


**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**

|  | <i>Пункты</i> | <i>Стр.</i> |
|--|---------------|-------------|
| I. Участники.....  | 1–2           | 3           |
| II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....  | 3             | 3           |
| III. Правила № 28 (звуковые сигнальные приборы)<br>(пункт 2 повестки дня) .....                              | 4–5           | 3           |
| IV. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами): разработка<br>(пункт 3 повестки дня) .....                 | 6–7           | 4           |
| V. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами<br>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)<br>(пункт 5 повестки дня) .....                                | 12            | 5           |
| VII. Правила № 92 (сменные системы глушителей для мотоциклов)<br>(пункт 6 повестки дня) .....                | 13            | 5           |

GE.15-03845 (R) 280415 290415



\* 1 5 0 3 8 4 5 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



|                   |  |       |    |
|-------------------|--|-------|----|
| 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 |
| <b>Приложения</b> |  |       |    |
| I.                | Перечень неофициальных документов (GRB-61-...), распространенных в ходе 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 М и N) (пункт 4 повестки дня)**

##### **A. 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 AC.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 (AC.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.

## **V. 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 AC.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 AC.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  $d\omega/dt$  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 AC.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. Экс-

перт 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 в 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 шумопоглощающего 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 шумопоглощающее 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 авто-



транспортных 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):
  - а) разработка;
  - б) 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

| <i>Условное обозначение</i> | <i>Представлен</i>    | <i>Пункт повестки дня</i> | <i>Язык</i> | <i>Название</i>   | <i>Стадия</i> |
|-----------------------------|-----------------------|---------------------------|-------------|---|---------------|
| 1                           | Нидерландами          | 9                         | A           | Маркировка транспортных средств в зависимости от уровня шума: снижение уровня транспортного шума  | c)            |
| 1-Add.1                     | Нидерландами          | 9                         | A           | Маркировка транспортных средств в зависимости от уровня шума: снижение уровня транспортного шума (доклад)   | c)            |
| 2                           | НРГ по БАТС           | 11                        | A           | Проект правил по БАТС   | d)            |
| 3                           | Нидерландами          | 9                         | A           | Возможные будущие предельные значения шума, производимого шинами  | c)            |
| 3-Add.1                     | Нидерландами          | 9                         | A           | Возможные будущие предельные значения шума, производимого шинами (доклад)   | c)            |
| 4                           | Секретариатом         | 15                        | A           | Общая информация и основные темы WP.29  | a)            |
| 5                           | Японией               | 4 а)                      | A           | Замечания к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2015/3  | d)            |
| 6                           | Японией               | 7                         | A           | Предложение по поправкам к Правилам № 117   | d)            |
| 7                           | МАЗМ                  | 2                         | A           | Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/4   | d)            |
| 8                           | Нидерландами          | 4 а)                      | A           | Предложение по поправкам серии 03 к Правилам № 51   | d)            |
| 9                           | Францией              | 7                         | A           | Метод измерения выбега и обработки данных для определения сопротивления шин качению   | a)            |
| 10                          | НРГ по БАТС           | 11                        | A           | Правила ООН, касающиеся БАТС  | b)            |
| 11                          | МАЗМ                  | 3                         | A           | 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                         | A           | Предложение по проекту поправок к Правилам № 28 ООН   | b)            |

| <i>Условное обозначение</i> | <i>Представлен</i>    | <i>Пункт повестки дня</i> | <i>Язык</i> | <i>Название</i>   | <i>Стадия</i> |
|-----------------------------|-----------------------|---------------------------|-------------|---|---------------|
| 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                          | СЕДР                  | 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 N<sub>1</sub> или типов транспортных средств категории M<sub>1</sub>, созданных на базе N<sub>1</sub>, применяются предельные значения на основании пункта 6.2.2, указанные для типов транспортных средств категории N<sub>1</sub>, 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 N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>  
...".

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

"3.1.2.1 Испытательная скорость  $v_{\text{test}}$  составляет  $50 \pm 1$  км/ч. Испытательная скорость должна быть достигнута, когда контрольная точка находится на линии PP'.

