



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRB/43
26 March 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств

Рабочая группа по вопросам шума

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ ШУМА
О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ПЯТОЙ СЕССИИ
(Женева, 20-22 февраля 2007 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. УЧАСТНИКИ.....	1	3
II. СОГЛАШЕНИЕ 1958 ГОДА: ПОПРАВКИ К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ ЕЭК ООН	2-16	3
III. СОГЛАШЕНИЕ 1997 ГОДА: ПОПРАВКИ К ПРЕДПИСАНИЮ № 1	17	8
IV. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА: РАЗРАБОТКА НОВЫХ ГТП, КАСАЮЩИХСЯ ШУМА.....	18 - 19	8

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
V. ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О НАЦИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРЕБОВАНИЯХ, КАСАЮЩИХСЯ УРОВНЕЙ ШУМА	20	9
VI. ОБМЕН МНЕНИЯМИ О МЕТОДАХ РАСЧЕТА УРОВНЯ ШУМА, ПРОИЗВОДИМОГО ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ, ДЛЯ ЕГО СНИЖЕНИЯ.....	21	9
VII. ВЛИЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ДОРОГИ НА УРОВЕНЬ ЗВУКА, ИЗДАВАЕМОГО ШИНОЙ ПРИ КАЧЕНИИ	22 - 27	9
VIII. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ.....	28	11
IX. ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ	29	11

Приложения

I. Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии (GRB-45-...).....		13
II. Неофициальные группы GRB.....		14

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) провела свою сорок пятую сессию 20 (вторая половина дня) - 22 февраля 2007 года в Женеве под председательством г-на Д. Майера (Германия). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Венгрии, Германии, Испании, Италии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Сербии, Словакии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южно-Африканской Республики, Японии. В ней участвовали также представители Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Американской ассоциации мотоциклистов (АМА), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской федерации по транспорту и окружающей среде (ТОС), Всемирной дорожной ассоциации (ПМАДК). По особому приглашению Председателя на сессии присутствовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Ассоциации по сбыту специального оборудования (СЕМА).

II. СОГЛАШЕНИЕ 1958: ПОПРАВКИ К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ ЕЭК ООН (пункт 2 повестки дня)

A. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами) (пункт 2.1 повестки дня)

Разработка (пункт 2.1.1 повестки дня)

2. Эксперт от Италии г-н А. Эрарио, председатель неофициальной группы по вопросам шума, производимого мотоциклами, проинформировал GRB о ходе работы группы и итогах совещания, состоявшегося в Женеве 20 февраля (только в первой половине дня) 2007 года. Он сообщил, что данные, анализируемые в рамках программы испытаний, достаточно разнообразны и обширны и что группа решила начать обсуждение по вопросу о новых предельных значениях шума. Тем не менее группа приветствовала предложение Японии представить дополнительные данные испытаний. Он добавил, что подгруппа

по сбору данных произведет анализ издержек и оценку эффективности затрат для этого нового метода испытания, основанного на стандарте ISO/DIS 362-2:2005. Г-н Эрарио проинформировал GRB о том, что неофициальная группа продолжит работу над анализом данных, дополнительными положениями об уровне звука (АСЕП), методологией испытания на уровень шума проходящего автомобиля (измерения с придорожной полосы) и представит доклад для сессии GRB в сентябре 2007 года. В завершение он отметил, что с повесткой дня, рабочими документами и докладом о работе восьмого неофициального совещания можно ознакомиться на вебсайте неофициальной группы WP.29/GRB.

3. GRB согласилась с предложением г-на Эрарио провести следующее неофициальное совещание 3 сентября 2007 года (только во второй половине дня) в связи с сорок шестой сессией GRB (см. пункт 29).

В. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) (пункт 2.2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2007/2

4. Напомнив о состоявшемся на прошлой сессии обсуждении (ECE/TRANS/WP.29/GRB/42, пункт 5), эксперт от Российской Федерации представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2007/2, в котором предлагается ввести конкретные требования, касающиеся сохраняемости показателей транспортных средств в отношении шума. Эксперты от Италии и Германии не поддержали это предложение. Кроме того, GRB просила экспертов от Российской Федерации представить данные, обосновывающие необходимость требований в отношении сохраняемости показателей. GRB решила оставить этот пункт в повестке дня в ожидании данных, которые будут представлены экспертом от Российской Федерации.

1. Разработка (пункт 2.2.1 повестки дня)

5. GRB была проинформирована, что Административный комитет (АС.1) принял предложение Европейского сообщества, которое касается нового метода измерения шума в ходе испытания (ECE/TRANS/WP.29/1056, пункты 54, 61 и 85) и в котором предусматривается осуществление в рамках ЕК двухлетнего процесса мониторинга, с тем чтобы получить данные об испытаниях в соответствии с нынешним и новым методами измерения шума.

6. Эксперт от ЕК сообщил, что соответствующие поправки к директиве Европейского союза (ЕС) 70/157/ЕЕС были недавно приняты и вступят в силу весной 2008 года. Он признал, что общая продолжительность запланированного процесса мониторинга (см. пункт 5 выше) будет продлена на несколько месяцев по причине того, что вышеупомянутая директива вступит в силу с некоторым запозданием.

а) Новые предельные значения звука (пункт 2.2.1.1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2006/2; ECE/TRANS/WP.29/GRB/2006/4; неофициальный документ № GRB-43-4, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

7. Эксперт от ЕК проинформировал GRB о том, что электронный образец спецификации будет помещен на вебсайте автомобильной промышленности ЕК (http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm) в апреле 2007 года для облегчения процесса передачи данных. Он предложил экспертам направить ему (wolfgang.schneider@ec.europa.eu) свои замечания по этому образцу и обратился к компетентным органам, занимающимся официальным утверждением типа, с просьбой оказать содействие в ходе сбора данных.

8. Он проинформировал также GRB, что данные будут собираться и анализироваться консультационной компанией в соответствии со следующим графиком: а) процесс мониторинга данных (середина 2009 года); б) оценка последствий расходов; в) представление GRB предложения по новым предельным значениям шума (вторая половина 2009 года) и д) принятие окончательного предложения (2010 год).

9. Эксперт от Соединенных Штатов Америки выразил свое разочарование по поводу намерения ЕК предоставить собранные данные только Договаривающимся сторонам Соглашения 1958 года. Он просил передать собранные данные в распоряжение всех участников WP.29 и его вспомогательных органов, с тем чтобы дать им возможность на транспарентной основе инициировать обмен мнениями по новым предельным значениям шума. Эксперт от МОПАП выразил сожаление по поводу того, что автомобилестроители также не будут иметь доступа к этим данным. GRB отметила, что она разделяет их озабоченность, и полагала, что собранные данные следует распространить по крайней мере среди всех участников GRB, с тем чтобы можно было надлежащим образом рассмотреть вопрос о предельных значениях. Однако эксперт от ЕК заявил, что эти данные будут содержать конфиденциальную информацию, которую ЕК не уполномочена раскрывать. Председатель просил эксперта от ЕК представить дополнительную информацию о процессе мониторинга на следующей сессии GRB в сентябре 2007 года.

10. GRB решила исключить документы ECE/TRANS/WP.29/GRB/2006/2; ECE/TRANS/WP.29/GRB/2006/4 и GRB-43-4 из повестки дня.

b) Предложение по промежуточным поправкам к Правилам (пункт 2.2.1.2 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRB-42-13, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

11. Эксперт от Нидерландов снял с рассмотрения документ GRB-42-13. GRB решила исключить этот вопрос из повестки дня.

c) Дополнительные положения об уровне звука (АСЕП) (пункт 2.2.1.3 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRB-45-3, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

