|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/GRB/64 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  5 October 2017  Russian  Original: English |

**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

*Пункты Стр.*

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 ЕCE/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. 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: 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 (AC.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), a 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 ВВ'+ 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 аналогичным 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 зашумленностью и об условиях вождения в Китае. В частности, он отметил, что потребуется дальнейшая исследовательская работа для выявления связи между циклами испытаний и проблемами с зашумленностью, а также для разработки метода испытания, который позволил бы охватить как аспекты поведения водителя, так и проблемы с зашумленностью. Председатель просил НРГ по ДПИЗ заняться этими вопросами в сотрудничестве с Китаем.

B. 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 доку-менту 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 EК.

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 M1 приходится большая часть столкновений при движении задним ходом, а на транспортные средства категорий N1 и N2 – бóльшая 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 M1 и N1 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 EК 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/EC, 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.

XII. 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 (СР.3). GRB отметила, что WP.29 и такие другие его вспомогательные органы, как GRRF и GRSG, a 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) o соображениях GRB.

XIII. 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.

XIV. 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 EК 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/W P.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

| *Условное обозначение* | *Представлен* | *Пункт повестки дня* | *Язык* | *Название* | *Ста-дия* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Нидерландами | 6 | А | Шины в Европе | c) |
| 1-Add.1 | Нидерландами | 6 | А | Шины в Европе: презентация | c) |
| 2 | Республикой Корея | 8 | А | Положение дел в связи с происшествиями, обусловленными движением транспортных средств задним ходом | a) |
| 3 | Нидерландами | 6 | А | Предложение по поправкам к поправкам серии 02 к Правилам № 117 | c) |
| 4 | секретариатом | 1, 15 | А | Общая информация и основные вопросы, рассмотренные WP.29 | a) |
| 5 | Нидерландами | 11 | А | Маркировка поверхности дороги | c) |
| 5-Add.1 | Нидерландами | 11 | А | Маркировка поверхности дороги: презентация | c) |
| 6 | Российской Федерацией | 4 b) | А | Предложение по поправкам к  документу ECE/TRANS/WP.29/ GRB/2017/5 | d) |
| 7 | Германией и Японией | 8 | А | Круг ведения НРГ или целевой группы по новым правилам, касающимся сигналов движения задним ходом, в рамках Соглашения 1958 года | a) |
| 8 | Японией | 10 | А | Обзор правил, касающихся шума и действующих в Японии | a) |
| 9 | Европейской комиссией | 5 | А | Предложение по поправкам к Правилам № 63 | b) |
| 10 | Европейской комиссией | 17 | А | Предложение по поправкам к Правилам № 9 для введения требований относительно ДПИЗ к транспортным средствам категорий L4 и L5 с удельной мощностью на единицу массы (УММ) свыше 50 Вт/кг | b) |
| 11 | Российской Федерацией | 4 a) | А | Предложение по поправкам к  документу ECE/TRANS/WP.29/ GRB/2017/6 | d) |
| 12 | Германией | 10 | А | Проблемы с шумом, производимым транспортными средствами категории L | a) |
| 13 | Швейцарией | 4 a) | А | Предложение по поправкам к  документу ECE/TRANS/WP.29/ GRB/2017/6 | d) |
| 14 | НРГ по ДПИЗ | 4 b) | А | Доклад о ходе работы | a) |
| 15 | Европейской комиссией | 10 | А | Исследование по предельным значениям уровня звука Евро-5 для транспортных средств категории L | a) |
| 16 | Европейской комиссией | 10 | А | Регламент ЕС, касающийся требований относительно АВАС | a) |
| 17 | Германией | 10 | А | Возможность измерения уровня шума, издаваемого движущимися транспортными средствами категории L | a) |
| 18 | Европейской комиссией | 10 | А | Шумовое загрязнение в Европейском союзе | a) |
| 19 | Китаем | 4 a) | А | Предложение по поправкам к поправкам серии 03 к Правилам № 51 | d) |
| 20 | МОПАП | 4 a) | А | Дополнительные технические замечания и предложения для уточнения поправок серии 03 к Правилам № 51 | c) |
| 21 | Китаем | 4 a) | А | Проблемы с зашумленностью и условия вождения в Китае (на основе поправок серии 03 к Правилам № 51) | a) |
| 22 | МОПАП | 6 | А | Компромиссное решение в контексте предельных значений уровня звука, производимого шинами | a) |

