



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по вопросам шума и шин

Семьдесят шестая сессия

Женева, 5–7 сентября 2022 года

Пункт 4 с) предварительной повестки дня

**Шины: Правила № 117 ООН (сопротивление шин качению,
шум, издаваемый шинами при качении, и их сцепление
на мокрой поверхности)****Предложение по поправкам серии 04 к Правилам № 117
ООН****Представлено экспертами от Европейской комиссии***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Европейской комиссии. Изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов; кроме того, они указаны в сопоставлении с документом ECE/TRANS/WP.29/2022/83 — предложением по поправкам серии 03 к Правилам № 117 ООН, — который, как ожидается, будет принят на сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в июне 2022 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (разд. 20), п. 20.76), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 1.1.7 изменить следующим образом:

«1.1.7 шинам, предназначенным только для установки на транспортных средствах, впервые зарегистрированных до 1 октября ~~1990~~**2000** года;».

Пункт 4.3.1 изменить следующим образом:

«4.3.1 В случае если официальное утверждение шины на основании настоящих Правил предоставлено органом по официальному утверждению типа, который предоставил официальное утверждение на основании Правил № 30 или № 54, знак официального утверждения на основании Правил № 30 или № 54 может быть совмещен с указанием применимой серии поправок, в силу которой шина была официально утверждена на основании Правил № 117, в виде двух цифр (например, цифр “034”, свидетельствующих о том, что официальное утверждение на основании Правил № 117 было предоставлено в силу поправок серии 034) и индексов согласно пункту 5.2.2 с использованием дополнительного знака “+”, приведенного в добавлении 3 к приложению 2 к настоящим Правилам, например “0236378 + 034S2W2R23B”».

Пункт 5.2.2 изменить следующим образом:

«5.2.2 В карточке сообщения, упомянутой в пункте 5.3 ниже, для указания конкретных параметров эффективности в соответствии с Правилами № 117 используют следующие индексы:

S для указания дополнительного соответствия требованиям о звуке, издаваемом шинами при качении;

W для указания дополнительного соответствия требованиям о сцеплении на мокрой поверхности шин в новом состоянии;

R для указания дополнительного соответствия требованиям о сопротивлении качению шин;

B для указания дополнительного соответствия требованиям о сцеплении на мокрой поверхности шин в изношенном состоянии.

~~Буквы~~ Буква S и R ~~будут~~ будет сопровождаться индексом “2” для обозначения соответствия стадии 2; с учетом же того, что для характеристик сцепления на мокрой поверхности шин в новом состоянии и для сопротивления качению в пунктах 6.2 и 6.3 ниже определены по две стадии, буква W будет сопровождаться либо индексом “1” для обозначения соответствия стадии 1, либо индексом “2” в случае соответствия стадии 2, а буква R будет сопровождаться либо индексом “2” для обозначения соответствия стадии 2, либо индексом “3” в случае соответствия стадии 3».

Пункт 5.3.1.2 изменить следующим образом:

«5.3.1.2 Перед индексом(ами), предусмотренным(ыми) в пункте 5.2.2 выше, представляют две цифры, которые указывают серию поправок к предписаниям о характеристиках шин для Правил № 117, например 034S2 — для поправок серии 0304, касающихся звука, издаваемого шиной при качении, на стадии 2, или 034S2W2R23B — для поправок серии 0304, касающихся звука, издаваемого шиной при качении, на стадии 2, сцепления на мокрой поверхности шины в новом состоянии на стадии 2 и, сопротивления качению на стадии 23 и сцепления на мокрой поверхности шины в изношенном состоянии».

Пункт 5.4.3 изменить следующим образом:

«5.4.3 индекса(ов) и указания соответствующей серии поправок, если таковые приняты, как это определено в карточке сообщения.

Могут быть использованы один из индексов, перечисленных ниже, или любая их комбинация.

S2	уровень звука, издаваемого при качении, на стадии 2
W1	эффективность сцепления на мокрой поверхности в новом состоянии на стадии 1
W2	эффективность сцепления на мокрой поверхности в новом состоянии на стадии 2
R2	уровень сопротивления качению на стадии 2
R3	уровень сопротивления качению на стадии 3
B	эффективность сцепления на мокрой поверхности шин в изношенном состоянии

Эти индексы проставляют справа от номера официального утверждения или под ним, если он является частью первоначального официального утверждения.

