|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Объединенных Наций | |  | ECE/ | |
| _unlogo | **Экономический  и Социальный Совет** | | | Distr.:  Russian  Original: |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по вопросам шума**

**Шестьдесят первая сессия**

Женева, 27−29 января 2015 года

Доклад Рабочей группы по вопросам шума о работе ее шестьдесят первой сессии

Содержание

*Пункты Стр.*

I. Участники 1−2 3

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) 3 3

III. Правила № 28 (звуковые сигнальные приборы)   
 (пункт 2 повестки дня) 4−5 3

IV. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами): разработка  
 (пункт 3 повестки дня) 6−7 4

V. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами  
категорий M и N) (пункт 4 повестки дня) 8-11 4

A. Разработка 8−10 4

B. Дополнительные положения об уровне звука 11 5

VI. Правила № 59 (сменные системы глушителей)   
 (пункт 5 повестки дня) 12 5

VII. Правила № 92 (сменные системы глушителей для мотоциклов)  
(пункт 6 повестки дня) 13 5

VIII. Правила № 117 (сопротивление шин качению, шум, производимый  
 шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности)  
 (пункт 7 повестки дня) 14−16 6

IX. Общие поправки (пункт 8 повестки дня): дополнительные   
 положения для Правил № 9, Правил № 41 и Правил № 63 17 7

X. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 9 повестки дня) 18−20 7

XI. Влияние поверхности дороги на уровень звука, производимого   
шинами при качении (пункт 10 повестки дня) 21−22 8

XII. Бесшумные автотранспортные средства (пункт 11 повестки дня) 23−26 8

XIII. Определения и сокращения в правилах, относящихся в ведению GRB   
(пункт 12 повестки дня) 27 9

XIV. Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции  
транспортных средств (пункт 13 повестки дня) 28 9

XV. Разработка международной системы официального утверждения   
типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС)   
и участие в ней рабочих групп (пункт 14 повестки дня) 29 10

XVI. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре   
2014 года (пункт 15 повестки дня) 30 10

XVII. Обмен мнениями по поводу будущей работы GRB  
 (пункт 16 повестки дня) 31 10

XVIII. Прочие вопросы (пункт 17 повестки дня) 32−34 10

XIX. Предварительная повестка дня шестьдесят второй сессии  
 (пункт 18 повестки дня) 35 11

Приложения

I. Перечень неофициальных документов (GRB-61-…), распространенных  
в входе сессии 12

II. Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/4 14

III. Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/3 and Corr.1 15

IV. Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/4 19

V. Принятые поправки к Правилам № 117   
(на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/8) 20

VI. Принятые поправки к Правилам № 117   
(на основе документа GRB-61-14) 21

VII. Принятые поправки к Правилам № 9   
(на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/5) 22

VIII. Принятые поправки к Правилам № 41   
(на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/5) 23

IX. Принятые поправки к Правилам № 63   
(на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/5) 25

X. Неофициальные группы GRB 26

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) провела свою шестьдесят первую сессию 27–29 января 2015 года в Женеве. Сессия проходила 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: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Франции, Швейцарии, Швеции и Японии. В ее работе участвовали эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Конференции руководителей автодорожных администраций европейских стран (CEDR), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), 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).

2. В своем вступительном заявлении директор Отдела транспорта ЕЭК ООН г-жа Эва Мольнар сообщила GRB о недавнем назначении г-на Вальтера Нисслера руководителем Секции по правилам в области транспортных средств и инновациям на транспорте. Она также отметила продолжающиеся глобальные переговоры по разработке целей устойчивого развития (ЦУР), которые с 2016 года должны заменить Цели развития тысячелетия (ЦРТ), и высказалась в пользу учета целей в области транспорта в контексте ЦУР. В этой связи она представила новое издание публикации ЕЭК ООН "Транспорт в интересах устойчивого развития", в котором рассматриваются вопросы, связанные с надежностью и безопасностью перевозок, а также с экологическими характеристиками транспортных средств. И наконец, она представила GRB краткую информацию об основных вопросах, которые будут рассмотрены на предстоящей сессии Комитета по внутреннему транспорту (24–26 февраля 2015 года).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/1

3. GRB рассмотрела и утвердила повестку дня.

III. Правила № 28 (звуковые сигнальные приборы) (пункт 2 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/4,   
неофициальные документы GRB-61-07, GRB-61-12

4. GRB возобновила обсуждение документа МОПАП ECE/TRANS/WP.29/ GRB/2014/4 с предложением о внесении поправок в Правила № 28 ООН, в частности в отношении снижения предписанного уровня звука звукового сигнального прибора с 93 до 87 дБ(А). Эксперт от МАЗМ представил дополнительные изменения к этому предложению (GRB-61-07). GRB утвердила данное предложение с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу, и поручила секретариату передать его WP.29 и Административному комитету Соглашения 1958 года (АС.1) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве проекта дополнения 4 к первоначальной серии поправок к Правилам № 28 ООН. GRB отметила, что утвержденное изменение предписанного уровня звука делает это требование менее жестким, и таким образом необходимости в новой серии поправок с переходными положениями нет.

5. Эксперт от Российской Федерации указал, что Правила № 28 не обновлялись в течение длительного времени, и предложил ряд редакционных изменений (GRB-61-12). GRB приветствовала эту инициативу и решила рассмотреть ее на следующей сессии на основе официального документа, который будет представлен экспертом от Российской Федерации.

