



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

Рабочая группа по вопросам шума

Пятьдесят девятая сессия
Женева, 28–30 января 2014 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам шума
о работе ее пятьдесят девятой сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	2	3
III. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами): разработка (пункт 2 повестки дня).....	3–5	3
IV. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N) (пункт 3 повестки дня).....	6–14	4
A. Разработка.....	6–12	4
B. Новые предельные значения	13	6
C. Дополнительные положения об уровне звука.....	14	6
V. Правила № 59 (сменные системы глушителей) (пункт 4 повестки дня).....	15	7
VI. Правила № 92 (сменные системы глушителей для мотоциклов) (пункт 5 повестки дня).....	16	7
VII. Правила № 117 (звук, производимый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности) (пункт 6 повестки дня)	17–20	7

GE.14-21061 (R) 100414 150414



* 1 4 2 1 0 6 1 *

Просьба отправить на вторичную переработку



VIII.	Общие поправки (пункт 7 повестки дня).....	21–22	8
A.	Дополнительные положения об уровне звука для правил № 9, 63 и 92	21	8
B.	Предложение по поправкам к правилам № 28, 51, 59 и 117.....	22	8
IX.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 8 повестки дня)	23	8
X.	Влияние поверхности дороги на уровень звука, производимого шинами при качении (пункт 9 повестки дня)	24	9
XI.	Бесшумные автотранспортные средства (пункт 10 повестки дня)	25–26	9
XII.	Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRB (пункт 11 повестки дня).....	27	10
XIII.	Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (пункт 12 повестки дня).....	28–29	10
XIV.	Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие в ней рабочих групп (пункт 13 повестки дня)	30–31	11
XV.	Соглашение 1997 года (периодические технические осмотры) (пункт 14 повестки дня).....	32	11
XVI.	Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2013 года (пункт 15 повестки дня).....	33	11
XVII.	Прочие вопросы (пункт 16 повестки дня)	34–36	12
A.	Правила № 28 (звуковые сигнальные приборы)	34	12
B.	Обмен мнениями по поводу будущей работы GRB	35	12
C.	Предварительная повестка дня шестидесятой сессии.....	36	13

Примечания

I.	Перечень неофициальных документов (GRB-59-...), распространенных в ходе сессии	14
II.	Проект круга ведения неофициальной рабочей группы (НРГ) GRB по Правилам № 51 ООН и Правилам № 59 ООН	16
III.	Проект поправок к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств	18
IV.	Неофициальные группы GRB	19

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) провела свою пятьдесят девятую сессию в Женеве 28 (вторая половина дня) – 30 (первая половина дня) января 2014 года. Это совещание проходило под председательством г-на С. Фишэ (Франция). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690, Amend.1 и Amend.2) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Китая, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Франции, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. Кроме того, в ее работе участвовали эксперты от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии принимали также участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Всемирного союза слепых (ВСС).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/1 и Corr.1

2. GRB рассмотрела и утвердила предложенную повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/1 и Corr.1) пятьдесят девятой сессии с включенными в нее новыми пунктами 16 а) "Правила № 28 (звуковые сигнальные приборы)", 16 б) "Обмен мнениями по поводу будущей программы работы GRB" и 16 с) "Предварительная повестка дня шестидесятой сессии".

III. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами): разработка (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/5
неофициальный документ GRB-58-11-Rev.1

3. GRB возобновила рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/5, вынесенного на обсуждение экспертом от Российской Федерации. Эксперт от МАЗМ заявил, что, хотя он поддерживает цель правильного использования терминов "шум" и "звук", а также разъяснения терминологии, связанной с системами снижения шума, в случае утверждения предложенных поправок МАЗМ хотела бы избежать путаницы с иным употреблением этих терминов в правилах ООН № 9, 41, 63 и 92. Он добавил, что в связи с предложением включить в документацию об официальном утверждении типа ссылку на тип каталитического нейтрализатора он надеется получить от российских экспертов фактологический материал в виде результатов испытаний, показывающих влияние типа каталитического нейтрализатора на уровень шума, производимого транспортными средствами категории L.

4. Эксперт от Российской Федерации сослался на свое неофициальное обсуждение с МАЗМ, в ходе которого был сделан вывод о том, что будет целесо-

образнее внести поправки, аналогичные представленным в документе ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/5, во все правила ООН, касающиеся шума, производимого транспортными средствами категории L, и объединить такие поправки с другими предложениями, которые, как ожидается, будут подготовлены после разработки соответствующего законодательства Европейского союза. С учетом этого эксперт от Российской Федерации отозвал документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/5, принимая во внимание включение в будущем аналогичных предложений во все правила ООН, касающиеся шума, производимого транспортными средствами категории L.

