


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**
**Рабочая группа по вопросам шума**

**Пятьдесят первая сессия**  
 Женева, 15–17 февраля 2010 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам шума  
о работе ее пятьдесят первой сессии  
(15–17 февраля 2010 года)**

**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) (пункт 3 повестки дня).....	4–5	4
V. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N) (пункт 4 повестки дня)		
A. Разработка (пункт 4 а) повестки дня).....	6–8	4
B. Новые предельные значения звука (пункт 4 б) повестки дня).....	9–10	5
C. Дополнительные положения об уровне звука (АСЕП) (пункт 4 с) повестки дня) .....	11–14	5
VI. Правила № 59 (сменные системы глушителей) (пункт 5 повестки дня).	15	6
VII. Правила № 92 (сменные системы глушителей для мотоциклов) (пункт 6 повестки дня) .....	16	6
VIII. Правила № 117 (звук, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрых поверхностях) (пункт 7 повестки дня) .....	7–20	7

IX.	Общие поправки к правилам № 41 (шум, производимый мотоциклами), 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) и 59 (сменные системы глушителей) пункт 8 повестки дня).....	21	8
X.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 9 повестки дня) .....	22	8
XI.	Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шиной при качении (пункт 10 повестки дня) .....	23	8
XII.	Бесшумные автотранспортные средства (пункт 11 повестки дня) .....	24–25	8
XIII.	Экологически чистые транспортные средства (пункт 12 повестки дня).	26–27	9
XIV.	Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня) .....	28	9
XV.	Предварительная повестка дня пятьдесят второй сессии .....	29	9

## Приложения

I.	Перечень неофициальных документов (GRB-51-...), распространенных в ходе сессии .....	11
II.	Круг ведения и правила процедуры неофициальной группы GRB по бесшумным автотранспортным средствам (БАТС) .....	14
III.	Неофициальные группы GRB .....	16

## I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) провела свою пятьдесят первую сессию 15 (вторая половина дня) – 17 февраля 2010 года в Женеве под председательством г-на К. Тайса (Германия). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690 и Amend.1) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. Участвовал эксперт от Европейской комиссии (ЕК). Участвовали также эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По особому приглашению Председателя на сессии присутствовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Национальной федерации слепых (НФС), Европейской федерации по транспорту и окружающей среде (ТОС), Управления технического надзора на транспорте (ТДТ), Ассоциации по сбыту специального оборудования (СЕМА) и Европейской организации тюнинговых компаний (ЕТО).

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/1

2. GRB рассмотрела и утвердила предложенную повестку дня пятьдесят первой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/1). В связи с пунктом 11 повестки дня GRB рекомендовала изменить заголовок следующим образом: "Бесшумные автотранспортные средства". Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/2, неофициальные документы № GRB-51-06 и GRB-51-10

3. Эксперт от Китая снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/2. GRB приняла к сведению замечания эксперта от Индии (GRB-51-06) и Российской Федерации (GRB-51-10). Эксперты от Франции и Италии высказались за сохранение Правил № 28 в их нынешнем виде. GRB решила возобновить рассмотрение обоих неофициальных документов на более позднем этапе в ожидании результатов дальнейших испытаний, которые будут представлены экспертом от Китая. Пока же GRB решила снять этот пункт с повестки дня.

#### **IV. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами) (пункт 3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2009/3, неофициальный документ № GRB-51-16

4. Напомнив об обсуждении документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2009/3 на предыдущей сессии GRB, эксперт от МАЗМ внес на рассмотрение документ GRB-51-16 с изложением позиции этой организации по вопросу об указании дополнительной информации на табличке изготовителя, новом испытании для официального утверждения типа на основе стандарта ISO 362-2 и дополнительных положениях об уровне звука. GRB отметила некоторые замечания и рекомендовала неофициальной группе по Правилам № 41 вновь собраться для решения оставшихся открытых вопросов. Это совещание планируется провести в Женеве 20–21 апреля 2010 года (Дворец Наций, зал II).

5. GRB решила вернуться к обсуждению этой темы на своей следующей сессии в сентябре 2010 года на основе пересмотренного официального документа, подготовленного неофициальной группой. Председатель предложил неофициальной группе также приступить к обсуждению предельных значений, включая новые положения о мерах для предотвращения несанкционированного вмешательства.

