



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по вопросам шума

Пятьдесят седьмая сессия
Женева, 5–7 февраля 2013 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам шума
о работе ее пятьдесят седьмой 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 и 4	3
IV. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) (пункт 3 повестки дня).....	5–11	4
A. Разработка.....	5 и 6	4
B. Новые предельные значения	7–10	5
C. Дополнительные положения об уровне звука.....	11	6
V. Правила № 59 (сменные системы глушителей) (пункт 4 повестки дня).....	12	6
VI. Правила № 92 (сменные системы глушителей для мотоциклов) (пункт 5 повестки дня).....	13	6
VII. Правила № 117 (шум, производимый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности) (пункт 6 повестки дня)	14–20	6

VIII.	Общие поправки (пункт 7 повестки дня)	21–24	8
A.	Правила № 41, 51 и 59.....	21	8
B.	Правила № 9 и 63.....	22	8
C.	Дополнительные положения, касающиеся уровня звука, для правил № 9, 63 и 92	23	8
D.	Предложение по поправкам к правилам № 28, 51, 59 и 117.....	24	9
IX.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 8 повестки дня)	25	9
X.	Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шинами при качении (пункт 9 повестки дня)	26	9
XI.	Бесшумные автотранспортные средства (пункт 10 повестки дня)	27 и 28	9
XII.	Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRB (пункт 11 повестки дня).....	29	10
XIII.	Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (пункт 12 повестки дня).....	30–33	10
XIV.	Экологически чистые транспортные средства (пункт 13 повестки дня).....	34	11
XV.	Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие в ней рабочих групп (пункт 14 повестки дня)	35	11
XVI.	Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)	36	12
	Интеллектуальные транспортные системы	36	12
XVII.	Выражение признательности (пункт 16 повестки дня).....	37	12
XVIII.	Предварительная повестка дня пятьдесят восьмой сессии (пункт 17 повестки дня).....	38	12
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRB-57...), распространенных в ходе сессии		14
II.	Проект поправок к Правилам № 117		18
III.	Неофициальные группы GRB		19

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) провела свою пятьдесят седьмую сессию 5 (вторая половина дня) – 7 (вторая половина дня) февраля 2013 года в Женеве под председательством г-на С. Фишё (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, Бразилии, Германии, Индии, Испании, Италии, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В ее работе также участвовали эксперты от Европейской комиссии (ЕК) и 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 особому 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/2013/1

2. GRB рассмотрела и утвердила повестку дня ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/1, включая ее новые пункты 7 с), 7 d) и 15 а).

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/5,
неофициальные документы GRB-56-04, GRB-56-08
и GRB-57-21

3. GRB возобновила обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/5, представленного экспертом от Российской Федерации в целях согласования определений типов транспортных средств в отношении шума и терминов "шум" и "звук". Эксперт от Российской Федерации представил замечания (GRB-57-21) по поводу опасений, выраженных экспертом от МАЗМ в связи с его предложением, внесенным в ходе сессии GRB, состоявшейся в сентябре 2012 года. Эксперт от МАЗМ напомнил о своей оговорке (GRB-56-08) к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/5 и сообщил, что представит дальнейшую информацию к сессии GRB, которая состоится в сентябре 2013 года. Таким образом, GRB решила возобновить рассмотрение этого предложения на своей следующей сессии на основе подробной информации, представленной соответствующими экспертами.

4. GRB также возобновила обсуждение документа GRB-56-04, представленного экспертом от ИСО и обновляющего текст Правил ООН, касающийся испытательной площадки, с учетом самой последней поправки к стандарту

ISO 5130:2012. Эксперт от ИСО сообщил, что вместе с экспертом от Германии они уточнили аспекты объективности критериев проверки степени пористости поверхности испытательной площадки и что пересматривать это предложение нет никакой необходимости. GRB решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей следующей сессии и поручила секретариату распространить документ GRB-56-04 под официальным условным обозначением.

