|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2021/16 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General2 July 2021RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по вопросам шума и шин**

**Семьдесят четвертая сессия**

Женева, 15–17 сентября 2021 года

Пункт 7 d) предварительной повестки дня

**Шины: Правила № 109 ООН (шины с восстановленным
протектором для транспортных средств неиндивидуального
пользования и их прицепов)**

 Предложение по поправкам к Правилам № 109 ООН

 Представлено экспертами от Международного постоянного бюро ассоциаций дистрибьюторских компаний и предприятий
по восстановлению шин (БИПАВЕР), Нидерландов и Франции[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от БИПАВЕР, Нидерландов и Франции для согласования положений, касающихся шин с восстановленным протектором, с предложениями Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК) в отношении Правил № 54 ООН и Правил № 117 ООН и для охвата всех материалов протектора. В настоящем документе приняты во внимание положения документа ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2021/3 и неофициального документа GRBP-73-21. Изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов. Для повышения удобочитаемости пункты, содержащие физические/математические термины или формулы, исключены и полностью заменены новым текстом.

 **I. Предложение**

*Пункт 2.7.3* изменить следующим образом:

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

*Пункт 2.8.2* изменить следующим образом:

«2.8.2 “шина для специального использования” означает шину, предназначенную для смешанного использования как на автодороге, так и за ее пределами и/или на ограниченной скорости. **Эти шины предназначены прежде всего для приведения транспортного средства в движение и поддержания его движения в условиях бездорожья**».

*Включить новый пункт 2.8.4* следующего содержания:

«**2.8.4** **“тяговая шина” означает шину класса С2 или С3 с надписью “TRACTION” (“ТЯГОВАЯ”), предназначенную для установки главным образом на ведущей(их) оси(ях) транспортного средства, с тем чтобы максимизировать передачу усилия при различных обстоятельствах**».

*Пункты 2.26–2.26.2* изменить следующим образом:

 «2.26 “обозначение размеров шины” означает**, за исключением типов шин, обозначение размеров которых указано в первой колонке таблиц, приведенных в приложении 5 к настоящим Правилам, обозначение, указывающее:**

 2.26.1 номинальную ширину профиля **(S1)**. ~~Эта ширина должна быть выражена в мм, за исключением типов шин, у которых обозначение размеров указано в первой колонке таблиц, приведенных в приложении 5 к настоящим Правилам~~;

 2.26.2 номинальное отношение высоты профиля к его ширине~~, за исключением некоторых типов шин, обозначения которых приводятся в первой колонке таблиц, содержащихся в приложении 5 к настоящим Правилам,~~ либо — в зависимости от типа конструкции шины — номинальное значение наружного диаметра, выраженное в мм;».

 *Включить новые пункты 2.26.3–2.26.3.2* следующего содержания:

«**2.26.3** **указание типа конструкции, проставляемое перед указанием диаметра обода следующим образом:**

 **2.26.3.1** **на диагональных шинах (шинах с перекрещивающимися слоями корда) — тире “⸺” или буква “D”;**

 **2.26.3.2** **на шинах с радиальным кордом — буква “R”;**».

*Пункт 2.47* изменить следующим образом:

«2.47 “*стандартная эталонная испытательная шина*” *~~(СЭИШ)~~* **или “*СЭИШ*”** означает шину, которая изготавливается, проверяется и хранится в соответствии со стандартами ~~Американского общества по испытаниям и материалам (АСТМ)~~ **“АСТМ интернэшнл”**:

~~a) E1136 ⸺ 17 для размера P195/75R14 и которую называют “СЭИШ14”;~~

~~b~~a) F2872 ⸺ 16 для размера 225/75R16C и которую называют “СЭИШ16C”;

~~c~~**b**) F2871 ⸺ 16 для размера 245/70R19.5 и которую называют “СЭИШ19.5”;

~~d~~**c**) F2870 ⸺ 16 для размера 315/70R22.5 и которую называют “СЭИШ22.5”;

~~e~~**d**) ~~F2493 ⸺ 18~~ **F2493 ⸺ 19** **для размера P225/60R16 и которую называют “СЭИШ16”**».

*Пункт 2.54* изменить следующим образом:

«2.54 “*индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием (“SG”)*” означает ~~соотношение~~ характеристик**и** **сцепления с заснеженным дорожным покрытием** потенциальной шины **по сравнению с** ~~и~~ характеристик**ами** ~~стандартной эталонной испытательной шины~~ **применимой СЭИШ**».

