

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****Рабочая группа по вопросам шума****Шестьдесят шестая сессия**

Женева, 4–6 сентября 2017 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам шума о работе
ее шестьдесят шестой сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2	3
III. Правила № 28 (звуковые сигнальные приборы) (пункт 2 повестки дня)	3	3
IV. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами): разработка (пункт 3 повестки дня)	4–7	3
V. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N) (пункт 4 повестки дня)	8–13	4
A. Разработка.....	8–12	4
B. Дополнительные положения, касающиеся издаваемого звука	13	5
VI. Правила № 63 (шум, производимый мопедами) (пункт 5 повестки дня)	14	6
VII. Правила № 117 (сопротивление шин качению, шум, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности) (пункт 6 повестки дня)	15–17	6
VIII. Правила № 138 (бесшумные автотранспортные средства) (пункт 7 повестки дня)	18–20	6
IX. Проект правил, касающихся сигналов движения задним ходом (пункт 8 повестки дня)	21–22	7
X. Общие поправки (пункт 9 повестки дня)	23	7
XI. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 10 повестки дня)	24	7



XII.	Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шинами при качении (пункт 11 повестки дня)	25–26	8
XIII.	Акронимы и сокращения в правилах, относящихся к ведению Рабочей группы по вопросам шума (пункт 12 повестки дня)	27	8
XIV.	Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (пункт 13 повестки дня).....	28	8
XV.	Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства и участие в ней рабочих групп (пункт 14 повестки дня).....	29–30	9
XVI.	Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2017 года (пункт 15 повестки дня)	31	9
XVII.	Обмен мнениями о будущей работе GRB (пункт 16 повестки дня)	32	9
XVIII.	Прочие вопросы (пункт 17 повестки дня)	33–34	9
XIX.	Предварительная повестка дня шестьдесят седьмой сессии (пункт 18 повестки дня).....	35	10
XX.	Выборы должностных лиц (пункт 19 повестки дня)	36	10
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRB-66-...), распространенных в ходе сессии		11
II.	Принятые поправки к Правилам № 51 (на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/6)		13
III.	Неофициальные группы GRB		24

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) провела свою шестьдесят шестую сессию 4–6 сентября 2017 года в Женеве. Сессия проходила под председательством г-на С. Фишэ (Франция). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690, Amend.1 и Amend.2) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Китая, Нидерландов, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Турции, Франции, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В ее работе участвовали эксперты от Европейской комиссии (ЕК), а также эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Международного совета академий инженерных и технических наук (САИТН), Международного комитета по техническому осмотру механических транспортных средств (МКТОТ), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/3

2. GRB рассмотрела и утвердила повестку дня. Перечень неофициальных документов содержится в приложении I. Перечень неофициальных групп GRB воспроизведен в приложении III.

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

3. Никаких вопросов по данному пункту повестки дня не рассматривалось.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/4, неофициальные документы GRB-66-08, GRB-66-12, GRB-66-15 и GRB-66-17

4. Эксперт от МАЗМ предложил исключить последнее предложение в пункте 1.3.2.1, так как область применения поправок серии 04 к Правилам № 41 не распространяется на мотоциклы с коляской (транспортные средства категории L₄) (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/4). GRB приняла это предложение и поручила секретариату представить его Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (АС.1) с целью рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2018 года в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 04 к Правилам № 41.

5. Эксперт от ЕК представил текущее исследование по предельным значениям уровня звука Евро-5 для транспортных средств категории L (GRB-66-15), осуществляемое с целью выявления потенциальных возможностей для введения новых звуковых пределов для транспортных средств категории L. Он разъяснил, что в этом исследовании учтены изменения уровней звука, издаваемого автотранспортными средствами (фактические испытания транспортных средств), потребности граждан и других заинтересованных сторон (обратная связь), а также технические и экономические возможности в среднесрочной

перспективе (анализ затрат и выгод). Эксперты от Германии, Нидерландов и МОПАП отметили, что одно лишь снижение предельных значений звука для новых транспортных средств не принесет желаемого результата, если оно не будет сопровождаться мерами по борьбе с распространением незаконной продукции вторичного рынка (глушителей). Председатель предложил возобновить дискуссию после ознакомления с результатами этого исследования.

6. Эксперт от Германии указал существующие проблемы и возможные решения в связи с шумом, создаваемым транспортными средствами категории L, в том числе неоригинальными сменными системами глушителя (НОССГ) (GRB-66-12). По его мнению, налицо абсолютное несоответствие между процессом официального утверждения типа бесшумных транспортных средств и эксплуатацией транспортных средств, создающих сильный шум на улицах, из-за махинаций с глушителями, наличия лазеек и «серых зон», позволяющих обходить правила Организации Объединенных Наций и Европейского союза (ЕС). Для улучшения ситуации с обеспечением соответствия эксплуатируемых транспортных средств предельным значениям звука он предложил в качестве альтернативы измерению уровня звука на транспортных средствах, находящихся в неподвижном состоянии, упрощенный метод испытания движущихся транспортных средств, который может использоваться в ходе проверок на дорогах и периодических технических осмотров официально утвержденных мотоциклов и их НОССГ (GRB-66-17). Эксперты от Франции и Нидерландов также указали на необходимость более строгого соблюдения действующих положений. Эксперт от МАЗМ вызвался внести вклад в разработку испытания, предусматривающего измерение уровня шума, создаваемого движущимися транспортными средствами.

7. Эксперт от Японии представил обзор существующих в Японии правил, касающихся шума, и их предполагаемой разработки в будущем (GRB-66-08). В частности, он отметил, что Япония рассматривает вопрос о предельных значениях шума при ускорении двухколесных транспортных средств, и выразил надежду на то, что эти внутренние усилия можно было бы согласовать с рассмотрением GRB новых предельных значений для включения в поправки серии 04 к Правилам № 41.

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

A. Разработка

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/6,
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/8,
неофициальные документы GRB-66-11, GRB-66-13,
GRB-66-19, GRB-66-20 и GRB-66-21

8. Эксперт от МОПАП от имени группы экспертов предложил ряд изменений, нацеленных на обновление и пересмотр поправок серии 03 к Правилам № 51 (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/6). По этим предложениям поступили замечания экспертов от Китая, Российской Федерации и Швейцарии (GRB-66-11, GRB-66-13 и GRB-66-19). Эксперт от МОПАП также предложил некоторые дальнейшие изменения (GRB-66-20).