12. Эксперт от Нидерландов г-н Б. Кортбек, возглавляющий неофициальную группу по вопросу о дополнительных положениях об уровне звука (АСЕП), представил документ GRB-45-3, в котором отражены результаты работы этой неофициальной группы, в том числе итоги пятого совещания АСЕП, состоявшегося в Гааге 8-10 ноября 2006 года. Он проинформировал GRB, что неофициальной группе еще не удалось завершить разработку метода испытания АСЕП. Он добавил, что анализ последних данных испытаний вызвал необходимость обсуждения вопроса о том, должны ли транспортные средства всех классов и конфигураций быть охвачены едиными требованиями АСЕП или их следует рассматривать по отдельности. Г-н Б. Кортбек сообщил о своем намерении представить резюме предписаний АСЕП для рассмотрения на следующей сессии GRB. В заключении он отметил, что шестое совещание АСЕП состоится в Женеве после сессии самой GRB, а седьмое совещание будет проведено в Нидерландах. По мнению экспертов от Германии и МОПАП, необходимы дополнительные исследования, прежде чем будет подготовлено предложение для рассмотрения на сессии GRB в сентябре 2007 года.

2. Стационарное испытание четырехколесных транспортных средств (пункт 2.2.2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2007/3; неофициальный документ № GRB-45-1, указанный в приложении к настоящему докладу

13. Эксперт от ИСО представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2007/3, в котором предлагается согласовать нынешние требования Правил № 51, касающиеся стационарного

испытания транспортных средств для измерения уровня шума, с предписаниями, предусмотренными в окончательном проекте стандарта ISO/FDIS 5130:2006 (GRB-45-1). Он добавил, что этот стандарт был принят недавно и будет опубликован в качестве стандарта ISO 5130:2007 к июню 2007 года. GRB приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2007/3 без поправок и поручила секретариату передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2007 года в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 02 к Правилам № 51.

С. Правила № 59 (сменные системы глушителя) (пункт 2.3)

Документация: неофициальный документ № GRB-45-6, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

14. Эксперт от КСАОД сделал сообщение (GRB-45-6) по вопросу о сопоставительных испытаниях системы глушителя. Он отметил, что испытание на определение уровня шума проходящего мимо автомобиля не пригодно для сопоставления результатов испытаний системы глушителя с результатами, полученными в ходе официального утверждения типа транспортного средства, и что необходимы дополнительные исследования, прежде чем будет разработано предложение по внесению поправок в Правила № 59. Он добавил, что следует также принять во внимание процесс разработки Правил № 51. Председатель предложил эксперту от КСАОД представить дополнительную информацию по этому вопросу на следующей сессии GRB.

Д. Правила № 117 (шум, производимый шинами при качении) (пункт 2.4 повестки дня)

1. Расширение области применения Правил посредством включения в них положений о восстановленных шинах (пункт 2.4.1 повестки дня)

15. GRB была проинформирована о том, что Европейская ассоциация производителей шин и каучука (ЕТРМА) и Постоянное международное бюро ассоциаций дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР) проводят оценку последствий расходов в связи с распространением области применения этих Правил на восстановленные шины. GRB согласилась с предложением ЕТРМА снять этот вопрос с повестки дня, пока не будет завершена оценка и GRB не будет представлено конкретное предложение от ЕТРМА/БИПАВЕР по внесению поправок в Правила № 117.

2. Исправление 2 к Правилам (пункт 2.4.2)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2007/8

16. GRB отметила и поддержала предложение, которое Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) приняла на своей шестидесятой сессии и передала WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в 2007 года (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/60, пункт 36).

III. СОГЛАШЕНИЕ 1997 ГОДА: ПОПРАВКИ К ПРЕДПИСАНИЮ № 1 (пункт 3 повестки дня)

17. В отсутствие какой-либо новой информации по этому вопросу GRB решила исключить данный пункт из повестки дня. GRB также согласилась с предложением эксперта от Нидерландов подождать присоединения ЕС к Соглашению 1997 года и только после этого вновь рассмотреть необходимость совершенствования нынешних положений Предписания № 1, касающихся шумоизлучения.

