


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

Семьдесят восьмая сессия

Женева, 30 августа — 1 сентября 2023 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам шума и шин
о работе ее семьдесят восьмой 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	3
IV. Правила № 51 ООН (шум, производимый транспортными средствами категорий М и N) (пункт 3 повестки дня)	4–10	4
V. Правила № 63 ООН (шум, производимый мопедами) (пункт 4 повестки дня)	11	4
VI. Правила № 92 ООН (сменные системы глушителей для мотоциклов) (пункт 5 повестки дня)	12	5
VII. Правила № 138 ООН (бесшумные автотранспортные средства) (пункт 6 повестки дня)	13–17	5
VIII. Шины (пункт 7 повестки дня)	18–32	5
A. Правила № 54 ООН (шины для коммерческих транспортных средств и их прицепов)	18	5
B. Правила № 106 ООН (шины для сельскохозяйственных транспортных средств и их прицепов)	19	6
C. Правила № 117 ООН (сопротивление шин качению, шум, издаваемый шинами при качении, и их сцепление на мокрой поверхности)	20–25	6
D. Правила № 124 ООН (сменные колеса для легковых автомобилей)	26–27	7
E. Износ шин	28–30	7
F. Другие правила ООН, касающиеся шин	31–32	8



IX.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 8 повестки дня)	33	8
X.	Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (пункт 9 повестки дня)	34	8
XI.	Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (пункт 10 повестки дня)	35	8
XII.	Основные вопросы, рассмотренные на недавних сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (пункт 11 повестки дня)	36	8
XIII.	Обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по вопросам шума и шин (пункт 12 повестки дня)	37	9
XIV.	Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)	38–41	9
XV.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 14 повестки дня)	42	10
XVI.	Выборы должностных лиц (пункт 15 повестки дня)	43	10
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRBP-78-...), распространенных в ходе сессии	11	
II.	Круг ведения неофициальной рабочей группы по дополнительным положениям об уровне звука в реальных условиях вождения	13	
III.	Пересмотренный круг ведения неофициальной рабочей группы по характеристикам сцепления с мокрой поверхностью для шин в изношенном состоянии	15	
IV.	Неофициальные группы GRBP	17	

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам шума и шин (GRBP) провела свою семьдесят восьмую сессию 30 августа — 1 сентября 2023 года в Женеве. Совещание проходило под председательством г-на С. Фишё (Франция). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690/Rev.2) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Саудовской Аравии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. Участвовали также эксперты от Европейской комиссии. Кроме того, в работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Американского совета по автомобильной политике (АСАП), Ассоциации изготовителей импортируемых шин (АИИШ), Всемирного союза слепых (ВСС), Европейской ассоциации гаражного оборудования (ЕАГО), 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), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТАС) и Постоянного международного бюро ассоциаций дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/13,
неофициальные документы GRBP-78-01 и GRBP-78-23

2. GRBP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/13 с поправками, содержащимися в документе GRBP-78-01). GRBP приняла к сведению порядок работы, предложенный Председателем (GRBP-78-23). Перечень неофициальных документов содержится в приложении I. Перечень неофициальных групп GRBP приведен в приложении IV.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/14,
ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/15,
неофициальный документ GRBP-78-19

3. Эксперты от ИСО и МАЗМ представили поправки, согласно которым допускается использовать новейший стандарт ISO 10844:2021, касающийся требований к характеристикам поверхности испытательного трека (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/14, ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/15). Эксперт от Франции предложил дополнить эти поправки положениями о постепенном отказе от использования испытательных треков, соответствующих стандарту ISO 10844:2014 (GRBP-78-19). GRBP просила МАЗМ и ИСО пересмотреть свое предложение для обсуждения его на следующей сессии.