Если официальное утверждение распространяется после предоставления официальных утверждений на основании Правил № 30 или № 54, то перед индексом или любой комбинацией индексов проставляют дополнительный знак “+” и серию поправок к Правилам № 117, указывающие на распространение официального утверждения.

Если официальное утверждение распространяется после предоставления первоначального официального утверждения на основании Правил № 117, то между индексом или любой комбинацией индексов первоначального официального утверждения и добавленным индексом или любой комбинацией индексов проставляют дополнительный знак “+”, указывающий на распространение официального утверждения».

Пункт 6.2.1 изменить следующим образом:

«6.2.1 В случае шин класса C1, проходящих испытание в соответствии с любой из процедур, предусмотренных в части А) приложения 5 к настоящим Правилам, шина должна отвечать следующим требованиям:

<i>Стадия 1</i>		
<i>Категория использования</i>		<i>Коэффициент сцепления на мокрой поверхности (G)</i>
Обычная шина		≥1,1
Зимняя шина		≥1,1
	“Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях” с индексом категории скорости (“R” и выше, включая “H”), указывающим максимальную допустимую скорость, превышающую 160 км/ч	≥1,0
	“Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях” с индексом категории скорости (“Q” или ниже, исключая “H”), указывающим максимальную допустимую скорость, не превышающую 160 км/ч	≥0,9
Шина специального назначения		Не определен

<i>Стадия 2</i>			
<i>Категория использования</i>		<i>Коэффициент сцепления на мокрой поверхности (G)</i>	
Обычная шина		$\geq 1,2$	
Зимняя шина		$\geq 1,2$	
	Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях	Индекс категории скорости ("R" и выше, включая "H"), указывающий максимальную допустимую скорость, превышающую 160 км/ч	$\geq 1,1$
		Индекс категории скорости ("Q" и ниже, исключая "H"), указывающий максимальную допустимую скорость, не превышающую 160 км/ч	$\geq 1,0$
	Ледовая шина	$\geq 1,0$	
Шина специального назначения		$\geq 1,1$	

».

Пункт 6.2.2 изменить следующим образом:

«6.2.2 В случае шин класса C2, проходящих испытание в соответствии с любой из процедур, предусмотренных в части В) приложения 5 к настоящим Правилам, шина должна отвечать следующим требованиям:

<i>Стадия 1</i>			
<i>Категория использования</i>		<i>Коэффициент сцепления на мокрой поверхности (G)</i>	
		<i>Прочие</i>	<i>Тяговые шины</i>
Обычная шина		$\geq 0,95$	$\geq 0,85$
Зимняя шина		$\geq 0,95$	$\geq 0,85$
	Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях	$\geq 0,85$	$\geq 0,85$
Шина специального назначения		$\geq 0,85$	$\geq 0,85$

<i>Стадия 2</i>			
<i>Категория использования</i>		<i>Коэффициент сцепления на мокрой поверхности (G)</i>	
		<i>Прочие</i>	<i>Тяговые шины</i>
Обычная шина		$\geq 1,10$	$\geq 1,00$
Зимняя шина		$\geq 1,10$	$\geq 1,00$
	Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях	$\geq 1,00$	$\geq 1,00$
Шина специального назначения		$\geq 1,00$	$\geq 1,00$

».

Пункт 6.2.3 изменить следующим образом:

«6.2.3 В случае шин класса С3, проходящих испытание в соответствии с любой из процедур, предусмотренных в части В) приложения 5 к настоящим Правилам, шина должна отвечать следующим требованиям:

Стадия 1			
Категория использования		Коэффициент сцепления на мокрой поверхности (G)	
		Прочие	Тяговые шины
Обычная шина		$\geq 0,80$	$\geq 0,65$
Зимняя шина		$\geq 0,65$	$\geq 0,65$
	Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях	$\geq 0,65$	$\geq 0,65$
Шина специального назначения		$\geq 0,65$	$\geq 0,65$

Стадия 2			
Категория использования		Коэффициент сцепления на мокрой поверхности (G)	
		Прочие	Тяговые шины
Обычная шина		$\geq 0,95$	$\geq 0,80$
Зимняя шина		$\geq 0,80$	$\geq 0,80$
	Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях	$\geq 0,80$	$\geq 0,80$
Шина специального назначения		$\geq 0,80$	$\geq 0,80$

».

