



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств**

**Сто пятьдесят седьмая сессия**

Женева, 26–29 июня 2012 года

Пункт 18.1 предварительной повестки дня

**Предложения по разработке новых гтп и/или поправок  
к введенным гтп, не включенные в пункт 16 повестки дня:  
предложение по разработке гтп, касающихся  
бесшумных автотранспортных средств**

### **Просьба о разработке гтп, касающихся бесшумных автотранспортных средств**

#### **Передано представителем Соединенных Штатов Америки\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен представителем Соединенных Штатов Америки, который сформулировал просьбу о разработке новых гтп, касающихся бесшумных автотранспортных средств. В его основу положен обновленный вариант неофициального документа WP.29-156-07, распространенного в ходе сто пятьдесят шестой сессии (ECE/TRANS/WP.29/1095, пункт 134). В случае принятия данного документа он будет включен в новые гтп в качестве добавления в соответствии с положениями пунктов 6.3.4.2, 6.3.7 и 6.4 Соглашения 1998 года.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208/, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

## I. Справочная информация

1. На сто пятьдесят пятой сессии WP.29 представитель Соединенных Штатов Америки внес предложение о разработке гтп, касающихся бесшумных автотранспортных средств (WP.29-155-42), и сообщил, что его страна и Япония изъявили готовность взять на себя роль технических спонсоров, причем Соединенные Штаты Америки готовы выступать в качестве председателя неофициальной рабочей группы в рамках Рабочей группы по вопросам шума (GRB). Он отметил, что Европейскому союзу (ЕС) было предложено стать коспонсором указанных гтп. Он предложил обновить это предложение до его представления на рассмотрение на сессии Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) в марте 2012 года. Данное предложение, которое будет охватывать вопросы, касающиеся предупреждения участников дорожного движения с нарушениями зрения о присутствии, расположении, направлении движения и работе транспортных средств, получило общую поддержку. Председатель GRB указал, что в компетенцию GRB, разумеется, входят все вышеупомянутые вопросы, за исключением аспектов, связанных с безопасностью. Представитель Соединенных Штатов Америки высказался за то, чтобы в состав группы экспертов GRB вошли, при необходимости, также эксперты по аспектам безопасности из рабочих групп по вопросам торможения и ходовой части (GRRF), по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), и по пассивной безопасности (GRSP). АС.3 решил проинформировать экспертов из этих рабочих групп о разработке гтп и предложить им участвовать в его сессиях.

## II. Круг ведения неофициальной рабочей группы

2. Первоначально утвержденная неофициальная рабочая группа (НРГ) по бесшумным автотранспортным средствам (БАТС) завершила реализацию своего мандата на сессии GRB в феврале 2012 года. Окончательный доклад о ее работе был представлен WP.29 на его сессии в марте или июне 2012 года. Результаты анализа и выводы, охарактеризованные в докладе, были рассмотрены, дополнены и реализованы новой НРГ после ее перехода на этап разработки гтп.

3. В нижеследующем круге ведения излагаются основные задачи, которые будут решаться новой НРГ по мере переноса акцента в ее работе на разработку гтп, касающихся бесшумных автотранспортных средств, в соответствии с новым мандатом WP.29/АС.3 (как это указано в части I выше).

4. Задачи, возложенные на НРГ по БАТС:

а) продолжение работы по выявлению, анализу и оценке состояния различных исследований, которые проводятся по линии различных правительств, высших учебных заведений и неправительственных организаций по звуковым системам предупреждения и сигнализации бесшумных транспортных средств;

б) консультирование с экспертами по вопросам безопасности из GRSP, GRRF и GRSG и рассмотрение их вклада в ее работу;

в) подготовка доклада о ходе работы для его представления GRB к сентябрю 2012 года;

- d) определение возможных звуковых характеристик и звуковых механизмов предупреждения, передающих требуемую информацию о работе транспортного средства находящимся поблизости людям;
- e) разработка согласованных процедур испытаний, подлежащих использованию в целях оценки соответствия потенциальных звуковых характеристик и предупреждающих механизмов;
- f) подготовка доклада о ходе работы для представления GRB к сентябрю 2013 года и WP.29/AC.3 к ноябрю 2013 года;
- g) определение расходов и преимуществ, связанных с гтп по БАТС, включая потенциальное неблагоприятное воздействие на население в целом или на существующие стандарты и правила в области шума, производимого транспортными средствами. Следует отметить, что этот анализ предназначен не столько для решения проблем конкретных стран или регионов, сколько для оценки общих соображений, высказанных каждой Договаривающейся стороной (в адрес WP.29) в процессе подготовки этих потенциальных гтп;
- h) подготовка доклада о ходе работы для представления GRB к сентябрю 2014 года;
- i) представление проекта гтп по БАТС на рассмотрение GRB к сентябрю 2014 года и WP.29/AC.3 к ноябрю 2014 года.

