



**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

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

**Рабочая группа по вопросам шума**

**Пятьдесят шестая сессия**

Женева, 3–5 сентября 2012 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам шума  
о работе ее пятьдесят шестой 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) (пункт 2 повестки дня).....	3–5	3
IV. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) (пункт 3 повестки дня).....	6–14	4
A. Разработка.....	6–9	4
B. Новые предельные значения звука .....	10–13	5
C. Дополнительные положения об уровне звука.....	14	6
V. Правила № 59 (сменные системы глушителей) (пункт 4 повестки дня).....	15	6
VI. Правила № 92 (сменные системы глушителей для мотоциклов) (пункт 5 повестки дня).....	16	7
VII. Правила № 117 (шум, производимый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности) (пункт 6 повестки дня) .....	17–21	7

VIII.	Общие поправки (пункт 7 повестки дня) .....	22–23	8
A.	Правила № 41, 51 и 59.....	22	8
B.	Правила № 9 и 63.....	23	8
IX.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 8 повестки дня) .....	24	9
X.	Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шинами при качении (пункт 9 повестки дня) .....	25	9
XI.	Бесшумные автотранспортные средства (пункт 10 повестки дня) .....	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	10
XIV.	Экологически чистые транспортные средства (пункт 13 повестки дня).....	29	10
XV.	Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие в ней рабочих групп (пункт 14 повестки дня) .....	30	11
XVI.	Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня) .....	31–32	11
A.	Интеллектуальные транспортные системы .....	31	11
B.	Образцы для документов, подлежащих представлению рабочим группам (РГ) и Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств .....	32	11
XVII.	Выборы должностных лиц (пункт 16 повестки дня).....	33	11
XVIII.	Выражение признательности (пункт 17 повестки дня).....	34	12
XIX.	Предварительная повестка дня пятьдесят седьмой сессии (пункт 18 повестки дня).....	35	12
<b>Приложения</b>			
I.	Перечень неофициальных документов (GRB-56...), распространенных в ходе сессии .....		13
II.	Проект поправок к Правилам № 51.....		16
III.	Проект поправок к Правилам № 117.....		17
IV.	Проект поправок к правилам № 9 и 63 .....		18
V.	Неофициальные группы GRB .....		21

## I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) провела свою пятьдесят шестую сессию 3 (вторая половина дня) – 5 (вторая половина дня) сентября 2012 года в Женеве под председательством г-на К. Тайса (Германия). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690 и Amend.1) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Бразилии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В ее работе также участвовал эксперт от Европейской комиссии (ЕК). Кроме того, в работе приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД); Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ); Международной организации по стандартизации (ИСО) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По специальному приглашению Председателя в работе сессии участвовали эксперты от следующей неправительственной организации: Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК).

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/4  
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/4/Add.1

2. GRB рассмотрела и утвердила свою повестку дня ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/4 и Add.1, включая ее новые пункты 15 а), 15 б), 17 и 18.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/5  
неофициальные документы GRB-56-04 и GRB-56-08

3. GRB приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/5, представленный на рассмотрение экспертом от Российской Федерации в целях согласования определений типов транспортных средств в отношении шума и терминов "шум" и "звук". Эксперт от МАЗМ высказал оговорку (GRB-56-08) по данному предложению в целом на том основании, что введение новых определений является преждевременным, учитывая недавнее опубликование второго пересмотренного варианта Правил № 41 ООН. GRB решила вернуться к рассмотрению этого предложения на своей сессии в феврале 2013 года на основе дальнейшей информации, которая будет представлена экспертом от Российской Федерации.

4. GRB рассмотрела документ GRB-56-04, представленный экспертом от ИСО и обновляющий текст Правил ООН, касающийся испытательной площадки, с учетом самой последней поправки к стандарту ИСО 5130:2012. Свои замечания по этому предложению высказал эксперт от Германии, который предложил использовать более объективные критерии проверки степени пористости

поверхности испытательной площадки. GRB решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на основе пересмотренного предложения, которое вызвался подготовить эксперт от ИСО.