Пункт 6.3 изменить следующим образом:

«6.3 Предельные значения коэффициента сопротивления качению (C_r), измеренные в соответствии с методом, описанным в приложении 6 к настоящим Правилам.

~~Максимальные значения для стадии 2~~ **Максимальное значение** коэффициента сопротивления качению не ~~должны~~ **должно** превышать ~~следующих указанных ниже~~ значений (значение, выраженное в Н/кН, эквивалентно значению, выраженному в кг/т):

Стадия 2	
Класс шины	Максимальное значение C_r (Н/кН)
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

В случае “зимних шин для использования в тяжелых снежных условиях” предельные значения увеличивают на 1 Н/кН.

<i>Стадия 3</i>			
<i>Класс шины</i>		<i>Максимальное значение C_r (Н/кН)</i>	
C1	Индекс несущей способности <87		10,0
	Индекс несущей способности ≥ 87	Шины, за исключением шин, пригодных для эксплуатации в спущенном состоянии, или шин с расширенной мобильностью	9,0
		Шины с номинальным отношением высоты профиля к его ширине ≤ 40 и пригодные для скоростей ≥ 300 км/ч	10,0
		Шины, пригодные для эксплуатации в спущенном состоянии, или шины с расширенной мобильностью	10,0
	Шины специального назначения		10,0
C2	Шины, кроме тяговых шин	8,5	
	Тяговые шины	9,0	
C3	Шины, кроме шин с маркировкой “С”, “СР” или “LT”	6,0	
	Шины с маркировкой “С” или “СР”, которая наносится после обозначения размера шины, или с маркировкой “LT”, которая наносится перед обозначением размера шины либо после него, или с маркировкой “LT”, которая наносится после эксплуатационного описания	6,5	

В случае “зимних шин для использования в тяжелых снежных условиях” предельные значения увеличивают на 1 Н/кН».

Пункт 6.5 изменить следующим образом:

«6.5 Для классификации в качестве “зимней шины для использования в тяжелых снежных условиях” шина должна удовлетворять эксплуатационным требованиям, указанным в пункте ~~6.4.16.5.1~~ ниже. Шина должна отвечать этим требованиям с учетом метода испытания, указанного в приложении 7, при котором:

- a) среднее значение полного замедления (“mfdd”) при испытании на торможение,
- b) или, в качестве альтернативного варианта, среднее тяговое усилие при испытании тяги,
- c) или, в качестве альтернативного варианта, среднее ускорение при испытании на ускорение

потенциальной шины сравнивают с соответствующим показателем стандартной эталонной испытательной шины (СЭИШ).

Относительную эффективность указывают коэффициентом сцепления с заснеженным дорожным покрытием».

Пункт 6.7 изменить следующим образом:

«6.7 Для классификации в качестве “шины специального назначения” шина должна иметь блоковый рисунок протектора, в котором блоки крупнее и расставлены шире, чем в обычных шинах, а также иметь следующие характеристики:

для шин класса C1: глубина рисунка протектора ≥ 11 мм и коэффициент пустотности ≥ 30 %,

для шин класса C2: глубина рисунка протектора ≥ 11 мм и коэффициент пустотности ≥ 35 %,

для шин класса C3: глубина рисунка протектора ≥ 16 мм и коэффициент пустотности ≥ 35 %».

Пункт 12 и его подпункты изменить следующим образом:

«12. Переходные положения

- 12.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 034 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 034.
- 12.2 ~~Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа и распространять официальные утверждения на шины классов C2 и C3, которые не затронуты изменениями технических требований относительно сцепления на мокрых поверхностях шин класса C1 в изношенном состоянии, внесенными на основании поправок серии 03, на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам.~~
- 12.32 Начиная с 7 июля 2024 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа шин класса C1 на основании **любой предыдущей серии** поправок ~~серии 02~~, впервые предоставленные после 7 июля 2024 года.
- 12.3 **Начиная с 7 июля 2024 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок серии 04 к настоящим Правилам, впервые предоставленные после 7 июля 2024 года, если не соблюдаются требования в отношении сцепления на мокрой поверхности в новом состоянии на стадии 2, изложенные в пункте 6.2, и требования в отношении сопротивления качению на стадии 3, изложенные в пункте 6.3.**
- 12.4 ~~До 7 6 июля 2026 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа шин класса C1 на основании любой предыдущей серии поправок серии 02, впервые предоставленные до 7 июля 2024 года.~~
- 12.5 Начиная с 7 июля 2026 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа шин класса C1, предоставленные на основании **любой предыдущей серии** поправок ~~серии 02~~ к настоящим Правилам.
- 12.6 **До указанных ниже дат Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок серии 04 к настоящим Правилам, впервые предоставленные до 7 июля 2024 года, если не соблюдаются требования в отношении сцепления на мокрой поверхности в новом состоянии на стадии 2, изложенные в пункте 6.2, и требования в отношении сопротивления качению на стадии 3, изложенные в пункте 6.3.**

