


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

Женева, 8 и 9 сентября 2020 года (онлайн)

**Доклад Рабочей группы по вопросам шума о работе
ее семьдесят второй сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2	3
III. Правила № 41 ООН (шум, производимый мотоциклами) (пункт 2 повестки дня)	3–5	3
IV. Правила № 51 ООН (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N) (пункт 3 повестки дня)	6–8	4
V. Правила № 138 ООН (бесшумные автотранспортные средства) (пункт 4 повестки дня)	9	4
VI. Шины (пункт 5 повестки дня)	10–23	4
A. Правила № 30 ООН (шины для легковых автомобилей и их прицепов)	10–12	4
B. Правила № 54 ООН (шины для коммерческих транспортных средств и их прицепов)	13	5
C. Правила № 75 ООН (шины для транспортных средств категории L)	14	5
D. Правила № 106 ООН (шины для сельскохозяйственных транспортных средств и их прицепов)	15	5
E. Правила № 117 ООН (сопротивление шин качению, шум, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности)	16–19	6
F. Правила № 124 ООН (сменные колеса для легковых автомобилей)	20–21	6
G. Правила № 141 ООН (система контроля давления в шинах)	22	9
H. Правила № 142 ООН (установка шин)	23	7



VII.	Проект правил ООН, касающихся сигнализации заднего хода (пункт 6 повестки дня)	24	7
VIII.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 7 повестки дня)	25	7
IX.	Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (пункт 8 повестки дня)	26	7
X.	Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 9 повестки дня)	27	8
XI.	Основные вопросы, рассмотренные на недавних сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (пункт 10 повестки дня)	28	8
XII.	Обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по вопросам шума и шин (пункт 11 повестки дня)	29	8
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)	30	8
XIV.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 13 повестки дня)	31	8
XV.	Выборы должностных лиц (пункт 14 повестки дня)	32	8
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRBP-72-...), распространенных в ходе сессии		9
II.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRBP/2020/9 (на основе документа GRBP-72-05)		11
III.	Пересмотренный круг ведения неофициальной рабочей группы по дополнительным положениям об уровне звука (на основе документов ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/10 и GRBP-72-17)		12
IV.	Пересмотренный круг ведения неофициальной рабочей группы по неопределенностям измерений (на основе документа GRBP-72-10)		15
V.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13 (на основе документов GRBP-72-27 и GRBP-72-30)		17
VI.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/14 (на основе документа GRBP-72-28)		18
VII.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/15 (на основе документа GRBP-72-08)		18
VIII.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/16 (на основе документа GRBP-72-29)		20
IX.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/20 (на основе документа GRBP-72-19-Rev.2)		21
X.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/19 (на основе документа GRBP-72-18)		28
XI.	Неофициальные группы GRBP		29

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам шума и шин (GRBP) провела свою семьдесят вторую сессию в виртуальном формате 8 и 9 сентября 2020 года в Женеве¹. Сопровождение проходило под председательством г-на С. Фишэ (Франция). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690/Rev.1) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Сан-Марино, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. Кроме того, в ней участвовали эксперт от Европейской комиссии (ЕК), а также эксперты от следующих неправительственных организаций: Постоянного международного бюро ассоциаций дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Ассоциации изготовителей импортируемых шин (АИИШ) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/7, неофициальные документы GRBP-72-01 и GRBP-72-03

2. GRBP рассмотрела и утвердила повестку дня (документ ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/7 с поправками, указанными в документе GRBP-72-01). GRBP приняла к сведению порядок работы, предложенный Председателем (GRBP-72-03). Перечень неофициальных документов содержится в приложении I. Перечень неофициальных групп GRBP приведен в приложении XI.

III. Правила № 41 ООН (шум, производимый мотоциклами) (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/9, ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/18, неофициальные документы GRBP-72-05, GRBP-72-13 и GRBP-72-14

3. GRBP рассмотрела предложение по поправкам новой серии к Правилам № 41 ООН, которое было представлено неофициальной рабочей группой по дополнительным положениям об уровне звука (НРГ по ДПУЗ) (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/9). Эксперты от Европейской комиссии и Германии предложили новые даты в контексте переходных положений в пункте 12 (GRBP-72-05). GRBP приняла это предложение с поправками, изложенными в приложении II, и поручила секретариату представить его WP.29 и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2021 года в качестве проекта поправок серии 05 к Правилам № 41 ООН.

4. Со ссылкой на пункт 4 статьи 12 Соглашения 1958 года эксперт от ЕК указал на необходимость изменения переходного положения, касающегося возможности предоставления официальных утверждений типа на основании поправок предыдущей серии (GRBP-72-14). GRBP была проинформирована о том, что эксперт от ЕК указал на необходимость аналогичного изменения предложений по поправкам к другим

¹ Эксперты GRBP участвовали дистанционно. Синхронный перевод обеспечивался на официальные языки ЕЭК ООН.

правилам ООН в рамках различных пунктов повестки дня (см. пункты 5, 22 и 23 ниже). GRBP приняла к сведению, что этот вопрос относится к Общим руководящим принципам WP.29, касающимся переходных положений (ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.2), и просила эксперта от ЕК передать его на рассмотрение WP.29. GRBP также решила вернуться к его обсуждению на своей следующей сессии, если это будет необходимо.

5. Эксперт от МАЗМ предложил согласовать Правила № 41 ООН со стандартом ISO 10844:2014 (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/18). GRBP приняла это предложение и поручила секретариату передать его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2021 года в качестве проекта дополнения 8 к поправкам серии 04, а также составной части проекта новых поправок серии 05 к Правилам № 41 ООН (см. пункт 4 выше). Эксперт от ЕК вновь изложил свою точку зрения относительно переходного положения, касающегося предоставления официальных утверждений типа на основе поправок предыдущей серии (GRBP-72-13).

IV. Правила № 51 ООН (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/10, неофициальные документы GRBP-72-11, GRBP-72-16, GRBP-72-17 и GRBP-72-25

6. От имени НРГ по ДПУЗ эксперт от Германии сообщил о проведенной деятельности (GRBP-72-16) и предложил изменения к кругу ведения (КВ) (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/10 и GRBP-72-17). GRBP приняла пересмотренный КВ, приведенный в приложении III.

7. Эксперт от Норвегии в качестве председателя неофициальной рабочей группы по неопределенности измерений (НРГ по НИ) сообщил о ходе работы НРГ по НИ (GRBP-72-11) и предложил пересмотренный КВ (GRBP-72-10). GRBP приняла пересмотренный КВ НРГ по НИ, изложенный в приложении IV.

8. Эксперт от ЕК сообщил GRBP о ходе проведения исследования по вопросу о предельных уровнях звука для транспортных средств категорий М и N (GRBP-72-25). Эксперт от Японии поблагодарил ЕК за передачу этой информации, отметив, что его страна также проводит аналогичное исследование.

