit".

Пункт 6.10.8 текста на английском языке, вместо "Circuit-closed" читать "Closed-circuit".

Пункт 6.11.8 изменить следующим образом:

- «6.11.8 Контрольный сигнал
- Контрольный сигнал включения является обязательным.
- Контрольный сигнал сбоя является обязательным, если он предписан правилами, применимыми к данному элементу».

Пункт 6.12.8 изменить следующим образом:

- «6.12.8 Контрольный сигнал
- Контрольный сигнал включения является факультативным. Необходимо, чтобы при наличии такого сигнала его нельзя было спутать с контрольным сигналом передних и задних габаритных огней.
- Однако контрольный сигнал сбоя является обязательным, если он предписан правилами, применимыми к данному элементу».

*Пункт 6.18.8* изменить следующим образом:

«6.18.8 Контрольный сигнал

Контрольный сигнал является факультативным. Если он установлен, то его функции должны выполняться контрольным сигналом, предусмотренным для передних и задних габаритных огней.

Однако контрольный сигнал сбой является обязательным, если он предписан правилами, применимыми к данному элементу».

*Пункт 6.18.9* изменить следующим образом:

«6.18.9 Другие требования

В том случае, если крайний сзади боковой габаритный огонь комбинируется с задним габаритным огнем, совмещен с задним противотуманным огнем или сигналом торможения, фотометрические характеристики бокового габаритного огня могут изменяться в течение всего времени, пока включены задний противотуманный огонь или сигнал торможения.

Задние боковые габаритные огни должны быть автожелтого цвета, если они работают в одном режиме с задним огнем указателя поворота.

Если факультативный боковой габаритный огонь группируется или комбинируется с габаритным огнем, который совмещен или сгруппирован с указателем поворота, то функциональная электрическая схема бокового габаритного огня на соответствующей стороне транспортного средства может быть такой, чтобы он выключался на весь период (цикл вкл./выкл.) работы огня указателя поворота».

*Пункт 6.19* текста на английском языке, заголовок, вместо "Day-time" читать "Daytime".

*Пункт 6.20* изменить следующим образом:

«6.20 Огонь подсветки поворота (правила № 119 или 149 ООН)».

*Пункт 6.20.8* изменить следующим образом:

«6.20.8 Контрольный сигнал

Отсутствует. Однако контрольный сигнал сбой является обязательным, если он предписан правилами, применимыми к данному элементу».

*Пункт 6.22.4.1.2., сноска 14,* изменить нумерацию на 13.

*Пункт 6.22.7.4.3* изменить следующим образом:

«6.22.7.4.3 Режим(ы) освещения для луча ближнего света класса E не должен (должны) функционировать, если скорость транспортного средства не превышает 60 км/ч и автоматически не выявлено одно или несколько из следующих условий:

- a) характеристики дороги соответствуют условиям движения по автомагистрали<sup>14</sup> и/или скорость транспортных средств превышает 110 км/ч (применяется сигнал E);
- b) только в случае режима освещения для луча ближнего света класса E, который, согласно документации об официальном утверждении системы/спецификации, соответствует «набору данных», указанных в таблице 6 приложения 3 к Правилам № 123 ООН или в таблице 14 Правил № 149 ООН:

набор данных E1: скорость транспортного средства превышает 100 км/ч (применяется сигнал E1);

набор данных E2: скорость транспортного средства превышает 90 км/ч (применяется сигнал E2);

набор данных E3: скорость транспортного средства превышает 80 км/ч (применяется сигнал E3)».

*Пункт 6.22.7.4.5, сноска 16, изменить нумерацию на 15.*

*Пункт 6.22.9.1 изменить следующим образом:*

«6.22.9.1 АСПО разрешается использовать только при установке устройств(а) для очистки фар в соответствии с Правилами № 45 ООН<sup>4716</sup>, по крайней мере в случае тех световых модулей, которые указаны в пункте 9.2.3 карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к Правилам № 123 ООН, либо в пункте 9.3.2.3 карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к поправкам серии 00 к Правилам № 149 ООН, либо в пункте 9.2.2.3 карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 149 ООН, если общий номинальный световой поток этих модулей превышает 2000 лк с каждой стороны, и которые участвуют в создании (основного) луча ближнего света класса С».

*Пункт 6.24.9.1 изменить следующим образом:*

«6.24.9.1 Внешний фонарь освещения подножки включается только в том случае, если транспортное средство находится в неподвижном положении и соблюдено одно или несколько из следующих условий:

- a) силовая установка выключена; или
- b) дверь со стороны водителя или пассажира открыта; или
- c) дверь грузового отсека открыта.

Положения пункта 5.10 должны выполняться во всех фиксированных положениях, предусмотренных для использования».