5. GRB возобновила обсуждение по вопросу о переходных положениях, содержащихся в документе GRB-58-11-Rev.1 и направленных на согласование ранее принятого проекта дополнения 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 41 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRB/57, приложение II) с Общими руководящими принципами, касающимися регламентирующих процедур и переходных положений в правилах ООН (ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.1). GRB решила дождаться пересмотра Соглашения 1958 года, в ходе которого предусматривается также введение новых правил относительно переходных положений. Между тем GRB согласилась сохранить этот вопрос на повестке дня в качестве справочного материала для будущих сессий.

IV. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N) (пункт 3 повестки дня)

A. Разработка

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/4
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/2, неофициальные документы GRB-57-13, GRB-58-07, GRB-58-17-Rev.1, GRB-59-04-Rev.1, GRB-59-10-Rev.1

6. Председатель GRB предложил преобразовать группу экспертов по Правилам № 51 ООН в неофициальную рабочую группу (НРГ), для чего следует подготовить и утвердить ее круг ведения (КВ), который должен быть направлен на согласование нынешнего предложения по поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН с положениями предложения Парламента и Совета ЕС¹ и учитывать дополнительные аспекты, касающиеся китайского и японского рынков. С этой целью НРГ разработает проект рабочего документа для рассмотрения GRB на ее шестидесятой сессии. НРГ следует также решить вопрос дополнительных поправок, подготовив неофициальный документ для рассмотрения GRB на ее шестидесятой или шестьдесят первой сессии. Эксперты от Германии, Нидерландов, Франции и ЕК поддержали эту инициативу. Было выдвинуто предложение о том, чтобы КВ также охватывал Правила № 59 ООН (сменные системы глушителей). Эксперты от Германии, Испании, Нидерландов, Соединенного Королевства, Франции, Швейцарии, Японии, ЕК, КСАОД, ЕТОПОК и МОПАП сообщили о своем намерении участвовать в работе НРГ. Наконец, на основе проекта, подготовленного Группой экспертов, GRB приняла КВ (GRB-59-10-Rev.1)

¹ Этому предложению ЕС присвоено условное обозначение 2011/0409 (COD), а сам документ размещен по адресу http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/proposals/index_en.htm#h2-1. Вместе с тем последний пересмотр этого документа все еще находится на этапе доработки и пока не опубликован.

НПГ по Правилам № 51 ООН и Правилам № 59 ООН, воспроизведенный в приложении II к настоящему докладу, при условии согласия WP.29.

7. Эксперт от ЕК проинформировал GRB о ходе работы над регламентом ЕС о производимом шуме и внес на обсуждение пересмотренное предложение о поправках серии 03 к Правилам № 51, представленное Группой экспертов GRB по Правилам № 51 ООН (GRB-59-04-Rev.1). Он пояснил, что предложение основано на документе GRB-58-17-Rev.1, который является итогом совещания Группы экспертов GRB, и на последнем обновленном варианте ЕС и что одним из основных внесенных изменений стало исключение приложения 11 о системе звукового предупреждения о наличии транспортного средства (АВАС), которое должно войти в ГТП ООН, касающиеся бесшумных автотранспортных средств (БАТС), и вступить в силу в надлежащее время. Эксперты от ЕК и МОПАП указали на трудности согласования текстов проекта регламента ЕС о производимом шуме и Правил № 51 ООН из-за разных используемых определений и юридических формулировок.

8. Эксперты от Германии, Нидерландов, Швейцарии, Японии, ЕК, ЕТОПОК и МОПАП, а также Председатель подняли вопрос о том, исключать ли сноску после таблицы с предельными значениями уровня звука в пункте 6.2.2.1 документа GRB-59-04-Rev.1, которая касается последней колонки "Этап 3" и предусматривает следующее: "Подлежит пересмотру и подтверждению или изменению не позднее чем через один год после внесения". GRB отметила, что данное положение соответствует статье 7 проекта регламента ЕС о производимом шуме и направлено на пересмотр актуальности предельных значений уровня шума в будущем. Однако правовые последствия данной сноски представляются неясными. GRB предложила эксперту от ЕК прояснить этот вопрос с юридическими службами ЕС. Пока же GRB решила поместить сноску в квадратные скобки и возобновить рассмотрение на более позднем этапе. Кроме того, GRB подробно обсудила формулировку пункта 6.2.2.1 (предельные значения звука и категории транспортных средств), предусмотрев исключения для предельных значений, применимые к определенным категориям транспортных средств.