V. Правила № 138 ООН (бесшумные автотранспортные средства) (пункт 4 повестки дня)

9. GRBP решила продлить мандат НРГ по Глобальным техническим правилам, касающимся бесшумных автотранспортных средств (БАТС), до декабря 2021 года.

VI. Шины (пункт 5 повестки дня)

A. Правила № 30 ООН (шины для легковых автомобилей и их прицепов)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/12, ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/21, неофициальные документы GRBP-72-07, GRBP-72-22 и GRBP-72-24

10. Эксперт от Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК) внес предложение по поправкам, допускающим использование других методов нанесения маркировки на шину, помимо формования при вулканизации (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/12). GRBP приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для

рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2021 года в качестве проекта дополнения 23 к поправкам серии 02 к Правилам № 30 ООН.

11. Эксперт от Франции предложил новое определение «радиальной шины» (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/21 и GRBP-72-22), в которое были внесены поправки экспертом от ЕК (GRBP-72-24). Эксперт от Японии счел, что это предложение является недостаточно четким. Эксперт от ЕТОПОК отметил, что для одобрения этого предложения его организация нуждается в техническом обосновании. Председатель призвал всех заинтересованных экспертов вновь провести внутренне обсуждение этого предложения и к следующей сессии представить обновленный документ.

12. Эксперт от ЕТОПОК напомнил о недавнем принятии поправки 2 к Правилам № 16 ООН (шины) и предложил разработать «дорожную карту» для включения ее положений в надлежащие правила ООН (GRBP-72-07). GRBP поблагодарила ЕТОПОК за эту инициативу и решила вернуться к обсуждению данного вопроса на следующей сессии.

В. Правила № 54 ООН (шины для коммерческих транспортных средств и их прицепов)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13, неофициальные документы GRBP-72-27 и GRBP-72-30

13. GRBP рассмотрела предложение по поправкам, которое было представлено экспертом от ЕТОПОК (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13, GRBP-72-27 и GRBP-72-30). GRBP приняла это предложение с поправками, указанными в приложении V, и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2012 года в качестве проекта дополнения 24 к поправкам первоначальной серии к Правилам № 54 ООН.

С. Правила № 75 ООН (шины для транспортных средств категории L)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/14, неофициальные документы GRBP-71-07-Rev.1 и GRBP-72-28

14. Эксперт от ЕТОПОК внес предложение относительно некоторых изменений (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/14, GRBP-71-07-Rev.1 и GRBP-72-28). GRBP приняла его с поправками, содержащимися в приложении VI, и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2021 года в качестве проекта дополнения 19 к поправкам первоначальной серии к Правилам № 75 ООН.

Д. Правила № 106 ООН (шины для сельскохозяйственных транспортных средств и их прицепов)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/15, неофициальный документ GRBP-72-08

15. GRBP рассмотрела предложение по поправкам, представленное экспертом от ЕТОПОК (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/15 и GRBP-72-08). GRBP приняла это предложение с поправками, содержащимися в приложении VII, и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2021 года в качестве проекта дополнения 19 к поправкам первоначальной серии к Правилам № 106 ООН.

Е. Правила № 117 ООН (сопротивление шин качению, шум, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/11,
ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/16,
ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/17, неофициальные
документы GRBP-72-02, GRBP-72-06, GRBP-72-15,
GRBP-72-23, GRBP-72-26-Rev.1 и GRBP-72-29

16. Эксперт от ЕТОПОК представил предложение с поправками в целях повышения воспроизводимости метода проведения испытаний, предусмотренного стандартом ISO 23671 (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/16). Ознакомившись с опасениями, выраженными экспертами от Германии и Испании по пункту 4.1.2.1 части А приложения 5, эксперт от ЕТОПОК внес предложение по изменению, касающемуся этого пункта (GRBP-72-29). GRBP приняла это предложение с поправками, содержащимися в приложении VIII, и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2021 года в качестве проекта дополнения 13 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 ООН.

17. Эксперт от ЕТОПОК предложил дальнейшие поправки, с тем чтобы отказаться от использования слова «формируют» в контексте методов маркировки шины и вместо стандартной эталонной испытательной шины СЭИШ14 использовать СЭИШ16 (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/17). GRBP приняла это предложение при условии исключения пункта 9.1 и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2021 года в качестве составной части проекта дополнения 13 к поправкам серии 02 к Правилам № 117 ООН.

18. От имени НРГ по характеристикам сцепления с мокрой поверхностью для шин в изношенном состоянии (ХСМИШ) эксперт от ЕТОПОК сообщил о ходе работы группы (GRBP-72-06) и представил поправки к кругу ведения НРГ (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/11). Эксперт от ЕС предложил расширить его на шины С2 и С3 (GRBP-72-02). Эксперт от ЕТОПОК прокомментировал это предложение (GRBP-72-26-Rev.1). После проведения дискуссии GRBP не смогла достичь консенсуса по предложению ЕК и решила вернуться к пересмотру КВ на следующей сессии. Между тем GRBP решила обратиться к WP.29 с просьбой о продлении мандата НРГ по СМИШ до сентября 2021 года.

19. GRBP заслушала информацию о ходе работы целевой группы по ошипованным шинам (ЦГ по ОШ) и группы заинтересованных экспертов по положениям, касающимся зимних шин (ГЗИ) (GRBP-72-15 и GRBP-72-23 соответственно).

Ф. Правила № 124 ООН (сменные колеса для легковых автомобилей)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/8, неофициальный документ GRBP-72-04

20. Эксперт от Российской Федерации предложил согласовать критерии полного снижения давления в течение одной минуты в пункте 5 с) и пункте 3 приложения 8 (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/8). GRBP приняла это предложение, поручив секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2021 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам первоначальной серии к Правилам № 124 ООН.

21. Эксперт от Германии предложил внести поправки с целью адаптации Правил № 124 ООН к текущим требованиям относительно официальных утверждений типа (GRBP-72-04). GRBP просила его представить официальный документ для рассмотрения на следующей сессии.

Г. Правила № 141 ООН (система контроля давления в шинах)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/20, неофициальные документы GRBP-72-19-Rev.2, GRBP-72-20 и GRBP-72-21

22. GRBP приняла к сведению деятельность целевой группы по системе контроля давления в шинах и установке шин (ЦГ по СКДУШ) (GRBP-72-21) и рассмотрела ее предложение по поправкам новой серии (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/20, GRBP-72-19-Rev.2, GRBP-72-20). GRBP приняла это предложение с поправками, содержащимися в приложении IX, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2021 года в качестве поправок новой серии 01 к Правилам № 141 ООН. В ходе их принятия эксперт от ЕК напомнил о своем намерении запросить у WP.29 указания относительно переходного положения, касающегося предоставления официальных утверждений типа на основании поправок предыдущей серии (см. пункт 4 выше).