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

##### **A. Разработка (пункт 4 а) повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2009/6, неофициальные документы № GRB-51-08, GRB-51-08-Rev.1, GRB-51-13 и GRB-51-20

6. Напомнив о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2009/6, эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRB-51-08 для согласования предписаний Правил № 51, касающихся кондиционирования глушителей, содержащихся абсорбирующие волокнистые материалы, с положениями Правил № 59. GRB отметила ряд замечаний и приняла это предложение, которое воспроизводится в документе GRB-51-08-Rev.1. Секретариату было поручено передать его WP.29 и АС.1 в качестве проекта дополнения 7 по поправкам серии 02 к Правилам № 51 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года.

7. Эксперт от ИСО сообщил о своем намерении подготовить предложение по обновлению положений Правил № 51, касающихся стационарного испытания на шум. Ссылаясь на документ GRB-51-13, эксперт от ЕТОПОК обратил внимание на влияние крутящего момента на шины категории С3. Он выразил обеспокоенность по поводу того, чтобы в отношении шин, которые были официально утверждены по типу в соответствии с Правилами № 117, не было отказа в официальном утверждении на основании поправок серии 03 к Правилам № 51. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRB/51-20 с обоснованием того, что шум от качения шины можно не учитывать, поскольку в новом методе испытания большегрузных транспортных средств на уровень шума в соответствии со стандартом ISO 362-1 принимаются во внимание самые важные источники шума при движении в городских условиях благодаря проведению испытания с широко открытой дроссельной заслонкой.

8. GRB отметила ряд замечаний, касающихся влияния крутящего момента на уровень шума, и решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии. Для этой цели GRB рекомендовала сохранить GRB-51-13 и GRB-51-20 в качестве справочных документов.

## **В. Новые предельные значения звука (пункт 4 b) повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ № GRB-51-07

9. Напомнив о своем предложении, высказанном на предыдущей сессии GRB, эксперт от Индии пояснил, что наборы данных об испытаниях, проведенных индийскими изготовителями на транспортных средствах соответствующих типов, были включены в базу данных, поскольку такие транспортные средства были официально утверждены по типу конструкции в соответствии с Правилами № 51 (GRB-51-07).

10. Эксперт от ЕК проинформировал GRB о продолжении разработки предложения по новым предельным значениям звука и отметил, что один из субподрядчиков уже приступил к анализу наборов данных, полученных в процессе мониторинга. Он сообщил о некоторых несоответствиях в данных, предоставляемых компетентными органами, занимающимися официальным утверждением типа. В этой связи он объявил о своем намерении организовать совещание экспертов по этому вопросу в Брюсселе в июне 2010 года и вызвался предоставить GRB промежуточные результаты на ее следующей сессии.

## **С. Дополнительные положения об уровне звука (АСЕП) (пункт 4 с) повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2009/4, ECE/TRANS/WP.29/GRB/2009/5, неофициальные документы № GRB-51-04, GRB-51-05, GRB-51-17, GRB-51-19, GRB-51-21, GRB-51-22 и GRB-51-24

11. Эксперт от Нидерландов, исполняющий обязанности председателя неофициальной группы по дополнительным положениям об уровне звука (АСЕП), сообщил, что в ходе своего шестнадцатого совещания, состоявшегося в Париже (Франция) 8–10 декабря 2009 года, группе удалось достичь лишь незначительных результатов (GRB-51-21). Он внес на рассмотрение документ GRB-51-05, касающийся нынешнего состояния проекта поправок к Правилам № 51 по включению дополнительных положений об уровне звука. Он проинформировал GRB о том, что неофициальная группа не смогла достичь договоренности ни по пересмотренному предложению неофициальной группы (метод 1), ни по новому предложению Нидерландов (метод 2). В связи с этим он представил документ GRB-51-05 с описанием различий обоих методов. GRB отметила, что эксперты от Франции, Италии и Японии высказались за использование метода 1, а эксперт от Соединенного Королевства в большей степени поддерживает метод 2. Эксперт от Соединенных Штатов Америки подчеркнул сложность этого вопроса и вновь заявил о необходимости обеспечения точности и правомерности нового метода испытания АСЕП. Эксперт от ИСО сослался на рабочий документ № GRBIG-ASEP-16-007 и продемонстрировал, что для детального анализа данных АСЕП важное значение имеет частота вращения двигателя, однако для понимания механизма шумоизлучения вне цикла испытания необходимо также учитывать скорость транспортного средства и ускорение. Исходя из этого, эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ

GRB-51-17, в котором предлагается изменить определение "блокирующего устройства" и добавить определение термина "иррациональная функция контроля". GRB поручила секретариату распространить документ GRB-51-17 с официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии в сентябре 2010 года.