*Включить новые пункты 2.58–2.60* следующего содержания:

«**2.58** **“*профессиональная внедорожная шина*” ⸺ шина специального назначения, которую используют в основном для работы в тяжелых внедорожных условиях;**

**2.59** **“*глубина протектора*” означает глубину основных канавок;**

 **2.59.1** **“*основные канавки*” означает расположенные в центральной зоне протектора шины широкие кольцевые канавки, которые, в случае шин для легковых автомобилей и шин для легких грузовых автомобилей (коммерческого образца), имеют индикаторы износа протектора, расположенные в основании;**

 **2.60** **“*коэффициент пустотности*” означает соотношение площади пустот в опорной поверхности и площади этой опорной поверхности, которое рассчитывают по чертежу формы**».

*Пункт 3.2.13* изменить следующим образом:

«3.2.13 **надпись “МРТ” (либо** **“ML” или “ET”) и/или “POR”, если шина относится к категории использования “шина специального назначения”.**

 **“ET” означает усиленный протектор, “ML” — добычу полезных ископаемых и лесозаготовку, “MPT”— универсальный грузовой автомобиль и “POR” — профессиональное транспортное средство повышенной проходимости**».

*Включить новый пункт 3.2.18* следующего содержания:

«**3.2.18** **надпись “TRACTION” (“ТЯГОВАЯ”), если шина относится к категории тяговых шин10;**».

*Включить новую сноску 10* следующего содержания:

«**10 Минимальная высота знаков надписи: см. размеры C в приложении 3 к настоящим Правилам ~~№ 109~~.**».

*Пункт 3.5* изменить следующим образом:

«3.5 Маркировка, упомянутая в пункте 3.2, и знак официального утверждения, предписанный в пунктах 3.4 и 5.8, должны быть четкими и **нестираемыми. Они должны выступать над поверхностью шины или находиться ниже ее уровня** ~~наноситься на шину выпуклым или углубленным рельефом~~либо должны наноситься в качестве постоянной маркировки на шине.».

*Включить новый пункт 3.5.1* следующего содержания:

«**3.5.1** **Маркировка должна располагаться в нижней части шины, по крайней мере на одной из боковин, за исключением надписей, упомянутых в пункте 3.2.1.**».

*Включить новый пункт 3.5.2* следующего содержания:

«**3.5.2** **Если маркировка с датой изготовления не формуется при вулканизации, то ее наносят не позднее, чем через 24 часа после извлечения шины из пресс-формы.**».

*Пункт 4.1.5.3.1.1*, первое предложение изменить следующим образом:

«4.1.5.3.1.1 Если шины с протектором, восстановленным **либо** методом подвулканизации, **либо методом** **прямой экструзии** материала протектора, имеют рисунок протектора, предусмотренный пунктом 6.4.4.1, то в перечне должны быть четко идентифицированы шины для обеспечения надлежащей ссылки на перечень (перечни), упомянутый(ые) в пункте 6.4.4.1 b).».

*Включить новый пункт 4.1.5.3.1.3* следующего содержания:

«**4.1.5.3.1.3 В случае шин с протектором, восстановленным методом прямой экструзии материала протектора, предусмотренного в пункте 6.4.4.3, в перечне должны быть четко идентифицированы шины для обеспечения надлежащей ссылки на перечень (перечни), упомянутый(ые) в пункте 6.4.4.3 b).**».

*Пункт 5.4* изменить следующим образом:

«5.4 Перед предоставлением официального утверждения компетентный орган должен убедиться в том, что шины с восстановленным протектором соответствуют настоящим Правилам и что испытания были проведены успешно:

a) не менее чем на 5 и необязательно более чем на 20 образцах шин с восстановленным протектором, представляющих ассортимент шин, восстановлением протектора которых занимается предприятие, когда это предписано в соответствии с пунктам 6.5 и 6.6.1, и;

b) не менее чем на одном образце шин с восстановленным протектором **(**по каждому из рисунков, ~~не~~ предусмотренных пунктом ~~пунктами 6.4.4.1 и~~ 6.4.4.~~2.~~**3)**, представляющих ассортимент шин, восстановлением протектора которых занимается предприятие, когда это предписано в соответствии с пунктом 6.6.2\*. В случае, предусмотренном пунктами **6.4.4.1 и** 6.4.4.2, орган по официальному утверждению типа может потребовать проведения испытания на соответствие шин с восстановленным протектором. По усмотрению органа по официальному утверждению типа или назначенной технической службы для испытания может быть отобрана типовая шина с наихудшими характеристиками\*.».

