



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRB/39
4 April 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области
транспортных средств (WP.29)

Рабочая группа по вопросам шума (GRB)

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ ШУМА (GRB)
О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ПЕРВОЙ СЕССИИ 1/**

(22-24 февраля 2005 года)

УЧАСТНИКИ

1. GRB провела свою сорок первую сессию 22-24 февраля 2005 года в Женеве под председательством г-на Д. Майера (Германия). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Нидерландов, Норвегии, Республики Кореи, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Японии. В ней участвовали также представители Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной

1/ С согласия Рабочей группы GRB после сессии самой GRB было проведено неофициальное совещание (пункт 3 ниже).

промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Федерации европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА), Ассоциации по сбыту специального оборудования (СЕМА).

2. Документы, распространенные в ходе сессии без условного обозначения, указаны в приложении к настоящему докладу.

3. Второе неофициальное совещание рабочей группы GRB по разработке усовершенствованного метода измерения уровня шума, издаваемого мотоциклами, состоялось 25 февраля 2005 года (после окончания сессии самой GRB) под председательством г-на А. Эрарио (Италия). В его работе приняли участие эксперты от следующих стран и организаций: Германии, Италии, Нидерландов, Норвегии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Франции, Японии. В этом совещании участвовали представитель Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Федерации европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА) (см. пункты 4 и 5 ниже).

1. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА: ПОПРАВКИ К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ ЕЭК ООН

1.1 Правила № 41 (шум, издаваемый мотоциклами)

Документация: неофициальный документ № GRB-41-10, указанный в приложении к настоящему докладу

4. Эксперт от Италии г-н А. Эрарио, возглавляющий неофициальную рабочую группу по разработке усовершенствованного метода измерения уровня шума, издаваемого мотоциклами, проинформировал GRB об итогах первого неофициального совещания, состоявшегося в Париже 11 и 12 ноября 2004 года. Он сообщил, что неофициальная группа проведет свое совещание 25 февраля 2005 года после окончания сессии самой GRB 2/. Он отметил, что с повесткой дня, рабочими документами и докладами о работе

2/ Неофициальная группа по Правилам № 41 решила на своей второй сессии вновь провести совещание в Риме (Италия) 26 и 27 апреля 2005 года совместно с совещанием неофициальной группы по Правилам № 51, которое планируется провести там же 28 апреля 2005 года.

неофициальных совещаний можно ознакомиться на вебсайте неофициальной группы WP.29/GRB по следующему адресу:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grb/R41-1st.html>

5. Эксперт от Германии представил неофициальный документ № GRB-41-10 и предложил передать его неофициальной группе для подробного рассмотрения, если он относится к кругу ведения этой неофициальной группы. GRB поддержала это решение и решила возобновить рассмотрение данного вопроса на своей следующей сессии. Председатель GRB отметил, что группе следует при необходимости провести еще одно совещание до начала следующей сессии самой GRB (пункт 31 ниже).

1.2 Правила № 51 (шум, издаваемый транспортными средствами категорий М и N)

1.2.1 Разработка

Документация: TRANS/WP.29/GRB/2005/2; неофициальные документы № GRB-41-5, GRB-41-6, GRB-41-7, GRB-41-11, GRB-41-12, GRB-41-13, GRB-41-14 и GRB-41-18, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

6. Что касается разработки усовершенствованного метода испытания для измерения уровня шума, издаваемого автотранспортными средствами, то Председатель неофициальной группы по Правилам № 51 г-н Х. Тайс (Германия) сообщил об итогах неофициальных совещаний этой группы, состоявшихся 1-3 декабря 2004 года (в Лондоне) и 24-26 января 2005 года (в Берлине). Он представил пересмотренный текст об усовершенствованном методе измерения (TRANS/WP.29/GRB/2005/2) и последние редакционные поправки, внесенные неофициальной группой (неофициальный документ № GRB-41-13).

