



---

**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 девятая сессия**

Женева, 24–27 октября 2023 года

Пункт 6 а) предварительной повестки дня

**Правила ООН, касающиеся установки:****Правила № 48 ООН (установка устройств  
освещения и световой сигнализации)****Предложение по новому дополнению  
к Правилам № 48 ООН****Представлено экспертами от Целевой группы по требованиям  
к сигнализации автоматизированных транспортных средств\*****Пересмотренный вариант**

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Германии и Целевой группы по требованиям к сигнализации автоматизированных транспортных средств (ЦГ по ТСАТС). Изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых или зачеркиванием — в случае исключенных элементов. Обоснование позаимствовано из документа ECE/TRANS/WP.29/GRE/2022/14.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6), 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 2.3.8 изменить следующим образом:

«2.3.8 “Подвижные компоненты” транспортного средства означают панели кузова или другие части транспортного средства, положение(я) которых можно изменять за счет наклона, поворота или перемещения без использования инструментов. В этой категории не учитывают откидные кабины грузовых автомобилей».

[Добавить новые пункты 2.3.12–2.3.12.12 следующего содержания:

«2.3.12 Термины и определения, относящиеся к ТСУВ, транспортным средствам с АСВ, а также к АСВ

2.3.12.1 “Автоматизированная система вождения (АСВ)” означает совокупность аппаратных и программных средств, способных полноценно выполнять ДЗУ на постоянной основе вне зависимости от того, ограничивается ли она конкретным доменом штатной эксплуатации (ДШЭ).

2.3.12.2 “Орган управления системой вождения (ОУСВ)” означает компонент АСВ, контролирующий весь процесс выполнения ДЗУ; он может управляться функциями содействия водителю либо функциями АСВ.

2.3.12.3 “Функциональная характеристика (АСВ)” означает способ применения аппаратных и программных средств АСВ, разработанный специально для использования в пределах ДШЭ.

2.3.12.4 “Функция (АСВ)” означает конкретную способность аппаратных и программных средств АСВ выполнять определенную часть ДЗУ.

2.3.12.5 “Транспортное средство, управляемое вручную (ТСУВ)” означает транспортное средство, управление которым осуществляется водителем.

2.3.12.6 “Двухрежимное транспортное средство (ДРТС)” означает транспортное средство, управление которым может осуществляться:

- либо водителем,
- либо при посредстве ОУСВ.

2.3.12.7 “Транспортное средство с АСВ” означает транспортное средство, оснащенное АСВ, постоянное управление которым осуществляется при посредстве ОУСВ.

2.3.12.8 “Водитель” означает человека, который в реальном времени частично или полностью выполняет ДЗУ.

2.3.12.9 “Динамическая задача управления (ДЗУ)” означает выполнение в реальном времени оперативных и тактических функций, необходимых для управления транспортным средством в условиях дорожного движения.

2.3.12.10 ДЗУ всегда выполняется действующей АСВ в полном объеме (“полноценное выполнение ДЗУ”, как указано в определении “автоматизированной системы вождения” по пункту 3.1), что означает всю совокупность тактических и оперативных функций, необходимых для управления транспортным средством. Эти функции можно разделить на три взаимозависимые категории: обнаружение и восприятие, планирование и принятие решений, а также управление.

**2.3.12.10.1 К обнаружению и восприятию относятся:**

- мониторинг дорожной обстановки посредством обнаружения, распознавания и классификации объектов и событий;
- восприятие других транспортных средств и участников дорожного движения, проезжей части и ее оборудования, объектов в окружении транспортного средства и соответствующих условий окружающей среды;
- обнаружение границ ДШЭ данной функции АСВ, если таковые имеются;
- учет положения в пространстве.

**2.3.12.10.2 К планированию и принятию решений относятся:**

- прогнозирование действий других участников дорожного движения;
- подготовка к реагированию;
- планирование маневров.

**2.3.12.10.3 К управлению относятся:**

- реагирование на объекты и события;
- управление перемещением транспортного средства в поперечной плоскости;
- управление перемещением транспортного средства в продольной плоскости;
- указание состояния транспортного средства и/или намечаемых в процессе движения маневров и, при необходимости, улучшение видимости транспортного средства за счет освещения и световой сигнализации.