<i>Класс шины</i>	<i>Дата</i>
C1	6 июля 2026 года
C2 и C3	31 августа 2028 года

- 12.7 Начиная с указанных ниже дат Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок серии 04 к настоящим Правилам, если не соблюдаются требования в отношении сцепления на мокрой поверхности в новом состоянии на стадии 2, изложенные в пункте 6.2, и требования в отношении сопротивления качению на стадии 3, изложенные в пункте 6.3.

<i>Класс шины</i>	<i>Дата</i>
C1	7 июля 2026 года
C2 и C3	1 сентября 2028 года

- 12.68 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут предоставлять официальные утверждения типа на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.
- 12.68.1 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять распространения существующих официальных утверждений на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.
- 12.79 До 1 сентября 2024 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать предоставлять официальные утверждения типа на основании поправок серии 034 к настоящим Правилам на основе процедур испытания для измерения эффективности шины на снегу, описанных в приложении 7 к настоящим Правилам, с использованием СЭИШ14 в качестве эталонной шины^{а)}.
- 12.810 До 1 сентября 2024 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут продолжать предоставлять официальные утверждения типа на основании поправок серии 034 к настоящим Правилам на основе процедур испытания для измерения эффективности сцепления шин в новом состоянии на мокрой поверхности, описанных в приложении 5 к настоящим Правилам, без учета положений, введенных после дополнения 12 к поправкам серии 02».

Приложение 1, пункт 8 изменить следующим образом:

- «8. Утвержденные характеристики: уровень звука, издаваемого при качении на стадии 2, эффективность сцепления шин в новом состоянии на мокрой поверхности **на (стадии 1/стадии 2)²**, уровень сопротивления качению на (стадии 2/**стадии 3)²**, эффективность сцепления шин в изношенном состоянии на мокрой поверхности».

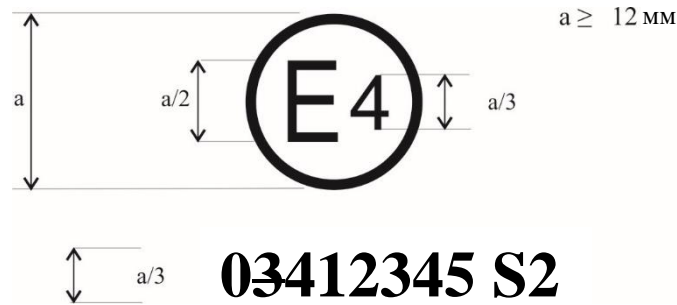
^{а)} СЭИШ14 можно будет получать у поставщика до конца октября 2021 года.

Приложение 2 изменить следующим образом:

«Приложение 2 — Добавление 1

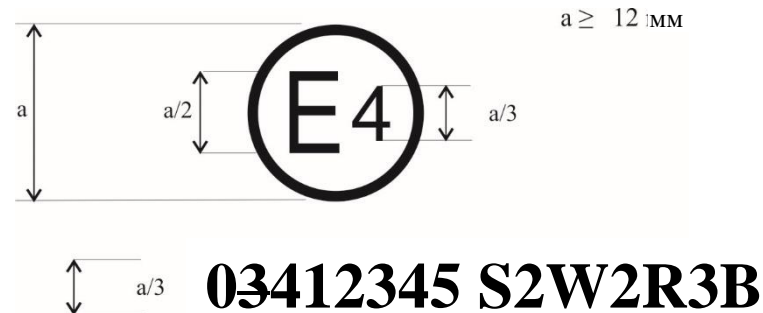
Примеры отдельных знаков официального утверждения в соответствии с Правилами № 117

Пример 1



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на пневматической шине, указывает, что данная шина была официально утверждена в Нидерландах (E4) на основании Правил № 117 (обозначена только индексом “S2” (звук, издаваемый при качении, на стадии 2)) под номером официального утверждения 03412345. Первые две цифры номера официального утверждения (034) указывают, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями поправок серии 034 к настоящим Правилам.