### III. Правила процедуры

5. Неофициальная рабочая группа открыта для всех участников WP.29 и его вспомогательных рабочих групп. Никаких ограничений на число участников от любой организации не предусматривается, хотя данный аспект будет оставаться под контролем.
6. Официальным языком НРГ является английский.
7. Работой НРГ будут руководить председатель (г-н Изэйана Уондимни – Соединенные Штаты Америки), заместитель председателя (Япония) и секретарь (Европейская комиссия).
8. Секретарь назначается НРГ (на основе консенсуса) и будет отвечать за ведение протоколов и подготовку проекта доклада к каждому совещанию НРГ. Кроме того, секретарь отвечает за получение и распространение всех документов (например, предложений и представляемых материалов) среди членов НРГ с учетом указанных ниже сроков.
9. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю группы в формате "MS Word" не позднее чем за две недели до совещания. По усмотрению председателя группа может не обсуждать конкретные вопросы или предложения, которые не были получены за десять рабочих дней до начала соответствующего совещания.
10. Проект повестки дня и соответствующие документы распространяются среди всех членов НРГ за пять дней до начала всех планируемых совещаний.
11. Выводы группы НРГ должны основываться на большинстве голосов участников, представляющих правительства (членов WP.29/AC.3).

12. Если НРГ не в состоянии достичь согласия по конкретным пунктам или предложениям, председатель передает соответствующий вопрос GRB и/или WP.29/AC.3 для принятия решения.

#### **IV. Предложение о разработке глобальных технических правил, касающихся бесшумных транспортных средств**

13. Технические спонсоры: Соединенные Штаты Америки (председатель), Япония (заместитель председателя) и Европейская комиссия (секретарь).

##### **A. Цель настоящего предложения**

14. Цель настоящего предложения состоит в разработке согласованных глобальных технических требований, касающихся звуковых систем предупреждения пешеходов, устанавливаемых на электромобилях и гибридных электромобилях (гтп), в рамках Глобального соглашения 1998 года. Данная работа по гтп позволит рассмотреть проблемы безопасности в международном масштабе и использовать общемировой опыт и результаты исследований.

15. Соединенные Штаты Америки в настоящее время разрабатывают правила, затрагивающие аспекты безопасности электромобилей и гибридных электромобилей. Этой деятельности предшествовало принятие Закона о повышении уровня безопасности пешеходов, согласно которому Национальной администрации безопасности дорожного движения (НАБДД) в рамках ее нормотворческой деятельности надлежит подготовить федеральный стандарт безопасности механических транспортных средств (FMVSS), требующий предупреждения пешеходов звуковым сигналом, издаваемым всеми видами электромобилей и гибридных электромобилей.

16. В 2009 году НАБДД опубликовала доклад о частоте дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием гибридных электромобилей и пешеходов. В этом исследовании Соединенных Штатов Америки на основе данных о ДТП по нескольким штатам сопоставляется частота наездов на пешеходов гибридными электромобилями и транспортными средствами с двигателем внутреннего сгорания (ДВС). Исследование показало, что наезды на пешеходов в случае гибридных электромобилей происходят чаще, чем в случае транспортных средств аналогичных размеров с ДВС. В 2010 году в Соединенных Штатах Америки был опубликован второй доклад об исследовании, в ходе которого было установлено, что общий уровень шума, издававшегося испытывавшимися гибридными электромобилями, на низких скоростях оказался ниже уровня шума, зафиксированного при испытании транспортных средств с ДВС.