**2.3.12.10.4 ДЗУ не включает стратегические функции.**

**2.3.12.11** “Стратегическая функция” означает способность выдавать команды, инструкции или указания для их исполнения АСВ<sup>1</sup>.

**2.3.12.12** “Домен штатной эксплуатации (ДШЭ)” означает условия эксплуатации, для работы в которых специально предназначена функция АСВ<sup>2</sup>.»]

Пункт 2.5.3 изменить следующим образом:

«2.5.3 “Указатель поворота” означает фонарь, предназначенный для сигнализации другим участникам дорожного движения, ~~что водитель намеревается~~ **намерения** изменить направление движения вправо или влево; указатель или указатели поворота может (могут) использоваться также в соответствии с предписаниями правил № 97, ~~или~~ **116, 162 или 163** ООН».

Пункт 2.5.18 изменить следующим образом:

«2.5.18 “Внешний фонарь освещения подножки” означает фонарь, используемый для обеспечения дополнительного освещения для более удобного входа в транспортное средство и выхода из него ~~водителя и пассажира транспортного средства~~ или проведения погрузочных операций».

<sup>1</sup> В качестве примера можно привести задание начальной точки, пункта назначения, маршрута и путевых точек, которые будут использоваться АСВ во время поездки.

<sup>2</sup> [В настоящем документе ДШЭ относится только к факторам, составляющим внешнее окружение транспортного средства. Если речь пойдет обо всех условиях, то можно определить другой термин.]

Пункт 2.7.4.7 изменить следующим образом:

«2.7.4.7 “Адаптивный луч дальнего света” означает луч дальнего света АСПО, характер которого адаптируется в зависимости от наличия встречных и идущих впереди транспортных средств в целях улучшения **освещенности видимости перед транспортным средством для водителя**, не создавая при этом неудобств, не отвлекая и не генерируя ослепляющего эффекта для других участников дорожного движения».

Пункт 5.14.4 изменить следующим образом:

«5.14.4 Необходимо предусмотреть, чтобы с сиденья водителя — **в случае его установки** — нельзя было по собственному усмотрению остановить движение включенных фар до приведения их в рабочее положение. Если существует опасность ослепления других участников дорожного движения при перемещении фар, то необходимо предусмотреть возможность включения фар только после их установки в рабочее положение».

Пункт 5.26.4 изменить следующим образом:

«5.26.4 При изменении внешних факторов не должно происходить резкого изменения силы света.

**Должна быть предусмотрена** Водитель ~~должен иметь~~ возможность задействовать указанные выше функции для регулирования статической силы света».

Добавить новый пункт 6.1.7.2.1 следующего содержания:

«6.1.7.2.1 Если транспортное средство управляется при помощи [ОУСВ], то сигналы управления генерируются системой датчиков, которая **должна быть способна, в дополнение к требованиям пункта 6.1.7.2, обнаруживать присутствие уязвимых участников дорожного движения, таких как пешеходы, велосипеды без подсветки, всадники и т. д., и реагировать на них**».

Пункт 6.2.6.1.1 изменить следующим образом:

«6.2.6.1.1 Первоначальный наклон светотеневой границы фары ближнего света в случае порожнего транспортного средства с одним человеком на **переднем сиденье водителя, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта**, 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».

Пункт 6.2.7.7 изменить следующим образом:

«6.2.7.7 Водитель **или [ОУСВ]** должны в любой момент быть в состоянии задействовать автоматическое функционирование».

Пункт 6.3.6.1.1 изменить следующим образом:

«6.3.6.1.1 В случае передних противотуманных фар класса “В” вертикальный наклон светотеневой границы, подлежащий установке на порожнем транспортном средстве с одним человеком на **переднем сиденье водителя, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта**, должен составлять не более  $-1,5\%$ <sup>13</sup>».

Пункт 6.3.6.1.2.1.1 изменить следующим образом:

«6.3.6.1.2.1.1 Вертикальный наклон светотеневой границы, подлежащий установке на порожнем транспортном средстве с одним человеком на **переднем сиденье водителя, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта**, должен составлять не более  $-1,0\%$ ».

