


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

Женева, 1–3 сентября 2014 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам шума о работе
ее шестидесятой 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): разработка (пункт 2 повестки дня) | 3 | 3 |
| IV. Правила № 41 (шум, производимый мотоциклами): разработка (пункт 3 повестки дня) | 4 | 3 |
| V. Правила № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N) (пункт 4 повестки дня) | 5–8 | 4 |
| A. Разработка | 5–7 | 4 |
| B. Дополнительные положения об уровне звука | 8 | 5 |
| VI. Правила № 59 (сменные системы глушителей) (пункт 5 повестки дня) | 9 | 5 |
| VII. Правила № 92 (сменные системы глушителей выхлопа для мотоциклов) (пункт 6 повестки дня) | 10 | 5 |
| VIII. Правила № 117 (звук, производимый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности) (пункт 7 повестки дня) | 11–12 | 5 |

GE.14-18647 (R) 140115 190115



* 1 4 1 8 6 4 7 *

Просьба отправить на вторичную переработку



| | | | |
|-------------------|---|-------|----|
| IX. | Общие поправки (пункт 8 повестки дня)..... | 13 | 6 |
| | Дополнительные положения для правил № 9, 63 и 92 | 13 | 6 |
| X. | Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 9 повестки дня) | 14–17 | 6 |
| XI. | Влияние поверхности дороги на уровень звука, производимого шинами при качении (пункт 10 повестки дня) | 18–19 | 7 |
| XII. | Бесшумные автотранспортные средства (пункт 11 повестки дня) | 20 | 8 |
| XIII. | Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRB (пункт 12 повестки дня)..... | 21 | 8 |
| XIV. | Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (пункт 13 повестки дня)..... | 22 | 8 |
| XV. | Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие в ней рабочих групп (РГ) (пункт 14 повестки дня) | 23–24 | 9 |
| XVI. | Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2014 года (пункт 15 повестки дня) | 25 | 9 |
| XVII. | Обмен мнениями по поводу будущей работы GRB (пункт 16 повестки дня)..... | 26 | 9 |
| XVIII. | Прочие вопросы (пункт 17 повестки дня) | 27 | 10 |
| XIX. | Предварительная повестка дня шестьдесят первой сессии (пункт 18 повестки дня)..... | 28 | 10 |
| XX. | Выборы должностных лиц (пункт 19 повестки дня)..... | 29 | 11 |
| Приложения | | | |
| I. | Перечень неофициальных документов (GRB-60-...), распространенных в ходе сессии | 12 | |
| II. | Утвержденные поправки к Правилам № 41 (шум, производимый мотоциклами) | 14 | |
| III. | Утвержденные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5 | 15 | |
| IV. | Утвержденные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/6 | 21 | |
| V. | Утвержденные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/7 | 28 | |
| VI. | Проект круга ведения неофициальной рабочей группы (НРГ) GRB по разработке правил, касающихся бесшумных автотранспортных средств (БАТС), в рамках Соглашения 1958 года | 29 | |
| VII. | Неофициальные группы GRB | 31 | |

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) провела свою шестидесятую сессию в Женеве с 1 по 3 сентября 2014 года. Обязанности Председателя сессии исполнял г-н 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. Кроме того, в ее работе участвовали эксперты от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии также участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Международной ассоциации заводоизготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Всемирного союза слепых (ВСС).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/3

2. GRB рассмотрела и утвердила повестку дня.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/4,
неофициальный документ GRB-60-16

3. В своей презентации (GRB-60-16) эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/4 с предложением о внесении поправок в Правила ООН № 28, в частности относительно снижения предписанного уровня звука звукового сигнального прибора с 93 до 87 дБ(А). Эксперт от Республики Корея поддержал это предложение, однако эксперты от Индии и МАЗМ запросили дополнительное время для его изучения. GRB решила вернуться к данному вопросу на своей сессии в январе 2015 года.

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

Документация: неофициальный документ GRB-60-06

4. Эксперт от МАЗМ предложил дополнить таблицу, содержащую все обозначения, которые используются в данных Правилах ООН, обозначениями, связанными с испытанием в рамках дополнительных положений об уровне звука (АСЕП) (GRB-60-06). GRB утвердила данное предложение, воспроизведенное 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 марте 2015 года.

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

A. Разработка

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5,
неофициальные документы GRB-60-01, GRB-60-10-Rev.1,
GRB-60-15, GRB-60-17

5. От имени неофициальной рабочей группы (НРГ) по правилам ООН № 51 и 59 эксперт от МОПАП представил пересмотренное предложение о поправках серии 03 к Правилам ООН № 51 (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5). Он пояснил, что текст данного предложения был – насколько это возможно – максимально согласован с регламентом Европейского союза (ЕС) № 540/2014, касающимся уровня звука автомобилей и сменных систем глушителей, в том числе в отношении состоящего из трех этапов снижения предельных значений уровня звука. GRB отметила, что после вступления в силу этапа 2 для новых типов транспортных средств ЕС проведет подробное исследование в целях пересмотра предельных значений этапа 3 и изменения таких показателей, если это будет сочтено необходимым. Другим Договаривающимся сторонам было предложено провести в будущем аналогичные исследования и представить их результаты GRB. GRB подчеркнула важность согласования графика введения этапов 1–3 в рамках поправок серии 03 к Правилам ООН № 51 с поэтапным вступлением в силу вышеупомянутого регламента ЕС. Поэтому, GRB решила, что все переходные положения пункта 11, фигурирующего в указанном предложении, должны содержать ссылку на конкретные даты. В конечном итоге GRB утвердила данное предложение с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2015 года.

6. Эксперт из Японии предложил временно заключить ссылки на стандарт ISO 10844:2011 в квадратные скобки и просил GRB вновь вернуться к рассмотрению данного вопроса на следующей сессии.

7. Эксперт от МОПАП кратко представил отдельные дополнительные аспекты, которые были выявлены НРГ по правилам ООН № 51 и 59 для их дальнейшего рассмотрения и возможного включения в поправки серии 03 к Правилам ООН № 51 (GRB-60-01). Эксперт от ИСО проинформировал GRB о новом издании стандарта ISO 10844:2014, в котором содержатся отдельные редакционные поправки к предыдущему изданию стандарта ISO 10844:2014 без какого-либо изменения основных требований (GRB-60-17). Эксперт из Китая представил документы GRB-60-10-Rev.1 и GRB-60-15, в которых он предложил более высокие предельные значения и новую классификацию транспортных средств одной из категорий, имеющих на китайском рынке. GRB поручила НРГ по правилам ООН № 51 и 59 учесть все эти дополнительные аспекты и при необходимости подготовить предложения к следующей сессии.