IV. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами): разработка (пункт 3 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/2 и Corr.1 и Corr. 2,   
неофициальный документ GRB-61-11

6. Эксперт от МАЗМ предложил включить в Правила № 41 (ECE/TRANS/ WP.29/GRB/2015/2 и Corr. 1, Corr. 2) расчетную частоту вращения двигателя для различных типов трансмиссии. GRB приняла данное предложение и поручила секретариату передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования по нему на их сессиях в июне 2015 года в качестве проекта дополнения к Правилам № 41.

7. Эксперт от МАЗМ также предложил внести изменения в пункт 8.2 Правил № 41 о соответствии продукции (GRB-61-11). GRB решила рассмотреть этот вопрос на следующей сессии на основе официального документа МАЗМ.

V. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N) (пункт 4 повестки дня)

А. Разработка

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/3 и Corr.1,   
неофициальные документы GRB-61-05, GRB-61-08

8. От имени неофициальной рабочей группы (НРГ) по Правилам № 51 и Правилам № 59 ООН эксперт от МОПАП представил дальнейшие предложения по поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/3 и Corr.1). Эксперт от Японии выразил обеспокоенность по поводу включенного в эти предложения (GRB-61-05) положения о смягчении предписаний в отношении конкретной категории транспортных средств и предложил альтернативную формулировку. Дальнейшие исправления были предложены экспертами от Нидерландов (GRB-61-08), Испании, Европейской комиссии и МОПАП. И наконец, GRB приняла предложения с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу.

9. GRB напомнила, что на своей предыдущей сессии она приняла проект поправок серии 03 к Правилам № 51 (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5, ECE/TRANS/WP.29/GRB/58, пункт 5 и приложение III), который впоследствии был представлен WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2015 года в качестве документа ECE/TRANS/WP.29/2015/3. Что касается дополнительных предложений, принятых на этой сессии (пункт 8 выше и приложение III к настоящему докладу), то GRB указала на два варианта их оформления:

i) представление этих предложений по отдельности WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 51 или

ii) их объединение с поправками серии 03 к Правилам № 51 (ECE/TRANS/WP.29/2015/3) в один документ и его представление WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года. В этом случае WP.29 и AC.1 будет предложено не рассматривать документ ECE/TRANS/WP.29/2015/3 в марте 2015 года.

10. GRB поддержала вариант ii) и поручила своему Председателю сообщить об этом решении WP.29, AC.1 и Административному комитету по координации работы (АС.2) на их сессиях в марте 2015 года. GRB также отметила, что НРГ по Правилам № 51 и Правилам № 59 ООН завершила выполнение возложенных на нее задач и что в продлении срока действия ее мандата нет необходимости.

В. Дополнительные положения об уровне звука

11. Никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

VI. Правила № 59 (сменные системы глушителей)   
(пункт 5 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/4

12. GRB рассмотрела дополнительные предложения по поправкам серии 02 к Правилам № 59, подготовленные НРГ по Правилам № 51 и Правилам № 59 (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/4). GRB утвердила эти предложения с поправками, содержащимися в приложении IV к настоящему докладу, и поручила секретариату передать их WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 59.

VII. Правила № 92 (сменные системы глушителей   
для мотоциклов) (пункт 6 повестки дня)

13. Никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

VIII. Правила № 117 (сопротивление шин качению, шум, производимый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности) (пункт 7 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/8,   
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/9,  
неофициальные документы GRB-61-06, GRB-61-09,   
GRB-61-14

14. GRB продолжила обсуждение пересмотренного предложения, касающегося новых параметров точности измерения времени для приборов, используемых в методе определения сопротивления качению (ECE/TRANS/WP.29/GRB/ 2014/8). Эксперт от Японии представил несколько изменений к этому предложению (GRB-61-06). GRB утвердила это предложение, содержащееся в приложении V к настоящему докладу, и поручила секретариату передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве проекта дополнения 8 к поправкам серии 02 к Правилам № 117. GRB также отметила, что Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) на ее сессии в феврале 2015 года рассмотрит исправление к дополнению 6 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/ 2015/9).

15. Эксперт от Франции представил результаты испытания шин коммерческих транспортных средств (классы C2 и C3) в контексте испытания методом выбега с использованием формулы dω/dt для измерения сопротивления качению (GRB-61-09). Цель этого исследования состояла в том, чтобы сравнить результаты измерений, полученные на испытательных стендах, специально предназначенных для измерения сопротивления качению, и неспециализированных испытательных стендах. При проведении измерений сопротивления качению неспециализированные испытательные стенды характеризовались низкой воспроизводимостью результатов измерений, и в этой связи вопрос о пригодности таких стендов для проведения испытания предлагаемым методом выбега остается открытым. GRB отметила необходимость проведения дальнейших исследований и настоятельно призвала другие лаборатории провести аналогичные испытания.

16. Эксперт от ЕТОПОК отметил, что деятельность по обновлению ссылок на новую версию стандарта ISO 10844:2014 (см. пункт 17 ниже) продолжается, и предложил аналогичные поправки к приложению 3 к Правилам № 117   
(GRB-61-14). Эксперт от ИСО напомнил о своем докладе, в котором были сопоставлены версии стандарта ISO 10844 2014 и 2011 годов (GRB-60-17), и подтвердил, что поправки носят лишь редакционный характер и никаких технических изменений внесено не было. В этой связи GRB решила, что в данном случае в переходных положениях нет необходимости. GRB приняла это предложение, содержащееся в приложении VI к настоящему докладу, и поручила секретариату передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года в качестве проекта дополнения к Правилам № 117.