5. Эксперт от МАЗМ запросил у GRB разъяснение по пункту 8.2 относительно испытаний на соответствие производства, а именно: применим ли допуск в 1 дБ к максимальному уровню давления звука по шкале А, соответствующего режиму эксплуатации в городском цикле ( $L_{urban}$ ), и к уровню давления звука при широко открытой дроссельной заслонке ( $L_{wot}$ ). GRB решила, что пунктом 6.2.3 (технические требования, касающиеся уровней звука) в его нынешней редакции четко предусматривается, что значение  $L_{wot}$  не должно превышать предельного значения для  $L_{urban}$  более чем на 5 дБ, а если – как указано в приложении 6 – к  $L_{urban}$  применяется значение +1 дБ, то тогда этот дополнительный допуск в +1 дБ автоматически применяется и к значению  $L_{wot}$ .

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

##### **A. Разработка**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/8  
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/16  
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/17  
неофициальные документы GRB-56-03, GRB-56-06,  
GRB-56-09, GRB-56-12, GRB-56-16 и GRB-56-22

6. См. также пункт 20, касающийся обновления требований, предъявляемых к испытательному треку, используемому для целей испытания на производимый шум, с переходом от стандарта ИСО 10844:1994 к стандарту ИСО 10844:2011. GRB решила перенести обсуждение документов ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/16 и ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/17 на свою сессию в феврале 2013 года.

7. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/8, сводящий воедино предложенные поправки серии 03 к Правилам № 51 ООН. Свои замечания по этому предложению высказал эксперт от ЕТОПОК (GRB-56-16), который предложил изменить условия проведения испытания транспортного средства, предусмотренные в приложении 10 к Правилам № 51 ООН. GRB отметила, что предлагаемые изменения (GRB-56-16) уже были утверждены в качестве дополнения 8 к поправкам серии 02, и решила внести соответствующие изменения в документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/8. Кроме того, эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ GRB-56-12, в котором предлагается новый формат карточки сообщения. GRB решила вернуться к рассмотрению документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/8 на своей сессии в феврале 2013 года на основе пересмотренного документа, который будет подготовлен экспертом от Нидерландов в сотрудничестве с экспертами от КСАОД и МОПАП. GRB рекомендовала экспертам представить подробные замечания.

8. GRB рассмотрела и приняла документ GRB-56-03, который воспроизводится в приложении II к настоящему докладу и предусматривает внесение изменений в рисунок, показывающий положения для измерения на движущихся транспортных средствах. Секретариату было поручено передать данное пред-

ложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2013 года в качестве дополнения 9 к поправкам серии 02 к Правилам № 51 ООН.

9. Наконец, GRB рассмотрела документ GRB-56-06, представленный экспертом от Китая и содержащий предлагаемые поправки к методу испытания. Им были представлены – в порядке информации – документ GRB-56-09, показывающий различия между методами испытания, предусматриваемыми Правилами № 51 ООН, стандартом ИСО 362 и китайским стандартом (GB11495-2002), а также – в обоснование предлагаемых поправок к методу испытания – документ GRB-56-22. Эксперт от МОПАП высказал мнение, что в целях обеспечения глобальной актуальности Правил № 51 ООН такие значимые результаты исследования надлежит свести воедино с итогами аналогичной работы, проводимой другими Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года (например, странами Европейского союза). GRB решила вернуться на своей сессии в феврале 2013 года к обсуждению возможного официального предложения (на основе документа GRB-56-06), которое будет представлено экспертом от Китая в сотрудничестве с экспертом от ИСО.

## **В. Новые предельные значения звука**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/7  
неофициальные документы GRB-54-03, GRB-55-01,  
GRB-56-01, GRB-56-05, GRB-56-07 и GRB-56-21

10. Эксперт от ЕК проинформировал GRB о ходе работы учреждений Европейского союза (ЕС) над предложением ЕК относительно шума, производимого транспортными средствами. Он добавил, что на данном этапе никакой принципиальной политической договоренности по новым предельным значениям в рамках ЕС пока не достигнуто.