Н. Правила № 142 ООН (установка шин)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/19, неофициальный документ GRBP-72-18

23. От имени ЦГ по СКДУШ эксперт от ЕК представил предложение по поправкам новой серии (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/19, GRBP-72-18). GRBP приняла это предложение с поправками, содержащимися в приложении X, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2012 года в качестве поправок новой серии 01 к Правилам № 141 ООН. В ходе их принятия эксперт от ЕК напомнил о своем намерении запросить у WP.29 указания относительно переходного положения, касающегося предоставления официальных утверждений типа на основании поправок предыдущей серии (см. пункт 4 выше).

VII. Проект правил ООН, касающихся сигнализации заднего хода (пункт 6 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRBP-72-09

24. От имени целевой группы по сигнализации заднего хода (ЦГ по СЗХ) эксперт от Японии сообщил о ходе работы ЦГ по СЗХ (GRBP-72-09).

VIII. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 7 повестки дня)

25. GRBP решила отложить рассмотрение этого пункта до следующей сессии.

IX. Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (пункт 8 повестки дня)

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

X. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 9 повестки дня)

27. GRBP решила отложить рассмотрение этого пункта до следующей сессии.

XI. Основные вопросы, рассмотренные на недавних сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (пункт 10 повестки дня)

28. GRBP решила отложить рассмотрение этого пункта до следующей сессии.

XII. Обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по вопросам шума и шин (пункт 11 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRBP-72-12

29. Председатель представил пересмотренный перечень приоритетных направлений работы и регулярно рассматриваемых пунктов (GRBP-72-12). GRBP приняла к сведению, что этот перечень будет обновлен и передан WP.29.

XIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRBP-71-13-Rev.3

30. Эксперт от Франции представил обновленное расписание совещаний на 2020 год, которые представляют интерес для экспертов GRBP (GRBP-71-13-Rev.3).

XIV. Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 13 повестки дня)

31. Для своей семьдесят третьей сессии, которую планируется провести в Женеве 26–29 января 2021 года, GRBP решила сохранить прежнюю структуру предварительной повестки дня. GRBP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат — 3 ноября 2020 года, т. е. за 12 недель до начала сессии. Что касается неофициальных документов, то Председатель просил экспертов GRBP представить их не позднее чем за неделю до начала сессии.

XV. Выборы должностных лиц (пункт 14 повестки дня)

32. В соответствии с правилом 37 правил процедуры (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) GRBP назначила выборы должностных лиц. Представители Договаривающихся сторон, присутствовавшие на совещании и принявшие участие в голосовании, единогласно избрали г-на Сержа Фишё (Франция) Председателем, а г-на Андрея Бочарова (Российская Федерация) заместителем Председателя сессий GRBP, запланированных на 2021 год.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRBP-72-...), распространенных в ходе сессии

Условное обозначение	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Последующие действия
1	Секретариатом	1	A	Обновленная предварительная повестка дня семьдесят первой сессии	a)
2	ЕК	5 e)	A	Предложение по поправкам к кругу ведения НРГ по ХСМИШ	d)
3-Rev.1	Председателем	1	A	Порядок работы	a)
4	Германией	5 f)	A	Предложение по поправкам к Правилам № 124 ООН	b)
5	(ЕК и Германией)	2	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/9	d)
6	НРГ по ХСМИШ	5 e)	A	Доклад о ходе работы	a)
7	ЕТОПОК	5	A	Предложение шинной промышленности по «дорожной карте» в контексте транспонирования ГТП	c)
8	ЕТОПОК	5 d)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/15	d)
9	ЦГ по СЗХ	6	A	Доклад о ходе работы	a)
10	НРГ по НИ	3	A	Пересмотренный круг ведения	d)
11	НРГ по НИ	3	A	Доклад о ходе работы	a)
12	Председателем	11	A	Приоритетные направления деятельности GRBP	c)
13	ЕК	2	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/18	c)
14	ЕК	2	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/9	c)
15	ЦГ по ОШ	5	A	Доклад о ходе работы	a)
16-Rev.1	НРГ по ДПУЗ	3	A	Доклад о ходе работы	a)
17	НРГ по ДПУЗ	2	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/10	d)
18	ЦГ по СКДУШ	5 h)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/19	d)
19-Rev.2	ЦГ по СКДУШ	5 g)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/20	d)
20	ЦГ по СКДУШ	5 g)	A	Испытание СКДШ: проверка адекватности предлагаемых поправок к Правилам № 141 ООН	a)
21	ЦГ по СКДУШ	5 g), 5 h)	A	Доклад о ходе работы	a)
22	Францией	5 a)	A	Предложение по определению «радиальной шины»	b)
23	ГЗИ	5 e)	A	Доклад о ходе работы	a)
24	ЕК	5 a)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/21	b)
25	ЕК	3	A	Исследование по вопросу о предельных уровнях звука для транспортных средств категорий М и N	a)

<i>Условное обозначение</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Последующие действия</i>
26-Rev.1	ЕТОПОК	5 e)	A	Замечания по документу GRBP-72-02	
27	ЕТОПОК	5 b)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13	d)
28	ЕТОПОК	5 c)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/14	d)
29	ЕТОПОК	5 e)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/16	d)
30	ЕТОПОК	5 b)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13	d)

Примечания:

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

Приложение II

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/9 (на основе документа GRBP-72-05)

Пункты 12.2–12.4 изменить следующим образом:

- «12.2** Начиная с 1 сентября 2023 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предшествующих серий, впервые выданные после 1 сентября 2023 года.
- 12.3** До 1 сентября 2024 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий, которые были впервые предоставлены до 1 сентября 2023 года.
- 12.4** Начиная с 1 сентября 2024 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам».

Приложение III

Пересмотренный круг ведения неофициальной рабочей группы по дополнительным положениям об уровне звука (на основе документов ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/10 и GRBP-72-17)

A. Введение

1. В рамках неофициальной группы по будущей работе GRBP, а также в ходе шестьдесят второй, шестьдесят третьей и шестьдесят четвертой сессий GRBP были выражены некоторые опасения относительно ДПУЗ:

- для гибридных транспортных средств с последовательной схемой привода, которые были исключены из ДПУЗ до 30 июня 2019 года, потребуется внести в Правила № 51 ООН положения о новых методах испытаний;
- ДПУЗ как составная часть официального утверждения типа (а не как заявление изготовителя);
- ДПУЗ как один из важных элементов «инструментария» (приложения 3 и 7, периодические технические осмотры, манипуляции, установка глушителей после продажи транспортного средства, улучшение условий для проверки на дорогах и т. д.), который нацелен на компоненты, связанные с реально издаваемым уровнем звука, и будет пересматриваться перед тем, как будут выдвигаться какие-либо законодательные инициативы по изменению предельных значений шума, требуемых для официального утверждения типа;
- более общий технический обзор в сотрудничестве с ИСО (усовершенствование методов);
- НРГ по ДПУЗ приступила к работе в 2016 году, но не может закончить ее в 2020 году ввиду ситуации с вирусом Covid-19. В этой связи работа группы будет продолжена по меньшей мере до семьдесят пятой сессии GRBP, которая состоится в январе 2022 года.