IX. Общие поправки (пункт 8 повестки дня): дополнительные положения для Правил № 9, Правил № 41 и Правил № 63

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/5,   
неофициальный документ GRB-61-13

17. Эксперт от МАЗМ предложил общие поправки к Правилам № 9, Правилам № 41 и Правилам № 63 для включения ссылок на недавно опубликованный стандарт ISO 10844:2014 и согласования переходных положений, касающихся новых официальных утверждений типа и распространения официальных утверждений (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/5 и GRB-61-13). GRB приняла эти предложения, содержащиеся в приложениях VII, VIII и IX к настоящему докладу, и поручила секретариату передать их WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2015 года.

X. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 9 повестки дня)

*Документация:* неофициальные документы GRB-61-01 и Add.1, GRB-61-03 и Add.1, GRB-61-17, GRB-61-18

18. Эксперт от Нидерландов напомнил о результатах двух исследований, о которых было сообщено в ходе предыдущей сессии GRB, и представил дополнительные доводы в пользу ужесточения предельных значений шума в Правилах № 117, а также текст проекта поправок (GRB-61-03 и Add.1). Эксперт от ЕТОПОК выразил сомнения по поводу репрезентативности выборки шин, которая использовалась при проведении испытаний в Нидерландах (GRB-61-18). Он также отметил, что в настоящее время изготовители шин активно решают вопросы, связанные с необходимостью соблюдения требований поправок серии 02 к Правилам № 117, которые недавно (в ноябре 2012 года) вступили в силу. По его мнению, до завершения этого процесса к 2018–2020 годам было бы преждевременным рассматривать возможность дальнейшего снижения предельных значений шума, производимого шинами. По мнению экспертов от Китая, Норвегии и Швейцарии, предложение Нидерландов требует дальнейшего изучения. Эксперты от Германии и Франции указали на различные проблемы, связанные с маркировкой шин. GRB просила экспертов представить замечания по предложению Нидерландов и решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на следующей сессии на основе нового неофициального документа с проектами предложений по поправкам, представленными экспертом от Нидерландов в документе GRB-61-03.

19. Эксперт от Российской Федерации представил хронологический обзор санитарных норм и правил в отношении шума внутри транспортных средств в бывшем Советском Союзе и Российской Федерации (GRB-61-17). Он также сообщил GRB о том, что с 1 января 2015 года на территории Таможенного союза вступает в силу новый региональный регламент, устанавливающий обязательные требования в отношении внутреннего шума. Он пояснил далее, что его сообщение носит лишь информационный характер и что любые конкретные предложения могут быть представлены GRB только после обновления принятого в 1980 году стандарта ISO-5128 об измерении шума в салоне автомобиля. Эксперт от ИСО сообщил о деятельности, осуществляемой его организацией в этой связи. Председатель предложил сохранить этот пункт в повестке дня и в качестве первого шага рассмотреть вопрос о необходимости обновления методов измерения внутреннего шума, указанных в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3).

20. Эксперт от Нидерландов представил дискуссионный документ   
(GRB-61-01 и Add.1), в котором рассматривается возможность введения системы маркировки транспортных средств в зависимости от уровня шума и представлена первоначальная модель такой маркировки. В частности, он отметил, что система маркировки легковых автомобилей могла бы предусматривать присвоение баллов а зависимости от внутреннего шума, шума силового агрегата (двигателя и системы выпуска отработанных газов) и шума, производимого шинами. Эксперты от Австрии, Германии, Франции и МОПАП подняли вопросы практического характера относительно потенциальных преимуществ такой системы маркировки для потребителя. Эксперт от Европейской комиссии отметил, что такая маркировка относится к сфере компетенции Сообщества и что следует обеспечить соблюдение внутренних процедур ЕС. GRB решила вернуться к этому вопросу на следующей сессии.

XI. Влияние поверхности дороги на уровень звука, производимого шинами при качении   
(пункт 10 повестки дня)

*Документация:* неофициальный документ GRB-61-16

21. Эксперт от CEDR рассказал об опыте своей организации и ее членов,   
связанном с использованием шумопонижающего дорожного покрытия   
(GRB-61-16). Они пришли к выводу, что такое покрытие является более эффективным с точки зрения затрат по сравнению с шумовыми барьерами и позволяет снизить уровень шума, составляющий 2–3 дБ (максимум 6 дБ). Вместе с тем шумопонижающее дорожное покрытие характеризуется меньшим сроком службы и требует большего объема капиталовложений по сравнению с обычным покрытием.

22. GRB отметила, что совокупный уровень производимого шума определяется следующими тремя факторами: транспортное средство, шины и дорожное покрытие. Таким образом, для снижения уровня шума следует использовать комплексный подход. Председатель напомнил, что в настоящее время правила ООН не затрагивают проблему дорожных покрытий и регулирование вопросов, связанных с дорожным покрытием, не входит в круг задач GRB. GRB решила продолжить эту дискуссию на своей следующей сессии и рассчитывает на представление новых исследований и материалов по данной теме.