11. Эксперт от Китая внес на рассмотрение документ GRB-56-07, в котором предлагается иная схема идентификации категорий транспортных средств. Он также добавил, что его предложение открывает возможность для охвата и учета потребностей более широкого круга стран. Эксперты от Японии и МОПАП одобрили использование индекса "удельная мощность двигателя на единицу массы (УММ)" в качестве показателя, обеспечивающего увязку между уровнем производимого шума и характеристиками транспортного средства. Эксперт от ЕК напомнил, что для преодоления проблемы, связанной с различными национальными программными приоритетами/классификациями, обсуждение следует сосредоточить на принципе взаимного признания согласно Соглашению 1958 года, который заключается в том, что транспортное средство, соответствующее самому низкому уровню шума, будет допускаться к эксплуатации везде. Он добавил, что это не исключает возможности введения Договаривающимися сторонами в свое национальное законодательство менее жестких требований применительно к внутренним рынкам. В итоге GRB решила вернуться к рассмотрению документа GRB-56-07 на своей сессии в феврале 2013 года, с тем чтобы предоставить экспертам время для его изучения и проработки.

12. GRB рассмотрела документы GRB-56-01 и GRB-56-05, дополняющие документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/7, представленный экспертом от Японии. Последний пояснил, что его предложение основано на документе GRB-55-01, включая предельные значения с некоторыми изменениями пороговых значений для подкатегорий, и служит основой для выработки общей позиции по предложению, представленному экспертом от Германии (GRB-54-03). Кроме того, он сделал сообщение (GRB-56-21), касающееся обоснования для предлагаемого

этапа 3 введения новых предельных значений. Эксперт от ЕК заявил, что при пересмотре классификации транспортных средств надлежит учитывать не только предложения, представленные экспертами от Германии и Японии, но также нынешнюю классификацию транспортных средств, отраженную в Правилах № 51 ООН и в предложении ЕК, равно как провести проверку обоснованности изменений, предлагаемых экспертами от Германии и Японии.

GRB напомнила, что предложение ЕК размещено по адресу: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/proposals/index\\_en.htm#h2-1](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/proposals/index_en.htm#h2-1).

13. По предложению Председателя GRB решила провести проверку данных и обеспечить основу для анализа с использованием контрольного значения мощности в 160 кВт для транспортных средств категории M<sub>3</sub> и 140 кВт – для транспортных средств категории N<sub>2</sub>. Наконец, GRB решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в феврале 2013 года на основе данных, полученных по итогам вышеупомянутого испытания, а также существующих данных, представленных экспертами от ЕК, Китая и Японии.

### **С. Дополнительные положения об уровне звука**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2011/64

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

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

*Документация:* неофициальный документ GRB-56-17

15. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ GRB-56-17, в котором приводятся результаты дальнейших испытаний четырех транспортных средств, проведенных его организацией по дополнительным положениям, касающимся уровня звука (АСЕП), применительно к сменным системам глушителей. GRB отметила, что, судя по итогам испытаний, имеются два возможных варианта для включения положений АСЕП в Правила № 59 ООН: i) испытание оригинального оборудования и сменной системы следует проводить последовательно друг за другом или ii) изготовитель сменной системы должен проводить ее испытание с учетом тех же критериев принятия, что и в случае оригинального оборудования. GRB в принципе решила придерживаться варианта ii) и вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в феврале 2013 года на основе конкретного предложения, которое будет представлено экспертом от КСАОД.