*Пункты 6.4.4.1 и 6.4.4.2* изменить следующим образом:

«6.4.4.1 В том случае, если шины с протектором, восстановленным методом подвулканизации материала(ов) протектора, **либо** **с идентичным дизайном протектора**, **восстановленного методом прямой экструзии**, имеют рисунок протектора, не предусмотренный пунктом 6.4.4.2, то для соблюдения требований пункта 7.2\* предприятие по восстановлению протектора шин принимает меры к тому, чтобы изготовитель(ли) или поставщик(и) подвулканизированного(ых) материала(ов) протектора представил(и)~~: a)~~ органу по официальному утверждению типа (ООУТ) и технической службе, предоставляющей официальное утверждение на основании настоящих Правил, а также при необходимости предприятию по восстановлению протектора шин:

~~i)~~ **a)** копию протокола(ов) испытаний, согласно добавлению 2 **и/или** 3 к приложению 10, размера(ов) репрезентативной шины (см. определение в пункте 2), свидетельствующего(их) о соответствии протектора, восстановленного методом подвулканизации, требованиям пункта 7.2;

~~b)~~ ~~предприятию по восстановлению протектора шин:~~

~~i)~~ **b)** перечень(ни) размеров шин, в отношении которых может применяться процесс восстановления протектора, одобренный той же назначенной технической службой и тем же органом по официальному утверждению, которые выдали протокол(ы) испытаний, **упомянутый(ые)** в пункте 6.4.4.1 a). В перечне (перечнях) должны быть указаны по крайней мере шины, определенные в пункте 4.1.5.3.1.1;

~~ii)~~ **c)** копию перечня мер, принятых с целью обеспечения соответствия производства. Такие меры включают результаты испытаний, свидетельствующие о соблюдении минимальных уровней эффективности шины на снегу, требуемых по пункту 7.2.1, и периодически демонстрирующие соответствие требованию, определенному в пункте 9.2.3 или 9.4.3.

6.4.4.2 В том случае, если шины с протектором, восстановленным либо методом прямой экструзии, либо методом подвулканизации материала(ов) протектора, имеют те же основные характеристики, включая рисунок(ки) протектора, что и новый тип шин, официально утвержденный согласно Правилам № 117 ООН как отвечающий требованиям в отношении минимальной эффективности шины на снегу в тяжелых снежных условиях, предприятие по восстановлению протектора шин принимает меры к тому, чтобы изготовитель нового типа шины представил~~: a)~~органу по официальному утверждению типа (и технической службе), предоставляющему официальное утверждение на основании настоящих Правил ООН, а также при необходимости предприятию по восстановлению протектора шин:

 **a)** ~~a~~ копию сертификата(ов), предусмотренного(ых) Правилами № 117 ООН, и копию документа о соответствии этой новой шины требованиям в отношении минимальной эффективности на снегу в тяжелых снежных условиях;

~~b) предприятию по восстановлению протектора шин:~~

~~i)~~ **b)** перечень(ни) размеров шин, к которым может быть применен процесс восстановления протектора, утвержденный той же назначенной технической службой\*\* и/или тем же органом
по официальному утверждению типа, которые выдали сертификат(ы), предусмотренный(ые) Правилами № 117 ООН. В перечне (перечнях) должны быть указаны по крайней мере шины, определенные в пункте 4.1.5.3.1.2;

~~ii)~~ **c)** изображение(я) рисунка (рисунков) протектора, охватываемого(ых) сертификатом(ами), предусмотренным(ыми) Правилами № 117 ООН, **и** **характеристики составных элементов**;

~~iii)~~ **d)** копию последнего отчета о соответствии производства, требуемого согласно Правилам № 117 ООН и периодически демонстрирующего соответствие предписанию, определенному в пункте 9.2.4 или 9.4.4.».

*Включить новый пункт 6.4.4.3* следующего содержания:

«**6.4.4.3 В случае шин, восстановленных посредством использования материала(ов) и дизайна(ов) протектора, которые не предусмотрены пунктом 6.4.4.1 или 6.4.4.2 и должны соответствовать требованиям пункта 7.2\*, предприятие по восстановлению протектора шин предоставляет органу по официальному утверждению типа (ООУТ) и технической службе, предоставляющей официальное утверждение на основании настоящих Правил:**

**a)** **копию протокола(ов) испытаний, согласно добавлению 2 и/или 3 к приложению 10, размера(ов) репрезентативной шины (см. определение в пункте 2), свидетельствующего(их) о соответствии протектора, восстановленного методом подвулканизации, требованиям пункта 7.2;**