XII. Бесшумные автотранспортные средства   
(пункт 11 повестки дня)

*Документация:* неофициальные документы GRB-61-02, GRB-61-10,   
GRB-61-15

23. Эксперт от ВСС представил позиционный документ (GRB-61-15), в котором выражена обеспокоенность в отношении системы звукового предупреждения о присутствии транспортного средства (АВАС) в случае бесшумных автотранспортных средств (БАТС). Он подчеркнул, что АВАС должны удовлетворять четырем критериям, т.е. предупреждать о присутствии, направлении движения, местонахождении и работе электромобиля или гибридного электромобиля. Он пояснил далее, что издаваемый АВАС звуковой сигнал должен быть различимым, должен указывать на местонахождение автомобиля и работать, когда автомобиль находится в неподвижном состоянии, а у водителя не должно быть возможности выключить эту систему (или приостановить ее работу).

24. Эксперты от Германии и Франции в качестве сопредседателей НРГ по правилам ООН, касающимся БАТС, кратко сообщили GRB о ходе подготовки проекта правил ООН по БАТС в рамках Соглашения 1958 года и его ключевых аспектах (GRB-61-02, GRB-61-10). GRB отметила, что проект правил будет официально представлен на следующей сессии GRB в сентябре 2015 года, как это предусмотрено мандатом НРГ. Председатель предложил экспертам GRB как можно скорее направить НРГ свои замечания по проекту правил, касающихся БАТС, и/или принять участие в работе НРГ.

25. GRB подтвердила, что в настоящее время новые правила по БАТС будут охватывать только электрические и гибридные электрические транспортные средства категорий М и N. GRB решила, что на первом этапе подача звукового сигнала в неподвижном состоянии и функция временной остановки будут факультативными. GRB также решила, что в целях охраны окружающей среды в правила по БАТС следует включить требования о максимальном уровне звукового сигнала АВАС. Эксперт от ВСС согласился с этой точкой зрения.

26. Председатель напомнил, что НРГ по правилам ООН, касающимся БАТС, должна работать в тесном сотрудничестве с НРГ по ГТП, касающимся БАТС. Он также отметил, что НРГ по ГТП, касающимся БАТС, следует обратиться к WP.29 с просьбой о продлении ее мандата сроком на один год.

XIII. Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRB (пункт 12 повестки дня)

*Документация:* неофициальные документы GRB-57-12, GRB-57-18

27. GRB отметила, что в соответствии с решением WP.29 секретариат разрабатывает концепцию центрального реестра, в который будут включены все сокращения, используемые WP.29, а также определения терминов, используемых в правилах ООН и ГТП ООН. В этой связи GRB вновь обратилась к МОПАП и МАЗМ с просьбой обновить документы GRB-57-12 и GRB-57-18, содержащие определения и сокращения, используемые в правилах, относящихся к ведению GRB.

XIV. Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств   
(пункт 13 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2015/35

28. GRB была проинформирована о том, что Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) утвердила проекты определений для сельскохозяйственных прицепов и буксируемой техники, которые будут включены в Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (СР.3) (ECE/TRANS/WP.29/2015/35). GRB просила экспертов направить в секретариат их замечания и предложения, если таковые имеются.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2014/53, ECE/TRANS/WP.29/2014/82

29. Секретариат проинформировал GRB о текущей ситуации в связи с пересмотром 3 Соглашения 1958 года, разработкой МОУТКТС и базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) и отметил последние изменения к тексту проекта пересмотра 3, внесенные на сессии WP.29 в ноябре 2014 года, а также вопросы, оставшиеся нерешенными ECE/TRANS/WP.29/2014/53, ECE/TRANS/WP.29/2014/82). GRB просила секретариат представить на ее следующей сессии подробную информацию по пересмотру 3 Соглашения 1958 года. Председатель отметил, что в Правила № 28, Правила № 51 и Правила № 117, относящиеся к ведению GRB, недавно были внесены поправки, и эти правила готовы к включению в перечень МОУТКТС.

XVI. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2014 года (пункт 15 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1112,   
неофициальный документ GRB-61-04

30. Секретариат сообщил об основных вопросах, рассмотренных в ходе   
164-й сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1112, GRB-61-04).

XVII. Обмен мнениями по поводу будущей работы GRB (пункт 16 повестки дня)

31. Приняв существенные поправки к некоторым правилам GRB возобновила обмен мнениями по вопросам, которыми ей следует заниматься в будущем. По мнению эксперта от Франции, GRB будет заниматься обновлением Правил № 28 (см. пункт 5 выше). Эксперт от Германии отметил, что использование в контексте БАТС звуковых предупредительных сигналов заднего хода в ночное время суток может быть сопряжено с проблемами, и предложил подготовить неофициальный документ по этому вопросу к следующей сессии.

XVIII. Прочие вопросы (пункт 17 повестки дня)

32. GRB была проинформирована о том, что г-н Питер Стинакерс (КСАОД) больше не будет присутствовать на ее заседаниях. GRB поблагодарила его за вклад в ее деятельность и пожелала ему успехов в новой работе.

33. Секретариат представил информацию об оптимальной практике использования частных стандартов в правилах, относящихся к ведению WP.29   
(WP.29-164-26).

34. Эксперт от МАЗМ сообщил GRB о своем намерении представить к следующей сессии предложения по поправкам к Правилам № 41 для гибридных транспортных средств. Он предложил экспертам GRB изложить их замечания, если таковые имеются, до следующей сессии.

XIX. Предварительная повестка дня шестьдесят второй сессии (пункт 18 повестки дня)

35. В связи со своей шестьдесят второй сессией, которую планируется провести в Женеве с 1 (открытие в 14 ч. 30 м.) по 3 (закрытие в 17 ч. 30 м.) сентября 2015 года, GRB отметила, что крайний срок для представления официальной документации в секретариат − 5 июня 2015 года, т.е. за 12 недель до начала этой 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 (шум, производимый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности).