Пример 2

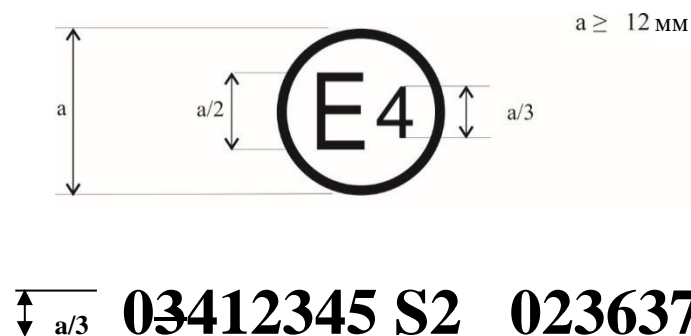


Приведенный выше знак официального утверждения указывает, что данная шина была официально утверждена в Нидерландах (E4) на основании Правил № 117 (обозначена индексами “S2” (звук, издаваемый при качении, на стадии 2), “W2” (сцепление шин в новом состоянии на мокрой поверхности на стадии 2), и “R23” (сопротивление качению на стадии 23) и “B” (сцепление шин в изношенном состоянии на мокрой поверхности)) под номером официального утверждения 03412345. Первые две цифры номера официального утверждения (034) указывают, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями поправок серии 034 к настоящим Правилам».

Приложение 2 — Добавление 2

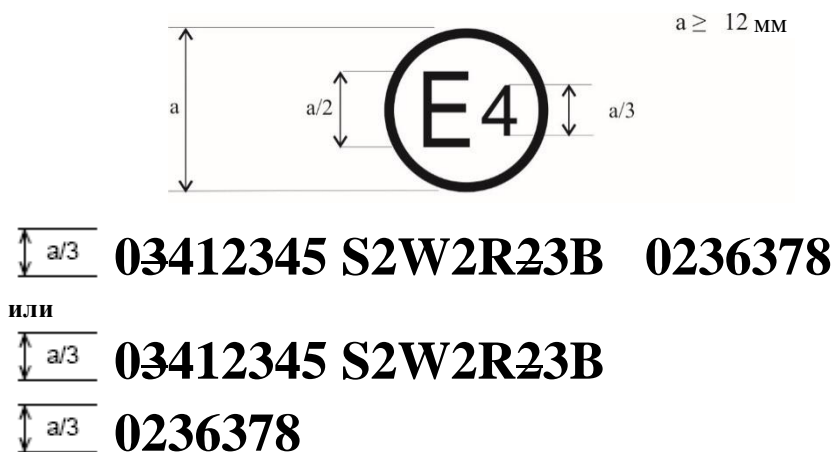
Официальное утверждение на основании Правил № 117, совпадающее с официальным утверждением на основании Правил № 30 или № 54¹

Пример 1



Приведенный выше знак официального утверждения указывает, что данная шина была официально утверждена в Нидерландах (E 4) на основании Правил № 117 (обозначена индексом ‘S2’ (звук, издаваемый при качении, на стадии 2)) под номером официального утверждения 03412345 и на основании Правил № 30 под номером официального утверждения 0236378. Первые две цифры номеров официального утверждения (“034” и “02”) указывают, что официальное утверждение на основании Правил № 117 ООН было предоставлено в соответствии с поправками серии 034, а официальное утверждение на основании Правил № 30 ООН — в соответствии с поправками серии 02.