9. Эксперт от Италии выразил обеспокоенность в связи с предлагаемым распространением измерения уровня звукового давления до линии BB'+ 20 м для надлежащей оценки возможных негативных последствий. По его мнению, такое изменение предусматривало бы новое требование, которое могло бы быть введено на основе поправок новой серии с переходными положениями, а не дополнения, как это предлагается в документе ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/6. Он также указал, что вышеупомянутое изменение должно сопровождаться ана-

логичным изменением соответствующего стандарта ИСО. Эксперты от Германии, Японии, Швеции и Швейцарии поддержали предложение о поправке в виде дополнения. Эксперт от Российской Федерации поддержал это предложение в качестве дополнения и согласился с тем, что Правила № 51 и стандарт ИСО следует согласовать. Эксперты от Франции и ЕК сочли, что было бы уместнее использовать поправки новой серии.

10. С учетом большого числа предложений о поправках к Правилам № 51, включая поправки, представленные неофициальной рабочей группой (НРГ) по дополнительным положениям, касающимся издаваемого звука (ДПИЗ) (см. пункт 12 ниже), GRB свела воедино и в предварительном порядке приняла эти предложения, содержащиеся в приложении II. В то же время GRB не смогла достичь консенсуса в отношении того, потребуют ли принятые поправки введения новой серии поправок и/или переходных положений. GRB решила вернуться к этому вопросу на своей следующей сессии в январе 2018 года. Между тем секретариату было поручено представить в декабре 2017 года принятый текст (приложение II) WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2018 года в качестве дополнения 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 51 при том понимании, что любые возможные изменения, по которым будет принято решение GRB в январе 2018 года, могут быть в порядке исключения представлены WP.29 в качестве исправления или добавления к первоначальному документу WP.29.

11. Эксперт от ИСО предложил включить в приложение 3 к Правилам № 51 вариант, предусматривающий испытания в закрытом помещении, в соответствии со стандартом ISO 362-3 (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/8). По этому предложению свои замечания представили эксперты от Испании, Нидерландов, Польши, Франции, Швеции и МОПАП. GRB решила вернуться к этим предложениям на следующей сессии, обратившись ко всем экспертам с просьбой изучить этот документ и передать свои замечания и вопросы в ИСО.

12. В контексте поправок серии 03 к Правилам № 51 (GRB-66-21) эксперт от Китая сообщил о проблемах с шумленностью и об условиях вождения в Китае. В частности, он отметил, что потребуются дальнейшая исследовательская работа для выявления связи между циклами испытаний и проблемами с шумленностью, а также для разработки метода испытания, который позволил бы охватить как аспекты поведения водителя, так и проблемы с шумленностью. Председатель просил НРГ по ДПИЗ заняться этими вопросами в сотрудничестве с Китаем.

В. Дополнительные положения, касающиеся издаваемого звука

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/5,
неофициальные документы GRB-66-06 и GRB-66-14

13. Эксперт от Франции от имени НРГ по ДПИЗ представил GRB доклад о ходе работы этой группы (GRB-66-14). В частности, НРГ по ДПИЗ решила внести некоторые предложения по скорейшему усовершенствованию нынешнего текста приложения 7, как указано в документе ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/5, и затем разработать более общий стратегический подход к пересмотру приложения 7. Эксперт от Российской Федерации изложил замечания по документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/5 (GRB-66-06). GRB решила объединить эти предложения с другими предлагаемыми поправками к поправкам серии 03 к Правилам № 51 (см. пункт 9 выше).

VI. Правила № 63 (шум, производимый мопедами) (пункт 5 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRB-66-09

14. Эксперт от ЕК представил проект поправок, касающихся велосипедов с двигателем (GRB-66-09). GRB отметила, что эти предложения вначале должны быть одобрены на уровне ЕС и уж затем официально представлены на следующей сессии GRB. Председатель просил экспертов передать их замечания эксперту от ЕК.

VII. Правила № 117 (сопротивление шин качению, шум, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности) (пункт 6 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRB-66-01 и Add.1, GRB-66-03 и GRB-66-22

15. Эксперт от Нидерландов представил обзор исследовательских проектов страны, касающихся шин, и внес предложение о двухэтапном ужесточении предельных значений коэффициента сопротивления качению шин, их коэффициента сцепления с мокрой поверхностью и звука, издаваемого ими при качении (GRB-66-01 и Add.1, GRB-66-03). Он также отметил важное значение поддержания установленного давления в шине для сохранения ее эффективности и указал на недостатки действующей в ЕС системы маркировки шин.

16. Эксперт от ЕТОПОК счел, что отбор шин в рамках исследований, проведенных в Нидерландах, не является достаточно репрезентативным для европейского рынка, и вызвался представить к следующей сессии GRB более полный анализ. Эксперт от МОПАП одобрил мнение и предложение ЕТОПОК. Далее он представил результаты недавнего исследования по летним шинам C1 (GRB-66-22), согласно которым ни одна из шин не функционирует надлежащим образом с точки зрения звука, издаваемого ею при качении, и управляемости ею. Эксперт от Германии признал достигнутый прогресс в области снижения уровня звука, издаваемого при качении, и отметил необходимость достижения компромисса в контексте всех трех рассматриваемых параметров шины. Он также согласился с тем, что система маркировки шин нуждается в усовершенствовании.

17. Председатель счел, что для изменения предельных значений, указанных в Правилах № 117, вначале потребуется добиться общего согласия на это всех заинтересованных сторон, включая Рабочую группу по вопросам торможения и ходовой части (GRRF). В конечном счете, GRB решила продолжить эту дискуссию на следующей сессии.

VIII. Правила № 138 (бесшумные автотранспортные средства) (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/7,
неофициальный документ GRB-66-16

18. Эксперт от ЕК сообщил об изменении и дополнении требований к системе звукового предупреждения о присутствии транспортного средства (АВАС), содержащихся в приложении VIII к регламенту № 540/2014 ЕС, на основе положений Правил № 138 о бесшумных автотранспортных средствах и поправок серии 01 к этим Правилам (GRB-66-16).

19. GRB приняла к сведению, что национальные правила о минимальных технических требованиях в отношении звука для гибридных транспортных средств и электромобилей в Соединенных Штатах Америки вступили в силу 5 сентября 2017 года и что работа НРГ по ГТП, касающимся БАТС, возобновится в ближайшее время.

20. Эксперт от МОПАП предложил несколько изменить формулировку переходных положений, включенных в поправки серии 01 к Правилам № 138 (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/7). Председатель предложил отложить рассмотрение этого документа до принятия на сессии WP.29 в ноябре 2017 года проекта общих руководящих принципов, касающихся регламентирующих процедур Организации Объединенных Наций и переходных положений в Правилах ООН (ECE/TRANS/WP.29/2017/107) (см. пункт 30 ниже).