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
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/4
неофициальные документы GRB-56-12, GRB-57-13,
GRB-57-17 и GRB-57-20

5. Что касается обновления требований, предъявляемых к испытательному треку, используемому для целей испытания на производимый шум, с переходом от стандарта ISO 10844:1994 к стандарту ISO 10844:2011, то GRB решила согласовать данные правила ООН с решением по этому вопросу, принятым в связи с Правилами № 117 ООН (которое заменяет собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/16) (см. также пункты 16 и 17). Таким образом, эксперт от МОПАП снял с рассмотрения документ GRB-57-20 и было решено сохранить в качестве ссылки документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/16. И наконец, GRB решила отложить обсуждение этой темы до своей сессии в сентябре 2013 года, используя для него в качестве основы пересмотренное сводное предложение по поправкам серии 03 к Правилам ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/8), включая новое предложение по переходным положениям (GRB-57-17), документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/17 и положения дополнения 8 к поправкам серии 02 (см. также пункт 10).

6. Эксперт от Китая представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/4 и GRB-57-13 с предложением о внесении поправок с целью совершенствования метода испытания, предусмотренного в поправках серии 02 к Правилам ООН. Эксперт от МОПАП усомнился в возможности внесения поправок в поправки серии 02 с учетом того, что последние из указанных поправок вскоре будут заменены поправками серии 03. В конечном счете он предложил обсудить проект поправок к методу В по приложениям 9 и 10 к Правилам ООН, содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/4, на следующем совещании Рабочей группы 48 ИСО, которое состоится в апреле, так как эти поправки затрагивают процедуру измерения, предусмотренную методом В, изложенным в стандарте ISO 362-1:2007. Эксперт от ИСО согласился с использованием данного подхода. GRB решила возобновить обсуждение этих вопросов на своей сессии в сентябре 2013 на основе предложения, пересмотренного совместно экспертами от Китая, ИСО и МОПАП.

В. Новые предельные значения

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, GRB-57-05, GRB-57-06,
GRB-57-07, GRB-57-19, GRB-57-22, GRB-57-23 и GRB-57-28

7. GRB возобновила рассмотрение категорий транспортных средств и их предельных значений на основе баз данных, имеющихся в Китае, Японии и ЕК. Эксперт от Японии вновь представил документ GRB-56-05, а затем документ GRB-57-22, разъяснив, что в соответствии с базой данных текущего контроля, используемой в его стране, наиболее приемлемый порог, особенно для транспортных средств категорий N₂ и M₃, должен составлять 135 кВт удельной мощности двигателя на единицу массы (УММ). Далее он отметил, что это значение будет надлежащим образом затрагивать транспортные средства уменьшенных габаритов, на которые приходится значительная доля шумленности, создаваемой автомобильными парками в азиатских странах. Он настоятельно призвал достичь компромисса относительно категорий транспортных средств и принять конкретное предложение по поправкам серии 03 к Правилам ООН (т.е. ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/7). Он заявил, что в Японии с нетерпением ожидают введения дополнительных положений, касающихся уровня звука (АСЕП). Эксперт от Китая внес два предложения (GRB-57-05 и GRB-57-06), которые нацелены на принятие возможных компромиссных решений (GRB-57-07) по характеристикам конструкции и по УММ. Эксперт от МОПАП высоко оценил предпринимаемые экспертом от Китая усилия по поиску сходства между различными классификациями транспортных средств и внес предложение по возможному компромиссному решению (GRB-57-19). Эксперт от Германии напомнил, что GRB приступила к дискуссии, договорившись о разработке предложения по поправкам, нацеленным на рабочие характеристики, а не на требования к конструкции. Кроме того, он отметил, что допуск в 1 дБА для транспортных средств, оснащенных дизельным двигателем с прямым впрыском, более не является оправданным. И наконец, он рекомендовал упростить положения о классах и подклассах, с тем чтобы исключить весьма неудобные в применении пороги классификации транспортных средств, которые могут помешать техническому прогрессу.

8. Эксперт от ЕК на основе представленных им материалов (GRB-57-28) проинформировал GRB о прогрессе в работе учреждений Европейского союза (ЕС), связанной с предложением ЕК по аспектам шума, производимого транспортным средством. Он разъяснил, что Европейский парламент на своей пленарной сессии усовершенствовал предложение ЕК, предусмотрев возможность округления измеряемых значений шума и использования меньшего ускорения в ходе испытания (2 м/с^2). Он отметил, что еще один обновленный вариант будет подготовлен к сессии GRB, которая состоится в сентябре 2013 года, и просил другие Договаривающиеся стороны передать информацию о применении новых предельных значений шума на национальном/региональном уровне.