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

Документация: неофициальные документы GRBP-78-07, GRBP-78-08, GRBP-78-09, GRBP-78-10, GRBP-78-13, GRBP-78-14 и GRBP-78-34

4. Эксперт от неофициальной рабочей группы по неточностям в измерениях (НРГ по МУ) отчитался о деятельности группы (GRBP-78-09).
5. Эксперты НРГ по МУ представили новый проект справочного документа по неточностям в измерениях, в котором в качестве первого этапа рассматриваются Правила ООН №№ 51 и 117 (GRBP-78-07). Эксперты от Соединенного Королевства и Франции задали вопросы, тогда как эксперты от Германии и Нидерландов указали на значительную неточность, связанную с испытательным треком. Председатель просил НРГ по МУ связаться с этими экспертами в целях подготовки пересмотренного документа к следующей сессии.
6. Эксперты НРГ по МУ представили предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (GRBP-78-08). Эксперты от Германии, Нидерландов, Соединенного Королевства, Франции и Швейцарии высказали свои замечания по этому предложению. Учитывая эти замечания и необходимость проведения консультаций с Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), GRBP решила вернуться к рассмотрению документа GRBP-78-08 на своей следующей сессии.
7. Эксперт от неофициальной рабочей группы по дополнительным положениям об уровне звука (НРГ по АСЕП) представил доклад о ходе работы (GRBP-78-14) и обновленный круг ведения (GRBP-78-13) группы. GRBP решила переименовать НРГ в неофициальную рабочую группу по дополнительным положениям об уровне звука в реальных условиях вождения (НРГ по РД-АСЕП) и утвердила круг ее ведения, содержащийся в приложении II.
8. GRBP приняла к сведению промежуточный доклад о проводимом исследовании ДПУЗ/ДПУЗ-РУВ, представленный МОПАП (GRBP-78-34).
9. GRBP сообщили, что целевая группа по бесшумным автотранспортным средствам (ТФ КРТВ) сочла необходимым, чтобы шум, производимый аккумуляторными электромобилями (АЭМ) с системами усиления звука, отличными от предусмотренной Правилами № 138 ООН системы звукового предупреждения о транспортном средстве (АВАС), регулировался Правилами № 51 ООН. Эксперт от МОПАП представил первый проект поправок к Правилам № 51 ООН, направленных на решение этого вопроса (GRBP-78-10).
10. GRBP выразила обеспокоенность по поводу изделий вторичного рынка, предназначенных для создания искусственного шума АЭМ в целях, не относящихся к целям безопасности, и в целом поддержала идею устранения «серой зоны» между Правилами ООН №№ 51 и 138. GRBP приняла к сведению, что МОПАП подготовит пересмотренный документ в отношении АЭМ с АВАС.

V. Правила № 63 ООН (шум, производимый мопедами) (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/16, неофициальный документ GRBP-78-19

11. GRBP напомнила об обеспокоенности в отношении пункта 3 выше и предложила ИСО и МА3М представить пересмотренный документ для рассмотрения на следующей сессии.

VI. Правила № 92 ООН (сменные системы глушителей для мотоциклов) (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/17

12. Эксперт от МАЗМ представил проект справочного документа с отраслевым руководством по положениям о противодействии несанкционированным конструктивным изменениям неоригинальных сменных систем выпуска (НОССГ) (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/17). Ряд экспертов высказался в поддержку руководства и подчеркнул необходимость его регулярного обновления в будущем. GRBP приняла этот документ, поручив секретариату опубликовать его в качестве справочного документа на специальной веб-странице. В качестве следующего шага GRBP решила изучить возможность включения руководства, изложенного в подходящих формулировках, в Правила № 92 ООН.

VII. Правила № 138 ООН (бесшумные автотранспортные средства) (пункт 6 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRBP-78-11, GRBP-78-12 и GRBP-78-21

13. Эксперт целевой группы по бесшумным автотранспортным средствам (ТФ-КРТВ) отчитался о деятельности группы (GRBP-78-11) и подчеркнул, что ее задачей является обеспечение баланса между аспектами безопасности и окружающей среды. GRBP приняла к сведению проект сводного варианта Правил № 138 ООН, подготовленный ТФ КРТВ (GRBP-78-12).