8. Общие поправки.

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 2015 года.

16. Обмен мнениями о будущей работе GRB.

17. Прочие вопросы.

18. Предварительная повестка дня шестьдесят третьей сессии.

19. Выборы должностных лиц.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRB-61-...), распространенных в ходе сессии

| *Условное обозначение* | *Представлен* | *Пункт  повестки дня* | *Язык* | *Название* | *Стадия* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Нидерландами | 9 | А | Маркировка транспортных средств в зависимости от уровня шума: снижение уровня транспортного шума | c) |
| 1-Add.1 | Нидерландами | 9 | А | Маркировка транспортных средств в зависимости от уровня шума: снижение уровня транспортного шума (доклад) | c) |
| 2 | НРГ по БАТС | 11 | А | Проект правил по БАТС | d) |
| 3 | Нидерландами | 9 | А | Возможные будущие предельные значения шума, производимого шинами | c) |
| 3-Add.1 | Нидерландами | 9 | А | Возможные будущие предельные значения шума, производимого шинами (доклад) | c) |
| 4 | Секретариатом | 15 | А | Общая информация и основные темы WP.29 | a) |
| 5 | Японией | 4 a) | А | Замечания к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRB/2015/3 | d) |
| 6 | Японией | 7 | А | Предложение по поправкам к Правилам № 117 | d) |
| 7 | МАЗМ | 2 | А | Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/4 | d) |
| 8 | Нидерландами | 4 a) | А | Предложение по поправкам серии 03 к Правилам № 51 | d) |
| 9 | Францией | 7 | А | Метод измерения выбега и обработки данных для определения сопротивления шин качению | a) |
| 10 | НРГ по БАТС | 11 | А | Правила ООН, касающиеся БАТС | b) |
| 11 | МАЗМ | 3 | А | Предложение о внесении поправок в поправки серии 04 к Правилам № 41 с тем, чтобы официально закрепить толкование GRB положений, касающихся соответствия производства. | d) |
| 12 | Российской Федерацией | 2 | А | Предложение по проекту поправок к Правилам № 28 ООН | b) |
| 13 | МАЗМ | 8 | А | Пересмотренные предложения по поправкам к Правилам № 9, Правилам № 41 и Правилам № 63, заменяющие предложения, содержащиеся в документе ECE/TRANS/ WP.29/GRB/ 2015/5 | d) |
| 14 | ЕТОПОК | 7 | А | Предложение по поправкам к Правилам № 117 | d) |
| 15 | ВСС | 11 | А | Заявление по вопросу о БАТС | a) |
| 16 | CEDR | 10 | А | Шум от движения транспорта и автодорожное покрытие | a) |
| 17 | Российской Федерацией | 9 | А | Проект межгосударственного стандарта, касающегося внутреннего шума | a) |
| 18 | ЕТОПОК | 9 | А | Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровня шума: замечания по документам GRB-60-08, GRB-60-12, GRB-60-14-Rev.1 и GRB-61-03 | a) |

*Примечания:*

a) Рассмотрение завершено или документ был заменен.

b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве документа под официальным условным обозначением.

c) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа.

d) Принят и будет представлен WP.29.

Приложение II

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/4

*Пункт 14.4* изменить следующим образом:

"14.4 Уровень акустического давления по шкале А, издаваемого одним или несколькими приборами, установленными на транспортном средстве, измеряют на расстоянии 7 м от передней части транспортного средства, которое устанавливают на открытой и как можно более ровной грунтовой площадке; в случае приборов, работающих на постоянном токе, двигатель выключается. **Испытательное напряжение, указанное в пункте 6.2.3, обеспечивается:**

**a)** **только аккумуляторной батареей транспортного средства, либо**

**b)** **аккумуляторной батареей транспортного средства с прогретым двигателем, работающим на холостом ходу, либо**

**c)** **внешним источником энергоснабжения, соединенным с клеммой(ами) ЗСП;**".

*Приложение 2, после пункта 5* включить новый пункт 6 следующего содержания:

"**6.**  **Используемый источник питания: только аккумуляторная батарея транспортного средства/аккумуляторная батарея при работе двигателя транспортного средства на холостом ходу/ внешний источник энергоснабжения\*\*/** ".

*Приложение 2, пункты 6 (прежний)−15*, изменить нумерацию соответственно на 7−16.

Приложение III

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/3 и Corr.1

*Пункт 2.19,* заменить слово "шума" словами "уровня звука".

*Новый пункт 2.23* изменить следующим образом:

"**2.23** **"*точка R*" означает точку R, определение которой приведено в пункте 2.4 приложения 1 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3)**".

*Новый пункт 2.24, заголовок,* изменить следующим образом:

"**2.24** **Таблица обозначений**

**…**".

*Новый пункт 11.8* изменить следующим образом:

"**11.8**  **До 30 июня 2022 года в случае типов транспортных средств категории N1 или типов транспортных средств категории M1, созданных на базе N1, применяются предельные значения на основании пункта 6.2.2, указанные для типов транспортных средств категории N1, имеющих технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии более 2,5 т, если соблюдены все нижеперечисленные технические условия:**

* **технически допустимая максимальная масса в груженом состоянии не более 2,5 т,**
* **высота расположения точки R над уровнем грунта не менее 800 мм,**
* **рабочий объем двигателя свыше 660 куб. см, но менее 1 495 куб. см,**
* **центр тяжести двигателя на расстоянии 300−1 500 мм за передней осью,**
* **и наличие заднего привода**".