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

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

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2012/55  
ECE/TRANS/WP.29/2012/54  
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/9  
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/10  
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/11  
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/15  
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/18  
неофициальные документы GRB-56-02, GRB-56-15, GRB-56-19 и GRB-56-20

17. Со ссылкой на доклад Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) (см. ECE/TRANS/WP.29/GRRF/72, пункты 25 и 32–34) GRB рассмотрела документы ECE/TRANS/WP.29/2012/54 и ECE/TRANS/WP.29/2011/55, в которых предлагается добавить конкретные эксплуатационные требования к зимним шинам класса C2 и изменить определение измерительного обода для шин классов C1, C2 и C3. GRB одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/2012/55 без поправок; он намечен к рассмотрению WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2012 года. Что касается документа ECE/TRANS/WP.29/2012/54, то GRB рассмотрела документ GRB-56-15, представленный экспертом от Германии, в котором предлагается в обязательном порядке включать надпись "M+S" или "M.S", либо "M&S" только в сочетании с обозначением "Alpine" ("высокогорная"), если зимняя шина классифицируется как "зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях". Соответственно, GRB одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/2012/54 с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу, и решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2012 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 02 с учетом результатов его окончательного рассмотрения GRRF на ее сессии в сентябре 2012 года.

18. Эксперт от ЕТОПОК внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/10 с целью согласования текста приложения 6 Правил ООН со стандартом ИСО 28580. GRB приняла это предложение без поправок и решила передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2013 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 ООН, также с учетом результатов его окончательного рассмотрения GRRF на ее сессии в сентябре 2012 года (см. ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/18).

19. Эксперт от ЕТОПОК предложил внести изменения в порядок испытания шин класса C3 на снегу (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/11). Однако GRB высказала довод, что некоторые из предлагаемых поправок могут вступать в коллизию с рекомендованным использованием блокирующего дифференциала на ведущей оси, как позволяющего увеличить воспроизводимость результатов в ходе

испытания. GRB решила вернуться к рассмотрению этого предложения на своей следующей сессии на основе официального документа, подлежащего представлению WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2013 года, который будет включать возможные изменения (см. ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/19), согласованные GRRF на ее сессии в сентябре 2012 года.

20. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/15 и ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/18, касающиеся обновления требований, предъявляемых к испытательному треку, с учетом стандарта ИСО 10844:2011. Эксперт от ЕТОПОК внес на рассмотрение аналогичные поправки (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/9), но без переходных положений. GRB решила, что включение новых положений относительно испытательного трека должно опираться на новую серию поправок к Правилам ООН. По предложению Председателя и заместителя Председателя GRB рассмотрела документ GRB-56-20 (заменяющий документы ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/15, ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/18 и ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/9), составленный в соответствии с документом ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.1 "Руководящие принципы, касающиеся области применения, административных положений и альтернативных требований в правилах, прилагаемых к Соглашению 1958 года". GRB поручила секретариату распространить к своей сессии в феврале 2013 года документ GRB-56-20 под официальным обозначением и решила взять его за основу для продолжения обсуждений по данному вопросу.

21. Наконец, GRB рассмотрела документ GRB-56-02, представленный экспертом от Российской Федерации и нацеленный на детальную разработку концепции замедления шины ( $d\omega/dt$ ) в контексте технологии испытаний. Секретариату было поручено распространить его к сессии GRB в феврале 2013 года под официальным обозначением в ожидании уточнений ссылки на "счетчик замедления", упомянутый в этом предложении.

## **VIII. Общие поправки (пункт 7 повестки дня)**

### **A. Правила № 41, 51 и 59**

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

### **B. Правила № 9 и 63**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/13  
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/14  
неофициальные документы GRB-56-10 и GRB-56-11

23. Эксперт от MA3M представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/13 и ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/14 с поправками, внесенными соответственно на основании документов GRB-56-10 и GRB-56-11. Он пояснил, что оба предложения направлены на включение в Правила № 9 и 63 ООН новых предписаний, касающихся улучшения контроля за шумом, производимым мотоциклами, и мер по предотвращению несанкционированной модификации, которые пока еще не относятся к положениям ACEP. GRB приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/13 и ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/14 с поправками, содержащимися в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать их WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в



марте 2013 года: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/13 – в качестве проекта поправок серии 07 к Правилам № 9 ООН, а ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/14 – в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 63 ООН.

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

*Документация:* неофициальный документ GRB-56-18

24. Эксперт от Японии представил документ GRB-56-18, в котором дается обзор ныне действующих в его стране рамок нормативного регулирования уровня шума, производимого транспортными средствами. По предложению Председателя GRB было решено продолжить обмен информацией на основе данных о значениях шума, указанных изготовителями применительно к каждому отдельному классу шин.