14. Представители ВСС ознакомили GRBP со своей позицией в отношении БАТС (GRBP-78-21), в частности с необходимостью обеспечить, чтобы АВАС транспортного средства подавала звуковые сигналы, когда оно не движется либо движется на скорости до 32 км/ч, для обеспечения безопасности незрячих лиц.

15. В отношении звука АВАС, который издается при неподвижном состоянии транспортного средства и, согласно действующему тексту Правил № 138 ООН, является факультативным, эксперт ТФ КРТВ пояснил, что, по мнению целевой группы, в случае остановки при положении «Р» автоматической коробки передач подачу звука допускать не следует, тогда как в отношении положений «D» и «R» обсуждение продолжается.

16. Некоторые эксперты выразили обеспокоенность по поводу влияния шума, производимого в неподвижном состоянии, на окружающую среду и задались вопросом, не создает ли широко используемая система «старт-стоп» каких-либо рисков для безопасности. Другие эксперты сообщили о ДТП, произошедших по причине отсутствия звукового сигнала АВАС, подаваемого в неподвижном состоянии.

17. GRBP подчеркнула важность дальнейших обсуждений в рамках ТФ КРТВ и выразила поддержку ее усилий по поиску разумного компромисса. GRBP также призвала всех экспертов принять участие в этой деятельности.

VIII. Шины (пункт 7 повестки дня)

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/18, неофициальный документ GRBP-78-20-Rev.1

18. Эксперт от Франции представил предложение, в котором указывается допуск на максимальную габаритную ширину шин, определяемых по «шине, соответствующей конфигурации обода», обозначение А (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/18,

GRBP-78-20-Rev.1). GRBP приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2024 года в качестве проекта дополнения 27 к Правилам № 54 ООН.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/9,
неофициальный документ GRBP-78-22

19. GRBP возобновила рассмотрение предложения ЕТОПОК о расширении области применения Правил ООН на шины с обозначением категории скорости E, с тем чтобы учесть техническую эволюцию сельскохозяйственных и лесохозяйственных транспортных средств (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/9, GRBP-78-22). GRBP приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2024 года в качестве проекта дополнения 21 к Правилам № 106 ООН.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2022/19,
неофициальные документы GRBP-77-23, GRBP-78-04,
GRBP-78-05, GRBP-78-06, GRBP-78-15, GRBP-78-16,
GRBP-78-28-Rev.1 и GRBP-78-33

20. Эксперт от ЕТОПОК представил новую конструкцию стандартных эталонных шин (СЭИШ) класса C3, используемых в качестве эталонных шин для проверки сцепления с заснеженным и мокрым дорожным покрытием (GRBP-78-28-Rev.1). Эксперт от Японии задал вопрос. Председатель просил ЕТОПОК представить рабочий документ для рассмотрения на следующей сессии.

21. Эксперт неофициальной рабочей группы по характеристикам сцепления с мокрой поверхностью для шин в изношенном состоянии (НРГ по ВГВТ) представил доклад о ходе работы группы (GRBP-78-16) и проект обновленного круга ее ведения (GRBP-78-15). GRBP приняла пересмотренный круг ведения, содержащийся в приложении III.

22. Эксперт НРГ по МУ представил результаты анализа неточностей в измерениях, выполненного ЕТОПОК и экспертами проекта «Усиление эффекта эксплуатации менее шумных шин на европейских дорогах» (СТЕЕР) (GRBP-78-06). Эксперт НРГ по МУ также представил обновленную информацию относительно поправки на температуру для корректировки ее корреляции с шумом шин класса C2 (GRBP-78-04). GRBP приняла к сведению эти документы.

23. Эксперт НРГ по МУ предложил меры по снижению расхождений в измерениях (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/19 и GRBP-78-05). GRBP приняла это предложение, воспроизведенное в документе GRBP-78-05, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2024 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 04 к Правилам № 117 ООН.