В. Дополнительные положения об уровне звука

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2011/64

8. GRB приняла к сведению, что дополнительные положения об уровне звука, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.29/2011/64, были включены в пересмотренное предложение по поправкам серии 03 к Правилам ООН № 51 (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5), и постановила исключить документ ECE/TRANS/WP.29/2011/64 из повестки дня.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/6,
неофициальный документ GRB-60-01

9. От имени НРГ по правилам ООН № 51 и 59 эксперт от МОПАП представил пересмотренное предложение по поправкам серии 02 к Правилам ООН № 59 (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/6 и GRB-60-01). Он отметил, что это предложение согласуется также с регламентом ЕС № 540/2014 об уровне звука автомобилей и сменных системах глушителей. GRB утвердила данное предложение с поправками, содержащимися в приложении IV к настоящему докладу, и поручила секретариату передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2015 года.

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

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

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/7,
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/8

11. Эксперт от Российской Федерации представил ряд уточнений, которые должны быть включены в Правила ООН № 117 и касаются обработки данных для метода измерения при расчете значения выбега по дифференциальной формуле $d\omega/dt$ (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/7). GRB утвердила это предложение с поправками, содержащимися в приложении V к настоящему докладу, и поручила секретариату передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2015 года.

12. Эксперт от ЕТОПОК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/8, в котором предлагаются новые параметры точности измерения времени для приборов, используемых в рамках метода определения сопротивления качению (приложение 6 к Правилам ООН). Эксперт от Японии вновь озвучил свою оговорку относительно того, что предлагаемая точность измерения является,

возможно, слишком жесткой, и просил GRB отложить рассмотрение данного пункта до следующей сессии. Его поддержал эксперт от Российской Федерации. GRB напомнила, что этот вопрос обсуждался уже несколько раз, и отметила, что на следующей сессии необходимо принять окончательное решение. До этого экспертам от Японии, Российской Федерации, ЕТОПОК, а также от других Договаривающихся сторон было предложено завершить свои консультации.

IX. Общие поправки (пункт 8 повестки дня)

Дополнительные положения для правил № 9, 63 и 92

Документация: неофициальный документ GRB-60-07

13. Эксперт от МАЗМ предложил включить в правила ООН № 9, 41 и 63 ссылку на последнее издание стандарта ISO 10844, касающегося испытательных треков, а также добавить переходные положения о переходе со стандарта ISO 10844:1994 на стандарт ISO 10844:2011 (GRB-60-07). GRB поддержала цель этого предложения и отметила, что новые испытательные треки на основе стандарта ISO 10844:2011 могут также использоваться для распространения официальных утверждений, выданных в соответствии с предыдущими сериями поправок к Правилам ООН № 41. GRB предложила МАЗМ при поддержке со стороны секретариата пересмотреть данное предложение, используя документ ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/2 в качестве примера, и вновь представить его как официальное предложение на сессии GRB в январе 2015 года.

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

Документация: неофициальные документы GRB-60-03, GRB-60-08 и Add.1, GRB-60-13, GRB-60-14

14. Эксперт от Нидерландов представил результаты проведенного в его стране исследования (GRB-60-08 и Add.1) изменения уровней звука, производимого шинами, и охватывающего период с 2007 по 2013 годы, т.е. до и после пересмотра в 2009 году соответствующих предельных значений уровня звука (ЕС/661/2009 и Правила ООН № 117). В этом исследовании рассматривались наиболее распространенные шины классов C1, C2 и C3 в разбивке по размеру и изготовителю. За период с 2007 по 2013 годы снижение уровней производимого шинами звука составило 1,5, 1,4 и 1,1 дБ(А) соответственно для шин классов C1, C2 и C3.

15. Эксперт от Нидерландов проинформировал GRB о результатах двух исследований (GRB-60-03, GRB-60-13, GRB-60-14), проведенных по заказу Министерства инфраструктуры и охраны окружающей среды Нидерландов в целях оценки возможной экономии, которой можно было бы достичь в Нидерландах и ЕС благодаря переходу с использующихся в настоящее время шин на шины с высокими эксплуатационными характеристиками, имеющими категорию "А" по каждому из параметров маркировки шин ЕС: энергоэффективность, сцепление с мокрой поверхностью и шум (так называемые шины категории "3А"). Согласно результатам этих исследований, переход на шины категории "3А" сулит значительные потенциальные выгоды для общества (в плане снижения потребле-

ния энергии, повышения безопасности и снижения уровня шума), которые в пересчете на денежный эквивалент оцениваются для Нидерландов примерно в 1 млрд. евро, а для ЕС – 34 млрд. евро в год. Кроме того, индивидуальные потребители могут существенно сэкономить на расходах на топливо.

16. В порядке первой реакции эксперты от ЕТОПОК и МОПАП указали, что некоторые гипотезы, выдвинутые в рамках этих исследований, носят скорее теоретический характер, а шины категории "3A" еще не поступили на рынок. Эксперт от Нидерландов добавил, что общей задачей этих исследований, а также исследования, упомянутого в пункте 14 выше, является стимулирование перехода на более совершенные модели шин путем либо введения более жестких ограничений, либо повышения осведомленности о маркировке шин. В конечном итоге GRB решила включить этот вопрос в повестку дня своей следующей сессии и предложила экспертам представить свои замечания для обсуждения.

17. Эксперт от Российской Федерации проинформировал GRB о том, что с января 2015 года в Российской Федерации и других странах Таможенного союза вводятся новые региональные правила, касающиеся шума внутри транспортного средства. Подробная информация об этих правилах, а также соответствующие предельные значения шума внутри транспортного средства будут представлены на следующей сессии GRB. Эксперт напомнил о рекомендации GRB, касающейся разработки совместно с ИСО метода испытания на шум внутри транспортного средства, и отметил, что эта работа еще не началась ввиду нехватки финансирования. GRB приняла к сведению эту информацию.

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

Документация: неофициальные документы GRB-60-04 и Add.1

18. Эксперт от Нидерландов представил документы GRB-60-04 и Add.1, в которых он отмечает, что при вождении в городских условиях звук, издаваемый шинами при качении, является основным производимым шумом и обуславливается характеристиками поверхности дороги (такими, как текстура поверхности, акустическая абсорбция и подсасывающее действие). Таким образом, улучшение характеристик поверхности позволит снизить уровень шума, производимого шинами при качении. По мнению эксперта, бесшумные дорожные поверхности являются важным инструментом снижения шума, связанного с движением транспортных средств, причем как сами по себе, так и в сочетании с другими методами снижения шума и, как правило, обеспечивают положительное соотношение затрат и выгод.