IV. СОГЛАШЕНИЕ 1998 ГОДА: РАЗРАБОТКА НОВЫХ ГТП, КАСАЮЩИХСЯ ШУМА (пункт 4 повестки дня)

18. GRB отметила, что Исполнительный комитет (AC.3) решил продолжить обмен мнениями по вопросу о возможной разработке гтп, касающихся шума (ECE/TRANS/WP.29/1056, пункт 118). Председатель предложил экспертам GRB представить дополнительную информацию по данной теме.

19. Эксперт от Соединенных Штатов Америки полагал, что, прежде чем начинать разработку глобальных технических правил (гтп), касающихся шума, следует принять новые предельные значения и включить их в Правила № 51. Он предложил временно прекратить обсуждение будущих гтп, касающихся шума, прежде чем в рамках Правил № 51 не будут определены эквивалентные (сопоставимые) предельные значения шума. Что касается установления более жестких значений шума, то он вновь высказался за их включение в будущие гтп, а не в Правила № 51. GRB пояснила, что оба соглашения, функционирующие параллельно, преследуют одни и те же цели и что правила, разрабатываемые в рамках обоих соглашений, могут дать одинаковые выгоды с точки зрения эффективности затрат и охраны окружающей среды и что в обоих правилах следует учитывать наилучшие имеющиеся технологии.

V. ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О НАЦИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРЕБОВАНИЯХ, КАСАЮЩИХСЯ УРОВНЕЙ ШУМА (пункт 5)

20. Эксперт от Японии проинформировал GRB, что требования, касающиеся официального утверждения типа новых и уже находящихся в эксплуатации транспортных средств в отношении их систем глушителя вступят в силу в его стране в июле 2007 года. Он добавил, что эти требования будут аналогичны предписаниям, содержащимся в правилах № 59 и 92. Он сообщил о своем намерении представить для следующей сессии GRB резюме требований, которые, как ожидается, будут введены в Японии.

VI. ОБМЕН МНЕНИЯМИ О МЕТОДАХ РАСЧЕТА УРОВНЯ ШУМА, ПРОИЗВОДИМОГО ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ, ДЛЯ ЕГО СНИЖЕНИЯ (пункт 6)

21. Эксперт от Нидерландов сообщил, что недавно была завершена разработка модели шумоизлучения для европейских условий дорожного движения в целях расчета уровня шума и определения схемы распространения шумов. Он добавил, что эта модель была подготовлена в рамках исследовательского проекта по усовершенствованным методам оценки общего воздействия шума на окружающую среду (IMAGINE) и имеется на следующем вебсайте: <http://db.mp.nl/publications/vvv/IMA55TR-060821-MP10%20-%20IMAGINE%20Deliverable%20D11.pdf>. GRB решила сохранить этот вопрос в повестке дня своей следующей сессии.

VII. ВЛИЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ДОРОГИ НА УРОВЕНЬ ЗВУКА, ИЗДАВАЕМОГО ШИНОЙ ПРИ КАЧЕНИИ (пункт 7 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRB-45-2, GRB-45-5 и GRB-45-7, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

22. GRB с интересом заслушала сообщение эксперта от Японии (GRB-45-2) о проведенном в Японии исследовании по снижению уровней шума на низкошумных дорожных поверхностях. Это исследование показало, что по сравнению с покрытиями из плотного асфальта низкошумные покрытия могут снизить уровень производимого транспортным средством шума на 5-8 дБ (при постоянном скоростном режиме) и на 3-4 дБ (в момент трогания/ускорения транспортного средства). Эксперт от Японии отметил, что использование новейших технологий транспортных средств, шин и покрытий в сочетании может позволить снизить шум от транспортных средств по крайней мере на 10 дБ.