9. GRB возобновила рассмотрение предельных значений для определенных категорий транспортных средств на основе сообщения эксперта от Японии (GRB-59-09), посвященного легким транспортным средствам с плоской передней частью категории N₁. Эксперты от Германии, Италии, Франции и МОПАП поддержали документ GRB-59-09. Эксперт от ЕК отметил, что общую позицию ЕС по данному вопросу, а также по проблеме автобусов категории M₃ планируется представить в начале 2014 года.

10. Исходя из этого, GRB напомнила о документах GRB-58-08, GRB-58-09 и GRB-58-10, вынесенных на рассмотрение экспертом от Китая, который предложил ввести более высокие предельные значения для транспортных средств определенной категории на китайском рынке. Сославшись на вышеупомянутое предложение Японии, GRB просила эксперта от Китая аналогичным образом пояснить и более подробно обосновать свое предложение, возможно, на следующих сессиях НПГ по Правилам № 51 ООН и Правилам № 59 ООН, которые состоятся в марте и мае 2014 года. GRB решила передать НПГ документ GRB-59-04-Rev.1, включив в него все изменения, согласованные в ходе сессии, в том числе документ GRB-59-09. GRB решила также возобновить обсуждение поправок серии 03 на своей сессии в сентябре 2014 года на основе официального предложения, представленного НПГ.

11. GRB приняла без поправок документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/2, вынесенный на рассмотрение экспертом от МОПАП в целях ужесточения тре-

бований к треку, предназначенному для проведения испытаний на уровень шума, и перехода от стандарта ISO 19844:1994 (т.е. приложение 8 к этим Правилам) на стандарт ISO 10844:2011, а также включения переходных положений, позволяющих произвести замену покрытия на существующих испытательных треках, которые не отвечают требованиям стандарта ISO 10844:2011. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/2 Всемирному форуму WP.29 и Административному комитету Соглашения 1958 года (AC.1) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2014 года в качестве проекта добавления 10 к поправкам серии 02 к Правилам № 51.

12. GRB возобновила обсуждение документов ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/4 и GRB-57-13, в которых содержатся предложения по поправкам, направленным на усовершенствование метода испытания, предусмотренного поправками серии 02 к Правилам ООН, а также поправки, касающейся величины ускорения в ходе испытания, которая была предложена экспертом от Китая в документе GRB-58-07. GRB отметила, что опасения Китая были приняты во внимание Рабочей группой 42 ИСО при пересмотре стандарта ISO 362-1:2007, на который делается ссылка в нынешнем методе испытаний, предусмотренном Правилами ООН. Эксперт от Китая снял с рассмотрения документы ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/4, GRB-57-13 и GRB-58-07 и сообщил о возможности представления нового предложения в результате дополнительного обмена мнениями с ИСО.

В. Новые предельные значения

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/7
неофициальные документы GRB-58-08, GRB-58-09, GRB-58-10, GRB-58-14 и GRB-58-17-Rev.1

13. GRB отметила, что этот пункт фактически был рассмотрен в ходе обсуждения по пункту 3 а) повестки дня. Исходя из этого, GRB решила, что к ее следующей сессии пункты 3 а) и 3 б) повестки дня следует объединить и в качестве справочных материалов указать только документы GRB-59-04-Rev.1 и GRB-59-10-Rev.1. Наконец, GRB решила снять документы ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/7, GRB-58-08, GRB-58-09, GRB-58-10, GRB-58-14 и GRB-58-17-Rev.1 с повестки дня своей следующей сессии.

С. Дополнительные положения об уровне звука

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2011/64

14. GRB напомнила о своем намерении рассмотреть новые положения, касающиеся дополнительных положений об уровне звука (АСЕП), и уточнить цель введения новых предельных значений звука (ECE/TRANS/WP.29/GRB/52, пункты 8–9). Поскольку по данному пункту повестки дня никакой новой информации представлено не было, GRB решила оставить его в повестке дня следующей сессии.

V. Правила № 59 (сменные системы глушителей) (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/8
неофициальный документ GRB-58-05

15. В отсутствие эксперта от КСАОД GRB решила отложить обсуждение этой темы до своей сессии в сентябре 2014 года и оставить документы ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/8 и GRB-58-05 в качестве справочных материалов в повестке дня следующего совещания в ожидании итогов обсуждения НРГ Правил № 51 ООН и Правил № 59 ООН.

VI. Правила № 92 (сменные системы глушителей для мотоциклов) (пункт 5 повестки дня)

16. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было.