При изменении испытательной скорости в соответствии с пунктом 3.1.2.1.4.1 е) 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 ...

$УММ = (P_n / m_{t_{r0}}) * 1\ 000$  кг/кВт, где  $P_n$  измеряют в кВт, а  $m_{t_{r0}}$  – 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  $P_n$  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  $a_{wot\ test}$  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–4д в добавлении 3 в схематичной форме представлены критерии выбора передачи и критерии испытательного прогона для**



транспортных средств категории  $M_2$ , имеющих технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии более 3 500 кг, и для транспортных средств категорий  $N_2$ ,  $M_3$  и  $N_3$ ".

*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. 3а, 3б, 3с, 3д, 3е, 4а, 4б, 4с, 4д, 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  $L_{urban}$
- Рис. 3б** 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. 3д** 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. 3е** 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. 4б** 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. 4с** 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. 4д** 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 "L<sub>i</sub>" на "L<sub>j</sub>" следующим образом:

"3.2.1 Расчет наклона линии регрессии для каждой передачи

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

$$Slope_k = \frac{\sum_{j=1}^5 (n_j - \bar{n})(L_j - \bar{L})}{\sum_{j=1}^5 (n_j - \bar{n})^2} \quad (\text{в дБ/1000 мин}^{-1})$$

$$\text{При } \bar{L} = \frac{1}{5} \sum_{j=1}^5 L_j \quad \text{и} \quad \bar{n} = \frac{1}{5} \sum_{j=1}^5 n_j \quad ;$$

где  $n_j$  – частота вращения двигателя, измеренная на линии ВВ'."

## 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:  $\pm 0,5$  ме
- i)  $\pm 0,02$  с для временных инкрементов, указанных в пункте 3.5 b) приложения 6, применительно к сбору данных при испытании методом выбега по формуле  $\Delta\omega/\Delta t$ ;
  - ii)  $\pm 0,2\%$  для временных инкрементов, указанных в пункте 3.5 а) приложения 6, применительно к сбору данных при испытании методом выбега по формуле  $d\omega/dt$ ;
  - iii)  $\pm 5\%$  для других временных 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 $\leq 121$                 | Индекс несущей способности $> 121$         |
|-------------------------|---|--|
| Нагрузка на шину        | $\pm 10$ Н или $\pm 0,5\%$ <sup>a)</sup>              | $\pm 30$ Н или $\pm 0,5\%$ <sup>a)</sup>   |
| Внутреннее давление     | $\pm 1$ кПа   | $\pm 1,5$ кПа                              |
| Сила на оси вращения    | $\pm 0,5$ Нм или $\pm 0,5\%$ <sup>a)</sup>            | $\pm 1,0$ Нм или $\pm 0,5\%$ <sup>a)</sup> |
| Входной крутящий момент | $\pm 0,5$ Нм или $\pm 0,5\%$ <sup>a)</sup>            | $\pm 1,0$ Нм или $\pm 0,5\%$ <sup>a)</sup> |
| Расстояние              | $\pm 1$ мм  | $\pm 1$ мм                                 |
| Электрическая мощность  | $\pm 10$ Вт   | $\pm 20$ Вт                                |
| Температура             | $\pm 0,2$ °C  |  |
| Окружная скорость       | $\pm 0,1$ км/ч  |  |
| Время                   | $\pm 0,01$ с – $\pm 0,1\%$ – $\pm 10$ с <sup>b)</sup> |  |
| Угловая скорость        | $\pm 0,1\%$   |  |

a) В зависимости от того, что больше.

b)  $\pm 0,01$  с для временных инкрементов, указанных в пункте 3.5 b) приложения 6, применительно к сбору данных при испытании методом выбега по формуле  $\Delta\omega/\Delta t$ ;  
 $\pm 0,1\%$  для временных инкрементов, указанных в пункте 3.5 а) приложения 6, применительно к сбору данных при испытании методом выбега по формуле  $d\omega/dt$ ;  
 $\pm 10$  с для других временных 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:

- <sup>1</sup> 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:

"<sup>1</sup> **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 IX

### 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:

- <sup>1</sup> 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 X

### Неофициальные группы GRB

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