**b)** **перечень(ни) размеров шин, в отношении которых может применяться процесс восстановления протектора, одобренный той же назначенной технической службой и тем же ООУТ, которые выдали протокол(ы) испытаний, упомянутый(е) в пункте 6.4.4.3 a). В перечне (перечнях) должны быть указаны по крайней мере шины, определенные в пункте 4.1.5.3.1.3;**

**c)** **копию перечня мер, принятых с целью обеспечения соответствия производства. Такие меры включают результаты испытаний, свидетельствующие о соблюдении минимальных уровней эффективности шины на снегу, требуемых по пункту 7.2.1, и периодически демонстрирующие соответствие требованию, определенному в пункте 9.2.2 или 9.4.2;**

**d)** **изображение(я) рисунка (рисунков) протектора** **и** **характеристики составных элементов.**».

*Пункт 7.2.1* изменить следующим образом:

«7.2.1 Для шин классов С2 и C3 минимальное значение индекса сцепления шины с заснеженным дорожным покрытием, рассчитанное в соответствии с процедурой, описанной в приложении 10, в сравнении с соответствующей стандартной эталонной испытательной шиной (СЭИШ) должно быть следующим:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***Класс шины*** | ***Индекс сцепления на снегу******(метод торможения на снегуa)*** | ***Индекс сцепления на снегу******(метод испытания тяги на повороте)b)*** | ***Индекс сцепления на снегу******(метод ускорения)c)*** |
|  | *Эталон = СЭИШ16C* | *Эталон = ~~СЭИШ14~~,* ***СЭИШ16*** | *Эталон = СЭИШ19.5, СЭИШ22.5* |
| C2 | 1,02 | 1,10 | Нет |
| C3 | Нет | Нет | 1,25 |

a) См. пункт 3 приложения 10 к настоящим Правилам

b) См. пункт 2 приложения 10 к настоящим Правилам

c) См. пункт 4 приложения 10 к настоящим Правилам».

 *Пункт 7.1.4.4* изменить следующим образом:

«7.1.4.4 В случае радиальных шин **класса C3** с восстановленным протектором~~, предназначенных для установки в сдвоенной (спаренной) конструкции, у которых номинальная ширина профиля превышает 305 мм, а номинальное отношение высоты профиля к его ширине составляет более 60~~, может наноситься дополнительный боковой защитный резиновый слой (ДБЗ), превышающий максимум на 8 мм габаритную ширину шины того же размера, допускаемого Правилами № 54, при условии, что:

a) этот резиновый слой наносится только на одну боковину;

b) на данной боковине проставляется маркировка “ASP” и “OUTSIDE”, причем оба обозначения должны иметь минимальную высоту 8 мм;

с) максимальная разрешенная скоростная категория соответствует индексу J (100 км/ч);

**d)** **в случае шин, предназначенных для установки в сдвоенной (спаренной) конструкции, допускается установка только одной шины с ДБЗ, причем она должна устанавливаться на внешнее колесо.**».

*Включить новые пункты 7.3–7.5* следующего содержания:

«**7.3** **Для классификации в качестве “тяговой шины” шина должна отвечать по крайней мере одному из требований пункта 7.3.1 ниже.**

**7.3.1** **Шина должна иметь рисунок протектора как минимум с двумя кольцевыми ребрами, на каждом из которых имелось бы не менее 30 блоковых элементов, разделенными канавками и/или узкими прорезями, глубина которых должна составлять не менее половины глубины рисунка протектора.** **Использование испытания физико-механических свойств в качестве альтернативного варианта будет возможным лишь на более позднем этапе, после того как в Правила будут внесены дополнительные поправки, включая указание соответствующих методов испытания и предельных значений.**

**7.4** **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 должна иметь следующие характеристики:**

**для шин класса С2: глубина рисунка протектора ≥11 мм и коэффициент пустотности ≥35 %;**

**для шин класса С3: глубина рисунка протектора ≥16 мм и коэффициент пустотности ≥35 %.**

**7.5** **Для классификации в качестве “профессиональной внедорожной” шина должна иметь все следующие характеристики:**

 **a)** **для шин класса ~~классов C1 и~~ C2:**

 **i)** **глубина рисунка протектора ≥11 мм;**

 **ii)** **коэффициент пустотности ≥35 %;**

**iii)** **максимальная категория скорости ≤Q;**

 **b)** **для шин класса С3:**

 **i)** **глубина рисунка протектора ≥16 мм;**

 **ii)** **коэффициент пустотности ≥35 %;**

 **iii) максимальная категория скорости ≤K.**».

*Пункт* 9.2.2 изменить следующим образом:

«9.2.2 по крайней мере одной шины каждые два года для проверки соответствия требованиям к эффективности зимних шин для использования в тяжелых снежных условиях, отвечающих пункту 6.6.2 и ~~не~~ охватываемых пункт**ом**~~ами~~ ~~6.4.4.1 или 6.4.4.2~~ **6.4.4.3**;»

*Пункт* 9.4 изменить следующим образом:

«9.4 Орган, выдавший разрешение предприятию по восстановлению протектора шин, может в любое время проверить методы контроля за соответствием производства, применяемые на каждом производственном объекте, включая, в частности, соблюдение предписаний, определенных в пунктах 6.4.4.1 c**,** ~~и~~ 6.4.4.2 ~~c~~ **d** **и 6.4.4.3 c**. Для каждого производственного объекта орган по официальному утверждению типа произвольно отбирает, проверяет и испытывает, как предписано настоящими Правилами, следующее количество образцов шин, входящих в ассортимент производимой продукции:»

*Пункт* 9.4.2 изменить следующим образом:

«9.4.2 по крайней мере одной шины раз в два года для проверки соответствия требованиям к эффективности зимних шин, предназначенных для использования в тяжелых снежных условиях, отвечающих пункту 6.6.2 и ~~не~~ охватываемых пунктом ~~6.4.4.1 или 6.4.4.2~~ **6.4.4.3**;»

*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 :” либо символ “@”**».

**Пример 2:**



**2) Маркировка “TEST AT :” может быть заменена маркировкой “TEST INFL :” или символом “@” либо опущена.**

**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.**

**Требования, касающиеся размеров дополнительной маркировки 4):**



**4)** **В отношении “ML” и “MPT”, являющихся частью маркировки обозначения размеров шины, применяется минимальный размер *b.***».

*Пункт 1, последний абзац* изменить следующим образом:

 «…

 которая должна накачиваться до давления ~~620~~**800** кПа для испытания на прочность в зависимости от **обоих** **значений** нагрузки/скорости **в примере 1, до давления 800 кПа при испытании на прочность в зависимости от нагрузки/скорости в соответствии с основной комбинацией нагрузки/скорости и до давления 750 кПа при испытании в соответствии с дополнительной комбинацией нагрузки/скорости в примере 2** ~~и обозначение PSI которой равняется 90~~».

*Включить новый подпункт 3 е)* следующего содержания:

«**e)** **при наличии двух указаний испытательного давления они должны располагаться таким образом, чтобы было ясно, к какой комбинации нагрузки/скорости относится каждое указанное давление**».

*Приложение 7 ⸺ Добавление 2, часть 1, доклад* изменить следующим образом:

«…

5. Класс шины:

6. Категория использования:

7. Индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием **SG** ~~по сравнению с СЭИШ в соответствии с пунктом 6.4.1.1~~

7.1 Процедура испытаний и использованная СЭИШ

8. Замечания (если таковые имеются):

…».

*Приложение 7 ⸺ Добавление 2, часть 2, данные испытаний* изменить следующим образом:

«…

5. Результаты испытаний: среднее значение полного замедления (м∙с−2)/ коэффициент тяги3)

| ***Номер прогона*** | ***Спецификация*** | ***СЭИШ(1-е испытание)*** | ***Потенциальная шина 1*** | ***Потенциальная шина 2*** | ***СЭИШ (2-е испытание)*** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 |  |  |  |  |  |
| 2 |  |  |  |  |  |
| 3 |  |  |  |  |  |
| 4 |  |  |  |  |  |
| 5 |  |  |  |  |  |
| 6 |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| Среднее значение |  |  |  |  |  |
| Стандартное отклонение |  |  |  |  |  |
| Коэффициент разброса | *CVa* ≤ 6 % |  |  |  |  |
| Коэффициент проверки | *CVala*(СЭИШ) ≤ 5 % |  |  |  |  |
| Средневзвешенное значение СЭИШ |  |  |  |  |  |
| **Коэффициент *f*** |  |  |  |  |  |
| Индекс сцепления с заснеженным дорожным покрытием |  | 1,00 |  |  |  |

1. для шин класса C2: соответствующее давлению, указанному в маркировке на боковине согласно пункту ~~4.1~~ **3.1** настоящих Правил.

…».