2. Настоящим предложением вводится круг ведения новой НРГ по ДПУЗ (Правила № 41 и 51 ООН в рамках Соглашения 1958 года).

3. Задача данной группы состоит в усовершенствовании этих правил.

B. Цель неофициальной рабочей группы по дополнительным положениям об уровне звука

4. Сфера действия и цель основаны на неофициальном документе GRB-64-16.

5. Сфера действия первоначально распространяется на категории M₁, N₁ L₃.

6. В качестве первостепенных целей НРГ по ДПУЗ до настоящего времени провела работу по следующим направлениям:

- толкование пункта 6.2.3 в поправках серии 03 к Правилам № 51 ООН;
- включение ДПУЗ в положения об официальном утверждении типа Правил № 41 ООН;
- дополнения 3–6 к поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН;

не закончена работа по следующим направлениям:

- сбор данных по всем условиям вождения для существующих транспортных средств категорий M₁, N₁ и L₃;

- корреляция данных с существующими или новыми моделями;
 - обзор и совершенствование процедуры испытаний в случае автоматической трансмиссии в условиях незаблокированной трансмиссии;
 - внесение предложений по процедуре испытания гибридных транспортных средств, транспортных средств с низкой удельной мощностью на единицу массы, а также по новым технологиям разработки транспортных средств;
 - внесение предложений по упрощенной процедуре испытания и/или альтернативному испытанию (например, по испытанию в закрытом помещении) для экономии времени и обеспечения возможности непосредственного применения ДПУЗ в ходе официального утверждения, что обеспечивает удовлетворительные характеристики, соответствующие условиям реального вождения, во время измерений.
7. Кроме того, НРГ по ДПУЗ, возможно, внесет также предложения по общему принципу пересмотра ДПУЗ в отношении:
- рассмотрения сферы действия и цели для обсуждения критикуемых звуковых характеристик;
 - повышения эффективности метода испытаний вне цикла и т. д.;
 - сферы применения;
 - диапазона регулирования (более репрезентативный метод для особенностей вождения в городских условиях);
 - рассмотрения вопроса о согласовании с ДПУЗ на втором этапе разработки Правил № 41 ООН.
8. НРГ по ДПУЗ отчитывается перед GRBP.

С. Правила процедуры

9. НРГ по ДПУЗ открыта для всех участников GRBP. вместе с тем рекомендуется, чтобы в работе НРГ принимали участие максимум по два технических эксперта от каждой страны и организации.
10. Учреждается редакционная группа для подготовки документов НРГ по ДПУЗ в составе не более 10 участников, что позволяет проводить личные встречи. С учетом ситуации с вирусом Covid-19 предложения будут распространяться среди членов редакционной группы.
11. Совещания, помимо совещаний редакционной группы, организуются таким образом, чтобы другие эксперты, занимающиеся ДПУЗ, могли принимать участие в совещаниях в виртуальном режиме.
12. Председателями НРГ являются Германия/Китай, а сопредседателем — Япония. Функции секретаря будет выполнять МОПАП.
13. Рабочим языком НРГ является английский язык.
14. Все документы и/или предложения передаются секретарю НРГ в приемлемом электронном формате не позднее чем за одну неделю до начала запланированного совещания.
15. Повестка дня и последний проект документа распространяются среди всех членов НРГ заблаговременно до начала всех запланированных совещаний НРГ по ДПУЗ.
16. Вся документация НРГ размещается на специальном веб-сайте ЕЭК ООН.

D. Сроки

17. Цель работы НРГ состоит в передаче рабочих документов для рассмотрения на соответствующих сессиях GRBP, а также тщательно проработанных плана и графика работы. НРГ представит доклады о ходе работы, в том числе об уже достигнутых дальнейших результатах, а также всеобъемлющие предложения:

- по мотоциклам: сентябрь 2020 года и, позднее всего, к январю 2021 года;
- по транспортным средствам категорий M₁ и N₁: сентябрь 2021 года и, позднее всего, к январю 2022 года.

Приложение IV

Пересмотренный круг ведения неофициальной рабочей группы по неопределенностям измерений (на основе документа GRBP-72-10)

A. Введение

1. В соответствии с пунктом 8 документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/68 в настоящем документе определен круг ведения неофициальной рабочей группы по неопределенностям измерений (НРГ по НИ).
2. Цель НРГ по НИ состоит в том, чтобы предложить согласованные меры оценки систематических и случайных погрешностей, с тем чтобы усовершенствовать процедуры испытаний — по крайней мере, в правилах № 51 и 117 ООН (только для уровня звука, издаваемого шинами при качении) — за счет снижения неопределенности измерений/

B. Цели

3. НРГ по НИ разрабатывает и предлагает согласованные меры для оценки систематических и случайных погрешностей на основе Руководства Международной организации по стандартизации (ИСО) по выражению неопределенности измерения (GUM 98-3).
4. Сфера деятельности и задачи НРГ по НИ должны охватывать, по крайней мере, правила № 51 и 117 ООН. НРГ по НИ разрабатывает согласованные технические требования для этих правил ООН с учетом предусмотренных в них процедур испытания.
5. НРГ по НИ при необходимости разрабатывает практическое руководство по компенсационным и/или поправочным коэффициентам.
6. Затем будет выработан общий подход таким образом, чтобы его можно было использовать для совершенствования процедур испытания, предусмотренных другими правилами ООН. Этот подход можно оформить либо в виде положений Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), либо в виде справочного документа.
7. НРГ по НИ отчитывается перед GRBP.

C. Правила процедуры

8. НРГ по НИ открыта для всех участников GRBP. Однако рекомендуется, чтобы в работе НРГ принимали участие максимум по два технических эксперта от каждой страны и организации. Функции Председателя НРГ будет выполнять Норвегия. Функции секретаря будет выполнять МОПАП.
9. Рабочим языком НРГ является английский язык.
10. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю в приемлемом электронном формате не позднее чем за одну неделю до начала сессии.
11. Повестка дня и последние проекты документов распространяются среди всех членов НРГ заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
12. Все документы НРГ публикуются на специальном веб-сайте ЕЭК.
13. Решения НРГ по НИ принимаются консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то председатель НРГ представляет различные точки зрения Рабочей группе GRBP и в соответствующих случаях обращается за указаниями.

D. Сроки

14. Цель НРГ по НИ состоит в том, чтобы представить:
- к семьдесят третьей сессии GRBP в сентябре 2021 года: проекты справочных документов и неофициальный документ с поправками к правилам № 51 и 117 ООН;
 - для рассмотрения и принятия на семьдесят четвертой сессии GRBP в сентябре 2021 года: официальные документы с поправками к правилам № 51 и 117 ООН;
 - для рассмотрения на семьдесят четвертой сессии GRBP в сентябре 2021 года: неофициальный документ с общими указаниями по совершенствованию процедур испытаний в других правилах ООН, относящихся к ведению GRBP, для уменьшения неопределенности измерений;
 - для рассмотрения и принятия на семьдесят пятой сессии GRBP в январе 2022 года: официальный документ с общими указаниями по совершенствованию процедур испытаний в других правилах ООН, относящихся к ведению GRBP, для снижения неопределенности измерений.