VII. Правила № 117 (звук, производимый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности) (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/10
неофициальные документы GRB-58-02, GRB-59-02,
GRB-59-03, GRB-59-07 и GRB-59-08

17. Эксперты от Франции, Российской Федерации и ЕТОПОК проинформировали GRB (GRB-59-07 и GRB-59-08) об итогах своего специального совещания, посвященного испытаниям программного обеспечения "Счетчик выбега", предложенного Российской Федерацией в контексте испытания методом торможения с использованием формулы $d\omega/dt$ для измерения сопротивления качению. GRB приняла к сведению, что специальное совещание было организовано Техническим объединением автомобильной, мотоциклетной и велосипедной промышленности (УТАК) и в общем плане призвано дать как теоретическое обоснование метода, так и его экспериментальную оценку посредством определения сопротивления качению образца шины класса C1 с использованием двух испытательных установок различных типов. GRB приняла также к сведению, что полученные данные, их обработка и статистическая оценка продемонстрировали хорошую адаптивность программного обеспечения к установкам для испытания шин и удовлетворительную воспроизводимость данных выбега. Более того, алгоритм "Счетчика выбега" практически обеспечивает независимость измеренного замедления от испытательных скоростей в диапазоне от 4 до 20 км/ч.

18. Исходя из этого, эксперт от Российской Федерации предложил документ GRB-59-02, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/10, в качестве альтернативы для измерения и обработки данных в целях определения значения замедления по дифференциальной формуле $d\omega/dt$.

19. GRB согласилась в принципе с предложенным методом. Однако с учетом позднего представления документа GRB-59-02 GRB предложила сначала представить этот документ со всеми сопроводительными материалами (GRB-59-07 и GRB-59-08) для обсуждения на предстоящей сессии GRRF в феврале 2014 года,

а затем передать его вместе с замечаниями GRRF в качестве официального документа для окончательного рассмотрения на следующей сессии GRB в сентябре 2014 года. При этом было отмечено, что результаты испытания шин коммерческих транспортных средств (классы C2 и C3) также могут быть представлены на вышеупомянутой сессии GRB. Наконец, GRB предложила экспертам направить свои замечания (если таковые имеются) в секретариат до начала следующей сессии GRB.

20. Эксперт от ЕТОПОК представил документ GRB-59-03, в котором содержится пересмотренное предложение по новым параметрам точности измерения времени для приборов, используемых в методе определения сопротивления качению, в целях исправления неточностей в приложении 6 к Правилам ООН. Текст предложения также поддержали эксперты от Российской Федерации. Эксперт от Японии сделал оговорку относительно необходимости его дальнейшего изучения для проверки последствий изменения параметров точности. Эксперт от Европейской комиссии высказал аналогичные опасения, отметив, что ему нужно сначала обсудить этот вопрос с ЕТОПОК в двустороннем порядке. GRB решила возобновить рассмотрение этой темы на своей сессии в сентябре 2014 года и просила секретариат распространить документ GRB-59-03 с официальным условным обозначением.

VIII. Общие поправки (пункт 7 повестки дня)

A. Дополнительные положения об уровне звука для правил № 9, 63 и 92

21. Эксперт от ЕК проинформировал GRB, что ЕС намерен применять эти правила, однако ему потребуется провести дополнительные исследования, в частности относительно несанкционированной модификации глушителей. С этой целью до следующей сессии GRB в сентябре 2014 года будет начато исследование. До получения материалов от ЕС GRB решила оставить этот вопрос в повестке дня. Эксперт от МАЗМ отметил, что положения о предотвращении несанкционированной модификации уже включены в последние поправки к этим правилам ООН. Наконец, GRB постановила изменить название этого пункта повестки дня на "дополнительные положения", с тем чтобы отличать его от пункта 3 с) повестки дня, и возобновить обсуждение этой темы на своей сентябрьской сессии на основе новой информации, которая будет представлена экспертом от ЕК.

B. Предложение по поправкам к правилам № 28, 51, 59 и 117

22. GRB решила снять этот пункт с повестки дня своей следующей сессии до представления нового предложения экспертом от МОПАП.

IX. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 8 повестки дня)

23. GRB отметила, что никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

Х. Влияние поверхности дороги на уровень звука, производимого шинами при качении (пункт 9 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRB-59-05-Rev.1

24. GRB приветствовала выступление эксперта от Фонда для научных и промышленных исследований (СИНТЕФ, Норвегия), в котором он кратко изложил первые результаты исследования, посвященного влиянию поверхности дороги на уровень звука, производимого шинами при качении. Эксперт от СИНТЕФ пояснил, что основной целью проекта являются исследование шумовых характеристик шин обычных пассажирских автомобилей на типичных поверхностях дорог в странах Северной Европы (Дания, Норвегия и Швеция) и выяснение того, какие комбинации поверхностей дорог и шин производят самый низкий уровень шума. GRB отметила, что результаты этого исследования продемонстрировали вариативность уровней шума, производимого шинами, в пределах 4 дБ(А) и ту же вариативность между средними показателями поверхностей дорог. Было также отмечено, что разница между самой шумной шиной на самой шумной поверхности и самой тихой шиной на самой тихой поверхности составила 11 дБ(А). Наконец, эксперт от СИНТЕФ проинформировал GRB о том, что в 2014 году проект будет распространен на шины для грузовых транспортных средств.