Пример 2

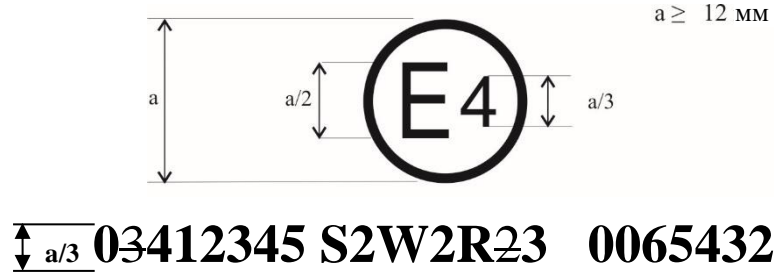


Приведенный выше знак официального утверждения указывает, что данная шина была официально утверждена в Нидерландах (E 4) на основании Правил № 117 (обозначена индексом “S2W2R23B” (звук, издаваемый при качении, на стадии 2, сцепление шин в новом состоянии на мокрой поверхности на стадии 2, сопротивление качению на стадии 23 и сцепление шин в изношенном состоянии на мокрой поверхности)) под номером официального утверждения 03412345 и на основании Правил № 30 ООН под номером официального утверждения 0236378. Первые две

¹ Официальные утверждения на основании Правил № 117 шин, подпадающих под область применения Правил № 54, в настоящее время не включают требование, касающееся сцепления шин в изношенном состоянии на мокрой поверхности.

цифры номеров официального утверждения (“034” и “02”) указывают, что официальное утверждение на основании Правил № 117 ООН было предоставлено в соответствии с поправками серии 034, а официальное утверждение на основании Правил № 30 ООН — в соответствии с поправками серии 02.

Пример 3

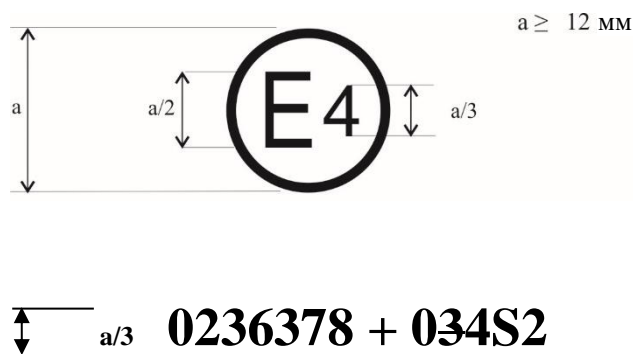


Приведенный выше знак официального утверждения указывает, что данная шина была официально утверждена в Нидерландах (E4) на основании Правил № 117 ООН (обозначена индексом “S2W2R23” (звук, издаваемый при качении, на стадии 2, сцепление шин в новом состоянии на мокрой поверхности **на стадии 2** и сопротивление качению на стадии 23)) под номером официального утверждения 03412345 и на основании Правил № 54 ООН под номером официального утверждения 0065432. Первые две цифры номеров официального утверждения (“034” и “00”) указывают, что официальное утверждение на основании Правил № 117 ООН было предоставлено в соответствии с поправками серии 034, а официальное утверждение на основании Правил № 54 ООН — в соответствии с их первоначальным вариантом.

Приложение 2 — Добавление 3

Сочетания маркировок официальных утверждений, предоставленных на основании Правил № 117, № 30 или № 54 ООН²

Пример 1

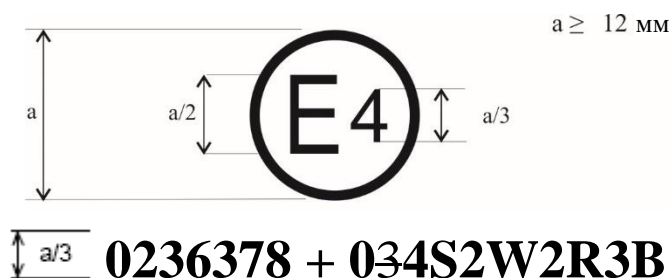


Приведенный выше знак официального утверждения указывает, что данная шина официально утверждена в Нидерландах (E4) на основании Правил № 30 ООН в соответствии с поправками серии 02 (как указано первыми двумя цифрами номера официального утверждения “02”) под номером официального утверждения 0236378. На нее также нанесено обозначение “+ 034S2”, которое указывает, что шина была

² Официальные утверждения на основании Правил № 117 шин, попадающих под область применения Правил № 54, в настоящее время не включают требование, касающееся сцепления шин в изношенном состоянии на мокрой поверхности.

также официально утверждена на основании Правил № 117 ООН (с поправками серии 034) в отношении "S" (звука, издаваемого при качении, на стадии 2).