9. Эксперт от Швейцарии представил анализ базы данных Швейцарии с учетом результатов испытаний на определение уровня шума (GRG-57-23), которые были проведены в соответствии с поправками серии 02 к Правилам ООН, а также с учетом предельных значений, предложенных экспертами от Германии, Японии и ЕК. GRB решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в сентябре 2013 года и рекомендовала экспертам передать подробные замечания.

10. GRB решила учредить группу заинтересованных экспертов по аспектам шума, производимого транспортными средствами, под руководством эксперта от ЕК с целью i) завершения разработки общего предложения по классификации транспортных средств (включая подкатегории) и ii) обновления предложения по поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН для сохранения их согласованности с законодательным предложением ЕС. Было решено, что первое совещание этой группы состоится 19 апреля 2013 года, ориентировочно в Брюсселе. И наконец, GRB решила сохранить в качестве ссылки в повестке дня следующей сессии неофициальные документы GRB-54-03, GRB-57-07, GRB-57-19 и GRB-57-23 и возобновить дискуссию на основе итогов совещания группы заинтересованных экспертов.

С. Дополнительные положения об уровне звука

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2011/64

11. 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-57-27

12. Эксперт от КСАОД представил предложение (GRB-57-27) по поправкам к Правилам ООН, направленным на введение положений АСЕП. GRB решила отложить обсуждение этого вопроса до своей сессии в сентябре 2013 года и поручила секретариату распространить на этой сессии документ GRB-57-27 под официальным условным обозначением.

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

13. 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/GRB/2012/11
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/15
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/18
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/2
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/3
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/5
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9
неофициальные документы GRB-57-01,
GRB-57-02, GRB-57-03 и GRB-57-25

14. GRB рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9 в перспективе следующей сессии Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (GRRF). В этом документе предлагаются положения о сцеплении на мокрой поверхности и процедуры испытаний для шин категорий C2 и C3. GRB одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9 без поправок.

15. GRB возобновила обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/11 с поправками, содержащимися в GRB-57-03. Эксперт от ЕК выразил оговорку относительно термина "дифференциальный блок", который может привести к неправильному пониманию данного вопроса. GRB одобрила оговорку эксперта от ЕК и решила проинформировать соответствующим образом GRRF.

16. Эксперт от ЕТОПОК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/5, составленный в сотрудничестве с экспертами от Польши и Соединенного Королевства, в котором предлагается обновить требования относительно испытательного трека в стандарте ISO 10844:2011 в качестве дополнения к Правилам ООН, а не поправок новой серии. Он заявил, что новый испытательный трек с более жесткими допусками будет характеризоваться таким же уровнем номинального шума и что его введение в эксплуатацию в рамках поправок новой серии неоправдано (GRB-57-02). Эксперт от Франции одобрил это предложение и указал, что технические отклонения, обусловленные внедрением нового трека, в контексте поправок новой серии неоправданны. Эксперты от Италии и Японии также одобрили документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/5.

17. GRB в конечном счете приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/5 (заменяющий собой документы ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/2, ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/15 и ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/18), воспроизведенный в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить данное предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2013 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 07 к Правилам № 117 ООН. Кроме того, GRB решила, что распространения официальных утверждений типа, предоставленных на основе эксплуатации испытательного трека, соответствующего стандарту ISO 10844:1994, могут производиться с задействованием испытательного трека, построенного в соответствии со стандартом ISO 10844:2011, при условии, что использование последнего из указанных треков негативным образом не отразится на результатах испытаний на официальное утверждение типа применительно к шуму.