ХІ. Бесшумные автотранспортные средства (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/6
ECE/TRANS/WP.29/AC.3/33

25. Эксперт от ЕК, являющийся секретарем НРГ по БАТС, сообщил GRB о результатах последнего совещания, состоявшегося в Токио (10–12 декабря 2013 года). Он объявил также, что следующие совещания НРГ запланированы на 7–9 апреля, а также 13–15 мая 2014 года в Вашингтоне (округ Колумбия). Он пояснил, что деятельность НРГ сосредоточена на выверке проекта текста ГТП ООН, касающихся БАТС, а также на решении технических и стратегических вопросов. Таким образом, эксперт от ЕК предложил экспертам GRB от Договаривающихся сторон Соглашения 1998 года представить не позднее апреля 2014 года свои замечания по различным вариантам стратегий, перечисленным в рабочем документе НРГ (условия АВАС 27.01.14)². GRB приняла также к сведению решение Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) (см. ECE/TRANS/WP.29/1106, пункт 106) о продлении мандата НРГ до ноября 2015 года. Поэтому GRB планирует обсудить конкретное предложение на своих следующих сессиях в сентябре 2014 года и январе 2015 года.

26. Эксперт от ВСС подчеркнул три ключевых элемента АВАС с точки зрения слабовидящих: i) звуковое оповещение должно иметь достаточную громкость, а его характеристики (частота и т.д.) должны позволять распознавать местонахождение и направление движения транспортного средства; ii) система должна действовать на неподвижных транспортных средствах; и iii) водитель не должен иметь возможности выключить ее, поскольку данное устройство

² С документом можно ознакомиться по адресу <https://www2.unece.org/wiki/display/trans/GTR+for+QRTV+--+Task+Force+3rd+session>.

безопасности должно функционировать постоянно. Эксперт от ЕК проинформировал GRB о том, что регламент ЕС о шуме потребует автоматической настройки АВАС, и поскольку этот регламент находится на последнем этапе процесса принятия совместного решения, то данное положение вряд ли изменится. Председатель GRB пояснил, что функция переключателя временной остановки будет обсуждаться в рамках GRB. Он добавил, что положения ГТП ООН должны касаться эффективности АВАС в плане безопасности и сокращения паразитного шума. Наконец, GRB решила возобновить обсуждение этой темы на ее сессии в сентябре 2014 года.

ХII. Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRB (пункт 11 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRB-57-12 и GRB-57-18

27. GRB возобновила рассмотрение определений и сокращений в правилах ООН и Глобальных технических правилах ООН, относящихся к ведению GRB, на основе документов GRB-57-12 и GRB-57-18. Председатель GRB подчеркнул важность подготовки полного и последовательного перечня сокращений и аббревиатур, для того чтобы избежать двусмысленности в этой сфере. Было решено, что этот перечень, охватывающий Соглашения 1958 и 1998 годов, затем будет передан на утверждение WP.29 и будет время от времени обновляться. GRB вновь обратилась ко всем экспертам с предложением представить свои материалы (при наличии таковых), с тем чтобы окончательный документ можно было принять на сессии GRB в сентябре 2014 года.

ХIII. Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/9
неофициальный документ GRB-59-01

28. GRB рассмотрела документ GRB-59-01, в котором секретариат предлагает исправить ссылку на приложение 3 к Правилам № 41 ООН в пункте 8.8.2.1.2 Сводной резолюции (СР.3), а также обратить внимание Рабочей группы на тот факт, что допустимое отклонение в 5 дБ(А), определенное в пункте 8.8.2.2 в целях учета возможных погрешностей инструментов и измерений, значительно превышает соответствующие отклонения в 1 или 3 дБ(А), предусмотренные в правилах № 51, 41 и 63. Эксперты от Германии, Франции, Швеции, МАЗМ, ИСО и МОПАП указали, что значение 5 дБ(А) в пункте 8.8.2.2 учитывает помехи и разброс измерений, проводимых в реальных условиях, в неопределенной акустической среде (например, на обочине дороги) и неквалифицированным персоналом (например, дорожной полицией), тогда как допустимое отклонение в 3 дБ(А) предназначено для лабораторных условий и квалифицированного персонала. GRB решила оставить значение 5 дБ(А) в пункте 8.8.2.2 СР.3 без изменений.