Пункт 6.3.6.1.2.2.2 изменить следующим образом:

«6.3.6.1.2.2.2 Первоначальный наклон светотеневой границы в случае порожнего транспортного средства с одним человеком на **переднем сиденье водителя, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта**, должен устанавливаться изготовителем с точностью до 0,1 % и указываться на каждом транспортном средстве рядом с передними противотуманными фарами или табличкой изготовителя либо в сочетании с указанием, предусмотренным в пункте 6.2.6.1.1, с помощью четкого и нестираемого условного обозначения, приведенного в приложении 7 к настоящим Правилам. Указанный наклон определяется в соответствии с пунктом 6.3.6.1.2.2.1».

Пункт 6.4.7.2 изменить следующим образом:

«6.4.7.2 Кроме того, электрическое подключение обоих факультативных устройств, упомянутых в пункте 6.4.2.2, должно осуществляться таким образом, чтобы эти устройства нельзя было включить без включения огней, упомянутых в пункте 5.11.

Устройства, установленные сбоку транспортного средства, могут включаться для выполнения маневров транспортного средства при движении вперед с малой скоростью, не превышающей 15 км/ч, если выполнены следующие условия:

- a) устройства должны включаться и выключаться вручную с помощью отдельного органа управления **или могут включаться и выключаться автоматически [при посредстве ОУСВ]**;
- b) в случае такого включения они могут оставаться включенными после выключения задней передачи;
- c) они должны выключаться автоматически, если скорость транспортного средства в направлении вперед превышает 15 км/ч, независимо от положения отдельного органа управления; в этом случае они должны оставаться выключенными до их следующего преднамеренного включения».

Пункт 6.5.7 изменить следующим образом:

«6.5.7 Функциональная электрическая схема

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. **Кроме того, в случае задействования [ОУСВ] система может функционировать автоматически.**

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».

Пункт 6.2.7.1 изменить следующим образом:

«6.6.7.1 Включение сигнала должно производиться отдельным ручным приводом, обеспечивающим синхронное мигание всех указателей поворота. **Кроме того, в случае задействования [ОУСВ] система может функционировать автоматически.**».

Пункт 6.20.7.2 изменить следующим образом:

«6.20.7.2 При включении задней фары оба огня подсветки поворота могут включаться одновременно независимо от ~~положения~~ угла поворота рулевого колеса или ~~положения~~ **включения** указателя поворота.

В случае ее включения таким образом оба огня подсветки поворота должны выключаться:

- a) либо если выключается задняя фара;
- b) либо когда скорость движения транспортного средства вперед превышает 15 км/ч».

Пункт 6.22.6.1.1 изменить следующим образом:

«6.22.6.1.1 Первоначальный наклон светотеневой границы основного луча ближнего света в случае транспортного средства в порожнем состоянии с одним человеком на **переднем** сиденье ~~водителя~~, **расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта**, должен указываться изготовителем с точностью до 0,1 % на каждом транспортном средстве рядом с системой переднего освещения или табличкой изготовителя в виде четкого нестираемого условного обозначения, приведенного 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 изготовителей в виде четкого нестираемого обозначения таким образом, чтобы все соответствующие световые модули можно было точно идентифицировать».

Добавить новый пункт 6.22.7.1.2.1 следующего содержания:

«**6.22.7.1.2.1 Если транспортное средство управляется при помощи [ОУСВ], то сигналы управления генерируются системой датчиков, которая должна быть способна, в дополнение к требованиям пункта 6.22.7.1.2, обнаруживать присутствие уязвимых участников дорожного движения, таких как пешеходы, велосипеды без подсветки, всадники и т. д., и реагировать на них**».

Пункт 6.22.7.1.3 изменить следующим образом:

«6.22.7.1.3 **За исключением случая задействования [ОУСВ], неизменно во всех случаях** необходимо предусмотреть возможность ручного включения и выключения фар дальнего света — как адаптивных, так и неадаптивных — и ручного выключения системы автоматического управления.