Приложение V

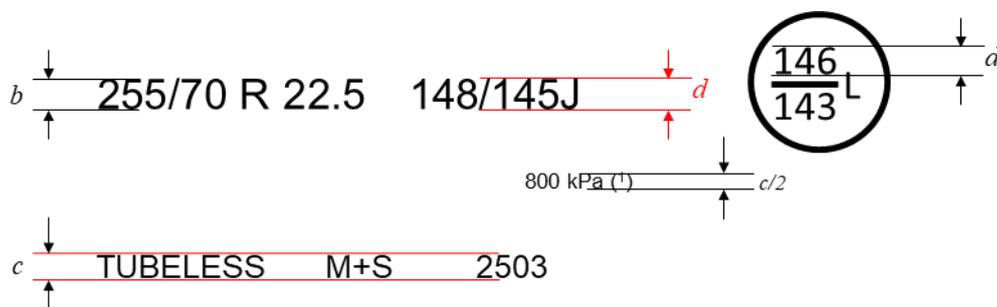
Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13 (на основе документов GRBP-72-27 и GRBP-72-30)

Пункт 2.6.2 изменить следующим образом:

«2.6.2 “радиальная” или “с радиальным кордом” — конструкция шины, при которой нити корда достигают борта и располагаются под углами, близкими к 90°, по отношению к средней линии протектора и каркас укрепляется по окружности при помощи практически нерастяжимого пояса;».

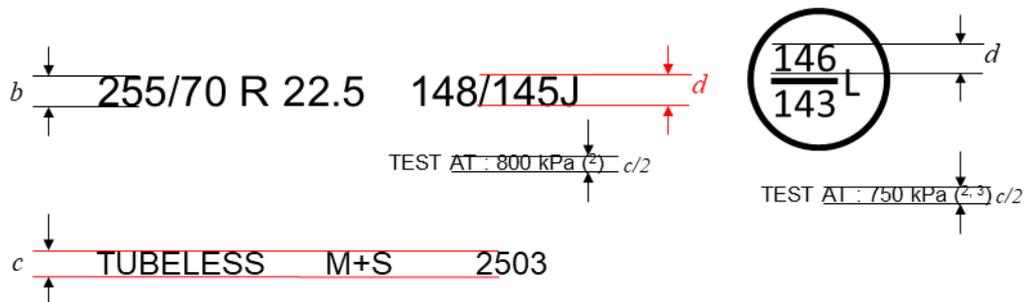
Приложение 3, рис. изменить следующим образом:

«Пример 1:



(1) В случае шин, впервые официально утвержденных по типу конструкции до 1 января 2018 года, вместо кПа можно использовать маркировку PSI. Маркировке кПа может предшествовать маркировка “TEST AT:” “или в качестве альтернативы маркировка” TEST INFL: “или же символ” @”.

Пример 2:



(2) “TEST AT:” можно либо заменить на “TEST INFL:” или символ “@” либо опустить.

(3) Указание значения второго давления в шине для дополнительного эксплуатационного описания является факультативным. При отсутствии такого указания для обеих комбинаций нагрузки/скорости применяется одно и то же испытательное давление в шине».

Приложение VI

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRBP/2020/14 (на основе документа GRBP-72-28)

Пункт 2.5.3, исключить ссылку на сноску¹, а текст изменить следующим образом:

«2.5.3 “радиальная” или “с радиальным кордом” — конструкция шины, при которой нити корда достигают борта и располагаются под углами, близкими к 90°, по отношению к средней линии протектора и каркас укрепляется по окружности при помощи практически нерастяжимого пояса¹;».

Сноску¹ удалить:

¹Применяется также в случае Правил № 54.

Включить новый пункт ~~2.38.39~~ следующего содержания:

«~~2.38.39~~ “эксплуатационное описание” означает индекс нагрузки вместе с обозначением категории скорости (например, 72H);».

Приложение VII

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRBP/2020/15 (на основе документа GRBP-72-08)

Пункт 2.18.13 изменить следующим образом:

«2.18.13 буквы “LS”, проставляемые после обозначения номинального диаметра
на шинах **трелевочных тракторов** для лесохозяйственных машин²

...

² Эта маркировка является обязательной только для типов шин, официально утвержденных на основании настоящих Правил после вступления в силу дополнения 18 к Правилам».

Приложение VIII

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/16 (на основе документа GRBP-72-29)

Пункт 4.1.2.1 изменить следующим образом:

«4.1.2.1 Транспортное средство

Любой доступный на рынке легковой автомобиль, срок эксплуатации которого по возможности составляет не более пяти лет и который официально утвержден по типу конструкции на основании Правил № 13-Н в отношении его тормозной системы, оснащенной антиблокировочной системой (АБС), считается приемлемым для целей испытания при условии, что ~~Возраст автомобиля должен составлять менее 5 лет, а, состояние механической части пассажирского автомобиля должно~~ **удовлетворять** рекомендациям его изготовителя ~~автомобиля при ответственности~~ и на дисплей не поступает никакого предупредительного сигнала из системы АБС (например, не загораются предупредительные огни).

На легковом автомобиле допускаются следующие модификации:

- a) модификации, позволяющие увеличить количество размеров шин, которые могут быть установлены на транспортном средстве;
- b) модификации, позволяющие установить механизм автоматического включения тормозного устройства;
- c) модификации, позволяющие управлять автомобилем или придавать ему ускорение дистанционно.

Любая другая модификация транспортного средства и, в частности, его тормозной системы запрещается».

Приложение IX

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/20 (на основе документа GRBP-72-19-Rev.2)

Пункт 2.13 изменить следующим образом:

- «2.13 “суммарное время движения” означает {общее время, прошедшее с момента начала движения транспортного средства категории M₁ с максимальной массой до 3500 кг или N₁ на скорости не менее 40 км/ч, из которого далее вычитают по 120 секунд для каждого случая, когда скорость транспортного средства снижается до менее 25 км/ч,
- или**
- транспортного средства, не относящегося к категории M₁, с максимальной массой 3500 кг и N₁ на скорости не менее ~~25~~ 30 км/ч, из которого далее вычитают по 120 секунд для каждого случая, когда скорость транспортного средства снижается до менее ~~25~~ 30 км/ч};».**

Пункт 5.1.1.1 изменить следующим образом:

- «5.1.1.1 При соблюдении критериев испытания по приложению 4 систему подкачки шин (СПШ) считают эквивалентной системе контроля давления в шинах (СКДШ). В этом случае установки СКДШ **не требуется**».