IX. Проект правил, касающихся сигналов движения задним ходом (пункт 8 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRB-66-02 и GRB-66-07

21. GRB напомнила о предыдущей дискуссии и о решении разработать текст новых правил, касающихся сигналов движения задним ходом (ECE/TRANS/WP.29/GRB/63, пункты 3 и 4). GRB вновь рассмотрела вопрос о том, следует ли эту работу проводить в рамках новой неофициальной рабочей группы (GRB-66-07) либо в контексте какой-либо целевой группы (ЦГ), и решила, что достаточно будет учредить ЦГ. Эксперт от Японии вызвался возглавить эту деятельность, а эксперты от Германии, Нидерландов, Республики Корея, Турции, Франции и ЕС заявили, что заинтересованы в том, чтобы (при наличии ресурсов) принять участие в работе такой ЦГ.

22. Эксперт от Республики Корея кратко проинформировал GRB о положении дел в стране в связи с происшествиями, обусловленными движением транспортных средств задним ходом (GRB-66-02). Он сделал вывод о том, что на транспортные средства категории M_1 приходится большая часть столкновений при движении задним ходом, а на транспортные средства категорий N_1 и N_2 – большая часть жертв. Этот эксперт выразил мнение о том, что все автотранспортные средства следует оборудовать по меньшей мере одним из таких предохранительных устройств, предназначенных для движения задним ходом, как камеры заднего вида, сигналы движения задним ходом и датчики парковки. Председатель указал, что GRB следует наладить сотрудничество с Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), которая занимается камерами заднего вида. Эксперты от Германии и МОПАП сочли, что на коммерческих транспортных средствах следует устанавливать сигналы движения задним ходом, а транспортные средства категорий M_1 и N_1 следует оборудовать либо камерами заднего вида, либо датчиками парковки.

X. Общие поправки (пункт 9 повестки дня)

23. Никаких предложений по данному пункту повестки дня не рассматривалось.

XI. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 10 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRB-66-18

24. Эксперт от ЕК проинформировал GRB о деятельности ЕС, нацеленной на предотвращение или смягчение последствий воздействия вредного шумового

загрязнения на здоровье человека (GRB-66-18). По мнению этого эксперта, данная деятельность проводится в рамках директивы 2002/49/ЕС, предусматривающей, среди прочего, классификацию (акустическую) автотранспортных средств и классификацию (акустическую) дорожного покрытия. Для проведения обстоятельной дискуссии с государствами-членами и заинтересованными сторонами по проблематике стратегии борьбы с шумовым загрязнением была учреждена группа экспертов по шуму (ГЭШ) ЕС. Этот эксперт задался вопросом о том, существует ли какой-либо форум для обмена информацией между GRB и ГЭШ. Председатель счел, что GRB и ГЭШ следует определить общие элементы для будущего сотрудничества.

ХII. Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шинами при качении (пункт 11 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRB-66-05 и Add.1

25. Эксперт от Нидерландов представил проект маркировки дорожных поверхностей (GRB-66-05 и Add.1) на основе следующих критериев: сопротивление заносу, снижение шума, сопротивление качению и срок службы. Он отметил, что маркировка дорожных поверхностей могла бы способствовать достижению целей в области дорожной безопасности, здравоохранения, обеспечения устойчивости и экономики. GRB указала, что данный проект касается главным образом легковых автомобилей и что все еще предстоит найти надлежащее решение в отношении грузовых транспортных средств.

26. GRB поблагодарила этого эксперта за представленные материалы и напомнила об изложенных ею ранее соображениях (ECE/TRANS/WP.29/GRB/63, пункт 24) о том, что маркировка дорожных покрытий может внедряться только на основе документа, не имеющего обязательной юридической силы, например рекомендации или резолюции. Эксперт от Нидерландов задался вопросом о том, нельзя ли использовать в качестве надлежащего документа с этой целью новое приложение к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3). GRB отметила, что WP.29 и такие другие его вспомогательные органы, как GRRF и GRSG, а также Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1), возможно, заинтересованы в реализации данного проекта и что с ними следует проконсультироваться по данному вопросу. GRB просила экспертов передать их замечания, если таковые имеются, эксперту от Нидерландов и выработать к следующей сессии четкую позицию о том, как действовать дальше. Между тем к Председателю была обращена просьба кратко проинформировать Административный комитет по координации работы (WP.29/AC.2) о соображениях GRB.

ХIII. Акронимы и сокращения в правилах, относящихся к ведению Рабочей группы по вопросам шума (пункт 12 повестки дня)

27. Никаких вопросов по данному пункту повестки дня не рассматривалось.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/20

28. GRB приняла к сведению, что предложение об использовании – в качестве единицы измерения массы транспортного средства – килограммов вместо

тонн (GRB-65-03-Rev.1), согласованное на предыдущей сессии, было представлено на сессии GRSG в октябре 2017 года (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/20).

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2016/2, ECE/TRANS/WP.29/2017/8, ECE/TRANS/WP.29/2017/9

29. GRB приняла к сведению, что пересмотр 3 Соглашения 1958 года (ECE/TRANS/WP.29/2016/2) вступит в силу 14 сентября 2017 года. Секретариат обратил внимание GRB на некоторые нововведения в пересмотре 3, в частности на новую нумерацию официальных утверждений типа, маркировку официальных утверждений и их возможную замену единым идентификатором (ЕИ), если иное не будет предусмотрено в каких-либо правилах ООН.

30. Секретариат также сообщил GRB о недавней деятельности НРГ по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС), а также о том, что его официальный проект был представлен на сессии WP.29 в ноябре 2017 года (ECE/TRANS/WP.29/2017/8). Вопросы и ответы, касающиеся МОУТКТС, были распространены в качестве документа ECE/TRANS/WP.29/2017/9.

XVI. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2017 года (пункт 15 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRB-66-04

31. Секретариат сообщил об основных вопросах, рассмотренных в ходе 171-й и 172-й сессий WP.29 (GRB-66-04).

XVII. Обмен мнениями о будущей работе GRB (пункт 16 повестки дня)

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

XVIII. Прочие вопросы (пункт 17 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2017/107, неофициальный документ GRB-66-10

33. По просьбе WP.29, GRB рассмотрела проект общих руководящих принципов, касающихся регламентирующих процедур Организации Объединенных Наций и переходных положений в Правилах ООН (ECE/TRANS/WP.29/2017/107), подготовленный НРГ по МОУТКТС. Эксперт от МОПАП заострил внимание на положении 6.1 (в квадратных скобках), которое предусматривает, что «Договаривающаяся сторона может применять дополнительные национальные положения в отношении характеристик транспортных средств, которые не охвачены областью применения Правил ООН». По мнению этого эксперта, данное положение, по всей видимости, не способствует согласованию правил в области автотранспортных средств и нуждается в уточнении. Председатель просил экспертов GRB рассмотреть этот проект руководящих принципов и до 20 октября 2017 года представить их замечания, если таковые появятся, в секретариат и/или НРГ по МОУТКТС.