## **X. Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шиной при качении (пункт 9 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRB-56-14

25. Эксперт от ЕТОПОК выступил с сообщением (GRB-56-14) о комплексном подходе к уменьшению шума, производимого шинами при качении. Он подчеркнул, что для действенного уменьшения такого шума необходимо учитывать обустройство дороги. GRB предложила эксперту от ЕТОПОК провести исследование по данному вопросу и проинформировать экспертов на будущих сессиях.

## **XI. Бесшумные автотранспортные средства (пункт 10 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/6  
ECE/TRANS/WP.29/2012/60

26. Эксперт от ЕК – секретарь неофициальной рабочей группы по бесшумным автотранспортным средствам (БАТС) – сообщил об итогах первого совещания этой группы, проведенного 18–20 июля 2012 года в Вашингтоне, округ Колумбия, Соединенные Штаты Америки (США). Он добавил, что следующее совещание группы запланировано на начало декабря 2012 года. GRB отметила, что уведомление о новом предложении относительно введения нормативных положений (НПП), с которым тесно связана разработка ГТП ООН по БАТС, в Соединенных Штатах пока еще не опубликовано. В итоге Председатель GRB предложил всем экспертам представить свои замечания по НПП, как только оно будет опубликовано.

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

*Документация:* неофициальный документ GRB-56-13

27. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRB-56-13, где приводится обзор определений, используемых в настоящее время в правилах ООН, относящихся к ведению GRB. Однако GRB решила возобновить обсуждение на своей сессии в феврале 2013 года на основе неофициальных документов, содержащих перечень всех сокращений, имеющих отношение к соответствующим правилам ООН. Поэтому GRB решила следовать формату документа GRSP-51-03, рассмотренного в ходе майской сессии 2012 года Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) и подготовленного именно с этой целью. Наконец, было решено, что неофициальные документы для рассмотрения на следующей сессии GRB и содержащие перечень сокращений, будут подготовлены: i) по Правилам № 51 ООН – экспертом от МОПАП, ii) по правилам № 59 и 28 ООН – экспертом от КСАОД и iii) по правилам № 9, 41, 63 и 92 ООН – экспертом от МАЗМ.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/12

28. Эксперт от Российской Федерации внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/12 с целью обновления Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3). GRB решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в феврале 2013 года в ожидании пересмотренных предложений, которые должны быть представлены экспертом от Российской Федерации и охватывать различные тематические аспекты, уже затронутые в документе ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/12 (например, уровень внутреннего шума). Тем временем экспертам от ИСО и МОПАП было предложено представить эксперту от Российской Федерации свои замечания по документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/12, с тем чтобы содействовать доработке им пересмотренных предложений.

## **XIV. Экологически чистые транспортные средства (пункт 13 повестки дня)**

29. Председатель проинформировал GRB о том, что следующая конференция по экологически чистым транспортным средствам (ЭТС) состоится в Балтиморе (Соединенные Штаты Америки) 10–12 сентября 2012 года. Соответствующая обновленная информация об ее итогах будет представлена GRB в феврале 2013 года.

## **XV. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие в ней рабочих групп (пункт 14 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ WP.29-156-21-Rev.1

30. GRB рассмотрела документ WP.29-156-21-Rev.1 и поручила делегации Европейской комиссии выполнение функции полномочного представителя GRB по деятельности WP.29 в области МОУТКТС.

## **XVI. Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)**

### **A. Интеллектуальные транспортные системы**

*Документация:* неофициальный документ WP.29-157-06

31. Ссылаясь на решение WP.29, принятое на его сессии в июне 2012 года (см. ECE/TRANS/WP.29/1097, пункт 14), GRB рассмотрела предложение (WP.29-157-06) по принципам проектирования/контроля опережающих систем помощи при вождении в целях согласования минимальных руководящих принципов, представленное неофициальной рабочей группой по интеллектуальным транспортным системам, и приняла его без каких-либо замечаний.