7. Эксперт от Италии представил неофициальный документ № GRB-41-11, в котором предлагаются дополнительные положения, касающиеся издаваемого звука (ДПИЗ). Напомнив о своем решении, принятом на предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRB/38, пункты 10 и 11), GRB подробно рассмотрела эти документы и приняла текст, воспроизведенный в документе TRANS/WP.29/GRB/2005/2/Rev.1. Эксперт от Соединенного Королевства сделал оговорку в отношении необходимости изучения всей новой процедуры испытания.

8. Эксперт от МОПАП подтвердил, что испытательная программа измерений, проводившаяся автомобильными предприятиями Японии и Соединенных Штатов Америки на транспортных средствах различных категорий, уже завершена. Он

представил первый анализ результатов испытаний, проводившихся в рамках этой программы измерений, которые все еще оцениваются. Поскольку новый метод испытания отличается от других методов и позволяет более эффективным образом определять уровень издаваемого транспортными средствами звука в реальных условиях дорожного движения, эксперт от МОПАП на конкретных примерах продемонстрировал, что при помощи нынешнего и нового методов испытания невозможно достичь эквивалентных результатов. GRB признала, что между результатами измерений, полученными при помощи этих двух методов испытаний, не существует прямой связи и что эти результаты являются лишь сопоставимыми, но не эквивалентными. GRB просила неофициальную группу подготовить к следующей сессии окончательный доклад по испытательной программе измерений. Секретариату было поручено занести на вебсайт WP.29/GRB информацию о результатах испытаний в рамках программы измерений, а также доклады о работе неофициальной рабочей группы:

http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29/grb/R51_DB.html

http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29/grb/R51_minutes.html

9. Что касается разработки предложения о предельных значениях, то г-н Тайс проинформировал GRB о проходящей в рамках неофициальной группы дискуссии по вопросу о классификации транспортных средств и по предложению относительно трех этапов определения предельных значений (неофициальный документ № GBR-41-14). Сославшись на неофициальный документ № GRB-41-5, эксперт от Нидерландов представил свою точку зрения по предлагаемым предельным значениям. Эксперт от Германии представил неофициальный документ № GRB-41-12, обосновывающий предложение Германии о предельных значениях. Эксперт от Японии выразил обеспокоенность в связи с подразделением транспортных средств на спортивные и внедорожные. В том случае, если без такого подразделения обойтись нельзя, он предпочел бы использовать на последнем этапе (этапе 3) только одно-единственное значение для всех транспортных средств категорий M₁, M₂ и N₁. Эксперт от Франции поддержал его точку зрения и подчеркнул неотложную необходимость в скорейшем принятии новой процедуры испытания и предельных значений. GRB напомнила о своем решении включить в новые требования не только сопоставимые предельные значения, но и более жесткие значения при условии их дальнейшего рассмотрения Всемирным форумом WP.29 и принятия им окончательного решения по этим значениям. GRB решила, что неофициальной группе следует и впредь накапливать опыт применения нового метода испытания и разрабатывать адекватную классификацию транспортных средств, а также предложение по новым предельным значениям.

10. Эксперт от ЕТОПОК представил неофициальный документ № GRB-41-18, касающийся позиции предприятий по изготовлению шин, которые просили подготовить

техничко-экономическое обоснование и анализ эффективности затрат в связи с использованием новой процедуры испытания с целью определения уровня звука, издаваемого транспортными средствами. Он подчеркнул, что решающее значение имеет достижение сбалансированного компромисса между преимуществами в плане обеспечения безопасности и экологическими характеристиками.

11. Поскольку новый метод испытания весьма отличается от нынешнего метода, эксперт от Соединенных Штатов Америки задался вопросом о том, не следует ли новые положения о звуке, издаваемом транспортным средством, опубликовать в качестве новых правил в рамках Соглашения 1958 года, а не как пересмотр 3 Правил № 51. Сославшись на решение GRB о включении в новые требования более жестких предельных значений, он также отметил потребность в проведении подробного анализа эффективности затрат. Он добавил, что такой анализ необходимо провести при разработке гтп, касающихся звука, издаваемого транспортными средствами. Эксперт от Соединенного Королевства поддержал эту позицию.