Пункт 5.1.1.2 изменить следующим образом:

- «5.1.1.2 При соблюдении критериев испытания по приложению 4 центральную систему накачки шин (ЦСНШ) считают эквивалентной системе контроля давления в шинах (СКДШ). В этом случае установки СКДШ **не требуется**».

Пункты 5.1.2 a) и 5.1.2 b) изменить следующим образом:

- «5.1.2 На эффективность системы контроля давления в шинах, установленной на транспортном средстве, не должны отрицательным образом влиять магнитные или электрические поля. Это требование считают выполненным, если соблюдаются технические требования и переходные положения Правил № 10 на основе применения:
- поправок серии {03} для транспортных средств без соединительной системы для зарядки перезаряжаемой системы аккумулирования электроэнергии (тяговых батарей);
 - поправок серии {06 04} для транспортных средств с соединительной системой для зарядки перезаряжаемой системы аккумулирования электроэнергии (тяговых батарей)».

Пункт 5.1.3 изменить следующим образом:

- «5.1.3
В случае транспортных средств категорий M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ и O₄ система должна функционировать на скорости {от 30 ~~25~~ км/ч или ниже} до максимальной расчетной скорости транспортного средства».

Пункт 5.1.6 изменить следующим образом:

- «5.1.6 ...
... не обеспечивает определения минимального значения давления по пунктам 5.2.4 и 5.3 после задействования...»

...не обеспечивает определения того, превышает ли давление минимальное значение по пунктам 5.2.4 и 5.3 после задействования функции...

...»

Пункт 5.2.2 изменить следующим образом:

«5.2.2 В случае транспортных средств категорий M_1 с максимальной массой 3500 кг и N_1 , оснащенных шинами класса C2, СКДШ подает предупреждающий световой сигнал, описанный в пункте 5.5, в течение **десяти** минут суммарного времени движения транспортного средства после того, как эксплуатационное давление в рабочем режиме в одной из шин транспортного средства уменьшилось на **20** % либо достигло минимального значения в {220} кПа в зависимости от того, какой из этих показателей выше».

Пункт 5.2.3 изменить следующим образом:

«5.2.3 В случае транспортных средств категорий M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 и O_4 , оснащенных шинами класса C2 или C3, СКДШ подает предупреждающий световой сигнал, описанный в пункте 5.5, в течение не более {десяти} минут суммарного времени движения транспортного средства после того, как эксплуатационное давление в рабочем режиме в одной из шин транспортного средства уменьшилось на {20} %».

Пункт 5.3.2 изменить следующим образом:

«5.3.2 В случае транспортных средств категорий M_1 с максимальной массой до 3500 кг и N_1 , оснащенных шинами класса C2, СКДШ подает предупреждающий световой сигнал, описанный в пункте 5.5, в течение не более 60 минут суммарного времени движения транспортного средства после того, как эксплуатационное давление в рабочем режиме в любой из шин транспортного средства уменьшилось на {20} % либо достигло минимального значения в {220} кПа в зависимости от того, какой из этих показателей выше».

Пункт 5.3.3 изменить следующим образом:

«5.3.3 В случае транспортных средств категорий M_2 , M_3 , N_2 и N_3 , оснащенных шинами класса C2 или C3, СКДШ подает предупреждающий световой сигнал, а в случае транспортных средств категорий O_3 и O_4 , оснащенных шинами класса C2 или C3, — передает соответствующий предупреждающий сигнал, описанный в пункте 5.5, в течение не более 60 минут суммарного времени движения транспортного средства после того, как эксплуатационное давление в рабочем режиме в любой из катящихся шин транспортного средства, соприкасающихся с грунтом, уменьшилось на {20} %».

Включить новый пункт 5.3.4 следующего содержания:

«5.3.4 В случае транспортных средств категорий O_3 и O_4 , оснащенных шинами класса C2 или C3, СКДШ подает соответствующий предупреждающий сигнал, описанный в пункте 5.5, в течение не более 60 минут суммарного времени движения транспортного средства после того, как эксплуатационное давление в рабочем режиме в любой из катящихся шин транспортного средства, соприкасающихся с грунтом, уменьшилось на 20 %».

Пункт 5.3.4 (прежний), изменить нумерацию на 5.3.5.

Пункт 5.5.2 изменить следующим образом:

«5.5.2 В случае транспортного средства категории N_2 или N_3 , буксирующего по крайней мере одно транспортное средство категории O_3 или O_4 , указанный в пункте 5.5.1 оптический предупреждающий сигнал должен

указывать, относится ли то или иное предупреждение к **индивидуальному** буксирующему(**им**) или буксируемому(**ым**) транспортному(**ым**) средству(**ам**).».

Пункт 5.5.5 изменить следующим образом:

«5.5.5 В случае транспортных средств категорий O₃ и O₄ указанный в пункте 5.5.1 оптический предупреждающий сигнал должен отображаться на дисплее водителя буксирующего транспортного средства категории N₂ или N₃ согласно предписаниям пункта 5.5.4».

Пункт 5.6 изменить следующим образом:

«5.6 Интерфейс связи между буксирующим и буксируемым транспортными средствами

5.6.1 В случае транспортного средства категории N₂ или N₃, буксирующего по крайней мере одно транспортное средство категории O₃ или O₄, интерфейс связи между этими транспортными средствами может быть ~~реализован~~ **обеспечен** с помощью проводного или беспроводного оборудования при условии совместимости оборудования СКДШ на буксирующем и буксируемом(**ых**) транспортных средствах.

5.6.1.1 Проводное оборудование на основе соответствующей стандарту ISO 11992-1 электрической управляющей магистрали системы торможения может относиться к двустороннему типу.

Допускаются различные спецификации проводных соединений при условии совместимости оборудования СКДШ на буксирующем и буксируемом(**ых**) транспортных средствах.

5.6.1.2 В случае беспроводного оборудования линия связи должна отвечать спецификациям открытого стандарта. Необходимо обеспечить установление беспроводной связи между физически подключенными транспортными средствами (в отличие от других транспортных средств, находящихся поблизости), а также защиту информации, передаваемой по этой линии связи, от внешних помех.

5.6.1.3 В случае двусторонней связи между ЭУБ буксирующего и буксируемого транспортных средств должны соблюдаться спецификации открытого стандарта, обеспечивающие ЭУБ СКДШ, который не является частью двустороннего канала связи, возможность подключаться, обмениваться данными и работать через ЭУБ буксируемого транспортного средства, который является частью двустороннего канала связи, т. е. стандартизированный шлюз.».

Пункт 12.2 изменить следующим образом:

«12.2 Начиная с {6 июля 2022 года} — в отношении типов транспортных средств категории M₁ — и с {6 июля 2024 года} — в отношении типов транспортных средств прочих категорий, кроме M₁, — Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий, которые были впервые предоставлены после {6 июля 2022 года}».