*Приложение 3, включить новый пункт 2.2.7* следующего содержания:

"**2.2.7** **Процедура расчета для определения дополнительного груза только в случае транспортных средств категорий N2 и N3**

**…**".

*Приложение 3, пункт 3.1.2.1, последнее предложение* изменить следующим образом:

"3.1.2.1 Испытательная скорость vtest составляет 50 ± 1 км/ч. Испытательная скорость должна быть достигнута, когда контрольная точка находится на линии РР’.

**При изменении испытательной скорости в соответствии с пунктом 3.1.2.1.4.1 e) приложения 3 к настоящим Правилам такую измененную испытательную скорость используют при проведении испытания как в режиме ускорения, так и в режиме постоянной скорости**".

*Приложение 3, пункт 3.1.2.1.1* изменить следующим образом:

"3.1.2.1.1 …

УММ = (Pn / mt**ro**)\* 1 000 кг/кВт, где Pn измеряют в кВт, а mt**ro**− в кг в соответствии с пунктом 2.2.1 настоящего приложения.

**Если в условиях проведения испытания, указанных в пункте 3.1.2.1 приложения 3 к настоящим Правилам, функционируют два или более источника движущей силы, то общую полезную мощность двигателя Pn рассчитывают как арифметическую сумму значений параллельных тяговых двигателей, установленных на транспортном средстве. Применяемые параллельные тяговые двигатели представляют собой такие источники энергии, которые в совокупности обеспечивают поступательное движение транспортного средства при испытательных условиях, указанных в пункте 3.1.2.1 приложения 3 к настоящим Правилам. За соответствующее значение мощности в случае двигателей, помимо двигателей внутреннего сгорания, принимают мощность, указанную изготовителем**".

*Приложение 3, пункт 3.1.2.1.2.2* изменить следующим образом:

"3.1.2.1.2.2 …

Если устройства или меры, описанные в пункте 3.1.2.1.4.2 **приложения 3 к настоящим Правилам, ~~можно использовать~~ используются** для проверки работы трансмиссии для целей проверки выполнения требований, предъявляемых к испытанию, то awot test рассчитывают по следующей формуле: …".

*Приложение 3, пункт 3.1.2.2, второй абзац*, заменить слова "в пункте 2.2.1" словами "в пункте 2.2.1 приложения 3 к настоящим Правилам".

*Приложение 3, пункт 3.1.2.2.1* изменить следующим образом:

"3.1.2.2.1 Выбор передаточного числа

**Ответственность за определение надлежащих параметров испытания для достижения требуемых условий возложена на изготовителя.**

**Трансмиссию, передачу или передаточное число транспортного средства выбирают таким образом, чтобы обеспечить выполнение целевых условий, указанных в пунктах 3.1.2.2.1.1 или 3.1.2.2.1.2 приложения 3 к настоящим Правилам. Трансмиссия, передача или передаточное число транспортного средства могут контролироваться электронным либо механическим способом, в том числе посредством блокировки функции понижения передачи.**

**В качестве подспорья для проведения испытания на рис. 4а−4d в добавлении 3 в схематичной форме представлены критерии выбора передачи и критерии испытательного прогона для транспортных средств категории M2, имеющих технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии более 3 500 кг, и для транспортных средств категорий N2, M3 и N3**".

*Приложение 3, пункт 3.1.2.2.1.1, четвертый абзац*, заменить слова "в пункте 3.1.2.2" словами "в пункте 3.1.2.2 приложения 3 к настоящим Правилам".

*Приложение 3, пункт 3.1.2.2.1.2, шестой абзац*, заменить слова "в пункте 3.1.2.2" словами "в пункте 3.1.2.2 приложения 3 к настоящим Правилам".

*Приложение 3, пункт 3.1.2.2.1.3, третий абзац*, заменить слова "в пункте 3.1.2.2" словами "в пункте 3.1.2.2 приложения 3 к настоящим Правилам".

*Приложение 3, добавление 3, рис. 3a, 3b, 3c, 3d, 3e, 4a, 4b, 4c, 4d, заголовки* соответственно изменить следующим образом:

"**Рис. 3а**  **Схематическая диаграмма для транспортных средств, проходящих испытание в соответствии с пунктом 3.1.2.1 приложения 3 к настоящим Правилам − расчет Lurban**

**Рис. 3b**  **Схематическая диаграмма для транспортных средств, проходящих испытание в соответствии с пунктом 3.1.2.1 приложения 3 к настоящим Правилам − Выбор передачи с блокировкой передаточных чисел: ЧАСТЬ 1**

**Рис. 3с**  **Схематическая диаграмма для транспортных средств, проходящих испытание в соответствии с пунктом 3.1.2.1 приложения 3 к настоящим Правилам − Выбор передачи с блокировкой передаточных чисел: ЧАСТЬ 2**

**Рис. 3d**  **Схематическая диаграмма для транспортных средств, проходящих испытание в соответствии с пунктом 3.1.2.1 приложения 3 к настоящим Правилам − Выбор передачи с блокировкой передаточных чисел: ЧАСТЬ 3**

**Рис. 3e**  **Схематическая диаграмма для транспортных средств, проходящих испытание в соответствии с пунктом 3.1.2.1 приложения 3 к настоящим Правилам − Выбор передачи без блокировки передаточных чисел**

**Рис. 4а**  **Схематическая диаграмма для транспортных средств, проходящих испытание в соответствии с пунктом 3.1.2.2 приложения 3 к настоящим Правилам − Испытание с блокировкой передаточных чисел**