18. Эксперт от Российской Федерации представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/3 с поправками, содержащимися в документе GRB-57-01, в котором предлагается использовать программное обеспечение "счетчик выбега" в контексте испытания методом торможения для измерения сопротивления качению. Он сообщил GRB о варианте обработки данных с использованием метода испытания на замедление для определения сопротивления качению на основе формулы $d\omega/dt$. Он подчеркнул, что этот вариант был использован в качестве альтернативы существующим методам обработки данных, предусмотренным в Правилах № 117 ООН, без каких-либо последствий для существующих методов испытаний и что он в полной мере соответствует стандарту ISO 28580 и процедурам, предусмотренным в приложении 6 к Правилам № 117 ООН. "Счетчик выбега" – это математическое средство, позволяющее обрабатывать экспериментальные данные с высокой степенью точности [$\sigma < 0,001\%$; $R2 > 0,999$].

Концепция "d ω /dt" была включена в стандарт ГОСТ 52102¹. Он также представил документ GRB-57-25, с тем чтобы охарактеризовать ход разработки законодательства по аспектам сопротивления качению, и на практике продемонстрировал возможности предлагаемого "счетчика".

19. GRB рекомендовала экспертам приступить к использованию предлагаемого счетчика и изложить свои замечания по данному вопросу на сессии Группы, которая состоится в сентябре 2013 года. Между тем эксперту от Российской Федерации было рекомендовано передать дальнейшую справочную информацию по алгоритмам счетчика, а также по обоим предложениям (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/3 и GRB-57-01), а также продемонстрировать на следующей сессии GRRF возможности обмена мнениями.

20. В связи с концепцией новой шины, нашедшей отражение в области применения Правил ООН, эксперт от ЕТОПОК заявил, что "под новой шиной подразумевается шина, которая никогда ранее не использовалась, на которой никогда не восстанавливался протектор и которая была изготовлена непосредственно в рамках производственного процесса". GRB одобрила данную концепцию.

VIII. Общие поправки (пункт 7 повестки дня)

A. Правила № 41, 51 и 59

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

B. Правила № 9 и 63

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

C. Дополнительные положения, касающиеся уровня звука, для правил № 9, 63 и 92

Документация: неофициальный документ GRB-57-14.

23. Эксперт от ЕК представил документ GRB-57-14, нацеленный на стимулирование разработки положений АСЕП для правил № 9, 63 и 92 ООН. Он отметил, что его просьба обусловлена предстоящей разработкой законодательства ЕС по транспортным средствам категории L. GRB решила возобновить рассмотрение данного пункта повестки дня на основе предлагаемой дорожной карты для охвата данного аспекта, затронутого экспертом от МАЗМ. Между тем экспертам было предложено передать свои замечания эксперту от МАЗМ для оказания содействия в разработке этого предложения.

¹ После сессии GRB эксперт от Российской Федерации представил ссылку на весь текст данного стандарта, который можно загрузить на следующем сайте:
http://nami.ru/upload/N031_RF_RR_Standard.doc.

D. Предложения по поправкам к правилам № 28, 51, 59 и 117

Документация: неофициальный документ GRB-57-16

24. Эксперт от МОПАП представил документ GRB-57-16 с предложением о концепции распространения и пересмотра официальных утверждений в контексте правил № 28, 51, 59 и 117 ООН. По предложению Председателя GRB было решено занести данный пункт в повестку дня сессии Административного комитета по координации WP.29 (WP.29/AC.2), которая состоится в марте 2013 года, с учетом его значения для всех правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года. И наконец, GRB решила возобновить обсуждение данного вопроса на своей сессии в сентябре 2013 года и просила своих экспертов своевременно передать их замечания эксперту от МОПАП для подготовки официального предложения к этой сессии.

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

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

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

26. Эксперт от ЕК сообщил GRB, что Европейский парламент призвал предпринять усилия по оптимизации поверхностей дорог для снижения уровня звука и по введению "шумовых этикеток" для дорог и транспортных средств по аналогии с этикетками, предусмотренными для шин. Он сообщил, что дальнейшую информацию по этому вопросу представит на сессии GRB в сентябре 2013 года.