*Примечания:*

а) 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 M 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 Pn рассчитывают как арифметическую сумму значений параллельных тяговых двигателей, установленных на транспортном средстве.**

**Применяемые параллельные тяговые двигатели представляют собой такие источники энергии, которые в совокупности обеспечивают поступательное движение транспортного средства при испытательных условиях, указанных в 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* |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| … | … | … | … | … |
| BB' | – | 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'** |
| vAA' | 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 ~~5.1~~**); регистрируют и используют для расчетов значение с точностью до одной десятой |
| vBB' | 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~~5.1~~**); регистрируют и используют для расчетов значение с точностью до одной десятой |
| vPP' | 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 ~~5.1~~**); регистрируют и используют для расчетов значение с точностью до одной десятой |
| … | … | … | … | … |
| **mt (2 axles, virtual)** | **кг** | **Приложе- ние 3** | **2.2.7.4** | **испытательная масса виртуального транспортного средства с двумя осями (4x2 или 4x4)** |
| **vrf** | **–** | **Приложе- ние 3** | **2.2.7.4** | **транспортные средства, имеющие более двух осей и представляющие семейство транспортных средств** |
| **munladen  (2 axles, virtual)** | **кг** | **Приложе- ние 3** | **2.2.7.4** | **масса порожнего виртуального транспортного средства с двумя осями** |
| **mxload (2 axles, virtual)** | **кг** | **Приложе- ние 3** | **2.2.7.4** | **дополнительный груз для виртуального транспортного средства с двумя осями** |
| **mac ra max (chosen)** | **кг** | **Приложе- ние 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 инициируемый водителем автоматизированный перевод передачи в условия испытания, находящиеся за пределами конкретных целевых 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 **~~Д~~д**истанция предускорения lPA (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 1,2**0** ± 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* |
| M1 | ~~m~~~~t~~ ~~= m~~~~ro~~ ~~± 5%~~  **Испытательная масса mt транспортного средства должна быть в пределах 0,9 mro ≤ mt ≤ 1,2 mro.** |
| N1 | ~~m~~~~t~~ ~~= m~~~~ro~~ ~~± 5%~~  **Испытательная масса mt транспортного средства должна быть в пределах 0,9 mro ≤ mt ≤ 1,2 mro.** |
| N2, N3 | mtarget = 50 [кг/кВт] × Pn [кВт]  Дополнительный груз mxload, необходимый для обеспечения целевой массы mtarget транспортного средства, помещают над задней(ими) осью(осями).  **Если испытательная масса mt равна целевой массе mtarget, то испытательная масса mt должна составлять 0,95 mtarget ≤ mt ≤ 1,05 mtarget.**  Совокупная величина дополнительного груза и нагрузки на заднюю ось порожнего транспортного средства  mra load unladen ограничена 75% технически допустимой максимальной нагрузки на заднюю ось груженого транспортного средства mac ra max. **~~Допуск на целевую массу m~~~~target~~ ~~составляет ±5%.~~**  **Если испытательная масса mt меньше, чем целевая масса mtarget, то допуск на испытательную массу mt составляет ±5%.**  Если центр тяжести дополнительного груза нельзя разместить по центру задней оси, то испытательная масса mt транспортного средства не должна превышать суммарной нагрузки на переднюю ось порожнего транспортного средства mfa load unladen и заднюю ось порожнего транспортного средства mra load unladen плюс дополнительная нагрузка mxload и масса водителя md.  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 munladen, имеющего более двух осей, превышает испытательную массу транспортного средства с двумя осями, то такое транспортное средство испытывают без дополнительного груза.  Если масса munladen транспортного средства с двумя осями превышает целевую массу, то такое транспортное средство испытывают без дополнительного груза. |
| **M2 (M ≤ 3 500 кг)** | **Испытательная масса mt транспортного средства должна находиться в пределах 0,9mro ≤ mt ≤ 1,2mro.** |
| **Комплектное**  M2 **(M > 3 500 кг)**, M3 | **Если испытания проводят на комплектном транспортном средстве с кузовом, то**  **mtarget = 50 [кг/кВт] x Pn [кВт] рассчитывают либо в соответствии с указанными выше условиями (см. категории N2, N3),**  **либо при**  **mt = mro.**  **~~Допуск на массу в снаряженном состоянии составляет ±10%.~~**  **Испытательная масса mt транспортного средства должна составлять 0,9mro ≤ mt ≤ 1,1 mro.** |
| Некомплектное  M2 **(M > 3 500 кг)**, M3 | Если испытания проводят на некомплектном транспортном средстве без кузова, то  mtarget = 50 [кг/кВт] x Pn [кВт] рассчитывают **либо** в соответствии с указанными выше условиями (см. категории N2, N3),  либо  **при испытательной массе mt транспортного средства 0,9 mro ≤ mt ≤ 1,1 mro,**  **где**  **~~m~~~~t~~** **mro** = mchassisM2M3 + mxloadM2M3 **~~= m~~~~ro.~~**  **~~Допуск на массу в снаряженном состоянии составляет ±10%.~~** |