Пункт 12.3 изменить следующим образом:

«12.3 До {6 июля 2022 года} — в отношении типов транспортных средств категории M₁ — и до {6 июля 2024 года} — в отношении типов транспортных средств прочих категорий, кроме M₁, — Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий, которые были впервые предоставлены до {6 июля 2022 года}».

Пункт 12.4 изменить следующим образом:

«12.4 Начиная с {6 июля 2022 года} – в отношении типов транспортных средств категории М₁ - и с {6 июля 2024 года} – в отношении типов транспортных средств прочих категорий, кроме М₁, - Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам».

Пункт 12.7 изменить следующим образом:

«12.7 {Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа на основании поправок какой-либо предыдущей серии к настоящим Правилам.}

Приложение 1

Пункт 9.1 изменить следующим образом:

«9.1

Четвертая ось:.....

Пятая ось:.....

Шестая ось:.....

{и т. д.}

Приложение 3

Пункт 1.5.1 изменить следующим образом:

«1.5.1 Вес при испытании

Транспортное средство можно испытывать в любых условиях нагрузки и распределения массы между осями, указываемых изготовителем транспортного средства, без превышения любого из максимальных допустимых значений массы на каждой из осей.

Если же нет возможности соответствующим образом настроить или перенастроить систему, то транспортное средство должно быть порожним. **В случае транспортных средств категорий М₁ с максимальной массой до 3500 кг, М₂, М₃, N₁, N₂, и N₃, п**омимо водителя, на переднем сиденье (если оно установлено) может находиться другой человек, который отвечает за регистрацию результатов испытаний. ~~В ходе испытания условия нагрузки изменяться не должны.~~

В ходе испытания условия нагрузки изменяться не должны.».

Пункт 1.5.2 изменить следующим образом:

«1.5.2 Скорость транспортного средства.

...

{В случае транспортных средств категорий М₂, М₃, N₂, N₃, O₃ и O₄ СКДШ должна быть откалибрована и испытана:

с) на скорости от {3025} км/ч до {90} км/ч (или на максимальной расчетной скорости транспортного средства, если она не превышает {90} км/ч) в контексте испытания на пробой для проверки соблюдения требований по пункту 5.2 настоящих Правил; и

d) на скорости от {3025} км/ч до {90} км/ч (или на максимальной расчетной скорости транспортного средства, если она не превышает {90} км/ч) в контексте диффузионного испытания для

проверки соблюдения требований по пункту 5.3 настоящих Правил и в контексте испытания на выявление неисправности для проверки соблюдения требований по пункту 5.4 настоящих Правил.}

...»

Пункт 1.5.6 изменить следующим образом:

«1.5.6 Шины

Испытанию подвергают транспортное средство, на котором шины установлены в соответствии с рекомендацией его изготовителя. Вместе с тем для испытания СКДШ на неисправность может использоваться запасная шина.

~~Шины класса С1 прогревают в соответствии с процедурой, изложенной в пункте 2.6.2.1 настоящего приложения.~~

~~Шины классов С2 и С3 прогревают в соответствии со следующей процедурой:~~

- ~~прогревание шины в течение 2 часов согласно Правилам № 117 ООН;~~
- ~~температура окружающей среды должна быть выше 0 °С;~~
- ~~выбранный диапазон скоростей транспортного средства должен составлять от 25 до 90 км/ч;~~
- ~~средняя скорость должна составлять порядка 45 км/ч;~~
- ~~проезд транспортного средства осуществляют при нагрузке на ось, составляющей 60–90%.]».~~

Включить новый пункт 1.5.7 следующего содержания:

«1.5.7 Подъемная(ые) ось(и)

Если транспортное средство оснащено подъемной(ыми) осью(ями), то подъемная(ые) ось(и) должна(ы) быть полностью опущена(ы) таким образом, чтобы в процессе испытания шины полностью соприкасались с грунтом».

Пункт 2 изменить следующим образом:

«2. Процедура проведения испытания

Испытание проводят на испытательной скорости, диапазон которой соответствует пункту ~~1.4.2~~**1.5.2** настоящего приложения, по крайней мере один раз...»

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1 Перед накачиванием шин транспортное средство выдерживают в неподвижном состоянии вне помещения при температуре окружающей среды с отключенным двигателем в течение не менее одного часа, причем его защищают от воздействия прямых солнечных лучей и ветра либо от нагревания или охлаждения иным образом **в случае транспортных средств категорий М₁ и N₁, и не менее четырех часов в случае транспортных средств категорий М₂, М₃, N₂, N₃, O₃ и O₄.** Шины транспортного средства накачивают до рекомендованного изготовителем транспортного средства значения давления в холодной шине ($P_{гес}$) в соответствии с рекомендацией изготовителя транспортного средства относительно скорости и нагрузки, а также положения шин. Все измерения давления производят с использованием одного и того же испытательного оборудования».

Пункт 2.4 изменить следующим образом:

«2.4 Фаза обучения/прогрева шины

Пункт 2.4.1 изменить следующим образом:

«2.4.1 В случае транспортных средств категорий M_1 с максимальной массой до 3500 кг и N_1 транспортное движется в течение минимум 20 минут в диапазоне скорости, указанном в пункте 1.5.2 настоящего приложения, со средней скоростью 80 км/ч (± 10 км/ч). В этой фазе допускается выход за пределы диапазона скорости в общей сложности не более чем на две минуты.

В случае транспортных средств категорий M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 и O_4 транспортное движется в течение минимум 120 минут в диапазоне скорости, указанном в пункте 1.5.2 настоящего приложения, со средней скоростью 57 км/ч (± 10 км/ч). В этой фазе допускается выход за пределы диапазона скорости в общей сложности не более чем на две минуты.

~~Транспортное средство движется в течение минимум 20 минут в диапазоне скорости, указанном в пункте 1.4.2 настоящего приложения, со средней скоростью 80 км/ч (± 10 км/ч) в случае транспортных средств категорий M_1 максимальной массой до 3500 кг и N_1 [и 57 км/ч (± 10 км/ч) в случае транспортных средств категорий M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 и O_4]. В фазе обучения допускается выход за пределы диапазона скорости в общей сложности не более чем на 2 минуты.»~~

Пункт 2.5.1 изменить следующим образом:

«2.5.1 Процедура проведения испытания на пробой для проверки соблюдения требований пункта 5.2 настоящих Правил

В соответствии с требованиями пункта 5.1.5 из одной из шин транспортного средства стравливают воздух в течение пяти минут измерения давления в прогретой шине, как это указано в пункте 2.4.3 выше, пока давление в ней не составит $P_{warm} - 20\%$ либо не достигнет минимального значения в 150 кПа в случае **транспортных средств категории M_1 с максимальной массой до 3500 кг и N_1 , оснащенных шинами класса C1,**

или

в {220} кПа в случае **транспортных средств категории M_1 с максимальной массой до 3500 кг и N_1 , оснащенных шинами класса C2,**

в зависимости от того, какой из этих показателей выше, а именно P_{test} . По истечении периода стабилизации в две — пять минут давление P_{test} проверяют повторно и при необходимости корректируют».