34. Эксперт от ЕК предложил поправки к Правилам № 9 с целью введения требований относительно ДПИЗ к транспортным средствам категорий L₄ и L₅ с удельной мощностью на единицу массы (УММ) свыше 50 Вт/кг (GRB-66-10). Председатель и эксперт от Польши затронули вопросы о ссылках на глобальные технические правила (ГТП) № 15. Председатель также отметил, что эти предложения следует сопровождать переходными положениями, и просил эксперта от ЕК представить обновленные предложения к следующей сессии GRB в качестве официального документа.

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

35. Что касается шестьдесят седьмой сессии, которую планируется провести в Женеве с 24 (начало в 14 ч. 30 м.) по 26 (завершение в 17 ч. 30 м.) января 2018 года, то GRB решила сохранить ту же структуру предварительной повестки дня. GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат – 30 октября 2017 года, т.е. за 12 недель до начала сессии. Председатель также просил экспертов представить неофициальные документы заблаговременно до начала сессии.

XX. Выборы должностных лиц (пункт 19 повестки дня)

36. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690 и ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1) GRB предложила избрать должностных лиц. Представители Договаривающихся сторон, присутствовавшие на совещании и принявшие участие в голосовании, единогласно избрали г-на Сержа Фишьё (Франция) Председателем, а г-на Андрея Бочарова (Российская Федерация) заместителем Председателя сессий GRB, запланированных на 2018 год.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRB-66-...), распространенных в ходе сессии

<i>Условное обозначение</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Ста- дия</i>
1	Нидерландами	6	A	Шины в Европе	c)
1-Add.1	Нидерландами	6	A	Шины в Европе: презентация	c)
2	Республикой Корея	8	A	Положение дел в связи с происше- ствиями, обусловленными движени- ем транспортных средств задним ходом	a)
3	Нидерландами	6	A	Предложение по поправкам к по- правкам серии 02 к Правилам № 117	c)
4	секретариатом	1, 15	A	Общая информация и основные во- просы, рассмотренные WP.29	a)
5	Нидерландами	11	A	Маркировка поверхности дороги	c)
5-Add.1	Нидерландами	11	A	Маркировка поверхности дороги: презентация	c)
6	Российской Федерацией	4 b)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRB/2017/5	d)
7	Германией и Японией	8	A	Круг ведения НРГ или целевой груп- пы по новым правилам, касающимся сигналов движения задним ходом, в рамках Соглашения 1958 года	a)
8	Японией	10	A	Обзор правил, касающихся шума и действующих в Японии	a)
9	Европейской комиссией	5	A	Предложение по поправкам к Прави- лам № 63	b)
10	Европейской комиссией	17	A	Предложение по поправкам к Прави- лам № 9 для введения требований относительно ДПИЗ к транспортным средствам категорий L ₄ и L ₅ с удель- ной мощностью на единицу массы (УММ) свыше 50 Вт/кг	b)
11	Российской Федерацией	4 a)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRB/2017/6	d)
12	Германией	10	A	Проблемы с шумом, производимым транспортными средствами катего- рии L	a)

<i>Условное обозначение</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
13	Швейцарией	4 а)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/6	d)
14	НРГ по ДПИЗ	4 b)	A	Доклад о ходе работы	a)
15	Европейской комиссией	10	A	Исследование по предельным значениям уровня звука Евро-5 для транспортных средств категории L	a)
16	Европейской комиссией	10	A	Регламент ЕС, касающийся требований относительно АВАС	a)
17	Германией	10	A	Возможность измерения уровня шума, издаваемого движущимися транспортными средствами категории L	a)
18	Европейской комиссией	10	A	Шумовое загрязнение в Европейском союзе	a)
19	Китаем	4 а)	A	Предложение по поправкам к поправкам серии 03 к Правилам № 51	d)
20	МОПАП	4 а)	A	Дополнительные технические замечания и предложения для уточнения поправок серии 03 к Правилам № 51	c)
21	Китаем	4 а)	A	Проблемы с зашумленностью и условия вождения в Китае (на основе поправок серии 03 к Правилам № 51)	a)
22	МОПАП	6	A	Компромиссное решение в контексте предельных значений уровня звука, производимого шинами	a)

Примечания:

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

Приложение II

Принятые поправки к Правилам № 51 (на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/6)

Пункт 1 изменить следующим образом:

- «1. Область применения
- Настоящие Правила содержат положения, касающиеся звука, издаваемого автотранспортными средствами, и применяются к транспортным средствам категорий М и N¹.
- Технические требования, приведенные в настоящих Правилах, имеют целью воспроизвести уровни звука, издаваемого транспортными средствами в нормальных условиях городского движения.
- Настоящие Правила предусматривают также дополнительные положения об уровне звука для транспортных средств категорий M₁ и N₁ в условиях вождения, которые характеризуются крайне высоким ускорением в расширенном диапазоне скоростей и являются репрезентативными для городского и пригородного движения».**

Пункт 2.8.1 изменить следующим образом:

- «2.8.1 ~~"общая мощность двигателя" означает суммарную мощность всех имеющихся источников тяги.~~

Если в условиях проведения испытания, указанных в приложении 3 к настоящим Правилам, функционируют два или более источника движущей силы, то общую 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 приложении 3 к настоящим Правилам.

За соответствующее значение мощности в случае двигателей, помимо двигателей внутреннего сгорания, принимают мощность, указанную изготовителем транспортного средства».

Пункт 2.24, таблицу изменить следующим образом:

- «2.24 Таблица обозначений

Обозначение	Единица измерения	Приложение	Пункт	Пояснение
...
ВВ'	—	Приложение 3	3.1.1	линия, расположенная перпендикулярно направлению движения транспортного средства и обозначающая конец области измерения уровня звукового давления в ходе испытания и находящаяся на расстоянии 10 м за линией РР'

Обозначение	Единица измерения	Приложение	Пункт	Пояснение
$v_{AA'}$	км/ч	Приложение 3	3.1.2.1.2	скорость транспортного средства в момент пересечения контрольной точкой линии AA' (см. определение контрольной точки в пункте 2.11 5.4); регистрируют и используют для расчетов значение с точностью до одной десятой
$v_{BB'}$	км/ч	Приложение 3	3.1.2.1.2	скорость транспортного средства в момент пересечения контрольной точкой или задней частью транспортного средства линии BB' (см. определение контрольной точки в пункте 2.11 5.4); регистрируют и используют для расчетов значение с точностью до одной десятой
$v_{PP'}$	км/ч	Приложение 3	3.1.2.1.2	скорость транспортного средства в момент пересечения контрольной точкой линии PP' (см. определение контрольной точки в пункте 2.11 5.4); регистрируют и используют для расчетов значение с точностью до одной десятой
...
m_t (2 axles, virtual)	кг	Приложение 3	2.2.7.4	испытательная масса виртуального транспортного средства с двумя осями (4x2 или 4x4)
v_{rf}	—	Приложение 3	2.2.7.4	транспортные средства, имеющие более двух осей и представляющие семейство транспортных средств
$m_{unladen}$ (2 axles, virtual)	кг	Приложение 3	2.2.7.4	масса порожнего виртуального транспортного средства с двумя осями
m_{xload} (2 axles, virtual)	кг	Приложение 3	2.2.7.4	дополнительный груз для виртуального транспортного средства с двумя осями
$m_{ac ra max}$ (chosen)	кг	Приложение 3	2.2.7.4	технически допустимая максимальная масса груженого транспортного средства для выбранной задней оси, как определено в пункте 2.2.7.4 приложения 3

».