19. Председатель подчеркнул важное значение взаимодействия между шиной и дорожным покрытием с точки зрения уровня производимого звука, но отметил, что в настоящее время мандат GRB не распространяется на регламентирование дорожных поверхностей. GRB решила возобновить это обсуждение на своей следующей сессии и рассчитывает на представление новых исследований и материалов по данной теме.

XII. Бесшумные автотранспортные средства (пункт 11 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRB-60-11-Rev.1

20. Председатель проинформировал GRB о предложении технических спонсоров НРГ по ГТП, касающемся бесшумных автотранспортных средств (БАТС), относительно разработки – параллельно с проектом ГТП по БАТС – проекта правил ООН, касающихся БАТС, в рамках Соглашения 1958 года (ECE/TRANS/WP.29/1110, пункт 100). GRB одобрила это предложение и постановила, при условии согласия WP.29, учредить НРГ по разработке правил ООН, касающихся БАТС, в рамках Соглашения 1958 года и утвердила круг ведения (КВ) (GRB-60-11-Rev.1), содержащийся в приложении VI к настоящему докладу. Эта новая НРГ должна работать в тесном сотрудничестве с НРГ по ГТП, касающимся БАТС, с целью подготовки проекта вышеупомянутых правил ООН на основе применения звуковых предупреждающих сигналов для обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения. GRB решила, что сфера охвата новых правил ООН на первоначальном этапе будет включать электромобили и гибридные электромобили категорий М и N. На втором этапе сфера охвата может быть расширена.

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

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

21. GRB рассмотрела документы GRB-57-12 и GRB-57-18, содержащие определения и сокращения, используемые в правилах, относящихся к ведению GRB, и просила МОПАП и МАЗМ обновить эти документы на основе поправок серии 03 к Правилам ООН № 51 и поправок серии 02 к Правилам ООН № 59, принятых на текущей сессии (см. пункты 5 и 9 выше), с тем чтобы окончательные варианты могли быть утверждены на сессии GRB в январе 2015 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/25,
неофициальный документ GRB-60-02

22. GRB была проинформирована о том, что Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) выявила необходимость включить в Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (CP.3) определения новых категорий транспортных средств, таких как сельскохозяйственные прицепы и буксируемая техника. GRB приняла к сведению ряд альтернативных предложений, касающихся новых определений (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/25 и GRB-60-02), и предложила экспертам направить в секретариат свои замечания и предложения, если таковые имеются.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2014/53, ECE/TRANS/WP.29/2014/82, неофициальный документ WP.29-163-10

23. От имени представителя GRB в МОУТКТС эксперт от ЕК сообщил о ходе работы, связанной с пересмотром 3 Соглашения 1958 года и с разработкой Правил ООН № 0. На своей сессии в июне 2014 года WP.29 принял решение заморозить работу по пересмотру 3 и возобновить рассмотрение этого вопроса в ноябре 2014 года, исходя из политических и юридических рекомендаций, запрошенных у Договаривающихся сторон, в частности в отношении таких нерешенных аспектов, как процедура голосования по доверенности и порядок принятия решений большинством в три четверти или четыре пятых голосов. Кроме того, WP.29 утвердил и распространил вопросник, касающийся МОУТКТС. Последний вариант проекта пересмотра 3 Соглашения 1958 года содержится в документах ECE/TRANS/WP.29/2014/53 и ECE/TRANS/WP.29/2014/82.

24. Секретариат представил проект руководящих указаний, касающихся поправок к правилам ООН (WP.29-163-10), включая новый термин "вариант правил ООН" и общую дату начала применения (1 сентября каждого года), рекомендованную для новых серий поправок ко всем правилам ООН, перечисленным в приложении к Правилам ООН № 0. В этой связи Председатель напомнил, что в случае поправок серии 03 к Правилам ООН № 51 дата введения в действие этапа 1 была назначена на 1 июля 2016 года, с тем чтобы синхронизировать ее с введением в действие регламента ЕС № 540/2014, касающегося уровня звука автотранспортных средств и сменных систем глушителей (см. пункт 5 выше).

XVI. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2014 года (пункт 15 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1108, ECE/TRANS/WP.29/1110, неофициальный документ GRB-60-05

25. Секретариат представил сообщение об основных вопросах, рассмотренных на 162-й и 163-й сессиях WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1108, ECE/TRANS/WP.29/1110, GRB-60-05).

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

Документация: неофициальный документ GRB-60-09

26. Эксперт от ИСО проинформировал GRB о новом стандарте ISO 362-3, касающемся испытания на шум от проезжающего транспортного средства в закрытых помещениях (GRB-60-09). Этот новый стандарт призван обеспечить основу для официального признания испытания на шум от проезжающего транспортного средства в закрытом помещении в контексте официального утверждения типа автотранспортных средств категорий М и N. GRB отметила, что проведение испытаний в закрытом помещении в соответствии со стандар-

том ISO 362-3 не зависит от погодных условий, а значит может стать альтернативой проведению испытания на открытом воздухе, предусмотренному стандартом ISO 362-1. GRB решила вернуться к данному вопросу на следующей сессии и предложила всем экспертам GRB, а также экспертам НРГ по правилам ООН № 51 и 59 рассмотреть возможность включения ссылки на стандарт ISO 362-3 в Правила ООН № 51.

XVIII. Прочие вопросы (пункт 17 повестки дня)

27. Никакие вопросы в рамках этого пункта повестки дня не рассматривались.

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

28. В связи со своей шестьдесят первой сессией, которую планируется провести в Женеве с 27 (открытие в 14 ч. 30 м.) по 29 (закрытие в 17 ч. 30 м.) января 2015 года, GRB отметила, что крайний срок для представления официальной документации в секретариат – 31 октября 2014 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 выхлопа для мотоциклов).
7. Правила № 117 (звук, производимый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности).
8. Общие поправки: дополнительные положения для правил № 9, 63 и 92.
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 (РГ).
15. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2014 года.
16. Обмен мнениями по поводу будущей работы GRB.
17. Прочие вопросы.
18. Предварительная повестка дня шестьдесят второй сессии.