XI. Бесшумные автотранспортные средства (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/6
ECE/TRANS/WP.29/AC.3/33
неофициальные документы GRB-57-15 и GRB-57-29

27. Эксперт от ЕК, являющийся секретарем неофициальной рабочей группы по бесшумным автотранспортным средствам (БАТС), представил доклад о ходе работы второго совещания по БАТС (GRB-57-29) и сообщил, что 9 января 2013 года было опубликовано уведомление о новом предписании относительно введения в Соединенных Штатах Америки нормативных положений (НПП) о минимальных предписаниях в отношении звука для гибридных транспортных средств и электромобилей, включая проект анализа экологической оценки. Он сообщил GRB, что следующее совещание БАТС состоится 16–18 апреля 2013 года в Брюсселе. Он также представил документ GRB-57-15 с предложением о разработке "профилирующего испытания на уровень издаваемого звука" для БАТС в целях удовлетворения потребностей в безопасности и охране окру-

жающей среды, а также стимулирования позитивного воздействия на снижение уровня шума, производимого в рамках дорожного движения, на основе внедрения электромобилей (ЭМ) и гибридных электромобилей (ГЭМ). Он просил экспертов GRB оценить практическую возможность реализации данного предложения, основная цель которого будет состоять в профилировании аспектов шума, производимого транспортным средством, движущимся со скоростью до 30 км/ч.

28. Председатель GRB подчеркнул, что в результате опубликования данного уведомления о введении НППП у GRB появилась возможность передать органам власти США свои замечания. Эксперт от Нидерландов выразил опасения в связи с тем, что звуковая система предупреждения на транспортном средстве (АВАС), установленная на БАТС, может оказать негативное воздействие на окружающую среду. Он также выразил опасения по поводу того, что установка таких устройств, по всей видимости, может повлечь за собой перенос ответственности с водителя на таких уязвимых пользователей дороги, как лица с пониженным зрением. В качестве общего замечания по НППП GRB отметила, что разработку глобальных технических правил ООН, касающихся БАТС (которые также будут основаны на НППП и на документе ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/6), следует осуществлять экологически благоприятным образом с учетом установленных во всем мире уровней звука, включая положения АСЕП. И наконец, Председатель GRB просил всех экспертов передать замечания по НППП непосредственно в Национальную администрацию безопасности дорожного движения (НАБДД). GRB решила возобновить дискуссию на своей сессии в сентябре 2013 года на основе итогов работы неофициальной рабочей группы.

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

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

29. Эксперты от МАЗМ и МОПАП представили документы GRB-57-12 и GRB-57-18 со списками нынешних акронимов и сокращений, используемых в правилах ООН, относящихся к компетенции GBR. GRB решила возобновить дискуссию на своей сессии в сентябре 2013 года на основе неофициальных документов, представленных экспертом от КСАОД по правилам № 59 и 28 ООН, а также экспертом от ЕК по БАТС.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/12
неофициальные документы GRB-57-08, GRB-57-09,
GRB-57-10, GRB-57-11 и GRB-57-26

30. Эксперт от Российской Федерации представил соответствующие материалы (GRB-57-26) для внесения пересмотренных предложений (GRB-57-08, GRB-57-09, GRB-57-10 и GRB-57-11), заменяющих собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/12. Эксперт от МОПАП сделал оговорку относительно необходимости дальнейшего изучения документа GRB-57-08 для выяснения того, надлежит ли испытывать тягачи с полуприцепом или без полупри-

цепы, и для отнесения их к категории внедорожных транспортных средств. GRB решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе пересмотренного предложения, внесенного экспертом от Российской Федерации в сотрудничестве с экспертами от Франции и МОПАП.

31. По документу GRB-57-09 никаких замечаний не поступило. GRB поручила секретариату распространить его под официальным условным обозначением на своей сессии в сентябре 2013 года.