12. В завершение дискуссии Председатель GRB заявил о своем намерении запросить на сессии в марте 2005 года рекомендацию WP. 29 относительно необходимости проведения (на данном этапе разработки правил) анализа эффективности затрат и возможности подготовки новых положений в качестве пересмотра Правил № 51. GRB решила возобновить рассмотрение предельных значений на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения неофициальной группы.

13. GRB приняла к сведению неофициальный документ № GRB-41-6 (представленный экспертом от Нидерландов), касающийся предотвращения ухудшения шумовых характеристик транспортных средств в процессе их эксплуатации в результате установки сменных шин.

1.2.2 Стационарные испытания для четырехколесных транспортных средств

14. GRB отметила, что никаких новых документов по этой теме представлено не было, и решила сохранить этот вопрос в повестке дня своей следующей сессии, которая состоится в сентябре 2005 года.

1.3 Правила № 59 (сменные системы глушителей)

Документация: неофициальный документ № GRB-41-7, указанный в приложении к настоящему докладу

15. Эксперт от КСАОД напомнил о решении GRB дождаться окончательного принятия приложения 3 к положениям о новом методе испытания с целью измерения уровня шума, издаваемого автотранспортными средствами, в рамках Правил № 51. Эксперт от Нидерландов представил неофициальный документ № GRB-41-7, касающийся предотвращения ухудшения шумовых характеристик транспортных средств в процессе их эксплуатации в результате установки на них сменных глушителей.

16. GRB напомнила о принятии ею положений приложения 3 (см. пункт 7 выше) и просила КСАОД подготовить обновленный документ с учетом соответствующих замечаний и предложений, изложенных на предыдущих сессиях GRB, а также неофициального документа № GRB-41-7.

17. GRB решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в сентябре 2005 года на основе конкретного предложения КСАОД.

2. СОГЛАШЕНИЕ 1997 ГОДА: ПОПРАВКИ К ПРЕДПИСАНИЮ № 1

Документация: неофициальный документ № GRB-41-15, указанный в приложении к настоящему докладу

18. Сославшись на просьбу Административного комитета (АС.4) Соглашения 1997 года (TRANS/WP.29/953, пункты 157-160) о согласовании положений Предписания № 1 с положениями директивы 96/96/ЕС Европейского союза, секретариат проинформировал GRB об итогах обсуждения в рамках GRPE, состоявшегося на ее сессии в январе 2005 года (неофициальный документ № GRB-41-15).

19. GRB сделала вывод о том, что следует сохранить нынешней текст положений, касающихся шума, издаваемого автотранспортными средствами. Было решено на более позднем этапе рассмотреть усовершенствованный текст этих положений.

3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСОВ ОБ ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ И ОБЩИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯХ

Документация: неофициальные документы № GRB-41-1 и GRB-41-4, указанные в приложении к настоящему докладу

20. Сославшись на неофициальный документ № GRB-41-1 о несоответствиях между определениями в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), Венской конвенции и правилах ЕЭК ООН, эксперт от ЕК представил предложение

(неофициальный документ № GRB-41-4), касающиеся уточнения вопроса об области применения правил № 28, 41, 51, 59, 63 и 117. GRB приветствовала это предложение и в принципе согласилась уточнить область применения этих правил. Эксперту от ЕК было предложено также прояснить ситуацию в связи с областью применения правил № 9 и 92. GRB решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в сентябре 2005 года на основе официального документа ЕК. С этой целью экспертам GRB было поручено как можно скорее передать эксперту от ЕК (Manfred.kohler@cec.eu.int) свои замечания.

4. ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О НАЦИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРЕБОВАНИЯХ, КАСАЮЩИХСЯ УРОВНЕЙ ШУМА

Документация: неофициальные документы № GRB-41-8, GRB-41-16 и GRB-41-17, указанные в приложении к настоящему докладу

21. Эксперт от Нидерландов представил документ о воздействии низкочастотного шума на здоровье и общее самочувствие человека (неофициальный документ № GRB-41-8). Он подчеркнул, что сила вредного воздействия низкочастотного шума обусловлена не чувствительностью уха, а другими серьезными проблемами со здоровьем. Он заявил, что основными источниками такого низкочастотного шума служат главным образом транспортные средства большой грузоподъемности, и вызвался подготовить более подробный документ к следующей сессии GRB.

22. Эксперт от Российской Федерации представил неофициальный документ № GRB-41-16, в котором предложен уже использующийся в его стране метод оценки уровня инфразвука на рабочем месте водителя. Он подтвердил, что никаких предельных значений не предусмотрено и что все еще продолжается реализация научно-исследовательского проекта по вопросу об инфразвуке в кабине транспортного средства.

23. GRB одобрила эти исследования и подтвердила важное значение проблемы воздействия низких частот на человека. Было решено возобновить рассмотрение этого вопроса на ее сессии в сентябре 2005 года на основе нового предложения Нидерландов.

24. GRB с интересом заслушала информацию о проведенном экспертом от Индии исследовании по вопросу о соотношении уровней шума, издаваемого транспортными средствами в неподвижном состоянии и при движении, а также о разработке шумовых стандартов для эксплуатируемых транспортных средств (неофициальный документ GRB-41-17). Эксперт от ИСО подтвердил, что в рамках рабочей группы ИСО осуществляется пересмотр стандарта ISO: 5130. Он одобрил научно-технические материалы,

содержащиеся в исследовании эксперта от Индии, и просил его принять участие в этой работе.

5. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

5.1 Требования о сцеплении шины с мокрой дорогой

25. Секретариат кратко проинформировал GRB о ходе работы в рамках неофициальной рабочей группы GRRF по сцеплению шин с мокрой дорогой. Он сообщил, что GRRF в принципе достигла согласия по методу испытания и по предельным значениям индекса сцепления с мокрой дорогой. По просьбе GRRF GRB достигла согласия по общему подходу, направленному на включение этих требований в Правила № 117. Однако GRRF будет и впредь отвечать за разработку этих требований. GRB была также кратко проинформирована о том, что неофициальная группа GRRF намерена собраться вновь в среду, 27 апреля 2005 года, в Брюсселе для завершения разработки этих требований в качестве поправки к Правилам № 117 и подготовки предложения относительно четкой и беспрепятственной идентификации официальных утверждений и маркировки. Всем заинтересованным экспертам GRB было предложено принять участие в этом неофициальном совещании.

26. После проведения дискуссии о будущем применении обеих частей Правил № 117 – предписаний относительно звука, издаваемого шиной при качении, и относительно сцепления шины с мокрой дорогой – GRB не смогла достичь согласия по общей позиции в плане факультативного или обязательного применения обеих частей этих предписаний. Председатель завершил дискуссию и сообщил о своем намерении проинформировать WP.29 по данному вопросу. GRB решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

5.2 Требования о звуке, издаваемом при качении восстановленных шин

Документация: неофициальные документы № GRB-41-2 и GRB-41-9, указанные в приложении к настоящему докладу

27. Секретариат представил неофициальные документы № GRB-41-2 и GRB-41-9 (переданные БИПАВЕР), касающиеся необходимости расширить предписания о звуке, издаваемом при качении шин автотранспортных средств, путем включения в них требований о восстановленных шинах. GRB отметила, что в связи с предлагаемым расширением этих предписаний не было высказано никаких возражений, и согласилась рассмотреть этот вопрос на своей следующей сессии в сентябре 2005 года на основе

конкретного предложения БИПАВЕР в рамках разработки таких предписаний. Что касается предложения об учреждении неофициальной рабочей группы по этой проблеме, то GRB предпочла отложить вопрос о принятии решения относительно необходимости учреждения такой неофициальной группы до своей следующей сессии, равно как и вопрос о принятии решения о том, в каких конкретно правилах следует изложить такие предписания (в правилах № 108 и 109, или Правилах № 117, или каких-либо новых правилах).