Кроме того, выключение фар дальнего света и системы автоматического управления ими должно производиться посредством простой и мгновенной ручной операции; использование подменю не допускается».

Пункт 6.22.7.5 изменить следующим образом:

«6.22.7.5 **Если система вождения не активирована, Водитель** всегда должен быть в состоянии перевести АСПО в нейтральное положение и вернуть ее в режим автоматического функционирования. **[ОУСВ] всегда должен обеспечивать возможность перевода АСПО в нейтральное положение**».

Пункт 6.22.8.4 изменить следующим образом:

«6.22.8.4 Контрольный сигнал для указания того, что водитель **или [ОУСВ]** установили систему в состояние, определенное в пункте 5.8 Правил № 123 ООН или пункте 4.12 Правил № 149 ООН, является факультативным».

*Приложение 1*

Добавить новые пункты 9.31–9.33 следующего содержания:

- «**9.31** [Орган управления системой вождения (ОУСВ)]: да/нет<sup>2</sup> .....
- 9.32** Двухрежимное транспортное средство (ДРТС): да/нет<sup>2</sup>
- 9.33** Транспортное средство с автоматизированной системой вождения (АСВ): да/нет<sup>2</sup> .....»

*Приложение 5*

Пункт 2 изменить следующим образом:

- «2. Условия нагрузки для транспортных средств различных типов:
- в случае транспортных средств, предназначенных для передвижения без водителя и/или пассажиров, наличие каких-либо людей не принимают во внимание;
  - в случае транспортных средств, предназначенных для передвижения с водителем и/или пассажирами, применяют следующие условия нагрузки:»

Пункты 2.1.1.1–2.4.2.2 изменить следующим образом:

- «2.1.1.1 один человек на ~~переднем сиденье водителя~~, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта;
- 2.1.1.2 ~~водитель~~ один человек на переднем сиденье, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта, и один пассажир на переднем сиденье, наиболее удаленном от ~~водителя~~ первого человека;
- 2.1.1.3 ~~водитель~~ один человек на переднем сиденье, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта, один пассажир на переднем сиденье, наиболее удаленном от ~~водителя~~ первого человека, причем наиболее удаленные задние сиденья заняты;
- 2.1.1.4 все сиденья заняты;
- 2.1.1.5 все сиденья заняты плюс груз, равномерно распределенный в багажнике таким образом, чтобы достигалась допустимая нагрузка на заднюю или переднюю ось, если багажник расположен спереди. Если на транспортном средстве имеются передний и задний багажники, то дополнительный груз должен распределяться таким образом, чтобы достигалась допустимая нагрузка на оси. Если же максимально допустимая масса в груженом состоянии достигнута раньше, чем допустимая нагрузка на одну из осей, то загрузка багажника(ов) должна ограничиваться значением, позволяющим достичь этой массы;
- 2.1.1.6 ~~водитель~~ один человек на переднем сиденье, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта, плюс груз, равномерно распределенный в багажнике таким образом, чтобы обеспечивалась допустимая нагрузка на соответствующую ось.
- Если же максимально допустимая масса в груженом состоянии достигнута раньше, чем допустимая нагрузка на ось, то загрузка багажника(ов) должна ограничиваться значением, позволяющим достичь этой массы.
- 2.1.2 При определении указанных выше условий нагрузки необходимо учитывать все ограничения, предусмотренные изготовителем в отношении нагрузки.