Пункт 2.5.2 изменить следующим образом:

«2.5.2 Процедура проведения диффузионного испытания для проверки соблюдения требований пункта 5.3 настоящих Правил

В случае транспортных средств категорий M_1 с максимальной массой до 3500 кг и N_1 , оснащенных шинами класса C1, и из всех шин стравливают воздух в течение пяти минут после измерения давления в прогретой шине, как указано в пункте 2.4.3 выше, пока давление в ней не составит $P_{warm} - 20\%$ плюс поправка на дальнейшее стравливание в 7 кПа, а именно P_{test} , **или не достигнет минимального давления в 150 кПа.** По истечении периода стабилизации в две — пять минут давление P_{test} проверяют повторно и при необходимости корректируют.

В случае транспортных средств категорий M_1 с максимальной массой до 3500 кг и N_1 , оснащенных шинами класса C2, из всех шин

сравливают воздух в течение пяти минут после измерения давления в прогретой шине, как указано в пункте 2.4.3 выше, пока давление в ней не составит $P_{\text{warm}} - 20\%$ плюс поправка на дальнейшее стравливание в 7 кПа, а именно P_{test} , или не достигнет минимального давления в 220 кПа. По истечении периода стабилизации в две–пять минут давление P_{test} проверяют повторно и при необходимости корректируют.

В случае транспортных средств категорий M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ и O₄ из всех шин стравливают воздух в течение 15 минут после измерения давления в прогретой шине, как указано в пункте 2.4.3 выше, пока давление в ней не составит $P_{\text{warm}} - 20\%$ плюс поправка на дальнейшее стравливание в 7 кПа, а именно P_{test} . По истечении периода стабилизации в 5–10 минут давление P_{test} проверяют повторно и при необходимости корректируют».

Пункт 2.7.2 изменить следующим образом:

«2.7.2 В случае транспортных средств категорий M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ и O₄

Если в ходе процедуры, описанной в пункте 2.6 выше, загорается контрольный сигнал, предупреждающий о низком давлении в шине, то систему зажигания отключают путем перевода ключа в замке зажигания в положение “отключено”. По истечении 5 минут систему зажигания транспортного средства включают вновь путем поворота ключа в замке зажигания в положение “включено”. Этот контрольный сигнал должен загореться в течение {10 минут} и гореть до тех пор, пока ключ в замке зажигания находится в положении “включено”».

Пункт 3.6 изменить следующим образом:

«3.6 Транспортные средства категорий M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ и O₄

Если указатель неисправности СКДШ загорается либо горит в ходе осуществления процедуры по пунктам 3.1–3.3 выше, то ключ в замке зажигания поворачивают в положение “отключено”. По истечении пяти минут систему зажигания транспортного средства включают вновь путем поворота ключа в замке зажигания в положение “включено”. Указатель неисправности СКДШ должен вновь сигнализировать неисправность в течение {10 минут} и гореть до тех пор, пока ключ в замке зажигания находится в положении “включено”».

Приложение 4

Пункт 1.3.2 изменить следующим образом:

«1.3.2

В случае транспортных средств категорий O₃ и O₄ обеспечивают подачу электропитания и давление в пневматической системе».

Пункт 2.3 изменить следующим образом:

«2.3 ...

В течение 2 минут...

В течение 8 минут...»

Приложение 5 исключить.

Приложение X

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/19 (на основе документа GRBP-72-18)

Пункт 2.10 изменить следующим образом:

«2.10 “Шина с расширенной мобильностью” означает шину, определенную в Правилах № 3064 ООН».

Пункт 10.2 изменить следующим образом:

«10.2 Начиная с {6 июля 2022 года} Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий, впервые выданные после {6 июля 2022 года}».

Пункт 10.3 изменить следующим образом:

«10.3 До {6 июля 2022 года} Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий, впервые выданные до {6 июля 2022 года}».

Пункт 10.4 изменить следующим образом:

«10.4 Начиная с {6 июля 2022 года} Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам».

Пункт 10.7 изменить следующим образом:

«10.7 {Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа ООН на основании какой-либо предыдущей серии поправок к настоящим Правилам ООН.}».

Приложение XI

Неофициальные группы GRBP

Неофициальная группа	Председатель(и) и сопредседатель(и)	Секретарь	Истечение срока действия мандата
ГТП по бесшумным автотранспортным средствам (БАТС)	<p>Г-н Эзана Вондимне (США) Тел.: +1 202 366 21 17 Эл. почта: Ezana.wondimneh@dot.gov</p> <p>Г-н Ичино Сакамото (Япония) Тел.: +81 422 41 66 18 Факс: +81 422 76 86 04 Эл. почта: i-saka@ntsel.go.jp</p>	<p>Г-н Андреас Возинис (Генеральный директорат по вопросам роста, Европейская комиссия) Тел.: + 32 2 2992116 Эл. почта: andreas.vosinis@ec.europa.eu</p>	Декабрь 2021 года
Дополнительные положения об уровне звука (ДПУЗ)	<p>Г-н Бернд Шюттлер (Германия) Тел.: +49 228 99300 4372 Факс: +49 228 99300807 4372 Эл. почта: bernd.schuetler@bmvi.bund.de</p> <p>Г-н Дунмин Се (Китай) Тел.: + 86 22 843 79284 Факс: +86 22 84379259 Эл. почта: xiedongming@catarc.ac.cn</p> <p>Г-н Казухиро Окамото (Япония) Тел.: + 81 422 41 3227 Факс: +81 422 41 3232 Эл. почта: k-okamoto@shinsa.ntsel.go.jp</p>	<p>Г-жа Франсуаза Сильвани (МОПАП) Тел.: +33 1 76 85 05 92 Факс: +33 1 76 86 92 89 Эл. почта: francoise.silvani@renault.com</p>	Январь 2022 года
Характеристики сцепления с мокрой поверхностью для шин в изношенном состоянии (СМИШ)	<p>Г-жа Элоди Колло (Франция) Тел.: +33 171 80 17 43 Факс: + 33 1 71 80 17 17 17 Эл. почта: elodie.collot@utacceram.com</p> <p>Г-н Андреас Возинис (Генеральный директорат по вопросам роста, Европейская комиссия) Тел.: + 32 2 299 21 16 Эл. почта: andreas.vosinis@ec.europa.eu</p>	<p>Г-н Николя де Майе (ЕТОПОК) Тел.: + 32 23 44 40 59 Эл. почта: infio@etrto.org</p>	Сентябрь 2021 года
Неопределенность измерений (НРГ НИ)	<p>Г-н Трульс Берге (Норвегия) Тел.: + 47 905 72 026 Эл. почта: truls.berge@sintef.no</p>	<p>Г-н Манфред Клопотек фон Глочевски Тел.: +46 8 553 82158 Факс: +46 8 553 85604 Эл. почта: manfred.klopotek@scania.com</p>	Январь 2022 года