Пример 2

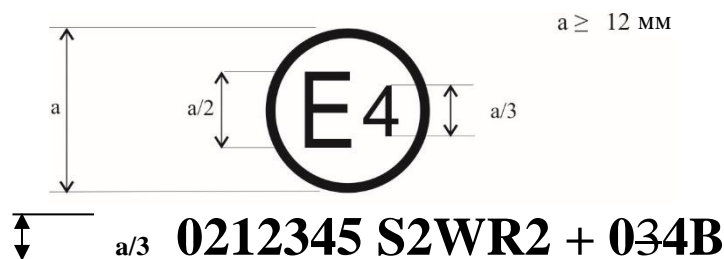


Приведенный выше знак официального утверждения указывает, что данная шина официально утверждена в Нидерландах (E4) на основании Правил № 30 ООН в соответствии с поправками серии 02 (как указано первыми двумя цифрами номера официального утверждения "02") под номером официального утверждения 0236378. Она также обозначена индексом "+ 034S2W2R3B", который указывает, что данная шина была официально утверждена также на основании Правил № 117 ООН (с поправками серии 034) в отношении "S" (звука, издаваемого при качении, на стадии 2), "W" (сцепления шин в новом состоянии на мокрой поверхности на стадии 2), "R" (сопротивления качению на стадии 2) и "B" (сцепления шин в изношенном состоянии на мокрой поверхности).

Приложение 2 — Добавление 4

Распространения с целью объединения официальных утверждений, предоставленных на основании Правил № 117 ООН

Пример 1



Приведенный выше знак официального утверждения указывает, что данная шина первоначально была официально утверждена в Нидерландах (E4) на основании Правил № 117 ООН и поправок серии 02 под номером официального утверждения 0212345. Маркировка дополнена обозначением "S2WR2", содержащим элементы "S" (звук, издаваемый при качении, на стадии 2), "W" (сцепление шин в новом состоянии на мокрой поверхности) и "R" (сопротивление качению на стадии 2). Индекс "034B", которому предшествует "+", указывает, что официальное утверждение было распространено на основании Правил № 117 ООН и поправок серии 034 в отношении сцепления шин в изношенном состоянии на мокрой поверхности на основе отдельного свидетельства».

Приложение 5, часть А), пункт 3.3 изменить следующим образом:

«3.3 Атмосферные условия

Ветер не должен влиять на процесс увлажнения поверхности (допускается установка ветрозащиты).

Температура мокрой поверхности и температура окружающего воздуха должны составлять:

Категория использования	Температура мокрой поверхности	Температура окружающего воздуха
Обычная шина	12 °C – 35 °C	12 °C – 40 °C
Зимняя шина	5 °C – 35 °C	5 °C – 40 °C
Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях	5 °C – 20 °C	5 °C – 20 °C
Шина специального назначения	Не применимо 5 °C – 35 °C	Не применимо 5 °C – 40 °C

Кроме того, температура мокрой поверхности не должна изменяться в ходе испытания более чем на 10 °C.

Температура окружающего воздуха должна оставаться близкой к температуре мокрой поверхности; разница между температурой окружающего воздуха и температурой мокрой поверхности должна составлять менее 10 °C».

Приложение 5, часть А), таблицу 2 изменить следующим образом:

«Таблица 2

Категория использования	ϑ_0 (°C)	a	b (°C ⁻¹)	c (°C ⁻²)	d (мм ⁻¹)
Обычная шина	20	+0,99382	+0,00269	-0,00028	-0,02472
Зимняя шина	15	+0,92654	-0,00121	-0,00007	-0,04279
Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях	10	+0,72029	-0,00539	+0,00022	-0,03037
Шина специального назначения	Не определена				
	15	+0,92654	-0,00121	-0,00007	-0,04279

».

Приложение 5, часть А), таблицу 4 изменить следующим образом:

«Таблица 4

Категория использования	ϑ_0 (°C)	a	b (°C ⁻¹)	c (°C ⁻²)	d (мм ⁻¹)
Обычная шина	20	+0,99757	+0,00251	-0,00028	+0,07759
Зимняя шина	15	+0,87084	-0,00025	+0,00004	-0,01635
Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях	10	+0,67929	+0,00115	-0,00005	+0,03963
Шина специального назначения	Не определена				
	15	+0,87084	-0,00025	+0,00004	-0,01635

».