XX. Выборы должностных лиц (пункт 19 повестки дня)

29. В соответствии с Правилom 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 Фишэ (Франция) Председателем, а г-на Андрея Бочарова (Российская Федерация) – заместителем Председателя сессий GRB, запланированных на 2015 год.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRB-60-...), распространенных в ходе сессии

| Номер | Представлен | Пункт повестки дня | Язык | Название | Стадия |
|----------|---------------------------|--------------------|------|---|--------|
| 1 | НРГ по правилам № 51 и 59 | 4 а) | A | Предложение по дополнительным поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5 | а) |
| 2 | Европейской комиссией | 13 | A | Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3) | а) |
| 3 | Нидерландами | 9 | A | Потенциальные выгоды от перехода на шины категории "3A" в Нидерландах | с) |
| 4 | Нидерландами | 10 | A | Бесшумные дорожные поверхности (брошюра) | с) |
| 4-Add.1 | Нидерландами | 10 | A | Бесшумные дорожные поверхности (презентация) | с) |
| 5 | Секретариатом | | A | Общая информация и основные темы WP.29 | а) |
| 6 | МАЗМ | 3 | A | Предложение по поправкам к Правилам № 41 "Шум, производимый мотоциклами" | d) |
| 7 | МАЗМ | 8 | A | Предложение по поправкам к правилам № 9, 41 и 63 | b) |
| 8 | Нидерландами | 9 | A | Предельные значения шума, производимого шинами, согласно ЕС/661/2009 и Правилам № 117: Оценка, проведенная на основе продаж шин в Нидерландах | с) |
| 8-Add.1 | Нидерландами | 9 | A | Изменения уровня звука, производимого шинами, с 2007 по 2013 годы (презентация) | с) |
| 9 | ИСО | 16 | A | Испытание на уровень шума, производимого проезжающим транспортным средством, в закрытом помещении | с) |
| 10-Rev.1 | Китаем | 4 а) | A | Предложение по микрофургонам и микрогрузовикам | а) |
| 11-Rev.1 | Председателем | 11 | A | Круг ведения НРГ по правилам, касающимся БАТС, в рамках Соглашения 1958 года | d) |
| 12 | Нидерландами | 9 | A | Изменения уровня звука, производимого шинами, с 2007 по 2013 годы | с) |

| <i>Номер</i> | <i>Представлен</i> | <i>Пункт повестки дня</i> | <i>Язык</i> | <i>Название</i> | <i>Стадия</i> |
|--------------|--------------------|---------------------------|-------------|---|---------------|
| 13 | Нидерландами | 9 | A | Потенциальные выгоды от перехода на шины категории "3A" в Европейском союзе (ЕС) | с) |
| 14 | Нидерландами | 9 | A | Шины категории "3A": потенциальные выгоды для окружающей среды, безопасности и экономики Нидерландов и ЕС | с) |
| 15 | Китаем | 4 а) | A | Предложение по согласованной классификации и предельным значениям для транспортных средств категории M ₁ | а) |
| 16 | МОПАП | 2 | A | Оценка минимального уровня звука звукового сигнала | а) |
| 17 | ИСО | 4 а) | A | ISO 10844:2014: Сравнение с вариантом 2011 года | а) |

Примечания:

- а) Рассмотрение завершено или документ был заменен.
- б) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве документа с официальным условным обозначением.
- с) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа.
- д) Документ принят и будет представлен WP.29.

Приложение II

Утвержденные поправки к Правилам № 41 (шум, производимый мотоциклами)

Пункт 2.13, таблицу изменить следующим образом:

| <i>Условное обозначение</i> | <i>Единица измерения</i> | <i>Пояснение</i> | <i>Использование в тексте</i> |
|-----------------------------|--------------------------|--|-------------------------------|
| AA' | – | условная линия на испытательном треке | приложение 4 – рис. 1 |
| a_{wot} | м/с ² | расчетное ускорение | приложение 3 – 1.4.2 |
| $a_{wot,ref}$ | м/с ² | заданное исходное ускорение | приложение 3 – 1.3.3.3.1.2 |
| a_{urban} | м/с ² | заданное целевое ускорение | приложение 3 – 1.3.3.3.1.2 |
| BB' | – | условная линия на испытательном треке | приложение 4 – рис. 1 |
| CC' | – | условная линия на испытательном треке | приложение 4 – рис. 1 |
| k | – | взвешенный коэффициент передаточного числа | приложение 3 – 1.4.3 |
| k_p | – | коэффициент частичной мощности | приложение 3 – 1.4.4 |
| L | дБ(А) | уровень звукового давления | приложение 3 – 1.4.6 |
| $L_{wot(i)}$ | дБ(А) | L при условии wot | |
| l_{PA} | м | дистанция предускорения | приложение 3 – 1.3.3.1.1 |
| m_{kerb} | кг | масса транспортного средства в снаряженном состоянии | 2.6 |
| m_t | кг | испытательная масса транспортного средства | приложение 3 – 1.3.2.2 |
| n | мин ⁻¹ | измеренная частота вращения двигателя | – |
| $n_{pp'}$ | мин ⁻¹ | частота вращения двигателя на PP' | приложение 7 – 2.6 |
| n_{idle} | мин ⁻¹ | частота вращения двигателя на холостом ходу | – |
| $n_{wot(i)}$ | мин ⁻¹ | $n_{pp'}$, соответствующее $L_{wot(i)}$ | приложение 7 – 2.6 |
| PP' | – | условная линия на испытательном треке | приложение 4 – рис. 1 |
| УММ | – | показатель удельной мощности на единицу массы | 2.9 |
| P_n | кВт | номинальная максимальная полезная мощность | 2.7 |
| S | мин ⁻¹ | номинальная частота вращения двигателя | 2.8 |
| v | км/ч | измеренная скорость транспортного средства | – |
| v_{max} | км/ч | максимальная скорость | 2.10 |
| v_{test} | км/ч | заданная скорость при испытании | приложение 3 – 1.3.3.1.1 |

Приложение III

Утвержденные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5

Пункт 1, первое предложение изменить следующим образом:

- "1. Область применения
- Настоящие Правила содержат положения, регламентирующие излучение звука автотранспортными средствами, и применяются к транспортным средствам категорий М и N¹.**
- ..."

Пункт 2.2.1.3 (новый) изменить следующим образом:

- "2.2.1.34 ~~системы трансмиссии, числа передач и передаточных чисел; максимальной номинальной полезной мощности и соответствующей(их) номинальной(ых) частоты (частот) вращения двигателя; однако если максимальная номинальная полезная мощность и соответствующая номинальная частота вращения двигателя отличаются только порядком снятия данных для построения карты характеристик двигателя, эти транспортные средства могут рассматриваться как относящиеся к одному и тому же типу;~~"

Пункты 2.11.1 и 2.11.2 изменить следующим образом:

- "2.11.1 ~~в случае Категории~~ транспортных средств категорий М₁ и N₁, а также транспортных средств категории М₂, имеющих технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии не более 3 500 кг:
- a) для транспортных средств с передним расположением двигателя: передний край транспортного средства;
 - b) для транспортных средств с расположением двигателя посередине: центр транспортного средства;
 - c) для транспортных средств с задним расположением двигателя: задний край транспортного средства.
- 2.11.2 ~~в случае Категории~~ транспортных средств категорий М₂, имеющих технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии более 3 500 кг, М₃, N₂, N₃:
- крайняя часть двигателя, расположенная ближе всего к переднему краю транспортного средства".