### **B. Образцы для документов, подлежащих представлению рабочим группам (РГ) и Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств**

*Документация:* неофициальный документ WP.29-157-07-Rev.1

32. GRB приняла к сведению просьбу WP.29, прозвучавшую на его сессии в июне 2012 года (см. ECE/TRANS/WP.29/1097, пункт 12), к представителям и экспертам использовать при подготовке официальных документов для Всемирного форума и его вспомогательных органов образец, содержащийся в документе WP.29-157-07-Rev.1.

## **XVII. Выборы должностных лиц (пункт 16 повестки дня)**

33. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690 и Amend.1) GRB провела выборы своего должностного лица на заседании, состоявшемся во вторник во второй половине дня. Г-н С. Фишэ (Франция) был единодушно избран Председателем сессий GRB, которые запланированы на 2013 год.

## **XVIII. Выражение признательности (пункт 17 повестки дня)**

34. Узнав о том, что г-н К. Тайс больше не будет участвовать в будущих сессиях GRB, группа выразила ему признательность за ценный вклад, который он внес в работу GRB, и пожелала ему всего самого лучшего в его будущей работе.

## **XIX. Предварительная повестка дня пятьдесят седьмой сессии (пункт 18 повестки дня)**

35. В связи со своей пятьдесят седьмой сессией, которую планируется провести в Женеве с 5 (14 ч. 30 м.) по 7 (17 ч. 30 м.) февраля 2013 года, GRB отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат – 9 ноября 2012 года, т.е. за 12 недель до начала этой сессии. Кроме того, была утверждена следующая предварительная повестка дня:

1. Утверждение повестки дня.
2. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами): разработка.
3. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N):
  - a) разработка;
  - b) новые предельные значения;
  - c) дополнительные положения об уровне звука.
4. Правила № 59 (сменные системы глушителей).
5. Правила № 92 (сменные системы глушителей для мотоциклов).
6. Правила № 117 (шум, производимый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности).
7. Общие поправки:
  - a) правила № 41, 51 и 59;
  - b) правила № 9 и 63.
8. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума.
9. Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шинами при качении.
10. Бесшумные автотранспортные средства.
11. Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRB.
12. Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств.
13. Экологически чистые транспортные средства.
14. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие в ней рабочих групп.
15. Прочие вопросы.
16. Предварительная повестка дня пятьдесят восьмой сессии.

## Приложения

### Приложение I

#### Перечень неофициальных документов (GRB-56-...), распространенных в ходе сессии

Номер	Представлено	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1	Японией	3 b)	A	Позиция Японии по новым предельным значениям для поправок серии 03 к Правилам № 51 ООН	c)
2	Российской Федерацией	6	A	Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 ООН (шум, производимый шинами при качении, их сцепление на мокрой поверхности и сопротивление качению)	b)
3	ИСО	3 a)	A	Предложение по дополнению 8 к поправкам серии 02 к Правилам № 51 ООН (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N)	d)
4	ИСО	2	A	Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 41 ООН (шум, производимый мотоциклами)	a)
5	Японией	3 b)	A	Предложение Японии по предельным значениям для Правил № 51 ООН (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N)	a)
6	Китаем	3 b)	A	Предложение по поправкам к Правилам № 51 ООН (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N)	b)
7	Китаем	3 c)	A	Предложение по новым предельным значениям звука для проекта поправок серии 03 к Правилам № 51 ООН	c)
8	МАЗМ	2	A	Проект позиции МАЗМ в отношении документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/5: Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 41 ООН (шум, производимый мотоциклами)	a)