II. Обоснование

1. В контексте предпринимаемых глобальных действий по борьбе с изменением климата в соответствии с Целями устойчивого развития Организации Объединенных Наций³ и с конкретной ссылкой на Цель 13 (Борьба с изменением климата), а также в подкрепление согласованных действий по содействию международным перевозкам при обеспечении повышения их безопасности и улучшения их экологических показателей Европейская комиссия призывает к совершенствованию нормативной базы в отношении топливной эффективности и характеристик безопасности шин.

2. В части сопротивления качению введение более жестких ограничений может способствовать дальнейшему снижению уровня выбросов CO₂ и/или увеличению запаса хода аккумуляторных электромобилей. Это может содействовать борьбе с изменением климата в соответствии с целями Парижского соглашения. Согласно исследованиям характеристик автомобильных шин (84 % от общего объема проданных шин), представляется возможным практически 15-процентное увеличение степени жесткости ограничений. Для автомобилей-фургонов (9 % от объема проданных шин) этот порог может составлять до 5 %, а для грузовых автомобилей (7 % от объема проданных шин) — до 8 % (см. неофициальный документ GRBP-73-22).

3. Что касается сцепления на мокрой поверхности, то введение на новой стадии более жестких ограничений может способствовать снижению аварийности на дорогах. Это важно для достижения цели «Нулевой концепции» в условиях, когда среднее количество транспортных средств (включая аккумуляторные электромобили и автомобили спортивно-хозяйственного назначения, они же внедорожники) неуклонно увеличивается. Согласно исследованиям, степень жесткости существующих ограничений для новых шин в случае легковых автомобилей может быть повышена на 10 %, автомобилей-фургонов — на 15 % и грузовых автомобилей — до 23 % (см. неофициальный документ GRBP-73-22).

4. Ожидаемые результаты воздействия описаны ниже.

а) Повышение предельных показателей эффективности сцепления на мокрой поверхности для шин в новом состоянии на 10–20 % в зависимости от категории шин:

- содействие достижению цели ООН по обеспечению нулевого уровня смертности на дорогах;
- стимулирование максимального полного использования ресурса шин.

б) Улучшение показателей сопротивления качению шин на 5–15 % в зависимости от категории шин:

- будет относиться ко всему автопарку и внедряться в более сжатые сроки, причем любые положения, касающиеся новых автомобилей, повлекут за собой постепенное изъятие с рынка шин с наихудшими показателями сопротивления качению. Так, в случае 27 государств — членом ЕС замена шин довольно быстро приведет к сокращению выбросов CO₂, эквивалентному выводу из эксплуатации около 1 млн автомобилей.

5. Дату в пункте 1.1.7 предлагается исправить на 1 октября 2000 года, в порядке охвата шин, устанавливаемых на ретроавтомобили, учитывая предыдущие изменения, уже внесенные ранее, а именно:

а) в поправках серии 02, принятых в июне 2010 года и вступивших в силу в январе 2011 года, была указана дата 1 октября 1990 года;

³ Ссылка на документ «Цели устойчивого развития ООН и конвенции ООН в области транспорта, относящиеся к ведению Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН», 26.07.2016 года (URL: <https://unece.org/transport-7>).

b) в Директиве 2001/43/ЕС, посредством которой были введены предельные уровни шума на стадии 1 в государствах — членах ЕС и которая вступила в силу в августе 2001 года, была указана дата 1 октября 1980 года.

б. С учетом неофициального документа GRBP-75-30 неофициальная рабочая группа по характеристикам сцепления на мокрой поверхности для шин в изношенном состоянии (НРГ по СМИШ) подготовила пересмотренное определение шины специального назначения С1 и сочла, что этот класс шин диктует необходимость в отдельном тематическом блоке по сцеплению на мокрой поверхности для шин в изношенном состоянии. Поскольку для пересмотренной категории шин специального назначения (С1) требования к сцеплению на мокрой поверхности в новом состоянии определены не были, эти требования предлагается сформулировать таким образом, чтобы они соответствовали требованиям к сцеплению на мокрой поверхности в изношенном состоянии. Доля шин С1, соответствующих предлагаемому новому определению шин специального назначения, по оценкам, составляет около 0,6 % от общего объема рынка.