Включить новый пункт 3.2.5 следующего содержания:

- "3.2.5 **Технический информационный документ, включая информацию, предусмотренную в приложении 1"**.

Пункт 3.4, заменить "расчетную максимальную мощность" на "расчетную максимальную полезную мощность".

Пункт 5.2, исключить "вступившим в силу 1 сентября 2015 года ~~18 апреля 1995 года~~".

Пункт 6.2.2, таблицу изменить следующим образом:

| Категория транспортного средства | Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров | Этап 1 | Этап 2 | Этап 3 |
|----------------------------------|--|--------|--------|--------|
| M ₁ | УММ ≤ 120 | 72 | 70 | 68 |
| | 120 < УММ ≤ 160 | 73 | 71 | 69 |
| | УММ > 160 | 75 | 73 | 71 |
| | УММ > 200, число мест ≤ 4, высота расположения точки R < 450 мм над уровнем грунта | 75 | 74 | 72 |
| M ₂ | M ≤ 2,5 т | 72 | 70 | 69 |
| | 2,5 т < M ≤ 3,5 т | 74 | 72 | 71 |
| | M > 3,5 т; P _n ≤ 135 кВт | 75 | 73 | 72 |
| | M > 3,5 т; P _n > 135 кВт | 75 | 74 | 72 |
| M ₃ | P _n ≤ 150 кВт | 76 | 74 | 73 |
| | 150 кВт < P _n ≤ 250 кВт | 78 | 77 | 76 |
| | P _n > 250 кВт | 80 | 78 | 77 |
| N ₁ | M ≤ 2,5 т | 72 | 71 | 69 |
| | M > 2,5 т | 74 | 73 | 71 |
| N ₂ | P _n ≤ 135 кВт | 77 | 75 | 74 |
| | P _n > 135 кВт | 78 | 76 | 75 |
| N ₃ | P _n ≤ 150 кВт | 79 | 77 | 76 |
| | 150 кВт < P _n ≤ 250 кВт | 81 | 79 | 77 |
| | P _n > 250 кВт | 82 | 81 | 79 |

Пункт 6.2.2.2, заменить "1 дБ" на "1 дБ(А)".

Пункт 6.2.2.4, заменить "2 дБ" на "2 дБ(А)".

Пункт 6.2.2.5, исключить "кВт/т".

Пункты 6.2.3, 6.2.3.2, 6.2.3.3, заменить "приложением 8" на "приложением 7".

Пункт 6.2.3.3, заменить "добавлением 1" на "добавлением".

Пункт 11 изменить следующим образом:

"11 **Переходные положения**

11.1 **Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 к настоящим Правилам ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или в признании официальных утверждений**

типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 03.

- 11.2 **Переходные положения для этапа 1 (см. пункт 6.2.2 выше)**
- 11.2.1 **Начиная с 1 июля 2016 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения типа только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, удовлетворяет требованиям этапа 1 (см. пункт 6.2.2 выше) настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 03.**
- Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальное утверждение тому типу транспортного средства, который удовлетворяет требованиям этапа 2 или этапа 3 настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 03.**
- 11.2.2 **Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в распространении официальных утверждений на существующие типы, которые были предоставлены в соответствии с поправками серии 02 к настоящим Правилам.**
- 11.2.3 **До 1 июля 2022 года ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в национальном или региональном официальном утверждении типа транспортного средства, официально утвержденного на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам.**
- 11.2.4 **Начиная с 1 июля 2022 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать – для целей национального или регионального официального утверждения типа – тот тип транспортных средств, который был официально утвержден на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.**
- 11.2.5 **Даже после даты вступления в силу поправок серии 03 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут и впредь предоставлять и распространять – для национальных или региональных целей – официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.**
- 11.3 **Переходные положения для этапа 2 (см. пункт 6.2.2 выше)**
- 11.3.1 **Начиная с 1 июля 2020 года в случае типов транспортных средств, помимо категории N₂, и с 1 июля 2022 года в случае типов транспортных средств категории N₂ Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения типа только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, удовлетворяет требованиям этапа 2 (см. пункт 6.2.2 выше) настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 03.**
- Кроме того, начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют**

- официальные утверждения типа тому типу транспортных средств, который удовлетворяет требованиям этапа 3 настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 03.
- 11.3.2 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в распространении официальных утверждений на существующие типы, которые были предоставлены в соответствии с требованиями этапа 1 (см. пункт 6.2.2 выше) или на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам.
- 11.3.3 До 1 июля 2022 года в случае типов транспортных средств, помимо категории N₂, и начиная с 1 июля 2023 года в случае типов транспортных средств категории N₂ ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в национальном или региональном официальном утверждении типа транспортных средств, официально утвержденно-го в соответствии с требованиями этапа 1 (см. пункт 6.2.2 выше) или на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам.
- 11.3.4 Начиная с 1 июля 2022 года в случае типов транспортных средств, помимо категории N₂, и с 1 июля 2023 года в случае типов транспортных средств категории N₂ Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать – для целей национального или регионального официального утверждения типа – тот тип транспортных средств, который был официально утвержден в соответствии с требованиями этапа 1 (см. пункт 6.2.2.1 выше) или на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 11.3.5 Даже после даты вступления в силу поправок серии 03 к настоящим Правилам, Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут и впредь предоставлять и распространять – для национальных или региональных целей – официальные утверждения типа, предоставленные в соответствии с требованиями этапа 1 (см. пункт 6.2.2 выше) или на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 11.4 Переходные положения для этапа 3 (см. пункт 6.2.2 выше)
- 11.4.1 Начиная с 1 июля 2024 года в случае типов транспортных средств, помимо категорий N₂, N₃ и M₃, и с 1 июля 2026 года в случае типов транспортных средств категорий N₂, N₃ и M₃ Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения типа только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, удовлетворяет требованиям этапа 3 (см. пункт 6.2.2 выше) настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 03.
- 11.4.2 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в распространении официальных утверждений на существующие типы, которые были предоставлены в соответствии с требованиями этапа 2 на основании пункта 6.2.2 выше.