*Пункт 6.24.9.2 текста на английском языке, заголовок, вместо "day-time" читать "daytime".*

*Пункт 12.2, сноска 18, изменить нумерацию на 17.*

#### *Приложение 1*

*Пункт 9.2 изменить следующим образом:*

«9.2 Фары ближнего света: да/нет<sup>2</sup>.....»

9.2.1 Контрольный сигнал сбоя, требуемый предписаниями правил, касающихся данных компонентов, и/или указывающий на сбой функции поворотного освещения в соответствии с требованиями пункта 6.2.8.1, установлен: да/нет<sup>2</sup>.....»

*Пункт 9.4 изменить следующим образом:*

«9.4 Задние фары: да/нет<sup>2</sup>.....»

9.4.1 Контрольный сигнал сбоя, требуемый предписаниями правил, касающихся данных компонентов, установлен: да/нет<sup>2</sup>.....».

*Пункт 9.13 изменить следующим образом:*

«9.13 Задние противотуманные огни: да/нет<sup>2</sup>.....»

9.13.1 Контрольный сигнал сбоя, требуемый предписаниями правил, касающихся данных компонентов, установлен: да/нет<sup>2</sup>.....».

Пункт 9.14 изменить следующим образом:

- «9.14 Стояночные огни: да/нет<sup>2</sup>.....  
 9.14.1 Контрольный сигнал сбоя, требуемый предписаниями правил, касающихся данных компонентов, установлен: да/нет<sup>2</sup>.....».

Пункт 9.20 изменить следующим образом:

- «9.20 Боковые габаритные огни: да/нет<sup>2</sup>.....  
 9.20.1 Контрольный сигнал сбоя, требуемый предписаниями правил, касающихся данных компонентов, установлен: да/нет<sup>2</sup>.....».

Пункт 9.23 изменить следующим образом:

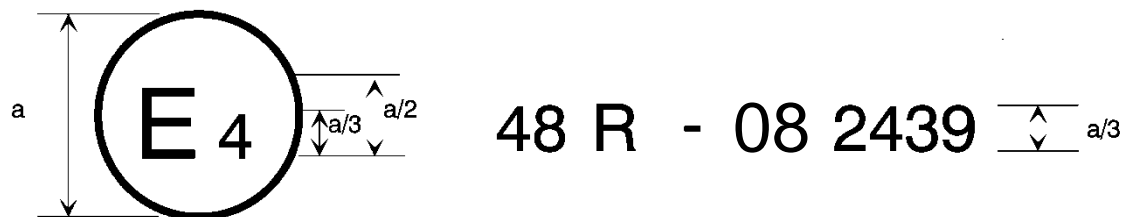
- «9.23 Огни подсветки поворота: да/нет<sup>2</sup>.....  
 9.23.1 Контрольный сигнал сбоя, требуемый предписаниями правил, касающихся данных компонентов, установлен: да/нет<sup>2</sup>.....».

Приложение 2 изменить следующим образом:

### «Схемы знаков официального утверждения»

Образец А

(см. пункт 4.4 настоящих Правил)

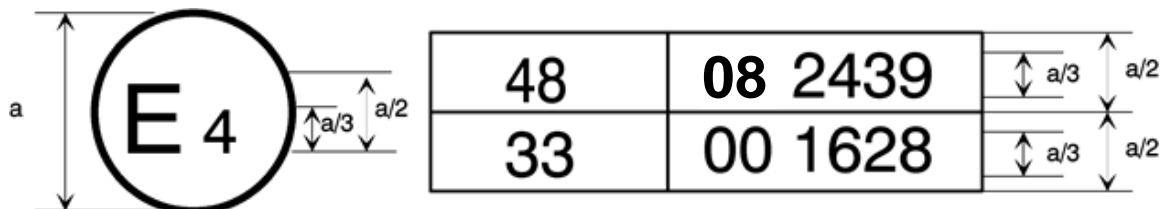


$a = 8$  мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4) в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации на основании Правил № 48 ООН с внесенными в них поправками серии 08. Этот номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил № 48 ООН с внесенными в них поправками серии 08.

Образец В

(см. пункт 4.5 настоящих Правил)



$a = 8$  мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что этот тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4) на основании Правил № 48 ООН с внесенными в них поправками серии 08 и Правил № 33 ООН<sup>1</sup>. Номера официального утверждения указывают, что к моменту выдачи соответствующих официальных утверждений в Правила № 48 были внесены поправки серии 08, а Правила № 33 ООН были в их первоначальном варианте.

\_\_\_\_\_

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

*Приложение 6, пункт 5.4.3* изменить следующим образом:

«5.4.3        Транспортные средства с нетрадиционной подвеской, когда требуется завести силовую установку.

Прежде чем проводить измерения, следует подождать, пока транспортное средство не займет стабильное положение при работающем двигателе».

\_\_\_\_\_