Включить *новый пункт 2.27* следующего содержания:

«**2.27** "принудительное понижение передачи" означает иницируемый водителем автоматизированный перевод передачи в условия испытания, находящиеся за пределами конкретных целе-

вых условий для транспортного средства, как определено в приложении 3».

Включить *новый пункт 2.28* следующего содержания:

«2.28 "предотвращение перехода на более низкую передачу" означает меру, используемую изготовителем транспортного средства для обеспечения того, чтобы транспортное средство испытывалось в конкретных установленных для него целевых условиях, как определено в приложении 3 и приложении 7».

Пункт 3.3 изменить следующим образом:

«3.3 В случае применения пункта 2.2.2 техническая служба, проводящая испытания на официальное утверждение, по согласованию с изготовителем выбирает – в качестве репрезентативного для соответствующего типа – транспортное средство ~~с наименьшей снаряженной массой и наименьшей длиной~~, отвечающее техническим требованиям, изложенным в пункте 3.1.2.2 приложения 3».

Пункт 6.2.3 изменить следующим образом:

«6.2.3 Дополнительные положения об уровне звука

Дополнительные положения, касающиеся издаваемого звука (ДПИЗ) применяются только к транспортным средствам категорий M₁ и N₁, оснащенным двигателем внутреннего сгорания, ~~работающим в пределах контрольного диапазона, указанного в приложении 7.~~

...

Любая электрическая система повышения четкости звука должна задействоваться в контексте внешнего уровня звука в ходе испытания на официальное утверждение типа».

Пункт 11.6 изменить следующим образом:

«11.6 До 30 июня ~~2019~~**2022** года транспортные средства, оснащенные серийной гибридной системой тяги с двигателем внутреннего сгорания без механического соединения с трансмиссией, не подпадают под действие требований пункта 6.2.3 выше».

Приложение 1, добавление 1, пункт 2.3.3 изменить следующим образом:

«2.3.3 Если это применимо, то Дистанция предускорения I_{PA} (расстояние в метрах, пройденное с момента нажатия на акселератор до достижения линии AA'). Если дистанция предускорения варьируется в зависимости от передачи, то ее требуется указывать для каждой передачи».

Приложение 1

Добавление 2

Включить *новый пункт 0.2* следующего содержания:

«0.2 Тип:».

Существующие пункты 0.2–0.6, изменить нумерацию на 0.3–0.7 соответственно.

Добавить *новый пункт 3.2.6* и подпункты следующего содержания:

«3.2.6 Система(ы) наддува

3.2.6.1 Марка(и):

3.2.6.2 Тип(ы):».

Приложение 3

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1 ...

Метеорологические приборы следует размещать вблизи испытательной площадки на высоте $1,20 \pm 0,02$ м. Измерения проводят при температуре окружающего воздуха в пределах от 5° до 40° C.

Признаются также результаты испытаний, проведенных по просьбе изготовителя при температурах ниже 5° C.

...».

Пункт 2.2.1, таблицу изменить следующим образом:

«2.2.1 ...

Категория транспортного средства	Испытательная масса транспортного средства
M ₁	$m_t = m_{to} \pm 5\%$ Испытательная масса m_t транспортного средства должна быть в пределах $0,9 m_{ro} \leq m_t \leq 1,2 m_{ro}$.
N ₁	$m_t = m_{to} \pm 5\%$ Испытательная масса m_t транспортного средства должна быть в пределах $0,9 m_{ro} \leq m_t \leq 1,2 m_{ro}$.
N ₂ , N ₃	$m_{target} = 50 \text{ [кг/кВт]} \times P_n \text{ [кВт]}$ Дополнительный груз m_{xload} , необходимый для обеспечения целевой массы m_{target} транспортного средства, помещают над задней(ими) осью(осями). Если испытательная масса m_t равна целевой массе m_{target}, то испытательная масса m_t должна составлять $0,95 m_{target} \leq m_t \leq 1,05 m_{target}$. Совокупная величина дополнительного груза и нагрузки на заднюю ось порожнего транспортного средства $m_{ra \text{ load unladen}}$ ограничена 75% технически допустимой максимальной нагрузки на заднюю ось груженого транспортного средства $m_{ac \text{ ra max}}$. Допуск на целевую массу m_{target} составляет $\pm 5\%$. Если испытательная масса m_t меньше, чем целевая масса m_{target}, то допуск на испытательную массу m_t составляет $\pm 5\%$. Если центр тяжести дополнительного груза нельзя разместить по центру задней оси, то испытательная масса m_t транспортного средства не должна превышать суммарной нагрузки на переднюю ось порожнего транспортного средства $m_{fa \text{ load unladen}}$ и заднюю ось порожнего транспортного средства $m_{ra \text{ load unladen}}$ плюс дополнительная нагрузка m_{xload} и масса водителя m_d . Испытательная масса транспортных средств, имеющих более двух осей, должна быть такой же, как и у транспортного средства с двумя осями. Если масса порожнего транспортного средства $m_{unladen}$, имеющего более двух осей, превышает испытательную массу транспортного средства с двумя осями, то такое

	<p>транспортное средство испытывают без дополнительного груза.</p> <p>Если масса $m_{unladen}$ транспортного средства с двумя осями превышает целевую массу, то такое транспортное средство испытывают без дополнительного груза.</p>
$M_2 (M \leq 3\,500 \text{ кг})$	<p>Испытательная масса m_t транспортного средства должна находиться в пределах $0,9m_{r0} \leq m_t \leq 1,2m_{r0}$.</p>
<p>Комплектное</p> <p>$M_2 (M > 3\,500 \text{ кг}), M_3$</p>	<p>Если испытания проводят на комплектном транспортном средстве с кузовом, то</p> <p>$m_{target} = 50 \text{ [кг/кВт]} \times P_n \text{ [кВт]}$ рассчитывают либо в соответствии с указанными выше условиями (см. категории N_2, N_3),</p> <p>либо при</p> <p>$m_t = m_{r0}$.</p> <p>Допуск на массу в снаряженном состоянии составляет $\pm 10\%$.</p> <p>Испытательная масса m_t транспортного средства должна составлять $0,9m_{r0} \leq m_t \leq 1,1 m_{r0}$.</p>
<p>Некомплектное</p> <p>$M_2 (M > 3\,500 \text{ кг}), M_3$</p>	<p>Если испытания проводят на некомплектном транспортном средстве без кузова, то</p> <p>$m_{target} = 50 \text{ [кг/кВт]} \times P_n \text{ [кВт]}$ рассчитывают либо в соответствии с указанными выше условиями (см. категории N_2, N_3),</p> <p>либо</p> <p>при испытательной массе m_t транспортного средства $0,9 m_{r0} \leq m_t \leq 1,1 m_{r0}$,</p> <p>где</p> <p>$m_t m_{r0} = m_{chassisM2M3} + m_{xloadM2M3} = m_{r0}$.</p> <p>Допуск на массу в снаряженном состоянии составляет $\pm 10\%$.</p>

».