12. Председатель неофициальной группы по АСЕП сообщил о ходе обсуждения группой вопроса об исключении из АСЕП некоторых транспортных средств категории N<sub>1</sub> (GRB-51-04). GRB приняла к сведению ряд замечаний и рекомендовала на нынешнем этапе не исключать некоторые транспортные средства категории N<sub>1</sub> из области применения АСЕП. МОПАП было предложено представить для следующей сессии GRB дополнительное подробное обоснование для такого исключения из АСЕП.

13. Эксперт от МОПАП представил дополнительную аналитическую информацию по АСЕП (GRB-51-22). Он высказался за использование метода 1. Тем не менее, по его словам, оба метода приемлемы, однако их необходимо рассматривать вместе с новыми предельными значениями. В связи с этим эксперт от Нидерландов изложил результаты анализа обоих методов АСЕП с точки зрения жесткости требований (GRB-51-19 и GRB-51-24).

14. После обсуждения GRB согласилась со срочной необходимостью на первом этапе завершить подготовку метода испытания АСЕП и в качестве следующего шага рассмотреть вопрос о жесткости предельных значений АСЕП. GRB приветствовала предложение Председателя о совместной подготовке с экспертом от ИСО конкретного предложения по поправкам к Правилам № 51 для рассмотрения на следующей сессии GRB. GRB также решила сохранить документы ECE/TRANS/WP.29/GRB/2009/4 и ECE/TRANS/WP.29/GRB/2009/5 в повестке дня в качестве справочных документов.

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

*Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2008/5/Rev.2*

15. Напомнив о целях документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2008/5/Rev.2, эксперт от КСАОД отметил поправки к Правилам № 51, принятые по пункту 4 а) повестки дня. GRB решила провести на своей следующей сессии в сентябре 2010 года окончательное рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2008/5/Rev.2 при условии достижения договоренности и по методу АСЕП в рамках GRB.

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

16. Ссылаясь на продолжающуюся работу над правилами № 41 и 51 в отношении глушителей, содержащих абсорбирующие волокнистые материалы, эксперт от МАЗМ рекомендовал изменить положения Правил № 92 соответствующим образом. Он вызвался подготовить поправку к Правилам № 92 и просил всех экспертов направить ему свои предложения. GRB решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

### **VIII. Правила № 117 (звук, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрых поверхностях) (пункт 7 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3, неофициальные документы № GRB-51-01, GRB-51-02, GRB-51-03-Rev.1, GRB-51-09, GRB-51-11, GRB-51-12, GRB-51-14, GRB-51-23 и GRB-51-26

17. Эксперт от ЕК, исполняющий функции председателя совместной неофициальной группы GRRF/GRB по определениям специальных шин (ОСШ), сообщил о результатах работы ее третьего совещания, состоявшегося в Женеве 16 ноября 2009 года. В связи с новыми положениями, касающимися сопротивления качению шин и новых предельных значений шума, он внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3, являющийся итогом работы этой неофициальной группы. GRB приветствовала это предложение и отметила результаты (GRB-51-03-Rev.1) обсуждения документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3, проведенного GRRF на ее сессии в феврале 2010 года.

18. Эксперт от Франции представил документ GRB-51-14, в котором предлагается ряд исправлений и поправок к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3. GRB отметила поправки, предложенные экспертами от Японии (GRB-51-23) и ЕТОПОК (GRB-51-01). После обсуждения GRB приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3, воспроизведенный в документе GRB-51-26, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 117 для рассмотрения на их сессиях в июне 2010 года (см. ECE/TRANS/WP.29/2010/63).

19. GRB отметила также документы GRB-51-02 и GRB-51-12, касающиеся замечаний ЕТОПОК и ИСО по документу GRB-50-07, представленному Российской Федерацией на предыдущей сессии GRB. Эксперт от Российской Федерации внес на рассмотрение документ GRB-51-09, в котором предлагаются поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3 в отношении процедуры испытания и предельных значений для коэффициентов сопротивления качению. Эксперт от Норвегии предложила некоторые поправки для процедур официального утверждения и соответствия производства (GRB-51-11). Она представила также результаты проведенного ее правительством исследования по испытаниям на торможение на снежном и ледяном покрытиях (GRB-51-25). GRB отметила ряд замечаний и рекомендовала неофициальной группе по ОСШ изучить эти предложения, в качестве одного из последующих этапов внесения поправок, на своем очередном совещании, которое планируется провести в Женеве 26–27 мая 2010 года (Дворец Наций, зал IV).