5.3 Специальное неофициальное совещание неофициальной рабочей группы GRPE по всемирному согласованию бортовых диагностических систем для транспортных средств большой грузоподъемности (ВС-БДС)

Документация: неофициальный документ № GRB-41-3, указанный в приложении к настоящему докладу

28. Напомнив о решении Исполнительного комитета (АС.3) Глобального соглашения 1998 года (TRANS/WP.29/953, пункт 148) о разработке гтп, содержащих общие положения о ВС-БДС, допускающие возможность расширения в будущем системы БДС за счет других функций, GRB заслушала информацию о решении GRB и WP.29 организовать специальное совещание вместе с экспертами от всех вспомогательных органов WP.29, и особенно от GRSG, GRSP и GRRF. Все заинтересованные эксперты были приглашены принять участие в этом общем неофициальном совещании по основополагающим положениям, касающимся систем БДС, которое состоится 30 мая 2005 года в Женеве (неофициальный документ GRB-41-3).

5.4 Проект поправок к Правилам № 117

29. В соответствии с предложением эксперта от Германии об исправлении сноски 1/ в приложении 4 к Правилам № 117 GRB согласилась со следующей поправкой:

Приложение 4, сноска 1/, исправить следующим образом (исключив последнее предложение):

"1/ ISO 10844:1994".

30. Секретариату было поручено представить WP.29 и АС.1 принятый текст в качестве предложения об исправлении 1 к Правилам № 117 для рассмотрения в ходе их сессий в июне 2005 года.

6. ПОВЕСТКА ДНЯ СОРОК ВТОРОЙ СЕССИИ

31. Секретариат предложил следующую предварительную повестку дня сорок второй сессии GRB, которую планируется провести в Женеве с 5 (9 час. 30 мин.) по 7 (17 час. 30 мин.) сентября 2005 года 3/:

a) Неофициальное совещание Рабочей группы GRB по усовершенствованному методу испытания в целях измерений, применяющемуся в отношении мотоциклов

При условии подтверждения данного решения неофициальной группы это совещание должно быть проведено в первой половине дня в понедельник, 5 сентября 2005 года, с 9 час. 30 мин. до 12 час. 30 мин. Повестка дня этого совещания будет подготовлена секретариатом неофициальной группы и распространена среди членов группы до начала совещания. Примечание секретариата: Данное совещание будет проводиться без устного перевода.

b) Сорок вторая сессия самой GRB

Будет проводиться с понедельника, 5 сентября (с 14 час. 30 мин.), по 7 сентября (до 17 час. 30 мин.) 2005 года:

1. Соглашение 1958 года: поправки к действующим Правилам ЕЭК ООН
 - 1.1 Правила № 41 (шум, издаваемый мотоциклами)
 - 1.1.1 Разработка
 - 1.2 Правила № 51 (шум, издаваемый транспортными средствами категорий М и N)
 - 1.2.1 Разработка
 - 1.2.2 Стационарные испытания для четырехколесных транспортных средств
 - 1.3 Правила № 59 (сменные системы глушителей)

3/ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов никакие официальные документы, а также неофициальные документы, разосланные до сессии по почте и/или занесенные на вебсайт WP.29 ЕЭК ООН, в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Просьба к делегатам приносить на заседания свои экземпляры документов (адрес вебсайта WP.29: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp.20.htm>, выбрать рубрику "GRB", затем "Working Documents", а также "Informal Documents"). Для ознакомления с переводами указанных выше официальных документов делегатам в настоящее время предоставлен доступ к новой открытой системе официальной документации (СОД) на следующем вебсайте: <http://documents.un.org>