- 2.2 Транспортные средства категорий M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub><sup>1</sup>  
Угол наклона луча ближнего света должен определяться при следующих условиях нагрузки:
- 2.2.1 порожнее транспортное средство и один человек на **переднем сиденье водителя, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта;**
- 2.2.2 транспортные средства, загруженные до достижения максимальной технически допустимой нагрузки на каждую ось или максимально допустимой массы транспортного средства за счет загрузки передних и задних осей пропорционально предусмотренной для них максимальной технически допустимой нагрузки в зависимости от того, какая из этих нагрузок достигается первой.
- 2.3 Транспортные средства категории N, имеющие загрузочное пространство
- 2.3.1 Угол наклона луча ближнего света должен определяться при следующих условиях нагрузки:
- 2.3.1.1 порожнее транспортное средство и один человек на **переднем сиденье водителя, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта;**
- 2.3.1.2 **водитель один человек на переднем сиденье, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта,** плюс груз, распределенный таким образом, чтобы достигалась максимальная технически допустимая нагрузка на заднюю ось или задние оси либо максимально допустимая масса транспортного средства в зависимости от того, какая из этих нагрузок достигается первой, без превышения нагрузки на переднюю ось, рассчитываемой как сумма нагрузки на переднюю ось в случае порожнего транспортного средства плюс 25 % максимально допустимой полезной нагрузки на переднюю ось. Если загрузочное пространство находится спереди, то аналогичным образом рассматривают переднюю ось.
- 2.4 Транспортные средства категории N без загрузочного пространства
- 2.4.1 Тягачи для полуприцепов:
- 2.4.1.1 порожнее транспортное средство без нагрузки на прицепное устройство и один человек на **переднем сиденье водителя, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта;**
- 2.4.1.2 один человек на **переднем сиденье водителя, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта:** технически допустимая нагрузка на прицепное устройство, которое находится в положении, соответствующем наибольшей нагрузке на заднюю ось.
- 2.4.2 Тягачи для прицепов:
- 2.4.2.1 порожнее транспортное средство и один человек на **переднем сиденье водителя, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта;**
- 2.4.2.2 один человек на **переднем сиденье водителя, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта,** причем все другие места в кабине водителя заняты».

## II. Обоснование

1. Настоящее предложение по поправкам к Правилам № 48 ООН (установка устройств освещения и световой сигнализации) внесено экспертом от Целевой группы по ТСАТС с целью введения положений о транспортных средствах с системой



вождения, которая контролирует их работу или может управляться функциями содействия водителю либо функциями автоматизированного вождения, либо автоматизированной системой вождения (АСВ). В его основу положены, в частности, итоги дискуссии, состоявшейся на онлайн-совещании Целевой группы по требованиям к сигнализации автономных транспортных средств (ЦГ по ТСАТС), проведенном 27 июля 2023 года.

2. На первом совещании ЦГ по ТСАТС, состоявшемся 15 июня 2022 года в Стокгольме, в интересах разъяснения для целей настоящих Правил были добавлены два определения. Под «системой вождения» подразумевается описание отдельных частей транспортного средства, обеспечивающих автоматизированное или автономное вождение. Определение режима работы, независимо от того, управляется ли транспортное средство вручную или автоматически, обозначено как «режим вождения» и позаимствовано из ключевых определений, приведенных в стандарте SAE-J3016. Это может быть отражено, например, в контексте режима автономного вождения, в том значении, которое в данный момент предусматривается в настоящих Правилах. Эти два определения позволяют обозначить требования к освещению, не вдаваясь в подробности, касающиеся автоматизированного или автономного вождения различных уровней.

3. На своей восьмидесятой восьмой сессии в апреле 2023 года Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) обратилась к ЦГ по ТСАТС с просьбой выявить совместно с Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) общие определения. Соответствующие обсуждения в рамках ЦГ по ТСАТС – GRVA начались, однако до последнего совещания ЦГ по ТСАТС выработать общую позицию так и не удалось. Поэтому в предлагаемом тексте определения, имеющие отношение к автоматизированным транспортным средствам, заключены в скобки. Тем временем обсуждения с GRVA и ее неофициальной рабочей группой по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств (НПГ по ФТАТ) будут продолжены.

4. Требования пункта 6.11.7.3.2 нуждаются в поправке только на случай отсутствия водительской двери. В целом существует потребность в предупреждении, по крайней мере в звуковом сигнале в дополнение к обязательному контрольному сигналу при выключении зажигания или извлечении ключа зажигания и открытии двери водителя, поскольку это не зависит от режима движения, т. е. от актуальной информации для водителя, и позволяет предотвратить непреднамеренные действия. Кроме того, в приложение 5, касающееся условий нагрузки, было внесено уточнение относительно транспортных средств без водителя и/или пассажиров.