Пункт 2.2.6 изменить следующим образом:

«2.2.6 Если транспортное средство оборудовано системой выпуска, содержащей волокнистые материалы, то ~~она должна быть подготовлена к началу испытаний в соответствии с приложением 4 до испытаний, возможно, потребуется провести испытание на кондиционирование. Должны выполняться положения пункта 1 приложения 4 наряду с требованиями, указанными на графике (рис. 2) в добавлении к приложению 4~~».

Пункт 2.2.7.1 изменить следующим образом:

«2.2.7.1 Расчет дополнительного груза

...

В этом случае испытательная масса транспортного средства меньше, чем целевая масса:

$$m_t < m_{target} \quad (13)$$

Допуск на испытательную массу m_t составляет $\pm 5\%$ ».

Включить новый пункт 2.2.7.4 следующего содержания:

«2.2.7.4 Расчет испытательной массы виртуального транспортного средства с двумя осями

Если семейство транспортных средств не представлено транспортным средством с двумя осями, поскольку оно физически отсутствует, это семейство может быть представлено транспортным средством, имеющим более двух осей (vrf). В этом случае испытательная масса виртуального транспортного средства с двумя осями (m_t (2 axles virtual)) может быть рассчитана нижеприведенным образом.

Для расчета массы порожнего виртуального транспортного средства с двумя осями ($m_{unladen}$ (2 axles virtual)) используют измеренное значение нагрузки на переднюю ось порожнего транспортного средства, имеющего более двух осей (vrf) (m_{fa} (vrf) load unladen), и измеренное значение нагрузки на заднюю ось порожнего транспортного средства, имеющего более двух осей (m_{ra} (vrf) load unladen), причем выбирают ту ведомую заднюю ось (m_{ra} (vrf) load unladen), которая несет наибольшую нагрузку в случае порожнего транспортного средства.

Если транспортное средство (vrf) имеет более одной передней оси, то выбирают ту переднюю ось, которая несет наибольшую нагрузку в случае порожнего транспортного средства.

$$\rightarrow m_{unladen} (2 \text{ axles virtual}) = m_{fa} (vrf) \text{ load unladen} + m_{ra} (vrf) \text{ load unladen}$$

$$\rightarrow m_{xload} (2 \text{ axles virtual}) = m_{target} - (m_d + m_{unladen} (2 \text{ axles virtual}))$$

С учетом требования о том, что совокупная величина дополнительного груза m_{xload} (2 axles virtual) и нагрузки на заднюю ось порожнего транспортного средства m_{ra} (vrf) load unladen ограничена 75% технически допустимой максимальной нагрузки на заднюю ось груженого транспортного средства $m_{ac ra max}$ (2 axles virtual), значение $m_{ac ra max}$ (2 axles virtual) следует выбирать таким образом, чтобы оно являлось репрезентативным для задней оси в наивысшем прогнозируемом объеме производства в пределах производственных отклонений, а технически допустимая максимальная нагрузка на заднюю ось груженого транспортного средства $m_{ac ra max}$ (chosen) для семейства транспортных средств соответствовала указанной изготовителем.

$$\rightarrow m_{ac ra max} (4x2 \text{ virtual}) = m_{ac ra max} (chosen)$$

Если $m_{xload} (2 \text{ axles virtual}) \leq 0,75 m_{ac ra max} (chosen) - m_{ra} (vrf) \text{ load unladen}$,

то

$$m_t (2 \text{ axles virtual}) = m_{xload} (2 \text{ axles virtual}) + m_d + m_{fa} (vrf) \text{ load unladen} + m_{ra} (vrf) \text{ load unladen}$$

и

$$m_t (2 \text{ axles virtual}) = m_{target}.$$

Если $m_{xload} (2 \text{ axles virtual}) > 0,75 m_{ac ra max} (chosen) - m_{ra} (vrf) \text{ load unladen}$,

то

$$m_t (2 \text{ axles virtual}) = 0,75 m_{ac ra max} (chosen) + m_d + m_{fa} (vrf) \text{ load unladen}$$

и

$$m_t (2 \text{ axles virtual}) < m_{target}.$$

Испытательную массу транспортного средства, имеющего более двух осей и представляющего семейство транспортных средств, определяют следующим образом:

$$m_{t \text{ (vrf)}} = m_{t \text{ (2 axles virtual)}}$$

а дополнительный груз рассчитывают по следующей формуле:

$$m_{\text{load (vrf)}} = m_{t \text{ (2 axles virtual)}} - m_d - m_{\text{unladen (vrf)}}.$$

Пункт 3.1.2.1 изменить следующим образом:

«3.1.2.1 Транспортные средства категорий M₁, N₁ и M₂ с технически допустимой максимальной массой в груженом состоянии ≤ 3 500 кг

Направление оси транспортного средства должно как можно более точно соответствовать линии CC' в ходе всего испытания, начиная с приближения к линии AA' до того момента, когда задняя часть транспортного средства пересекает линию BB' +20 м. ~~Если транспортное средство имеет привод более чем на два колеса, то оно испытывается в режиме того привода, который предусмотрен для его эксплуатации в нормальных дорожных условиях.~~

...».

Пункт 3.1.2.1.4.1 e) изменить следующим образом:

«3.1.2.1.4.1 ...