23. Эксперт от Германии сделал сообщение (GRB-45-5) по вопросу о характеристиках дорожных поверхностей и влиянии на уровень шума, производимого шинами при качении. Он напомнил, что пористый асфальт обладает более высокой акустической эффективностью (-7 - -9 дБ) по сравнению с плотным асфальтом; однако эти характеристики снижаются на 1 дБ в год в течение срока эксплуатации пористых поверхностей, что приблизительно в два раза меньше (6-8 лет) по сравнению с плотными поверхностями (12-15 лет). Он сделал вывод о том, что различие в уровнях шума от качения шины (3 дБ) между шинами ведущего моста грузового автомобиля и шинами управляемого моста можно устранить без снижения эксплуатационных качеств шин посредством изменения конфигурации профиля шины.

24. Эксперт от ПМАДК сделал сообщение (GRB-45-7) по вопросу о классификации дорожных покрытий и потенциальных возможностях для снижения уровня шума. Он проинформировал GRB, что в рамках проекта ЕС по контролю устойчивости характеристик дорожных поверхностей в отношении уровня шума от движения (SILVIA) была инициирована процедура гармонизированной маркировки дорожных поверхностей и что эта работа была продолжена в контексте проекта по созданию наземного транспорта в городских районах с улучшенными характеристиками шума (SILENCE). Что касается возможностей для снижения уровня шума от качения шин и дорожных покрытий, то он упомянул, что речь идет о снижении шума на 2-5 дБ для шин и 2-9 дБ для дорожных покрытий. В завершение он отметил, что ПМАДК продолжит работу по улучшению характеристик двухслойного пористого асфальта, покрытий из прорезиненных материалов и поверхностей с прерывистым гранулометрическим составом.

25. В связи с издержками на эксплуатацию низкошумных покрытий GRB полагала, что следует учитывать эффективность затрат инфраструктуры в целом (шумовые экраны, изоляция прилегающих зданий, текущее обслуживание покрытий и т.д.), а не проводить простое сопоставление издержек на использование обычных и низкошумных покрытий. Эксперт от ЕТОПОК придерживался того мнения, что низкошумные покрытия следует использовать в определенных зонах, обозначенных на схемах распределения шумов, а не в качестве окончательного решения для замены всех обычных дорожных покрытий.

26. Эксперт от ЕК проинформировал GRB, что Форум европейских национальных дорожных исследовательских лабораторий (ФЕНДИЛ) провел исследование для оценки потенциальных возможностей для снижения уровня шума от качения шин и что окончательный доклад по итогам этого исследования имеется на вебсайте автомобилестроительной промышленности ЕК по следующему адресу:
<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/index.htm>.

27. Эксперт от ЕК сообщил о новом предложении по снижению предельных значений шума от качения шин, включая требования, касающиеся сцепления с мокрой поверхностью, сопротивления качению шин и систем контроля за давлением в шинах (СКДШ). GRB решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на следующей сессии.

VIII. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 8 повестки дня)

Борьба с шумом

Документация: неофициальный документ № GRB-45-4, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

28. Эксперт от Нидерландов сделал сообщение (GRB-45-4) по вопросу об издержках и выгодах снижения уровня шума. Он подчеркнул, что большинство жителей ЕС подвергаются воздействию высоких уровней шума от дорожного движения (70-75 дБ) и что его необходимо снизить на 15-20 дБ во избежание негативных последствий для здоровья населения. GRB решила сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей сессии.

IX. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

29. Председатель предложил следующую предварительную повестку дня сорок шестой сессии GRB, которую планируется провести в Женеве с 3 сентября (с 14 час. 30 мин.) по 5 сентября (до 17 час. 30 мин.) 2007 года:

- а) Неофициальное совещание рабочей группы GRB по усовершенствованному методу испытаний для измерения уровня шума мотоциклов

Состоится в понедельник, 3 сентября 2007 года, во второй половине дня, т.е. с 14 час. 30 мин. до 17 час. 30 мин. Повестка дня этого совещания будет подготовлена секретариатом неофициальной рабочей группы и распространена среди членов группы до начала совещания.