#### *Вспомогательная справочная информация*

5. 2 декабря 2021 года Федеральное управление автомобильного транспорта (КБА) предоставило первое в мире официальное утверждение типа в области автоматизированного вождения в отношении автоматизированной системы удержания в полосе движения (АСУП) для одной из моделей изготовителя от фирмы «Мерседес-Бенц».

6. За основу взяты Правила № 157 ООН, в которых определены согласованные на международном уровне требования, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе движения. Предоставление КБА этого официального утверждения типа в отношении автоматизированного вождения служит первым важным шагом на пути к автоматизации, как отметил по этому поводу президент КБА г-н Ричард Дамм. КБА устанавливает национальные, европейские и международные стандарты безопасности дорожного движения на пути к автономному вождению. Это ключевой аспект, поскольку речь идет об уверенности потребителя в безопасности новых технологий. Как отметил г-н Ричард Дамм, для завоевания доверия потребителя мы применили жесткий стандарт, которого мы — как первопроходцы в этой области — будем придерживаться и в дальнейшем.

7. Автоматизированная система удержания в полосе движения (АСУП) классифицируется в качестве автоматизации «уровня 3». Речь идет об автоматизированном режиме, в рамках которого водителю нет необходимости постоянно контролировать систему. Правила № 157 ООН все еще ограничивают использование АСУП в их нынешнем виде на дорогах типа автомагистраль на скорости до 60 км/ч. Использование АСУП на дорогах типа автомагистраль не допускается. При этом условия водитель может выполнять не связанные с вождением действия при задействованной функции АСУП. Вместе с тем водитель должен быть всегда готов к возобновлению движения после получения соответствующего запроса.

8. Число официальных утверждений типа для автоматизированных и автономных транспортных средств будет стремительно возрастать. Без оперативной адаптации Правил № 48 ООН все соответствующие правила могут утратить актуальность в долгосрочной перспективе по мере разработки альтернативных правил в других странах.

9. В качестве одного из примеров уместно сослаться на «ПРИЛОЖЕНИЯ к Делегированному Регламенту Комиссии (ЕС) 2022/..., содержащему поправки к приложениям I, II, IV и V к Регламенту (ЕС) 2018/858 Европейского парламента и Совета в отношении технических требований к транспортным средствам, выпускаемым неограниченными партиями, транспортным средствам, выпускаемым малыми партиями, *полностью автоматизированным транспортным средствам, выпускаемым малыми партиями*, и транспортным средствам специального назначения, а также в отношении обновлений программного обеспечения», которые должны вступить в силу 6 июля 2022 года<sup>3</sup>.

10. В частности, речь идет о «добавлении 1 к части I приложения II к Регламенту (ЕС) 2018/858, содержащем требования к официальному утверждению типа ЕС для транспортных средств, изготавливаемых малыми партиями, которое изменено и дополнено с учетом Регламента (ЕС) 2019/2144, а также делегированных актов и актов о реализации, принятых на основании этого Регламента. Кроме того, требования к официальному утверждению ЕС полностью автоматизированных комплектных транспортных средств, изготавливаемых малыми партиями, по типу конструкции изложены в новой таблице 2 этого добавления».

11. Указанная выше таблица 2 содержит следующие требования:

*«D15 Установка устройств световой сигнализации, освещения дороги и светоотражающих устройств*

*Регламент (ЕС) 2019/2144 А (который в целом касается Правил № 48 ООН)*

*Определение: Х (для ручного режима вождения)//А (для полностью автоматизированного режима вождения)*

*Дополнительные требования: требования остаются прежними, но в случае неисправности информация должна направляться в АСВ и оператору дистанционного контроля (если это применимо).*

*Активация огней регулируется АСВ.*

*В случае двунаправленных транспортных средств выполнение требований должно осуществляться в обоих направлениях, если это не противоречит использованию по договоренности с органом по официальному утверждению типа».*

12. Таким образом, ЦГ по ТСАТС предлагает как можно скорее адаптировать Правила № 48 ООН.

<sup>3</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=PI\\_COM:Ares\(2022\)2077610](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=PI_COM:Ares(2022)2077610).