<i>Номер</i>	<i>Представлено</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
9	Китаем	3 b)	A	Озабоченности эксперта от Китая по поводу использования в новом методе испытания частоты вращения двигателя применительно ко всем транспортным средствам, охватываемым Правилами № 51 ООН	a)
10	МАЗМ	7 b)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/13 (Правила № 9 ООН (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий L2, L4 и L5 в связи с производимым ими шумом))	d)
11	МАЗМ	7 b)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/14 (Предложение по поправкам к Правилам № 63 ООН (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения двухколесных мопедов в связи с производимым ими шумом))	d)
12	Нидерландами	3 a)	A	Предложение по дополнительным поправкам к предлагаемым поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N), обобщенным в документе GRB/2012/08	a)
13	МОПАП	11	A	Обзор связанных с правилами ООН определений шума	a)
14	ЕТОПОК	9	A	Комплексный подход к уменьшению шума, производимого шинами при качении	a)
15	Германией	6	A	Позиция Германии по предлагаемым поправкам к Правилам № 117 ООН в отношении зимних шин	a)
16	ЕТОПОК	3 b)	A	Замечания эксперта от ЕТОПОК по документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/8, представленному МОПАП	c)
17	КСАОД	4	A	Предложение по АСЕП, представленное экспертом от КСАОД	a)

<i>Номер</i>	<i>Представлено</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
18	Японией	8	A	Ныне действующие в Японии рамки нормативного регулирования уровня шума, производимого транспортными средствами	a)
19	GRB	6	A	Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 ООН (шины: сопротивление качению, шум, производимый при качении, и сцепление на мокрой поверхности) – Предлагаемые поправки GRB к документу ECE/TRANS/WP.29/ 2012/54	d)
20	GRB	6	A	Предложение по поправкам серии 03 к Правилам № 117 ООН – Предложение на основе документов ECE/TRANS/WP.29/ GRB/2012/15 и ECE/TRANS/ WP.29/GRB/2012/18	b)
21	Японией	3 b)	A	Обоснование предложения Японии по этапу 3 введения новых предельных значений для Правил № 51 ООН	a)
22	Китаем	3 b)	A	Резюме мнений эксперта от Китая по методу испытания на уровень шума для Правил № 51 ООН	a)

*Примечания:*

- a) Рассмотрение завершено, либо документ подлежит замене.
- b) Рассмотрение документа будет продолжено на следующей сессии под официальным обозначением.
- c) Рассмотрение документа будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа.
- d) Принят и будет представлен WP.29.

## Приложение II

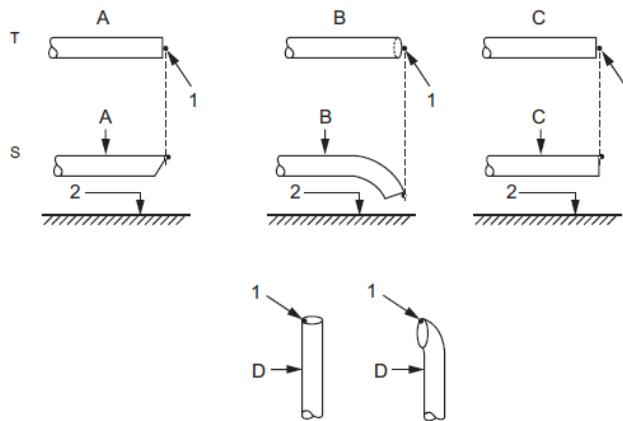
### Проект поправок к Правилам № 51

#### Принятый текст на основе GRB-56-03 (см. пункт 8 настоящего доклада)

Приложение 3, добавление, рис. 2 изменить следующим образом:

"Рис. 2

#### Контрольная точка



#### Обозначения

T – вид сверху

S – вид сбоку

1 – контрольная точка

2 – поверхность дороги

A – труба с косым срезом

B – загнутая вниз труба

C – прямая труба

D – вертикальная труба

"



## Приложение III

### Проект поправок к Правилам № 117

#### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2012/54 (см. пункт 17 настоящего доклада)

...

*Пункт 2.11* изменить следующим образом:

~~"2.11 "Зимняя шина" означает шину, у которой рисунок протектора, материал протектора или конструкция предназначены прежде всего для обеспечения на снегу более высоких показателей, чем у обычной шины, в том что касается ее способности приводить транспортное средство в движение или поддерживать его движение".~~

...

*Пункт 4.2.6* **исключить**.