32. И наконец, GRB рассмотрела документы GRB-57-10 и GRB-57-11, содержащие рекомендации о допустимом уровне звука в пассажирском салоне транспортных средств. Эксперт от Соединенного Королевства сделал оговорку относительно необходимости дальнейшего изучения этих предложений и разъяснил, что ему были направлены соответствующие замечания из Управления по вопросам охраны здоровья, техники безопасности и охраны труда его страны. Как он отметил, согласно этим замечаниям данное предложение по некоторым аспектам не соответствует документу GRB-57-11; речь идет о следующем: i) в пункте 8.38.1.1 необходимо указать критерии мониторинга в 30 мс для уровня давления амплитудно-взвешенного звука (в отличие от соответствующих измерительных стандартов); ii) предлагаемый для испытания характер использования шины должен в большей мере отражать реальную ситуацию; и iii) в пункте 8.38.3.2.2.3 был ошибочно указан автоматический режим работы двигателя. Эксперт от ИСО отметил, что документ GRB-57-11 следует нацелить на аспекты эффективности, а не технологии. Он также подчеркнул необходимость ведения конкретных допусков и потребность в непосредственной ссылке на стандарт ИСО. Эксперт от Франции сообщил, что в предложении, внесенном Российской Федерацией (GRB-57-11), следует уточнить цель и соответствующим образом согласовать методы проведения испытаний и предписания. Он заявил, что если основная цель состоит в охране здоровья, то следует оценивать такие параметры, как время воздействия и пиковый уровень, причем соответствующие методы следует согласовать.

33. И наконец, GRB просила экспертов передать экспертам от Российской Федерации и ИСО замечания по документам GRB-57-10 и GRB-57-11 и решила возобновить дискуссию на основе пересмотренного предложения.

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

34. GRB приняла к сведению, что никакой новой информации по этому пункту повестки дня не поступило.

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

Документация: неофициальный документ GRB-57-24

35. Эксперт от ЕК представил документ GRB-57-24 с указанием потребности в потенциальных правилах ООН, относящихся к компетенции GRB и применимых к МОУТКТС. GRB достигла согласия по потенциальным правилам № 28 и 51 ООН, отклонив Правила № 117 ООН с учетом возможной разработки

GRRF соответствующих правил ООН, касающихся установки шин на транспортные средства.

XVI. Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)

Интеллектуальные транспортные системы

Документация: неофициальные документы GRB-57-04 и WP.29-157-06

36. Эксперт от МОПАП представил документ GRB-57-04 (с поправками к документу WP.29-157-06) о принципах проектирования/контроля современных систем содействия водителю для согласования минимальных руководящих указаний, представленных неофициальной рабочей группой по интеллектуальным транспортным системам (ИТС). GRB просила всех экспертов передать свои замечания эксперту от МОПАП до конца февраля 2013 года.

XVII. Выражение признательности (пункт 16 повестки дня)

37. Узнав, что г-н Р. Фолк (Соединенное Королевство) и г-н Б. Кортбек (Нидерланды) больше не будут участвовать в будущих сессиях GRB, Группа выразила им признательность за ценный вклад, который они внесли в работу GRB, и пожелала им всего самого лучшего в их будущей деятельности.

XVIII. Предварительная повестка дня пятьдесят восьмой сессии (пункт 17 повестки дня)

38. В связи со своей пятьдесят восьмой сессией, которую планируется провести в Женеве со 2 (14 ч. 30 м.) по 4 (17 ч. 30 м.) февраля 2013 года, GRB отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат – 7 июня 2013 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 М 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;

- c) дополнительные положения, касающиеся уровня звука, для правил № 6, 63 и 92;
 - d) предложения по поправкам к правилам № 28, 51, 59 и 117.
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.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRB-57-...), распространенных в ходе сессии

Номер	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1	Российской Федерацией	6	A	(Российская Федерация) Исправление к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/3	(c)
2	ЕТОПОК	6	A	ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/2: Разъяснение причин, в силу которых нет необходимости в поправках серии 03 к Правилам № 117 ООН	(a)
3	ЕТОПОК	6	A	Предложение о внесении поправок в документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/11 для учета замечаний, вынесенных в ходе пятидесяти шестой сессии Рабочей группы по вопросам шума	(a)
4	МОПАП	15 a)	A	Замечания МОПАП к проекту принципов проектирования средств контроля современных систем содействия водителю (АВАС)	(c)
5	Китаем	3 b)	A	Общие решения по подкатегориям категорий M ₁ и N ₁	(a)
6	Китаем	3 b)	A	Замечания Китая по подкатегориям транспортных средств индивидуального пользования	(a)
7	Китаем	3 b)	A	Предложение Китая по подкатегориям	(c)
8	Российской Федерацией	12	A	Предложение по поправке 2 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств	(c)
9	Российской Федерацией	12	A	Предложение по поправке 2 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств	(b)