- 11.4.3 До 1 июля 2026 года в случае типов транспортных средств, помимо категорий N₂, N₃ и M₃, и начиная с 1 июля 2027 года в случае типов транспортных средств категорий N₂, N₃ и M₃ ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в национальном или региональном официальном утверждении типа транспортных средств, официально утвержденного в соответствии с требованиями этапа 2 на основании пункта 6.2.2 выше.
- 11.4.4 Начиная с 1 июля 2026 года в случае типов транспортных средств, помимо категорий N₂, N₃ и M₃, и с 1 июля 2027 года в случае типов транспортных средств категории N₂, N₃ и M₃ Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать – для целей национального или регионального официального утверждения типа – тот тип транспортных средств, который был официально утвержден в соответствии с требованиями этапа 2 на основании пункта 6.2.2 выше.
- 11.4.5 Даже после даты вступления в силу поправок серии 03 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут и впредь предоставлять и распространять – для национальных или региональных целей – официальные утверждения типа, предоставленные в соответствии с требованиями этапа 1 или этапа 2 (см. пункт 6.2.2 выше) или на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 11.5 Несмотря на изложенные выше переходные положения, Договаривающиеся стороны, начинающие применять настоящие Правила после даты вступления в силу поправок самых последних серий, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании любой из предыдущих серий поправок к настоящим Правилам.
- 11.6 До 30 июня 2019 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.
- 11.7 До 30 июня 2019 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать предоставлять официальные утверждения, используя испытательные площадки, отвечающие требованиям поправок предыдущих серий к настоящим Правилам, в качестве альтернативы требованиям пункта 2.1 приложения 3 к настоящим Правилам".

Приложение 1

Добавление к карточке сообщения № ..., пункт 1.1.3 изменить следующим образом:

- "1.1.3 Номинальная максимальная полезная мощность: кВт при мин⁻¹ или номинальная максимальная мощность в режиме длительной нагрузки (электродвигатель) кВт²".

Технический информационный документ

Сноска 7, заменить "на 100%" на "на 90%".

Включить новый пункт 3.2.1 следующего содержания:

"3.2.1 Характеристики двигателя"

Нумерация, заменить 3.2.1.2.3 на 3.2.1.2.1, а 3.2.1.8 на 3.2.1.4

Пункт 3.4.4.3 изменить следующим образом:

"3.4.4.3 Номинальная максимальная полезная мощность: кВт".

Приложение 3

Пункт 1.2 (новый), заменить "IEC 942:1988" на IEC "60942:2003".

Пункт 2.2.1, таблица, заменить дважды "мощности двигателя" на "максимальной полезной мощности двигателя".

Пункт 3.1.1, второй абзац изменить следующим образом:

"3.1.1 ...

На испытательной дорожке проводят две линии AA' и BB', параллельные линии PP' и расположенные соответственно в $10 \pm 0,05$ м спереди и $10 \pm 0,05$ м позади линии PP'.

... "

Пункт 3.1.2.1, первый абзац изменить следующим образом:

"3.1.2.1 Транспортные средства категории M₂, имеющие технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии не более 3 500 кг, и транспортные средства категорий M₁ и N₁

... "

Пункт 3.1.2.1.1, заменить "пунктом 3.2.1 настоящего приложения" на "пунктом 2.2.1 настоящего приложения".

Пункт 3.1.2.1.2, второй абзац изменить следующим образом:

"3.1.2.1.2 ...

Расчеты ускорения производят только в отношении транспортных средств категорий M₁ и N₁, а также транспортных средств категории M₂, имеющих технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии не более 3 500 кг.

... "

Пункт 3.1.2.1.3, второй абзац изменить следующим образом:

"3.1.2.1.3 ...

Коэффициент частичной мощности k_p (см. пункт 3.1.3.1) используется для взвешивания комбинации результатов испытания транспортных средств категорий M₁ и N₁, а также транспортных средств категории M₂, имеющих технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии не более 3 500 кг, в режиме ускорения и в режиме постоянной скорости.

... "

Пункт 3.1.2.2 изменить следующим образом:

"3.1.2.2 Транспортные средства категорий M_2 , имеющие технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии более 3 500 кг, и M_3, N_2, N_3

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' . Данное испытание проводят без прицепа или полуприцепа. Если прицеп нельзя легко отсоединить от тягача, то при рассмотрении вопроса о пересечении линии BB' прицеп не принимают во внимание. Если транспортное средство оснащено таким оборудованием, как бетономешалка, компрессор и т.д., то это оборудование в ходе испытания не должно функционировать. Испытательная масса транспортного средства должна соответствовать таблице, приведенной в пункте 2.2.1.

Целевые условия для транспортных средств категорий M_2 , имеющих технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии более 3 500 кг, и N_2 :

Когда контрольная точка пересекает линию BB' , частота вращения двигателя $n_{BB'}$ должна составлять 70–74% от частоты S , при которой двигатель развивает свою номинальную максимальную полезную мощность, а скорость движения транспортного средства должна составлять 35 ± 5 км/ч. Между линией AA' и линией BB' должно обеспечиваться устойчивое ускорение.

Целевые условия для категорий M_3, N_3 :

Когда контрольная точка пересекает линию BB' , частота вращения двигателя $n_{BB'}$ должна составлять 85–89% от частоты S , при которой двигатель развивает свою номинальную максимальную полезную мощность, а скорость движения транспортного средства должна составлять 35 ± 5 км/ч. Между линией AA' и линией BB' должно обеспечиваться устойчивое ускорение".

Пункт 3.1.3.1, первый абзац изменить следующим образом:

"3.1.3.1 Транспортные средства категорий M_1, N_1 и транспортные средства категории M_2 , имеющие технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии не более 3 500 кг
..."

Пункт 3.1.3.2, первый абзац изменить следующим образом:

"3.1.3.2 Транспортные средства категории M_2 , имеющие технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии более 3 500 кг, и категорий M_3, N_2, N_3
..."

Пункт 3.2.5.3.2.1 изменить следующим образом:

"3.2.5.3.2.1 Целевая частота вращения двигателя

Целевая частота вращения двигателя определяется как:

- a) 75% от **номинальной** частоты вращения двигателя S для транспортных средств с номинальной частотой вращения двигателя $\leq 5\,000\text{ мин}^{-1}$;
- b) $3\,750\text{ мин}^{-1}$ для транспортных средств с номинальной частотой вращения двигателя более $5\,000\text{ мин}^{-1}$, но менее $7\,500\text{ мин}^{-1}$;
- c) 50% от **номинальной** частоты вращения двигателя S для транспортных средств с номинальной частотой вращения двигателя $\geq 7\,500\text{ мин}^{-1}$.

Если транспортное средство не может достичь указанной выше частоты вращения двигателя, то целевая частота вращения двигателя должна быть на 5% меньше максимально возможной частоты вращения двигателя для данного испытания в неподвижном состоянии".

Приложение 4 (новое), пункты 1.3.5 и 1.3.6 изменить следующим образом:

"1.3.5 Частота вращения двигателя должна быть равна 75% **номинальной** частоты **вращения двигателя** S , при которой двигатель развивает **номинальную** максимальную **полезную** мощность.