29. Наконец, GRB рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/9, внесенный на обсуждение экспертом от Российской Федерации. GRB решила, как предложил эксперт от МАЗМ, исключить из нового пункта 8.8.2.1.2 ссылки на новые категории транспортных средств L₆ и L₇, которые пока не охвачены

Правилами № 9 ООН. Наконец, GRB приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/9 с внесенными в него поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта поправки 5 к CP.3 для рассмотрения и проведения голосования на их сессии в июне 2014 года.

XIV. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие в ней рабочих групп (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2014/26

30. GRB отметила значительный прогресс, достигнутый неофициальными группами WP.29 по МОУТКТС в деле пересмотра Соглашения 1958 года (SG58) и подготовки Правил № 0 ООН (SGR0) на их недавних неофициальных совещаниях, состоявшихся в Сендае (Япония) в январе 2014 года. Было отмечено, что SG58 рассмотрела нерешенные вопросы (заключенные в квадратные скобки) проекта третьего пересмотренного варианта Соглашения 1958 года (ECE/TRANS/WP.29/2014/26) и достигла договоренности по окончательному тексту. Окончательный текст проекта третьего пересмотренного варианта Соглашения 1958 года будет представлен на рассмотрение WP.29 на его сессии в марте 2014 года на основе неофициального документа, дополняющего официальный документ.

31. SGR0 завершила работу над первым проектом Правил № 0 ООН, касающихся МОУТКТС, который будет представлен на предстоящей сессии WP.29 в марте 2014 года в качестве неофициального документа. GRB приняла к сведению, что в МОУТКТС будут учтены правила ООН № 28, 51 (либо в их нынешнем виде, либо поправки серии 03) и 117. Что касается необходимости разработки новых правил ООН, касающихся установки шин, то GRB отметила, что этим вопросом будет заниматься GRRF. Наконец, Председатель GRB предложил заняться работой, связанной с вышеупомянутыми правилами ООН, в рамках МОУТКТС следующим экспертам: i) эксперту от КСАОД (Правила № 28 ООН), ii) эксперту от МОПАП (Правила № 51 ООН) и iii) эксперту от ЕТОПОК (Правила № 117 ООН).

XV. Соглашение 1997 года (периодические технические осмотры) (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2013/132

32. GRB решила снять этот вопрос с повестки дня.

XVI. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2013 года (пункт 15 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1106

33. Секретарь выступил с сообщением по основным вопросам, рассмотренным на 161-й сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1106).

XVII. Прочие вопросы (пункт 16 повестки дня)

A. Правила № 28 (звуковые сигнальные приборы)

Документация: GRB-59-06-Rev.1

34. Эксперт от МОПАП представил документ GRB-59-06-Rev.1 для обновления условий испытаний и положений Правил № 28 ООН в целях: i) разрешить испытание звуковых сигнальных приборов на транспортном средстве при прогревом двигателя и на холостом ходу и ii) снизить предписанный уровень звука с 93 до 90 дБ(А). Он обосновал второй пункт тем, что даже звук сниженного уровня слышен достаточно далеко для мгновенного оповещения пешеходов и других участников дорожного движения, включая водителей, поскольку обычно он на 20–40 дБ громче, чем типичный шум, производимый дорожным движением, а также тем, что это может помочь уменьшить шумовое загрязнение. Эксперты от Италии и ИСО поддержали это предложение. Эксперт от Франции подчеркнул, что для обновления методов проведения испытаний необходимо пересмотреть весь текст и что предельное значение, предложенное МОПАП, требует обсуждения. GRB решила возобновить рассмотрение этого вопроса и поручила секретариату распространить документ GRB-59-06-Rev.1 с официальным условным обозначением на ее сессии в сентябре 2014 года.

B. Обмен мнениями по поводу будущей работы GRB

Документация: GRB-59-11

35. По предложению Председателя GRB провела краткий обмен мнениями по вопросам, которые следует включить в будущую работу GRB. Эксперт от ИСО указал, что для обновления методов проведения испытаний, предусмотренных в Правилах № 41 и 51 ООН, ИСО было бы целесообразно предпринять следующее: повторно рассмотреть ISO 362-1:2007, разработать часть III этого стандарта с подробным описанием того, как проводить испытания в закрытых помещениях, и обновить требование к треку, предназначенному для проведения испытаний на уровень шума, перейдя от стандарта ISO 10844:1994 на ISO 10844:2011. Эксперт от Франции упомянул Правила № 51 ООН, АСЕП, БАТС, текущие технологические усовершенствования, официальные утверждения в закрытых помещениях, решение вопроса о сиренах (машины скорой помощи и т.д.) в Правилах № 28 ООН, шумовое загрязнение, вызываемое погрузкой и разгрузкой доставленных товаров в городах. Эксперт от Нидерландов представил схему (GRB-59-11), на которой показано общее улучшение данных о шуме, производимом шинами класса C1, в 2007–2013 годах, и проинформировал GRB о своем намерении довести до сведения GRB на ее следующей сессии аналогичные схемы для шин классов C2 и C3 в целях изучения вопроса о возможности дальнейшего снижения нынешних предельных значений шума, производимого шинами. При поддержке экспертов от ЕК и МОПАП он предложил также изучить соответствие между системой маркировки шин и их фактическими характеристиками. Эксперт от Швейцарии высказал мнение о том, что необходимо изучить шумовое загрязнение, его критерии и новые технологии, появляющиеся на рынке. Эксперт от ЕТОПОК предложил рассмотреть вопрос о поверхностях дорог в качестве третьего основного источника шума после транспортных средств и шин. Однако Председатель и эксперт от ЕК указали, что этот вопрос очень сложен и выходит за рамки компетенции GRB и официальных утверждений типа. Эксперт от ЕК предложил повторно рассмотреть