».

*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:

mt < mtarget (13)

**Допуск на испытательную массу mt составляет ±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 (mt (2 axles virtual)) может быть рассчитана нижеследующим образом.**

**Для расчета массы порожнего виртуального транспортного средства с двумя осями (munladen (2 axles virtual)) используют измеренное значение нагрузки на переднюю ось порожнего транспортного средства, имеющего более двух осей (vrf)   
(mfa (vrf) load unladen), и измеренное значение нагрузки на заднюю ось порожнего транспортного средства, имеющего более двух осей (mra (vrf) load unladen), причем выбирают ту ведомую заднюю ось (mra (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.**

**🡺munladen (2 axles virtual) = mfa (vrf) load unladen + mra (vrf) load unladen**

**🡺mxload (2 axles virtual) = mtarget − (md + munladen (2 axles virtual))**

**С учетом требования о том, что совокупная величина дополнительного груза mxload (2 axles virtual) и нагрузки на заднюю ось порожнего транспортного средства mra (vrf) load unladen ограничена 75% технически допустимой максимальной нагрузки на заднюю ось груженого транспортного средства mac ra max (2 axles virtual), значение mac 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 mac ra max (chosen) для семейства транспортных средств соответствовала указанной изготовителем.**

**🡺mac ra max (4x2 virtual) = mac ra max (chosen)**

**Если mxload (2 axles virtual) ≤ 0,75 mac ra max (chosen) − mra (vrf) load unladen,**

**то**

**mt (2 axles virtual) = mxload (2 axles virtual) + md + mfa (vrf) load unladen + mra (vrf) load unladen**

**и**

**mt (2 axles virtual) = mtarget.**

**Если mxload (2 axles virtual) > 0,75 mac ra max (chosen) − mra (vrf) load unladen,**

**то**

**mt (2 axles virtual) = 0,75 mac ra max (chosen) + md + mfa (vrf) load unladen**

**и**

**mt (2 axles virtual) < mtarget.**

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

**mt (vrf) = mt (2 axles virtual),**

**а дополнительный груз рассчитывают по следующей формуле:**

**mxload (vrf) = mt (2 axles virtual) – md – munladen (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 СС' в ходе всего испытания, начиная с приближения к линии АА' до того момента, когда задняя часть транспортного средства пересекает линию ВВ' **+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 е)* изменить следующим образом:

«3.1.2.1.4.1 …

с) 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 aurban. 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 awot test, обеспеченное в ходе испытания, используют для расчета коэффициента частичной мощности kP вместо awot 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 используют для расчета коэффициента частичной мощности kP вместо a~~~~wot ref~~~~;~~**

**~~e~~d**) если номинальная частота вращения двигателя превышается 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 aurban, то испытательную ско-рость транспортного средства vtest **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 аwot test не превышает aurban.**

**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 аwot test рассчитывают в соответствии с указаниями, содержащимися в пункте 3.1.2.1.2.1.**

**Значение достигнутого ускорения аwot test должно быть не ниже аurban.**

**По возможности изготовитель принимает меры с целью не допустить, чтобы значение ускорения аwot test превышало 2,0 м/с2.**

**Затем значение достигнутого ускорения аwot test используют для расчета коэффициента частичной мощности kp (см. пункт 3.1.2.1.3) вместо аwot 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. **~~3а~~4а**−**~~3е4е~~** в добавлении 3 в схематичной форме представлены критерии выбора передачи и критерии испытательного прогона для транспортных средств категорий M1 и M2, имеющих технически допустимую максимальную массу в груженом состоянии не более   
3 500 кг, и для транспортных средств категории N1».