1.3.6 Мощность, указываемая динамометром, должна составлять 50% мощности, измеренной при полностью открытой дроссельной заслонке при 75% **номинальной** частоты вращения двигателя S ".

Приложение 7

Пункты 3.2.1 и 3.2.2 заменить "дБ" на "дБ(А)".

Пункт 5.3, изменить следующим образом:

"5.3 **Расчет L_{ref}**

$$L_{\text{ref}} = L_{\text{anchor}_k} + \text{Slope}_k * (n_{\text{ref}_k} - n_{\text{anchor}_k})/1\,000.$$

Значение L_{ref} должно быть меньшим или равным 76 дБ(А).

Для транспортных средств, оснащенных ручной коробкой передач с более чем четырьмя передними передачами и двигателем, номинальная максимальная полезная мощность которого составляет более 140 Вт (согласно Правилам № 85) и у которого соотношение максимальной мощности и максимальной массы превышает 75, значение L_{ref} должно быть меньшим или равным 79 дБ(А).

Для транспортных средств, оснащенных автоматической коробкой передач с более чем четырьмя передними передачами и двигателем, номинальная максимальная полезная мощность которого составляет более 140 кВт (согласно Правилам № 85) и у которого соотношение максимальной мощности и максимальной массы превышает 75, значение L_{ref} должно быть меньшим или равным 78 дБ(А)".

Пункт 6.2, подпункт g), заменить "дБ" на "дБ(А)".

Приложение IV

Утвержденные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/6

Пункт 1 изменить следующим образом:

"1. Область применения

Настоящие Правила охватывают сменные системы глушителей выхлопа для транспортных средств категорий M₁ и N₁¹".

Пункт 2.9.2 изменить следующим образом:

"2.9.2 "номинальная максимальная полезная мощность" P_n, означающая мощность двигателя, выраженную в кВт и измеренную по методу, предписанному Правилами № 85; если же номинальная максимальная полезная мощность и соответствующая номинальная частота вращения двигателя различаются только в связи с различием в графиках характеристик двигателя, такие транспортные средства относят к одному типу;"

Включить новый пункт 3.2.4 следующего содержания:

"3.2.4 Информационный документ в соответствии с добавлением к приложению 1".

Пункт 3.3.4 изменить следующим образом:

"3.3.4 когда это применимо, отдельный двигатель или элементы, имеющие по крайней мере те же объем цилиндров и **номинальную максимальную полезную** мощность, что и двигатель вышеупомянутого транспортного средства. Двигатель оснащают необходимыми средствами для проведения испытаний, указанных в пункте 6.3.4.1 и/или пункте 6.4.3".

Пункты 6.2.3, 6.2.3.1 и 6.2.3.2 изменить следующим образом:

"6.2.3 Помимо требований приложения 3 к Правилам № 51 с поправками серии 03, любая сменная система глушителя выхлопа или ее элементы должны удовлетворять соответствующим техническим требованиям приложения 7 к Правилам № 51 с поправками серии 03. В случае сменных систем глушителей выхлопа, предназначенных для типа транспортных средств, официально утвержденного на основании поправок предыдущих серий к Правилам ООН № 51, требования приложения 7 к Правилам № 51 с поправками серии 03 и технические требования приведенных ниже пунктов 6.2.3.1 и 6.2.3.2 не применяются.

6.2.3.1 Если сменная система глушителя выхлопа или ее элементы являются системой или элементами с изменяемой геометрией, то в заявке на официальное утверждение типа изготовитель делает заявление согласно добавлению к приложению 7 к Правилам № 51 с поправками серии 03, что подлежащий официальному утверждению тип системы глушителя выхлопа соответствует требованиям пункта 6.2.3 настоящих Правил. Орган по офици-

альному утверждению может потребовать проведения любого соответствующего испытания для проверки соответствия типа системы глушителя выхлопа дополнительным положениям об уровне звука.

- 6.2.3.2 Если сменная система глушителя выхлопа или ее элементы не являются системой или элементами с изменяемой геометрией, то в заявке на официальное утверждение типа изготовителю достаточно сделать заявление согласно добавлению к приложению 7 к Правилам № 51 с поправками серии 03, что подлежащий официальному утверждению тип системы глушителя выхлопа соответствует требованиям пункта 6.2.3 настоящих Правил".

Пункты 6.3.4.1 и 6.3.4.2 изменить следующим образом:

- "6.3.4.1 Метод испытания на двигателе

Измерения проводят на двигателе, упомянутом в пункте 3.3.4 выше, соединенном с динамометром. При полностью открытой дроссельной заслонке испытательный стенд приводят в положение, при котором достигается **номинальная** частота вращения двигателя (S), соответствующая его номинальной максимальной **полезной** мощности.

Для измерения противодавления манометр устанавливают от выпускной трубы на расстоянии, указанном в приложении 4 к настоящим Правилам.

- 6.3.4.2 Метод испытания на транспортном средстве

Измерения проводят на транспортном средстве, упомянутом в пункте 3.3.3 выше. Испытания проводят либо на дороге, либо на роликовом динамометрическом стенде.

При полностью открытой дроссельной заслонке нагрузка на двигатель должна быть такой, чтобы **номинальная** частота вращения двигателя (**S**) соответствовала его номинальной максимальной **полезной** мощности (~~частота вращения S~~).

Для измерения противодавления манометр устанавливают от выпускной трубы на расстоянии, указанном в приложении 4 к настоящим Правилам".

Пункт 6.4.1 изменить следующим образом:

- "6.4.1 Общие положения

Звукопоглощающие волокнистые материалы могут использоваться в системах глушителей **выхлопа** или их элементах только в том случае, если:

- a) отработавший газ не вступает в контакт с волокнистыми материалами; или если
- b) система глушителя **выхлопа** либо ее элементы принадлежат к тому же семейству, что и те системы или элементы, в отношении которых – при официальном утверждении типа на основании настоящих Правил – было доказано, что их свойства не ухудшаются.

Если одно из этих условий не выполнено, то систему глушителя **выхлопа** в сборе или ее элементы подвергают обычному кондиционированию с использованием одной из трех установок и процедур, описанных ниже.

Для целей приведенного выше подпункта **в)** семейство систем глушителей **выхлопа** или их элементов принадлежит к одному семейству, если все нижеследующие характеристики являются одинаковыми:

- a) наличие сквозного потока отработавших газов через звукопоглощающий волокнистый материал при контакте с этим материалом;
- b) тип волокон;
- c) если это применимо, характеристики связующего материала;
- d) средние размеры волокон;
- e) минимальная плотность наполнения материала (кг/м³);
- f) максимальная поверхность контакта между потоком газов и звукопоглощающим материалом".