20. GRB решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в сентябре 2010 года на основе результатов работы неофициальной группы.

**IX. Общие поправки к правилам № 41 (шум, производимый мотоциклами), 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N) и 59 (сменные системы глушителей)**  
(пункт 8 повестки дня)

21. GRB приняла к сведению, что новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было, и решила вернуться к рассмотрению данного вопроса на своей следующей сессии на основе конкретного предложения эксперта от Нидерландов.

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

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

**XI. Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемого шиной при качении** (пункт 10 повестки дня)

23. GRB приняла к сведению, что новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

**XII. Бесшумные автотранспортные средства**  
(пункт 11 повестки дня)

*Документация:* неофициальный документ № GRB-51-18

24. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, исполняющий обязанности председателя неофициальной группы по бесшумным автотранспортным средствам (БАТС), сообщил об итогах организационного совещания, состоявшегося в Вашингтоне, округ Колумбия, 9 февраля 2010 года, и первого совещания неофициальной группы, проведенного 15 февраля 2010 года накануне самой сессии GRB. Он представил проект круга ведения и правил процедуры, согласованный неофициальной группой (GRB-51-18). Ссылаясь на результаты работы неофициальной группы по электрической безопасности (ЭЛБЕ), подотчетной Рабочей группе по пассивной безопасности (GRSP), и продолжающееся обсуждение, проводимое в рамках Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE), по экологически чистым транспортным средствам, эксперт от Франции подчеркнул насущную необходимость подготовки новых положений по бесшумным транспортным средствам.

25. GRB приняла положения о круге ведения и правила процедуры неофициальной группы по БАТС, которые воспроизводятся в приложении II к настоящему докладу. Председатель вызвался проинформировать об этом WP.29. GRB решила вернуться к рассмотрению данной темы на своей следующей сессии в сентябре 2010 года.



### **XIII. Экологически чистые транспортные средства (пункт 12 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы № GRPE-59-07 и GRPE-59-19

26. GRB приветствовала весьма конструктивный заключительный документ (GRPE-59-07) четвертой международной конференции по ЭТС, состоявшейся в Нью-Дели (Индия) 23–24 ноября 2009 года. Секретарь проинформировал GRB о результатах работы пятого совещания неофициальной группы по ЭТС, состоявшегося в Нью-Дели 25 ноября 2009 года в связи с четвертой конференцией по ЭТС (GRPE-59-19). Он добавил, что с отчетами о совещаниях неофициальной группы по ЭТС, состоявшихся в ноябре 2009 года и январе 2010 года, можно ознакомиться по адресу: <http://www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/efv06.html>.

27. Председатель выразил признательность экспертам от Индии за хорошую организацию и благоприятные итоги четвертой конференции по ЭТС, состоявшейся в Нью-Дели. Он добавил, что представитель Соединенных Штатов Америки изъявил готовность организовать пятую конференцию по ЭТС в его стране в начале 2012 года.

### **XIV. Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ № GRB-51-15

28. По просьбе Японии эксперт от Франции внес на рассмотрение документ GRB-51-15, разъясняющий цели созданной под эгидой GRSP Группы технической службы (ГТС) по детским удерживающим системам (ДУС) и ремням безопасности. Он подтвердил, что группа экспертов ГТС открыта для участия всех представителей вспомогательных рабочих групп Всемирного форума WP.29.

### **XV. Предварительная повестка дня пятьдесят второй сессии**

29. Участники утвердили следующую предварительную повестку дня пятьдесят второй сессии GRB, которую планируется провести в Женеве 6 (с 14 ч. 30 м.) – 8 (до 17 ч. 30 м.) сентября 2010 года:

1. Утверждение повестки дня.
2. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами): разработка.
3. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N):
  - a) Разработка;
  - b) Новые предельные значения;
  - c) Дополнительные положения об уровне звука.
4. Правила № 59 (сменные системы глушителей).
5. Правила № 92 (сменные системы глушителей для мотоциклов).

6. Правила № 117 (звук, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрых поверхностях):
  - a) Разработка;
  - b) Определение специальной шины.
7. Общие поправки к правилам № 49, 51 и 59.
8. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума.
9. Влияние поверхности дороги на уровень звука, издаваемый при качении.
10. Бесшумные автотранспортные средства (БАТС).
11. Экологически чистые транспортные средства (ЭТС).
12. Выборы должностных лиц.
13. Прочие вопросы.