- c) если значение ускорения передаточного числа *i* превышает 2,0 м/с², то используют первое передаточное число, позволяющее достичь ускорения менее 2,0 м/с², если только передаточное число *i*+1 (**либо i+2, либо i+3, либо ...**) не обеспечивает ускорение менее *a*_{urban}. В этом случае используют два передаточных числа *i* и *i*+1 (**либо i+2, либо i+3, либо ...**), включая передаточное число *i* с ускорением более 2,0 м/с². В остальных случаях никакие другие передаточные числа не используют. Ускорение *a*_{wot test}, обеспеченное в ходе испытания, используют для расчета коэффициента частичной мощности *k_p* вместо *a*_{wot ref}.
- ~~d) если транспортное средство оснащено трансмиссией, в которой возможен выбор только одного передаточного числа, то испытание на ускорение проводят на этом транспортном средстве с учетом данного выбора передаточного числа. Обеспеченное ускорение в таком случае не используют для расчета коэффициента частичной мощности *k_p* вместо *a*_{wot ref};~~
- ed) если номинальная частота вращения двигателя превышает при передаточном числе (**i**) до пересечения транспортным средством линии BB', то в этом случае используют следующее более высокое передаточное число (**i+1**). Если при следующем более высоком передаточном числе (**i+1**) значение ускорения составляет менее *a*_{urban}, то испытательную скорость транспортного средства *v*_{test} **при передаточном числе (i)** снижают на 2,5 км/ч, а выбор передаточного числа далее осуществляют в соответствии с вариантами, указанными в настоящем пункте. Испытательная скорость транспортного средства ни при каких обстоятельствах не должна быть ниже 40 км/ч. **Если до пересечения транспортным средством линии BB' при скорости транспортного средства 40 км/ч наблюдается превышение номинальной частоты вращения двигателя при передаточном числе (i), в этом случае**

то более высокое передаточное число (i+1) допускается даже в тех случаях, когда $a_{\text{wot test}}$ не превышает a_{urban} .

Испытательная скорость транспортного средства при более высоком передаточном числе (i+1) должна составлять 50 км/ч».

Включить новый пункт 3.1.2.1.4.3 следующего содержания:

«3.1.2.1.4.3 Транспортные средства, имеющие только одно передаточное число, такие как, среди прочего, аккумуляторные электромобили (АЭМ) и транспортные средства на топливных элементах (ТСТЭ)

Используют положение переключателя передач, которое соответствует движению вперед. Значение ускорения $a_{\text{wot test}}$ рассчитывают в соответствии с указаниями, содержащимися в пункте 3.1.2.1.2.1.

Значение достигнутого ускорения $a_{\text{wot test}}$ должно быть не ниже a_{urban} .

По возможности изготовитель принимает меры с целью не допустить, чтобы значение ускорения $a_{\text{wot test}}$ превышало $2,0 \text{ м/с}^2$.

Затем значение достигнутого ускорения $a_{\text{wot test}}$ используют для расчета коэффициента частичной мощности k_p (см. пункт 3.1.2.1.3) вместо $a_{\text{wot ref}}$ ».

Пункт 3.1.2.1.4 изменить следующим образом:

«3.1.2.1.4 Выбор передаточных чисел

...

В качестве подспорья для проведения испытания на рис. ~~3a4a-3e4e~~ в добавлении 3 в схематичной форме представлены критерии выбора передачи и критерии испытательного прогона для транспортных средств категорий M_1 и M_2 , имеющих технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии не более 3 500 кг, и для транспортных средств категории N_1 ».

Пункт 3.1.2.1.5 изменить следующим образом:

«3.1.2.1.5 Испытание на ускорение

Изготовитель определяет положение контрольной точки перед линией AA' при полностью нажатом акселераторе. Производится нажатие (как можно более быстрое) на акселератор в тот момент, когда контрольная точка транспортного средства достигает определенной точки. Акселератор удерживают в нажатом состоянии до тех пор, пока задняя часть транспортного средства не достигнет линии BB'. Затем акселератор максимально быстро отпускают. **Снятие показаний не прекращают до тех пор, пока задняя часть транспортного средства не окажется на расстоянии 20 м позади линии BB'.** Точку полного нажатия на акселератор указывают в добавлении к карточке сообщения (добавление 1 к приложению 1). Техническая служба должна иметь возможность проведения предварительного испытания.

Если длина транспортного средства была установлена в соответствии с положениями пункта 3.1.2.1.2, то акселератор удерживают в нажатом состоянии до тех пор, пока контрольная точка не достигнет линии BB' + 5 м в случае транспортных средств с передним расположением двигателя и BB' + 2,5 м в случае транспортных средств с расположением двигателя посередине.

...».

Пункт 3.1.2.1.6 изменить следующим образом:

«3.1.2.1.6 Испытание на постоянной скорости

Испытание на постоянной скорости проводят на той (тех) же передаче(ах), которая(ые) указана(ы) для испытания на ускорение, и при постоянной скорости 50 км/ч с допуском в ± 1 км/ч между линиями AA' и BB' или, если это применимо, на скорости, определяемой для испытания на ускорение в соответствии пунктом 3.1.2.1.4.1 d), с допуском в ± 1 км/ч между линиями AA' и BB.

...».

Пункт 3.1.2.2.1 изменить следующим образом:

«3.1.2.2.1 Выбор передаточных чисел

...

В качестве подспорья для проведения испытания на рис. 4a5a–4d5d 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».

Добавление, графики,

Рис. 3a–3e, изменить нумерацию на 4a–4e соответственно.

Рис. 4a–4d, изменить нумерацию на 5a–5d соответственно.

Рис. 4a (нумерация изменена), вместо «блокировка передач (3.1.2.1.4.1) см. рис. 3b, 3c и 3d» читать: «блокировка передач (3.1.2.1.4.1) см. рис. 4b, 4c и 4d».

Рис. 4a (нумерация изменена), вместо «без блокировки передач (3.1.2.1.4.2) см. рис. 3e» читать: « без блокировки передач (3.1.2.1.4.2) см. рис. 4e».

Рис. 4b (нумерация изменена), вместо «см. случай 1 на рис. 3c» читать: «см. случай 1 на рис. 4c».

Рис. 4b (нумерация изменена), вместо «см. случай 2 на рис. 3c» читать: «см. случай 2 на рис. 4c».

Рис. 4c (нумерация изменена), вместо «см. случай 3 на рис. 3d» читать: «см. случай 3 на рис. 4d».