шум, производимый сельскохозяйственными транспортными средствами, и обновить методы проведения испытаний, разработанные 40 лет назад.

С. Предварительная повестка дня шестидесятой сессии

36. В связи со своей шестидесятой сессией, которую планируется провести в Женеве 1 (открывается в 14 ч. 30 м.) – 3 (закрывается в 17 ч. 30 м.) сентября 2014 года, GRB отметила, что крайний срок для представления официальной документации в секретариат – 6 июня 2014 года, т.е. за 12 недель до начала сессии. Была утверждена следующая предварительная повестка дня:

1. Утверждение повестки дня
2. Правила № 28 (звуковые сигнальные приборы)
3. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами): разработка
4. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N)
 - a) разработка
 - b) дополнительные положения об уровне звука
5. Правила № 59 (сменные системы глушителей)
6. Правила № 92 (сменные системы глушителей для мотоциклов)
7. Правила № 117 (звук, производимый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности)
8. Общие поправки: дополнительные положения об уровне звука для правил № 9, 63 и 92
9. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума
10. Влияние поверхности дороги на уровень звука, производимого шинами при качении
11. Бесшумные автотранспортные средства
12. Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRB
13. Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств
14. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие в ней рабочих групп
15. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2014 года
16. Обмен мнениями по вопросу о будущей работе GRB
17. Прочие вопросы
18. Предварительная повестка дня шестидесятой сессии
19. Выборы должностных лиц

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRB-59-...), распространенных в ходе сессии

<i>Номер</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
1	Секретариатом	12	A	Возможные поправки к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3)	a)
2	Российской Федерацией	6	A	Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 для внесения изменений в документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/10	c)
3	ЕТОПОК	6	A	Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 ООН	b)
4-Rev.1	Группой экспертов GRB по Правилам № 51	3 a)	A	Предложение по поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N)	c)
5-Rev.1	ИКТ СИНТЕФ	9	A	Влияние поверхности дороги на уровень звука, производимого шинами при качении	c)
6-Rev.1	МОПАП	16 a)	A	Предложение по поправкам к Правилам № 28 (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения звуковых сигнальных приборов и автотранспортных средств в отношении их звуковой сигнализации)	b)
7	Францией/ Российской Федерацией	6	A	Метод измерения замедления и обработки данных для определения сопротивления качению шины. Испытание и оценка вариантного метода с использованием формулы $d\omega/dt$	c)
8	Францией/ Российской Федерацией	6	A	Метод измерения замедления и обработки данных для определения сопротивления качению шины. Испытание и оценка вариантного метода с использованием формулы $d\omega/dt$	c)

<i>Номер</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
9	Японией	3 b)	A	Предложение Японии, касающееся легкого транспортного средства с плоской передней частью категории N ₁	a)
10-Rev.1	Неофициальной рабочей группой по правилам ООН № 51 и 59	3 a)	A	Круг ведения неофициальной рабочей группы	d)
11	Нидерландами	16 b)	A	Данные о шуме, производимом шинами	c)

Примечания:

- a) Рассмотрение завершено или документ был заменен.
- b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве документа с официальным условным обозначением.
- c) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа.
- d) Документ принят и будет представлен WP.29.

Приложение II

Проект круга ведения неофициальной рабочей группы (НРГ) GRB по Правилам № 51 ООН и Правилам № 59 ООН

Принятый текст основан на документе GRB-59-10-Rev.1 (см. пункт 6 настоящего доклада)

A. Введение

1. Завершение пересмотра Правил № 51 ООН и Правил № 59 ООН требует проведения обзора обоих документов с учетом окончательной доработки регламента ЕС о шуме, производимом моторными транспортными средствами, имеющими не менее четырех колес.