**Рис. 4b**  **Схематическая диаграмма для транспортных средств, проходящих испытание в соответствии с пунктом 3.1.2.2 приложения 3 к настоящим Правилам − Испытание без блокировки передаточных чисел: ЧАСТЬ 1**

**Рис. 4c**  **Схематическая диаграмма для транспортных средств, проходящих испытание в соответствии с пунктом 3.1.2.2 приложения 3 к настоящим Правилам − Испытание без блокировки передаточных чисел: ЧАСТЬ 2**

**Рис. 4d**  **Схематическая диаграмма для транспортных средств, проходящих испытание в соответствии с пунктом 3.1.2.2 приложения 3 к настоящим Правилам − Испытание силовых агрегатов, для которых не предусмотрен показатель частоты вращения двигателя как в случае двигателей внутреннего сгорания**".

*Приложение 7, пункт 3.2.1* изменить "Li" на "Lj" следующим образом:

"3.2.1 Расчет наклона линии регрессии для каждой передачи

Линию линейной регрессии определяют по анкерной точке и четырем взаимосвязанным дополнительным замерам.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **(в дБ/1000 мин−1)** |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| При |  | и |  | ; |

где nj − частота вращения двигателя, измеренная на линии BB'.".

Приложение IV

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/4

*Приложение 6, пункт 2* изменить следующим образом:

"**2.**  **Если документ, упомянутый в пункте 1, включает несколько страниц, то на всех страницах должно содержаться, по крайней мере, указание на номер официального утверждения типа**".

Приложение V

Принятые поправки к Правилам № 117   
(на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/8)

*Приложение 6, добавление 1, пункт 4* изменить следующим образом:

"4. Точность управления

…

d) время: ~~±0,5 мс~~

**i) ±0,02 с для временны́х инкрементов, указанных в пункте 3.5 b) приложения 6, применительно к сбору данных при испытании методом выбега по формуле ∆ω/∆t;**

**ii) ±0,2% для временны́х инкрементов, указанных в пункте 3.5 а) приложения 6, применительно к сбору данных при испытании методом выбега по формуле dω/dt;**

**iii) ±5% для других временны́х периодов, указанных в приложении 6**".

*Приложение 6, добавление 1, пункт 5* изменить следующим образом:

"5. Точность измерительных приборов

Приборы, используемые для считывания и записи данных испытаний, должны быть точными в пределах допусков, указанных ниже:

| *Параметр* | *Индекс несущей  способности ≤ 121* | *Индекс несущей  способности > 121* |
| --- | --- | --- |
| Нагрузка на шину | ±10 Н или ±0,5%a) | ±30 Н или ±0,5%a) |
| Внутреннее давление | ±1 кПа | ±1,5 кПа |
| Сила на оси вращения | ±0,5 Нм или ±0,5% a) | ±1,0 Нм или ±0,5%a) |
| Входной крутящий момент | ±0,5 Нм или ±0,5%a) | ±1,0 Нм или ±0,5%a) |
| Расстояние | ±1 мм | ±1 мм |
| Электрическая мощность | ±10 Вт | ±20 Вт |
| Температура | ±0,2 °C | |
| Окружная скорость | ±0,1 км/ч | |
| Время | **±0,01 с** **−** ±0,1% − ±10 сb) | |
| Угловая скорость | ±0,1% | |

a) В зависимости от того, что больше.

b) **±0,01** **с для временны́х инкрементов, указанных в пункте 3.5 b) приложения 6, применительно к сбору данных при испытании методом выбега по формуле ∆ω/∆t;**

**±0,1% для временны́х инкрементов, указанных в пункте 3.5 а) приложения 6, применительно к сбору данных при испытании методом выбега по формуле dω/dt;**

**±10 с для других временны́х периодов, указанных в приложении 6**".

Приложение VI

Принятые поправки к Правилам № 117   
(на основе документа GRB-61-14)

*Приложение 3, пункт 2.1, третий абзац, последнее предложение*, заменить "ISO 10844:2011" на "ISO 10844:2014".

*Приложение 3, добавление 1, часть 2, пункт 3.1*, заменить "ISO 10844:2011" на "ISO 10844:2014".

Приложение VII

Принятые поправки к Правилам № 9   
(на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/5)

*Включить новые пункты 11.7 и 11.8* следующего содержания:

"**11.7**  **Начиная с официальной даты вступления в силу дополнения 1 к поправкам серии 07 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении или принятии официального утверждения типа на основании дополнения 1 к поправкам серии 07 к настоящим Правилам.**

**11.8**  **По истечении 60 месяцев после даты вступления в силу дополнения 1 к поправкам серии 07 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения типа только в том случае, если подлежащий официальному утверждению тип транспортного средства отвечает требованиям настоящих Правил с поправками, содержащимися в дополнении 1 к поправкам серии 07 к настоящим Правилам**".

*Приложение 1,*

*Пункт 19* исключить.

*Пункты 20−29*, изменить нумерацию соответственно на 19−28.

*Приложение 3, пункт 2.2* изменить следующим образом:

"2.2 Испытательная площадка... низкий уровень шума, производимого катящимися шинами.

На испытательной площадке... мосты или здания. Поверхность испытательной площадки должна соответствовать требованиям, изложенным в приложении 4 к настоящим Правилам, **или стандарту ISO 10844:2014**.

Вблизи микрофона…".