## Приложения

### Приложение I

#### Перечень неофициальных документов (GRB-51-....), распространенных в ходе сессии

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1	ЕТОПОК	7	A	Комментарии ЕТОПОК по документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3	a)
	ЕТОПОК	7	A	Комментарии по документу № GRB-50-07 Российской Федерации	a)
3-Rev.1	Секретариатом	7	A	Итоги обсуждения документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3 на шестьдесят седьмой сессии GRRF	a)
4	АСЕП	4 c)	A	Транспортные средства N1 и АСЕП: ход обсуждения	a)
5	Председателем АСЕП	4 c)	A	Справочный документ АСЕП	a)
6	Индией	2	A	Комментарии Индии по предложению о поправках к Правилам № 28 ЕЭК (звуковые сигнальные приборы)	a)
7	Индией	4 б)	A	Информация по Правилам № 51 ЕЭК, представленная Индией	a)
8-Rev.1	МОПАП	4 а)	A	Предложение по поправкам к Правилам № 51	a)
9	Российской Федерацией	7	A	Предложение по проекту поправок к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3 (Правила № 117)	a)
10	Российской Федерацией	2	A/P	Комментарии Российской Федерации в отношении предложения Китая по проекту поправок к Правилам № 28	a)

<i>№</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
11	Норвегией	7	A	Предложение по поправкам к Правилам № 117	a)
12	ЕТОПОК/ИСО	7	A	Комментарии ISO/TC31/WG6 по неофициальному документу № GRB-50-07	a)
13	ЕТОПОК	4 a)	A	Влияние крутящего момента на шины категории C3	a)
14	Францией	7	A	Правила № 117: предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3	a)
15	Францией	7	A	Разъяснение Франции по предложению ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3	a)
16	МАЗМ	3	A	Неофициальный документ МАЗМ по вопросам шума, производимого мотоциклами (Правила № 41)	a)
17	Соединенным Королевством	4 c)	A	Правила № 51: дополнительные положения об уровне звука (АСЕП) – предложение по поправкам	b)
18	Соединенными Штатами Америки	11	A	Предлагаемый круг ведения неофициальной группы GRB по бесшумным автотранспортным средствам	a)
19	Нидерландами	4 c)	A	Анализ жесткости требований АСЕП	a)
20	МОПАП	4 a)	A	Уровень шума движущихся транспортных средств в городских условиях	a)
21	Нидерландами	4 c)	A	Доклад специальной рабочей группы GRB по АСЕП	a)
22	МОПАП	4 c)	A	Дополнительные положения об уровне звука – аналитическая информация	a)
23	Японией	7	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3 (Правила № 117)	a)

<i>№</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
24	Нидерландами	4 с)	А	Анализ жесткости требований АСЕП	а)
25	Норвегией	7	А	Испытания на торможение на снежном и ледяном покрытиях	а)
26	ЕК	7	А	Принятые GRB поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3 (Правила № 117)	с)

## Примечания:

- а) Рассмотрение завершено либо документ подлежит замене.
- б) Рассмотрение будет продолжено на основе официального документа.
- с) Принят GRB и передан WP.29 для рассмотрения.

## Приложение II

### **Круг ведения и правила процедуры неофициальной группы GRB по бесшумным автотранспортным средствам (БАТС)**

#### **A. Круг ведения**

##### **Суть проблемы**

Появление автотранспортных средств, в которых полностью или частично используются альтернативные виды трансмиссии (например, электрическая тяга), позволяет значительно снизить уровень загрязнения воздуха и шума и их негативное воздействие на население по всему миру. Однако эти весьма позитивные экологические выгоды, достигнутые на сегодняшний день благодаря таким "гибридным или чисто электрическим" транспортным средствам, привели к непреднамеренным последствиям, устранив источник звукового сигнала, который требовался различным группам пешеходов (в частности, например, слепым или людям с плохим зрением) для предупреждения о приближении, присутствии и/или трогании автотранспортных средств.

##### **Всемирный форум WP.29**

Всемирный форум WP.29 ЕЭК ООН установил, что автотранспортные средства, приводимые в движение полностью или частично за счет электрической тяги, представляют опасность для пешеходов. Кроме того, Всемирный форум поручил GRB оценить и определить, какие возможные шаги мог бы предпринять WP.29 для уменьшения потенциальных рисков для пешеходов за счет использования акустических средств, признавая, что могут также оказаться вполне приемлемыми и другие способы коммуникации.