- б) Сорок шестая сессия самой GRB

Состоится с 4 сентября (с 9 час. 30 мин.) по 5 сентября (до 17 час. 30 мин.) 2007 года.

1. Утверждение повестки дня.
2. Правила № 41 - (шум, производимый мотоциклами): разработка.
3. Правила № 51 - (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N): разработка;
 - а) обмен мнениями о процессе мониторинга данных;
 - б) дополнительные положения о шумоизлучении (АСЕП).
4. Правила № 59 - (сменные системы глушителя).
5. Соглашение 1998 года: обмен мнениями о разработке новых гтп, касающихся шума.
6. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума.
7. Обмен мнениями о методах расчета уровня шума, производимого транспортными средствами, для его снижения.
8. Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шиной при качении.
9. Борьба с шумом.
10. Выборы должностных лиц.
11. Прочие вопросы.

Приложение I

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ
В ХОДЕ СЕССИИ (GRB-45-...)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1.	ИСО	2.2.2.	A	ISO/FDIS 5130:2006 Акустические характеристики - измерение уровня звукового давления стационарных автотранспортных средств	(a)
2.	Японией	7.	E	Снижение уровня шума, производимого автотранспортными средствами, с использованием низкошумных дорожных поверхностей в Японии	(a)
3.	Председателем неофициальной группы АСЕП	2.2.1.3.	E	Доклад неофициальной рабочей группы GRB по АСЕП	(a)
4.	Нидерландами	8.1.	E	Снижение уровня шума: издержки и выгоды	(a)
5.	Германией	7.	E	Характеристики дорожных поверхностей и шум от качения шин по дороге	(a)
6.	КСАОД	2.3.	E	Сообщение КСАОД, касающееся Правил № 59	(a)
7.	ПМАДК	7.	E	Классификация дорожных покрытий и потенциальные возможности для снижения шума	(a)

Повторное рассмотрение неофициальных документов,
представленных на предыдущих сессиях GRB

(со ссылкой на пункт повестки дня и решение о стадии, принятое на нынешней сессии)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
43-4	Нидерландами	1.2.1.1	A	Предложение по предельным значениям, связанное с предложением D/ISO по Правилам № 51	(a)
42-13	Нидерландами	1.2.1.2	A	Предложение по промежуточным поправкам к Правилам № 51.02	(a)

Примечание:

(a) Рассмотрение завершено либо документ подлежит замене.

Приложение II

НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ РАБОЧИЕ ГРУППЫ GRB

<u>Неофициальная группа</u>	<u>Председатель</u>	<u>Секретарь</u>
Шум, производимый механическими транспортными средствами (Правила № 51)	Г-н К. Тайс (Германия) Тел.: (+49-228) 300-5343 Факс: (+49-228) 300-807-5343) Электронная почта: christian.theis@bmvs.bund.de	Г-н Х.П. Битенбек (МОПАП) Тел.: (+49) 221/90-32409 Факс: (+49) 221/90-32546 Электронная почта: hbietenb@ford.com
Шум, производимый мотоциклами (Правила № 41)	Г-н А. Эрарио (Италия) Тел.: (+39-06) 4158-6228 Факс: (+39-06) 4158-3253 Электронная почта: antonio.erario@ infrastrutturetrasporti.it	Г-н П. Чеснел (МАЗМ) Тел.: (+41-22) 920-2120 Факс: (+41-22) 920-2121 Электронная почта: pchesnel@immamotorcycles.org
Дополнительные положения об уровне звука (АСЕП)	Г-н Б. Кортбек (Нидерланды) Тел.: (+31-70) 339-4526 Факс: (+31-70) 339-1280 Электронная почта: boudenwijn.kortbeek@minvrom.nl	Г-н Х.П. Битенбек (МОПАП) Тел.: (+49) 221/90-32409 Факс: (+49) 221/90-32546 Электронная почта: hbietenb@ford.com