*Пункт 3.1.2.1.5* изменить следующим образом:

«3.1.2.1.5 Испытание на ускорение

Изготовитель определяет положение контрольной точки перед линией АА' 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 ВВ'. 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 ВВ'.** 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 ВВ' + 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 АА' и ВВ' **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. **~~4а~~5а–~~4d~~5d** 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*

Выявление необходимости   
в **кондиционировании глушителя**

Содержит ли глушитель волокнистые материалы?

Относится ли глушитель к семейству изделий с конструкцией, в отношении которой имеются доказательства того, что качество волокнистых материалов не ухудшится?

Испытание   
на кондиционирование **необходимо**.

В испытании   
на кондиционирование   
**нет необходимости**.

НЕТ

ДА

Соприкасаются ли волокнистые материалы с отработавшими газами?

НЕТ

ДА

Относится ли глушитель к семейству изделий с конструкцией, в отношении которой имеются доказательства того, что качество волокнистых материалов не ухудшится?

Представьте документацию, подтверждающую, что глушитель относится к семейству глушителей, в отношении которого имеются доказательств того, что качество волокнистых материалов не ухудшается.

Проведение испытаний   
на уровень звука.

ДА

НЕТ

Либо проведите испытание на кондиционирование, либо – по просьбе изготовителя – уберите волокнистые материалы.

*Пункт 2.1* изменить следующим образом:

«2.1 Испытуемое(ые) транспортное(ые) средство(а) подвергают 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 kP, которые были определены в процессе официального утверждения типа;**

**– испытательная масса mt транспортного средства должна находиться в пределах 0,9mro ≤ mt ≤ 1,2mro**».

*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 κ, 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:**

Lanchor – это более высокий уровень звукового давленияLwot,(i) с левой и правой стороны при передаточном числе i;

nanchor − это усредненное значение nBB,wot~~,i~~ по результатам четырех прогонов для передаточного числа i, указанного в приложении 3.

**В том случае, если испытание проводилось на одной передаче:**

**Lanchor − это более высокий уровень звукового давления Lwot с левой и правой стороны при избранном для испытания передаточном числе;**

**nanchor − это усредненное значение nBB,wot по результатам четырех прогонов для выбранного для испытания передаточном числе, указанном в приложении 3;**».

Приложение III

Неофициальные группы GRB

| *Неофициальная  группа* | *Председатель(и) и сопредседатель(и)* | *Секретарь* | *Истечение срока действия мандата* |
| --- | --- | --- | --- |
| ГТП по бесшумным автотранспортным средствам (БАТС) | Г-н Эзана Вондимне (США) Тел.: +1 202 366 21 17 Эл. почта: [Ezana.wondimneh@dot.gov](http://undocs.org/ru/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](http://undocs.org/ru/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](http://undocs.org/ru/andreas.vosinis@ec.europa.eu) | Декабрь  2018 года |
| Правила, касающиеся БАТС, в рамках Согла-шения 1958 года | Г-н Бернд Шюттлер (Германия) Тел.: +49 228 99300 4372 Факс: +49 228 99300807 4372 Эл. почта: [bernd.schuettler@ bmvi.bund.de](http://undocs.org/ru/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](http://undocs.org/ru/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](http://undocs.org/ru/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](http://undocs.org/ru/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](http://undocs.org/ru/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](http://undocs.org/ru/xiedongming@catarc.ac.cn)  Г-н Kaзухиро Oкaмoтo (Япония) Тел.: +81 422 41 3227 Факс: +81 422 41 3232 Эл. почта: [k-okamot@ shinsa.ntsel.go.jp](http://undocs.org/ru/k-okamot@shinsa.ntsel.go.jp) | Г-жа Француаз Сильвани (МОПАП) Тел.: +33 1 76 85 05 92 Факс: +33 1 76 86 92 89 Эл. почта: [francoise.silvani@ renault.com](http://undocs.org/ru/francoise.silvani@renault.com) | Сентябрь  2019 года |