<i>Номер</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
10	Российской Федерацией	12	A	Предложение по поправке 2 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств	(c)
11	Российской Федерацией	12	A	Предложение по поправке 2 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств	(c)
12	МАЗМ	11	A	Акронимы и сокращения	(c)
13	Китаем	3 а)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/4: учет размеров шин	(c)
14	ЕК	9	A	Дополнительные требования, касающиеся уровня звука, к правилам № 9, 63 и 92 ООН	(a)
15	ЕК	10	A	Практическая возможность разработки профилирующего "испытания на уровень звука" для электромобилей и гибридных электромобилей	(a)
16	МОПАП	7 d)	A	Предложение по поправкам к правилам № 28, 51, 59 и 117 ООН	(c)
17	МОПАП	3 а)	A	Предложение по поправкам, касающимся переходных положений в проекте поправок серии 03 к Правилам № 51 ООН (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N)	(c)
18	МОПАП	11	A	Предложение по перечню акронимов и сокращений для Правил № 51 ООН (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N)	(c)
19	МОПАП	3 b)	A	Позиция МОПАП по предписаниям, касающимся классификации транспортных средств и ограничений, а также по переходным положениям в проекте поправок серии 03 к Правилам № 51 ООН	

Номер	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
				(шум, производимый транспортными средствами категорий М и N)	(a)
20	МОПАП	3 а)	A	Предложение по поправкам к поправкам серии № 02 к Правилам № 51 ООН (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N)	(a)
21	Российской Федерацией	2	A	Дополнительные уточнения к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/5	(a)
22	Японией	3 b)	A	Предложение Японии по предельным значениям в Правилах № 51 ООН: обоснование пороговых значений для N ₂ и M ₃	(a)
23	Швейцарией	3 b)	A	Анализ базы данных Швейцарии о транспортных средствах для поправок к серии 02 к Правилам № 51 ООН и предложения ЕК, Германии и Японии по ограничению значений шума, используемых Федеральным управлением автомобильных дорог (ФУАД)	(c)
24	ЕК	14	A	Возможные пункты для технических правил и руководящих указаний относительно рассмотрения рабочими группами существующих технических правил, касающихся МОУТКТС	(a)
25	Российской Федерацией	6	A	(Российская Федерация) Справочная информация для разработки положений о сопротивлении качению в рамках GRRF и GRB	(a)
26	Российской Федерацией	4	A	Предложение Российской Федерации по поправке 2 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (С.Р.3)	(a)
27	КСАОД	4	A	Проект предложения о поправках к Правилам № 59 ООН (сменные системы глушителя)	(b)

<i>Номер</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
28	ЕК	3 б)	А	Снижение уровня шума, производимого автотранспортными средствами: обновление нового законодательного предложения Комиссии ЕС	(а)
29	ЕК	10	А	Доклад о работе второго совещания неофициальной рабочей группы по ГТП, касающимся БАТС, Берлин, 5–7 декабря 2012 года	(а)

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 № 117

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2013/5 (см. пункт 17 настоящего доклада)

Включить новые пункты 12.8 и 12.9 следующего содержания:

"12.8 Начиная с официальной даты вступления в силу дополнения 3 к поправкам серии 02 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении или принятии официального утверждения типа согласно добавлению 3 к поправкам серии 02 к настоящим Правилам.

12.9 В течение 60-месячного периода со дня вступления в силу дополнения 3 к поправкам серии 02 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать предоставлять официальные утверждения типа на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам без учета положений дополнения 3."

Приложение 3, пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1 Испытательная площадка

Испытательная площадка должна состоять из центрального участка... испытаний.

Испытательный трек должен быть таким, чтобы условия ... Покрытие испытательного трека и размеры испытательной площадки должны **соответствовать** требованиям стандарта ISO 10844:2011.

В центральной части радиусом не менее..."

Приложение 3, добавление 1, часть 2, пункт 3.1, изменить следующим образом:

Включить новый пункт 3.2 следующего содержания:

"3.2 Дата сертификации трека по ISO 10844:2011:....."

Приложение III

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