Приложение 4

Пункт 1 изменить следующим образом:

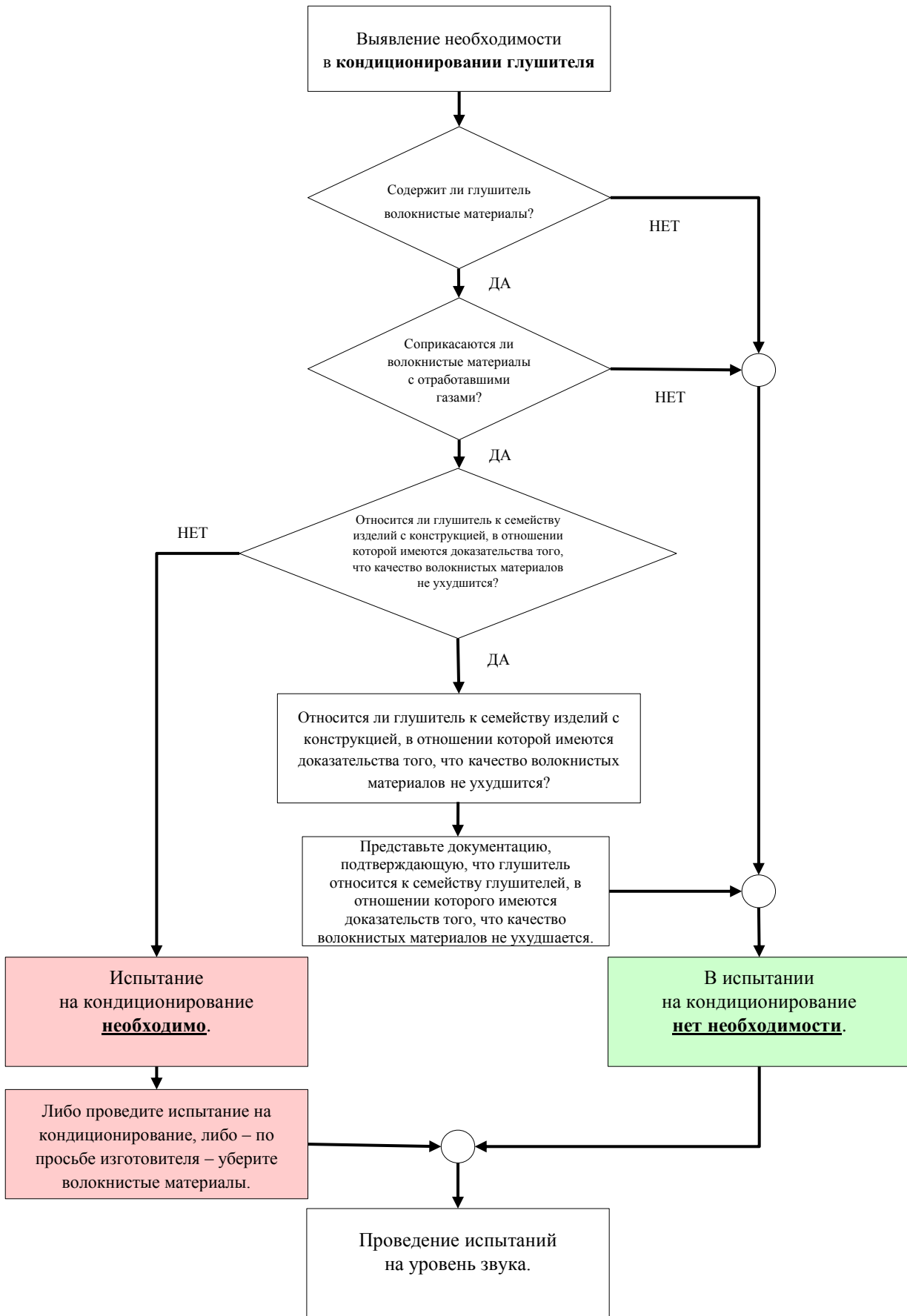
«1. Общие положения

...

Если одно из этих условий не выполнено, то систему глушителя в сборе или ее элементы подвергают обычному кондиционированию с использованием одной из трех схем установки и процедур, описанных ниже, либо – по просьбе изготовителя – глушитель освобождают от волокнистых материалов».

Добавление, включить следующий новый график:

Рис. 2: График для выявления необходимости в проведении испытания на кондиционирование глушителя



Приложение 6

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1 Испытуемое(ые) транспортное(ые) средство(а) подвергаются испытанию с целью измерения издаваемого им(и) в движении звука в соответствии с требованиями пункта 3.1 приложения 3.

Для транспортных средств категорий M₁, N₁ и M₂ с технически допустимой максимальной массой в груженом состоянии ≤ 3 500 кг

- **используется тот же режим, передача(и)/передаточное(ые) число(а), весовой коэффициент передаточного числа k и коэффициент частичной мощности k_p, которые были определены в процессе официального утверждения типа;**
- **испытательная масса m_t транспортного средства должна находиться в пределах 0,9m_{ro} ≤ m_t ≤ 1,2m_{ro}».**

Пункт 3 изменить следующим образом:

«3. Отбор образцов и оценка результатов

Отбирают одно транспортное средство и подвергают его испытаниям, указанным в пункте 2. Если уровень звука испытуемого транспортного средства не превышает предельное значение, ~~предписанное в приложении 3~~, указанное в пункте 6.2.2 настоящих Правил и, в соответствующем случае, в пункте 3 приложения 5, более чем на 1 дБ(А), то считают, что данный тип транспортного средства отвечает требованиям настоящих Правил.

...».

Приложение 7

Пункт 3.1 изменить следующим образом:

«3.1 Определение анкерной точки

Анкерная точка является одинаковой для каждого передаточного числа k, относящегося к контрольному диапазону в соответствии с пунктом 2.3. Параметры анкерной точки позаимствованы из положений приложения 3, касающихся испытания на ускорение.

В том случае, если испытание проводилось с двумя передаточными числами:

L_{anchor} – это более высокий уровень звукового давления L_{wot,(i)} с левой и правой стороны при передаточном числе i;

p_{anchor} – это усредненное значение p_{BB,wot,i} по результатам четырех прогонов для передаточного числа i, указанного в приложении 3.

В том случае, если испытание проводилось на одной передаче:

L_{anchor} – это более высокий уровень звукового давления L_{wot} с левой и правой стороны при избранном для испытания передаточном числе;

p_{anchor} – это усредненное значение p_{BB,wot} по результатам четырех прогонов для выбранного для испытания передаточном числе, указанном в приложении 3;».

Приложение III

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)	Г-н Эзана Вондимне (США) Тел.: +1 202 366 21 17 Эл. почта: 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	Г-н Андреас Возинис (Генеральный директорат по вопросам роста, Европейская комиссия) Тел.: +32 2 2992116 Эл. почта: andreas.vosinis@ec.europa.eu	Декабрь 2018 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.schuetzler@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 2017 года
Дополнительные положения, касающиеся издаваемого звука (ДПИЗ)	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 Дунмин Се (Китай) Тел.: +86 22 843 79284 Факс: +86 22 84379259 Эл. почта: xiedongming@catarc.ac.cn Г-н Казухиро Окамото (Япония) Тел.: +81 422 41 3227 Факс: +81 422 41 3232 Эл. почта: k-okamoto@shinsa.ntsel.go.jp	Г-жа Франсуаз Сильвани (МОПАП) Тел.: +33 1 76 85 05 92 Факс: +33 1 76 86 92 89 Эл. почта: francoise.silvani@renault.com	Сентябрь 2019 года