B. Задача неофициальной рабочей группы

2. НРГ должна предложить поправки серии 03 к Правилам № 51 ООН и рабочий документ по пересмотру 1 к Правилам № 59 ООН для рассмотрения GRB на ее шестидесятой сессии в сентябре 2014 года.

3. Это документы должны основываться на достигнутых за последнее время результатах работы GRB, отраженных в документе GRB-59-04-Rev.1, с учетом окончательной доработки регламента ЕС о шуме, производимом моторными транспортными средствами, имеющими не менее четырех колес.

4. Работа НРГ не должна ограничиваться проектами предложений по внесению поправок в Правила № 51 ООН и Правила № 59 ООН, а должна также охватывать дополнительные поправки в отдельном неофициальном документе.

5. НРГ может также провести обзор других проектов предложений по улучшению и/или разъяснению различных аспектов правил.

C. Правила процедуры

6. НРГ открыта для всех участников GRB. Однако рекомендуется, чтобы в ее работе принимали участие максимум по два технических эксперта от каждой страны или организации.

7. Все совещания будут проводиться главным образом в Брюсселе в Генеральном директорате Европейской комиссии по вопросам предпринимательской деятельности и промышленности.

8. Группой экспертов будут руководить Председатель (Комиссия ЕС), сопредседатель (Германия) и секретарь (МОПАП).

9. Официальным языком неофициальной группы будет английский язык.

10. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю НРГ в приемлемом электронном формате за неделю до начала сессии.

11. Повестка дня и последний проект документа будут распространяться среди всех членов НРГ до начала всех запланированных совещаний.

12. Все сообщения НРГ будут направляться главам делегаций в GRB и секретарю GRB.

D. График (включая уже проведенные совещания)

13. Бывшая группа экспертов (сейчас официально НРГ; до принятия WP.29 соответствующего решения на ее сессии в июне 2014 года) провела свое первое совещание 19 апреля 2013 года и еще четыре совещания 17 мая, 3 июня, 4 июля и 8 ноября 2013 года.

14. НРГ проведет еще несколько совещаний, предварительно запланированных на 20 февраля, 25–26 марта и 6–7 мая 2014 года (требуется подтверждения).

15. Дальнейшие совещания могут быть запланированы в зависимости от хода работы НРГ.

16. Группа представит рабочие документы, упомянутые в пункте 2, для рассмотрения GRB в ходе ее шестидесятой сессии в сентябре 2014 года и рабочие документы о возможных поправках для рассмотрения GRB в ходе ее шестидесятой первой сессии в феврале 2015 года.

Приложение III

Проект поправок к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/9 (см. пункт 29 настоящего доклада)

...

Включить новый пункт 8.8.2.1.2 следующего содержания:

"8.8.2.1.2 В случае транспортных средств категорий **L₂**, **L₄**, **L₅** – метод, описанный в пункте 3.2 приложения 3 к Правилам № 9 (измерение шума, производимого остановленными транспортными средствами: измерение шума вблизи выхлопной трубы)".

Пункт 8.8.2.1.2 (прежний), изменить нумерацию на 8.8.2.1.3 и изложить в следующей редакции:

"8.8.2.1.3 В случае транспортных средств категории **L₃** – метод, описанный в пункте 2 приложения 3 к Правилам № 41 (измерение шума, производимого остановленными мотоциклами: измерение шума вблизи выхлопной трубы)".

Приложение IV

Неофициальные группы GRB

<i>Неофициальная группа</i>	<i>Председатель(и)</i>	<i>Секретарь</i>	<i>Истечение срока действия мандата [до принятия решения WP.29]</i>
Бесшумные транспортные средства (БАТС)	Г-н Эзана Вондимне (США) Тел. +1 202 366 21 17 Эл. почта: Ezana.wondimneh@dot.gov Ичиро Сакамото Тел. +81 422 41 66 18 Факс: +81 422 76 86 04 Эл. почта: i-saka@ntsel.go.jp	Г-н Н. Какизис (Генеральный директорат Европейской комиссии по предпринимательской деятельности и промышленности) Тел. +32 2 298 87 32 Факс: +32 2 296 96 37 Эл. почта: nickolas.kakizis@ec.europa.eu	ноябрь 2015 года
Правила № 51 ООН и Правила № 59 ООН	Г-н Н. Какизис (Генеральный директорат Европейской комиссии по предпринимательской деятельности и промышленности) Тел. +32 2 298 87 32 Факс: +32 2 296 96 37 Эл. почта: nickolas.kakizis@ec.europa.eu	Г-н Ханс-Мартин Герхард (МОПАП) Тел. +49 711 911 82 868 Факс: +49 711 911 82 006 Эл. почта: hans-martin.gerhard@porsche.de	[февраль 2015 года]