*Приложение 4,*

*Заголовок*, включить ссылку на сноску 1 и текст сноски 1 следующего содержания:

"1 **Технические требования к испытательной площадке, приведенные в настоящем приложении, действительны до конца периода, указанного в пункте 11.8**".

*Пункт 1, ссылка на сноску 1 и текст сноски 1*, изменить нумерацию на 2.

Приложение VIII

Принятые поправки к Правилам № 41   
(на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/5)

*Пункт 12.3* изменить следующим образом:

"12.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не должны отказывать в распространении официальных утверждений на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам, **которые будут проводиться на испытательной площадке, указанной в приложении 4 или соответствующей стандарту ISO 10844:2014**".

*Включить новые пункты 12.8 и 12.9* следующего содержания:

"**12.8**  **Начиная с официальной даты вступления в силу дополнения 2 к поправкам серии 04 ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении или принятии официального утверждения типа на основании дополнения 2 к поправкам серии 04 к настоящим Правилам.**

**12.9**  **По истечении 60 месяцев после даты вступления в силу дополнения 2 к поправкам серии 04 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения только в том случае, если подлежащий официальному утверждению тип транспортного средства отвечает требованиям настоящих Правил с поправками, содержащимися в дополнении 2 к поправкам серии 04 к настоящим Правилам**".

*Приложение 1,*

*Пункт 20* исключить.

*Пункты 21−29*, изменить нумерацию соответственно на 20−28.

*Приложение 3, пункт 1.2.1* изменить следующим образом:

"1.2.1 Испытательная площадка

Испытательная площадка… низкий уровень шума, производимого катящимися шинами.

На испытательной площадке... мосты или здания. Дорожное   
покрытие на испытательном площадке должно соответствовать требованиям, изложенным в приложении 4, **или стандарту ISO 10844:2014**.

Наличия преград вблизи микрофона…".

*Приложение 4,*

*Заголовок*, включить ссылку на сноску 1 и текст сноски 1 следующего содержания:

"1 **Технические требования к испытательной площадке, приведенные в настоящем приложении, действительны до конца периода, указанного в пункте 12.9**".

*Пункт 1, ссылка на сноску 1 и текст сноски 1*, изменить нумерацию на 2.

*Пункт 2.2, ссылка на сноску 2 и текст сноски 2*, изменить нумерацию на 3.

Приложение IХ

Принятые поправки к Правилам № 63   
(на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/5)

*Включить новые пункты 10.7 и 10.8* следующего содержания:

"**10.7**  **Начиная с официальной даты вступления в силу дополнения 1 к поправкам серии 02 ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении или принятии официального утверждения типа на основании дополнения 1 к поправкам серии 02 к настоящим Правилам.**

**10.8**  **По истечении 60 месяцев после даты вступления в силу дополнения 1 к поправкам серии 02 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения только в том случае, если подлежащий официальному утверждению тип транспортного средства отвечает требованиям настоящих Правил с поправками, содержащимися в дополнении 1 к поправкам серии 02 к настоящим Правилам**".

*Приложение 1,*

*Пункт 20* исключить.

*Пункты 21−30*, изменить нумерацию соответственно на 20−29.

*Приложение 3, пункт 2.1.2* изменить следующим образом:

"2.1.2 Поверхность испытательной площадки должна соответствовать требованиям, изложенным в приложении 5 к настоящим Правилам, **или стандарту ISO 10844:2014**".

*Приложение 5,*

*Заголовок*, включить ссылку на сноску 1 и текст сноски 1 следующего содержания:

"1 **Технические требования к испытательной площадке, приведенные в настоящем приложении, действительны до конца периода, указанного в пункте 10.8**".

*Пункт 1, ссылка на сноску 1 и текст сноски 1*, изменить нумерацию на 2.

Приложение Х

Неофициальные группы GRB

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| *Неофициальная группа* | *Председатель(и) и сопредседатель(и)* | *Секретарь* | *Истечение  срока действия мандата* |
| ГТП по бесшумным автотранспортным средствам (БАТС) | Г-н Эзана Вондимне (США) Тел.: +1 202 366 21 17 Эл. почта: [Ezana.wondimneh@dot.gov](mailto:Ezana.wondimneh@dot.gov)  Г-н Ичиро Сакамото (Япония)  Тел.: +81 422 41 66 18 Факс: +81 422 76 86 04 Эл. почта: [i-saka@ntsel.go.jp](mailto:i-saka@ntsel.go.jp) | Г-н Андреас Возинис  (Генеральный директорат по вопросам роста,  Европейская комиссия)  Тел: + 32 2 2992116  Эл. почта: andreas.vosinis@ec.europa.eu | Ноябрь 2015 года |
| Правила, касающиеся БАТС, в рамках Соглашения 1958 года | Г-н Бернд Шюттлер (Германия) Тел.: +49 228 99300 4372 Факс: +49 228 99300807 4372 Эл. почта: bernd.schuettler@bmvi.bund.de  Г-н Луи-Фердинан Пардо (Франция) Тел.: +33 1 69 80 17 66 Факс: +33 1 69 80 17 09 Эл. почта: louis-ferdinand.pardo@utaceram.com  Г-н Ичиро Сакамото (Япония) Тел.: +81 422 41 66 18 Факс: +81 422 76 86 04 Эл. почта: i-saka@ntsel.go.jp | Г-н Ханс-Петер Битенбек (МОПАП) Тел.: +49 221 903 24 09 Факс: +49 221 903 25 46 Эл. почта: hbietenb@ford.com | Сентябрь  2015 года |