##### **Цель GRB**

GRB учредила неофициальную рабочую группу для выполнения следующих мероприятий, которые были сочтены важными для определения эффективности технологий звуковой и акустической сигнализации для "бесшумных транспортных средств" и потенциальную необходимость их глобальной гармонизации.

##### **Программный план**

Этап I – Определить, изучить и оценить состояние различной исследовательской работы, проводимой разными правительствами, университетами и неправительственными организациями в области технологий звуковой сигнализации для бесшумных транспортных средств и их соответствующие установленные временные рамки.

Завершить к сентябрьской сессии GRB 2010 года.

Этап II – Определить, на основе обследования и экспериментального исследования с участием слепых и людей с плохим зрением, те человеческие факторы, которые считаются необходимыми для принятия решения в условиях дорожного движения. В ходе таких исследований надлежит проанализировать как

практические навыки, приобретенные в результате обучения, так и особенности интуитивного восприятия.

Завершить к сентябрьской сессии GRB 2010 года.

Этап III – Трансформировать потребности с точки зрения человеческого фактора в эксплуатационные технические характеристики для автотранспортных средств, включая движение разных типов транспортных средств и информацию о местонахождении, которая требуется слепым, людям с плохим зрением и другим лицам для облегчения их безопасного перехода улиц, передвижения и ориентации в условиях дорожного движения.

Представить GRB доклад о ходе работы к февралю 2011 года.

Этап IV – Определить потенциальные звуковые характеристики и механизмы, с помощью которых человек воспринимает нужную информацию о поведении транспортных средств.

Представить GRB доклад о ходе работы на ее февральской сессии 2011 года.

Этап V – Определить технические и экономические возможности применения тех технологий звукового предупреждения, которые будут сочтены приемлемыми для использования на "бесшумных транспортных средствах".

Представить GRB доклад о ходе работы на ее февральской сессии 2011 года.

Этап VI – Определить потенциальные негативные последствия для населения в целом или для существующих стандартов и правил по вопросам автомобильного шума.

Представить GRB доклад о ходе работы на ее сентябрьской сессии 2011 года.

Этап VII – Представить GRB выводы и рекомендации.

Завершить к февралю 2012 года.

## **В. Правила процедуры**

1. Неофициальная группа открыта для участия всех членов GRB.
2. Работой неофициальной группы руководят председатель и секретарь.
3. Официальным языком неофициальной группы является английский язык.
4. Все документы и предложения представляются секретарю группы в приемлемом электронном формате по крайней мере за две недели до начала совещания. Группа может отказаться обсуждать тот или иной вопрос или предложение, которые не были распространены за 10 рабочих дней до начала совещания.
5. Повестка дня и относящиеся к ней документы распространяются среди всех членов неофициальной группы за 10 дней до начала всех запланированных совещаний.
6. Выводы неофициальной группы принимаются большинством голосов представителей правительств.
7. Если неофициальной группе не удастся достичь общей договоренности, то предложения передаются GRB для принятия решения.

## Приложение III

### Неофициальные группы GRB

<i>Неофициальная группа</i>	<i>Председатель</i>	<i>Секретарь</i>
Шум, производимый мотоциклами (Правила № 41)	Г-н А. Эрарио (Италия) Тел.: +39 06 4158 6228 Факс: +39 06 4158 3253 Электронная почта: antonio.erario@mit.gov.it	Г-н Н. Роджерз (МАЗМ) Тел.: +41 22 920 2123 Факс: +41 22 920 2121 Электронная почта: nickrogers@immamotorcycles.org
Дополнительные положения об уровне звука (АСЕП)	Г-н Б. Кортбек (Нидерланды) Тел.: +31 70 339 4526 Факс: +31 70 339 1280 Электронная почта: boudewijn.kortbeek@minvrom.nl	Г-н Н.Р. Bietenbeck (OICA) Тел.: +49 221 90 32 409 Факс: +49 221 90 32 546 Электронная почта: hbietenb@ford.com
Определения специальных шин (ОСШ)	Г-н В. Шнайдер (ЕК) Тел.: +32 2 2965260 Факс: +32 2 2969637 Электронная почта: wolfgang.schneider@ec.europa.eu	Г-н Я. Ноуз (ЕК) Тел.: +32 2 2957680 Факс: +32 2 2969637 Электронная почта: ian.knowles@ec.europa.eu
Бесшумные автотранспортные средства (БАТС)	Г-н К. Фит (США) Тел.: +1 202 5641679 Факс: +1 202 5641545 Электронная почта: feith.ken@epa.gov	<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Подлежит уточнению.