17. В 2010 году Министерство государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии (МЗИТ), изучив вопрос о возможности использования предупреждающих звуковых сигналов на электромобилях и гибридных электромобилях, издало руководящие положения, касающиеся таких сигналов для пешеходов. МЗИТ сделало вывод о том, что требование о предупреждающих звуковых сигналах для пешеходов должно затрагивать только гибридные электромобили, которые могут перемещаться исключительно на электротяге, электромобили и транспортные средства на топливных элементах. В руководящих положениях МЗИТ вынесло рекомендацию о том, чтобы электромобили и гибридные электромобили предупреждали пешеходов звуковым сигналом вся-

кий раз, когда транспортное средство движется вперед с любой скоростью менее 20 км/ч и когда оно движется задним ходом. В руководящих положениях МЗИТ не было рекомендовано подавать звуковое предупреждение во время работы неподвижного транспортного средства, например в условиях весьма интенсивного движения. Кроме того, изготовителю разрешается оборудовать транспортное средство переключателем, позволяющим временно дезактивировать систему звукового предупреждения.

18. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) Организации Объединенных Наций также установил, что транспортные средства, полностью или частично приводимые в движение за счет электрической тяги, представляют опасность для пешеходов, и поручил своей вспомогательной Группе экспертов по вопросам шума (GRB) подготовить возможные решения на основе использования акустических средств. В ходе своей сессии в марте 2011 года WP.29 принял руководящие положения, касающиеся звукового предупреждения для электромобилей и гибридных транспортных средств, которые весьма близки к руководящим положениям Японии. Эти руководящие положения были опубликованы в качестве приложения к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) ЕЭК ООН. В руководящих положениях, разработанных ЕЭК ООН, рекомендуется обеспечить подачу звукового сигнала для пешеходов электромобилями и гибридными электромобилями с момента начала их движения и до момента достижения ими скорости 20 км/ч. В этих руководящих положениях не указывается, что транспортное средство должно издавать предупреждающий звуковой сигнал в тех случаях, когда оно не движется или когда работает ДВС гибридных электромобилей, издающий определенный звук. Эти руководящие положения были разработаны GRB.

## **В. Описание предлагаемых правил**

19. В гтп будут указаны требования в отношении издаваемого звука для электромобилей и гибридных электромобилей, на которых будет устанавливаться система, включающаяся при определенных условиях эксплуатации транспортного средства и предупреждающая слабовидящих и других уязвимых пешеходов о присутствии, направлении движения, местонахождении или работе этих транспортных средств. Мы надеемся, что эти требования Договаривающихся сторон (в случае их утверждения) будут способствовать повышению безопасности пешеходов.

20. Вначале сфера действия этих правил (область их применения) будет распространяться на электромобили и гибридные электромобили. На втором этапе работы НРГ будет заниматься внесением поправок в эти гтп для охвата всех бесшумных транспортных средств, независимо от их двигательной системы (например, обычных транспортных средств с ДВС).

21. Предполагается, что действующая неофициальная рабочая группа GRB по бесшумным автотранспортным средствам (БАТС) является именно той группой экспертов, которая по завершении реализации своего первоначального мандата (в феврале 2012 года), сможет в полной мере заняться разработкой соответствующих гтп. Предполагается, что новые гтп будут разработаны в ноябре 2014 года.

### **С. Действующие правила и директивы**

22. Поскольку вопрос об этой области, вызывающей беспокойство, возникает впервые, на данный момент нет возможности сослаться на какие-либо известные положения. Вместе с тем, в ходе разработки новых гтп будут рассмотрены указанные ниже стандарты, аналитические отчеты и руководящие положения. Кроме того, будут рассмотрены и другие материалы, привлечшие внимание WP.29.

а) Исследование по вопросу о менее шумных автомобилях и о безопасности незрячих пешеходов (доклад, представленный Конгрессу), Национальная администрация безопасности дорожного движения, Министерство транспорта США, Вашингтон, О.К., октябрь 2009 года.

б) Менее шумные автомобили и безопасность незрячих пешеходов: этап I, Джон А. Волп, Центр национальных транспортных систем, DOT HS 811 304, апрель 2010 года.

в) Руководящие положения в отношении мер, связанных с бесшумностью гибридных транспортных средств, Япония, сентябрь 2010 года.

г) Закон Соединенных Штатов о повышении уровня безопасности пешеходов от 2010 года.

д) Руководящие положения Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) о мерах для обеспечения слышимости гибридных и электрических транспортных средств, включенные в качестве приложения в Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (CP.3) ЕЭК ООН (ECE/TRANS/WP. 29/78/Rev.2, приложение 2).