 **II. Обоснование**

1. Настоящие поправки к Правилам № 109 ООН необходимы для обеспечения того, чтобы процедуры испытания шин с восстановленным протектором были согласованы с предложениями ЕТОПОК, содержащимися в документе TRANS/WP.29/ GRBP/2020/13 для Правил № 54 ООН и в документах ECE/TRANS/WP.29/ GRBP/2020/16 и ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/17 для Правил № 117 ООН. Порядок применения пунктов 2.7.3, 2.8.2, 2.8.4, 2.58, 2.59, 2.59.1, 2.60, 7.3, 7.3.1, 7.4 и 7.5 согласован с положениями Правил № 117 ООН. Изменения к пункту 7.1.4.4 связаны с расширенным диапазоном размеров шин, который используется в отношении оригинального оборудования транспортных средств применительно к городским условиям при наличии требования о защите боковин шины (например, 275/70
и 315/60 R22.5). Введение ограничения в отношении шин класса C3 и ограничения в отношении внешнего колеса в случае установки в сдвоенной (спаренной) конструкции позволяют избежать возможных проблем с зазором в колесных нишах.

 **III. Обоснование в отношении документа ECE/TRANS/WP29/GRBP/2021/3, представленного ЕТОПОК 18 января 2021 года**

*Пункты 3.4, 3.4.1 и 3.4.2*

2. Внесение поправок в пункт 3.4 не представляется целесообразным, так как этот пункт касается только маркировки официального утверждения (т. е маркировки, упомянутой в пункте 5.8 и указанной в приложении 2 к настоящим Правилам) и, следовательно, не обеспечивает согласования требований о маркировке шин с восстановленным протектором с поправками, предложенными в документе ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13 в контексте Правил № 54 ООН. Таким образом, включать пункты 3.4.1 и 3.4.2 нет необходимости.

3. Кроме того, необходимо сохранить возможность нанесения постоянной маркировки на шины с восстановленным протектором, которая не должна выступать над поверхностью шины или находится ниже ее уровня, так как речь идет об общепринятой практике в случае шин с восстановленным протектором.

*Пункты 3.5, 3.5.1 и 3.5.2*

4. Необходимо внести поправки в пункт 3.5 и включить пункты 3.5.1 и 3.5.2 для обеспечения соответствия требований о маркировке шин с восстановленным протектором поправкам, предложенным в документе ECE/TRANS/WP.29/GRBP/ 2020/13 в контексте Правил № 54 ООН.

 **IV.** **Обоснование в отношении неофициального документа GRBP-73-21**

5. Пункт 6.4.4.1 касается материала(ов) протектора, восстановленного(ых) методом подвулканизации, либо протектора с идентичным дизайном, восстановленного методом прямой экструзии, который не был официально утвержден на основании Правил № 117 ООН, но был передан поставщиком. Цель этого предложения состоит в уточнении документации, которая должна быть предоставлена органу по официальному утверждению типа (ООУТ) предприятием по восстановлению протектора шин. В таком случае предприятие по восстановлению протектора шин обеспечивает предоставление поставщиком материала(ов) следующих доказательств: протокола испытаний, доказательства соответствия производства (СП) и эквивалентности конструкции и составных элементов в случае прямой экструзии.

6. Пункт 6.4.4.2 касается прямой экструзии или подвулканизации материала(ов) протектора, официально утвержденного(ых) на основании Правил № 117 ООН. Формулировки/нумерация положений этого пункта были изменены для внесения ясности.

7. Пункт 6.4.4.3 касается прямой экструзии или подвулканизации материала(ов) протектора, который(ые) не был(и) официально утвержден(ы) на основании
Правил № 117 ООН, но был(и) предоставлен(ы) или одобрен(ы) предприятием по восстановлению протектора шин. Речь идет о новом пункте, касающемся такого случая; предприятие по восстановлению протектора шин должно представить следующие доказательства: протокол испытания и документ о СП.

8. Таким образом, речь идет о следующем:

* включении пункта 4.1.5.3.1.3 (перечень шин в заявке на официальное утверждение);
* изменении текста пункта 5.4: требовании об испытании шин, охваченных пунктом 6.4.4.3 (a также 6.4.4.1 и 6.4.4.2 по просьбе ООУТ);
* обновлении текста пунктов 9.2.2 и 9.4.2 в соответствии с новыми положениями пункта 6.4.4.3;
* обновлении текста пункта 9.4 с учетом изменения нумерации пункта 6.4.4.2 и включения пункта 6.4.4.3.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)