2. Соглашение 1997 года: поправки к Предписанию № 1
3. Рассмотрение вопросов об области применения и общих определениях
4. Низкочастотный шум, издаваемый транспортными средствами
5. Требования в отношении сцепления шин с мокрой дорогой
6. Требования об уровне звука, издаваемом при качении
7. Обмен информацией о национальных и международных предписаниях, касающихся уровней шума 4/
8. Выборы должностных лиц
9. Прочие вопросы

4/ Делегациям предлагается в письменном виде представить краткие сообщения о последних изменениях в национальных предписаниях и при необходимости дополнить эту информацию устно.

Приложение

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ **GRB-41-...**, РАСПРОСТРАНЕННЫХ
В ХОДЕ СОРОК ПЕРВОЙ СЕССИИ GRB БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

Номер	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1.	Европейской комиссией	3	A	Несоответствия между определениями в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), Венской конвенции и правилах ЕЭК ООН	(a)
2.	БИПАВЕР	5.2	A	Восстановленные шины: звук, издаваемый шинами автотранспортных средств при качении	(a)
3.	Секретариатом	5.3	A/P	БДС для транспортных средств большой грузоподъемности, оснащенных дизельным двигателем: модуль в рамках более общих гтп	(a)
4.	Европейской комиссией	3	A	Предложение об уточнении в контексте GRB вопроса об области применения правил в рамках Соглашения 1958 года	(a)
5.	Нидерландами	1.2.1	A	Предложение о предельных значениях в связи с предложением Германии/ИСО по Правилам № 51	(a)
6.	Нидерландами	1.2.1	A	Предотвращение ухудшения шумовых характеристик транспортных средств в процессе их эксплуатации в результате установки сменных шин	(a)

Номер	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
7.	Нидерландами	1.2.1 и 1.3	A	Предотвращение ухудшения шумовых характеристик транспортных средств в процессе их эксплуатации в результате установки сменных глушителей	(a)
8.	Нидерландами	4.	A	Воздействие низкочастотного шума на здоровье и общее самочувствие человека	(a)
9.	БИПАВЕР	5.2	A	Восстановленные шины: дальнейшая информация по вопросу о звуке, издаваемом шинами автотранспортных средств при качении	(a)
10.	Германией	1.1	A	Шум, издаваемый мотоциклами	(a)
11.	Италией	1.2.1	A	Предложение относительно дополнительных положений об издаваемом транспортными средствами звуке (ДПИЗ) в контексте проекта поправок серии 03 к Правилам № 51 ЕЭК ООН	(a)
12.	Германией	1.2.1	A	Обоснование предложения Германии о предельных значениях	(a)
13.	Германией	1.2.1	A	Последние поправки к документу TRANS/WP.29/GRB/2005/2	(a)
14.	Германией	1.2.1	A	Резюме материалов, представленных на одиннадцатом неофициальном совещании GRB	(a)
15.	Секретариатом	2.	A	Поправки к Предписанию № 1 в рамках Соглашения 1997 года	(a)
16.	Российской Федерацией	4.	A	Метод оценки уровня инфразвука на рабочем месте водителя, применяемый в Российской Федерации	(a)

Номер	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
17.	Индией	4.	А	Исследование по вопросу о соотношении уровней шума, издаваемого транспортными средствами в неподвижном состоянии и при движении, и разработка шумовых стандартов для эксплуатируемых транспортных средств	(a)
18.	ЕТОПОК	1.2.1	А	Позиция ЕТОПОК относительно поправок к Правилам № 51-03 ЕЭК ООН	(a)

Примечание:

- a) Рассмотрение завершено или документ подлежит замене.
- b) Документ принят и будет включен в пересмотр 1 к документу TRANS/WP.29/GRB/2005/2.