Пункт 6.4.1.3.6 изменить следующим образом:

"6.4.1.3.6 Частота вращения двигателя должна составлять 75% частоты (S), при которой двигатель развивает **свою номинальную** максимальную **полезную** мощность".

Пункт 6.4.1.3.7 изменить следующим образом:

"6.4.1.3.7 указываемая динамометром мощность должна составлять 50% **номинальной максимальной полезной** мощности двигателя, развиваемой при полностью открытой дроссельной заслонке и измеряемой при 75% **номинальной** частоты вращения двигателя (S)".

Приложение 1

Пункт 11 изменить следующим образом:

"11. **Номинальная максимальная полезная М** мощность двигателя (кВт ~~ЕЭК~~):" "

Пункт 15 изменить следующим образом:

"15. **Номинальная М** максимальная **полезная** мощность:" "

Пункты 17.1 и 17.2 изменить следующим образом:

"17.1 движущегося транспортного средства: дБ(А)
~~на постоянной скорости перед ускорением км/ч~~

17.2 остановленного транспортного средства: дБ(А)
при частоте вращения двигателя мин⁻¹".

Добавление 1, исключить номер добавления.

Добавление, пункт 1.6.3 изменить следующим образом:

"1.6.3 **Номинальная максимальная полезная мощность (g): кВт при мин⁻¹ или номинальная максимальная мощность в режиме длительной нагрузки (электродвигатель): кВт**".

Добавление, пункт 3.2 исключить "ЕС".

Приложение 6

Пункт 1 g) v) изменить следующим образом: "**номинальная максимальная полезная мощность**".

Пункт 2, исключить "ЕС".

Приложение V

Утвержденные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/7

Приложение 6, новое добавление 5, пункт 1, первый абзац изменить следующим образом:

"1. Регистрируется зависимость "расстояния от времени" для вращающегося тела в процессе выбега по периферийной окружности в соответствующем диапазоне скоростей, например 82–78 км/ч или 62–58 км/ч, в зависимости от класса шины (приложение 6, пункт 3.2, таблица 1), в дискретной форме (рис. 1) для вращающегося тела:

..."

Приложение 6, новое добавление 5, пункт 1, примечание 1 изменить следующим образом:

"Примечание 1: Более низкую скорость диапазона регистрации можно снизить до 60 км/ч, если испытательная скорость равна 80 км/ч, и до 40 км/ч – если испытательная скорость равна 60 км/ч".

Приложение VI

Проект круга ведения неофициальной рабочей группы (НРГ) GRB по разработке правил, касающихся бесшумных автотранспортных средств (БАТС), в рамках Соглашения 1958 года

A. Введение

1. На основании пункта 100 документа ECE/TRANS/WP.29/1110 в настоящем предложении представлен круг ведения новой НРГ по разработке – параллельно с разработкой ГТП по БАТС – правил, касающихся БАТС, в рамках Соглашения 1958 года.
2. Целью этой группы является разработка предложения по новым правилам, основанным на применении звукового предупреждающего сигнала для обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения.
3. НРГ по разработке правил, касающихся БАТС, работает в тесном сотрудничестве с НРГ по ГТП, касающимся БАТС.

B. Задача НРГ по разработке правил, касающихся БАТС

4. Сфера охвата и цель правил основаны на ГТП по БАТС (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/33, часть IV). Сфера охвата данных правил на первоначальном этапе будет включать электромобили и гибридные электромобили категорий M и N. На втором этапе сфера охвата может быть расширена.
5. НРГ по разработке правил, касающихся БАТС, разрабатывает согласованные процедуры испытаний для оценки соответствия потенциальных звуковых характеристик и механизмов.
6. НРГ по разработке правил, касающихся БАТС, в своей работе принимает во внимание документы, подготовленные НРГ по ГТП, касающимся БАТС.
7. НРГ по разработке правил, касающихся БАТС, подотчетна GRB.

C. Правила процедуры

8. НРГ по разработке правил, касающихся БАТС, открыта для всех участников GRB. Однако рекомендуется, чтобы в ее работе принимали участие максимум по два технических эксперта от каждой страны или организации.
9. Председателем НРГ выступит Германия, а сопредседателями – Франция и Япония. Функции секретаря будет выполнять МОПАП.
10. Рабочим языком будет английский.
11. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю НРГ в приемлемом электронном формате по крайней мере за неделю до начала сессии.

12. Повестка дня и последний проект документа будут распространяться среди всех членов НРГ до начала всех запланированных совещаний.
13. Все документы НРГ будут опубликованы на специальном веб-сайте ЕЭК ООН.

D. График работы

14. Цель работы НРГ – представить неофициальный документ для рассмотрения на шестьдесят первой сессии GRB в январе 2015 года. Конечной целью НРГ является представление рабочего документа для рассмотрения на шестьдесят второй сессии GRB в сентябре 2015 года.

Приложение VII

Неофициальные группы GRB

| <i>Неофициальная группа</i> | <i>Председатель(и) и сопредседатель(и)</i> | <i>Секретарь</i> | <i>Истечение срока действия мандата [до принятия решения WP.29]</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 Николас Какизис (Генеральный директорат Европейской комиссии по предпринимательской деятельности и промышленности) Тел. +32 2 298 87 32 Факс: +32 2 296 96 37 Эл. почта: nickolas.kakizis@ec.europa.eu | ноябрь 2015 года |
| Правила № 51 и Правила № 59 | Г-н Николас Какизис (Генеральный директорат Европейской комиссии по предпринимательской деятельности и промышленности) Тел. +32 2 298 87 32 Факс: +32 2 296 96 37 Эл. почта: nickolas.kakizis@ec.europa.eu | Г-н Ханс-Мартин Герхард (МОПАП) Тел. +49 711 911 82 868 Факс: +49 711 911 82 006 Эл. почта: hans-martin.gerhard@porsche.de | февраль 2015 года |
| [Правила, касающиеся БАТС, в рамках Соглашения 1958 года] | Г-н Бернд Шуттлер (Германия) Тел. +49 228 99300 4372 Факс: +49 228 99300807 4372 Эл. почта: bernd.schuettler@bmvi.bund.de Г-н Луи-Фердинан Пардо (Франция) Тел. +33 1 69 80 17 66 Факс: +33 1 69 80 17 09 Эл. почта: louis-ferdinand.pardo@utaceram.com Г-н Ичиро Сакамото (Япония) Тел. +81 422 41 66 18 Факс: +81 422 76 86 04 Эл. почта: i-saka@ntsel.go.jp | Г-н Ханс-Петер Битенбек (МОПАП) Тел. +49 221 903 24 09 Факс: +49 221 903 25 46 Эл. почта: hbietenb@ford.com | [сентябрь 2015 года] |