*Включить новый пункт 4.2.6* следующего содержания:

**«4.2.6** Обозначение "Alpine" ("высокогорная") ("трехглавая вершина со снежинкой", соответствующая обозначению, представленному в добавлении 1 к приложению 7) **наносят**, если зимняя шина классифицируется как "зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях"».

...

*Приложение 7, добавление 1* изменить следующим образом:

~~«Не менее 15 мм в основании и 15 мм в высоту, располагается рядом с надписью "M+S"».~~

...

## Приложение IV

### Проект поправок к правилам № 9 и 63

Принятые поправки к документу  
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/13 (см. пункт 23  
настоящего доклада)

...

*Включить новые пункты 11.1–11.6 следующего содержания:*

- 11.1** Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 07 ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или не отказывает в признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 07.
- 11.2** По истечении 24 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 07 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения типа только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, соответствует предписаниям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 07.
- 11.3** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не отказывают в распространении официальных утверждений на существующие типы, предоставленных на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 11.4** До истечения 24 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 07 к настоящим Правилам ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в национальном или региональном официальном утверждении типа транспортного средства, официально утвержденного на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 11.5** По истечении 24 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 07 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны принимать – для целей национального или регионального официального утверждения типа – транспортные средства, тип которых официально утвержден на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 11.6** Независимо от переходных положений, изложенных выше, Договаривающиеся стороны, для которых применение настоящих Правил вступает в силу после даты вступления в силу самой последней серии поправок, не обязаны признавать официальные утверждения типа, которые были предоставлены в соответствии с какой-либо предыдущей серией поправок к настоя-

щим Правилам, и обязаны признавать только официальное утверждение типа, которое было предоставлено в соответствии с поправками серии 07".

Пункты 11.1–11.7 (*прежние*) исключить.

...

**Принятые поправки к документу  
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/14 (см. пункт 23  
настоящего доклада)**

...

*Включить новые пункты 10.1–10.6 следующего содержания:*

- "10.1** Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 02 ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывается в предоставлении или не отказывает в признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02.
- 10.2** По истечении 24 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 02 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения типа только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, соответствует предписаниям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02.
- 10.3** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не отказывают в распространении официальных утверждений на существующие типы, предоставленных на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 10.4** До истечения 24 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 02 к настоящим Правилам ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в национальном или региональном официальном утверждении типа транспортного средства, официально утвержденного на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 10.5** По истечении 24 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 02 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны принимать – для целей национального или регионального официального утверждения типа – транспортные средства, тип которых официально утвержден на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 10.6** Независимо от переходных положений, изложенных выше, Договаривающиеся стороны, для которых применение настоящих Правил вступает в силу после даты вступления в силу самой последней серии поправок, не обязаны признавать официальные утверждения типа, которые были предоставлены в соответствии с какой-либо предыдущей серией поправок к настоящим Правилам, и обязаны признавать только официальное утверждение типа, которое было предоставлено в соответствии с поправками серии 02".

*Пункты 10.1–10.7 (прежние) исключить.*

...

## Приложение V

### Неофициальные группы GRB

<i>Неофициальная группа</i>	<i>Председатель(и)</i>	<i>Секретарь</i>
Бесшумные автотранспортные средства (БАТС)	Г-н Эзана Вондимне (США) Тел.: +1 202 366 21 17 Эл. почта: Ezana.wondimneh@dot.gov	Г-н Х.П. Битенбек (МОПАП) Тел.: +49 221 90 32 409 Факс: +49 221 90 32 546 Эл. почта: hbietenb@ford.com
Экологически чистые транспортные средства (ЭТС)	Г-н А. Шарма (Индия) (Председатель) Тел.: +91 11 23063733 Факс: +91 11 23061785 Эл. почта: ambujsharma@nic.in  Г-н С. Марат (Индия) (сопредседатель) Тел.: +91 20 30231100 Факс: +91 20 25434190 Эл. почта: srmarathe@araiindia.com	Г-н В. Гулати (Индия) Тел.: +91 11 23062714 Факс: +91 11 203062714 Эл. почта: vikramgulati11@rediffmail.com