24. Эксперт от АСАП напомнил о документе GRBP-77-23, представленном на предыдущей сессии GRBP, и внес на рассмотрение документ GRBP-78-33, касающийся изменения значений сопротивления качению для шин с маркировкой «LT». По его словам, в целях безопасности и долговечности для некоторых грузовых пикапов в определенном географическом регионе требуются шины класса C3 с маркировкой «LT», эксплуатационные характеристики которых подходят для использования на пересеченной местности и в промышленных/сельскохозяйственных

целях, что обуславливает значения сопротивления качению, превышающие установленные для шин класса С3 в целом. Поэтому эксперт предложил сделать исключение для таких шин класса С3 с маркировкой «LT» в таблицах значений сопротивления качению.

25. Эксперты от Франции, ЕТОПОК и МОПАП указали на необходимость более подробного изучения этого предложения. Некоторые эксперты выразили опасение по поводу того, что предлагаемое исключение для одного региона может иметь глобальные последствия. GRBP предложила АСАП связаться с заинтересованными экспертами с целью вынести на рассмотрение дополнительные элементы в ходе следующей сессии.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/20,
ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/21,
неофициальный документ GRBP-78-03

26. Эксперт от Российской Федерации представил поправки, уточняющие некоторые положения (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/20, GRBP-78-03). Эксперты от Германии и ЕТОПОК задали несколько вопросов и вместе с экспертами от Нидерландов и Франции заявили, что направят эксперту от Российской Федерации письменные комментарии. GRBP решила сохранить этот вопрос в повестке дня своей следующей сессии.

27. Эксперт от Российской Федерации предложил внести исправление в русский вариант заголовка приложения 6 к Правилам № 124 ООН («Испытание на изгиб при кручении») (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/21). Секретариат отметил, что этот вопрос будет решаться секретариатом и службами письменного перевода Организации Объединенных Наций путем выпуска необходимых исправлений к существующим документам, соответственно, решение GRBP не требуется. GRBP приняла эту информацию к сведению.

E. Износ шин

Документация: неофициальные документы GRBP-78-17, GRBP-78-18,
GRBP-78-26 и GRBP-78-32

28. Эксперты целевой группы по износу шин (ТФ ТА) отчитались о своей деятельности (GRBP-78-26) и представили два проекта методов измерения износа шин: метод реального движения по дороге (GRBP-78-17) и метод с использованием барабана в помещении (GRBP-78-18). GRBP предложила всем экспертам изучить оба метода и направить свои комментарии ТФ ТА не позднее 21 сентября 2023 года.

29. Эксперты от Норвегии, Финляндии и Швеции выразили обеспокоенность по поводу того, что предлагаемые методы испытаний не относятся к шинам для эксплуатации на льду. Эксперт ТФ ТА ответил, что необходимо либо исключить их из сферы применения методов, либо разработать для них отдельную процедуру испытания. Эксперт от ЕТОПОК отметил, что шины для эксплуатации на льду занимают крайне незначительную долю рынка, и выразил мнение о том, что проведение испытаний на износ таких шин на покрытых льдом дорогах нецелесообразно.

30. Эксперт от МОПАП представил предварительные результаты проведенного организацией исследования, касающегося износа шин (GRBP-78-32). GRBP приняла к сведению эту информацию и заявила, что ожидает представления окончательных результатов на следующей сессии.

Г. Другие правила ООН, касающиеся шин

Документация: неофициальные документы GRBP-78-29, GRBP-78-30 и GRBP-78-31

31. Эксперт малой группы по шинам с восстановленным протектором отчитался о деятельности группы (GRBP-78-29) и кратко представил решение, рассматриваемое группой:

- принятие новых Правил ООН, касающихся официального утверждения типа шин с восстановленным протектором в отношении их эффективности на снегу, без изменения технических требований, изложенных в действующем тексте Правил № 109 ООН (GRBP-78-31); и
- принятие поправок новой серии 01 к Правилам № 109 ООН, не включающих аспект эффективности на снегу, с целью уточнить административные требования по истечении определенного срока с помощью надлежащих переходных положений (GRBP-78-30).

32. GRBP предложила всем экспертам изучить оба варианта и представить свои замечания малой группе по шинам с восстановленным протектором, с тем чтобы подготовить к следующей сессии рабочий документ, содержащий проект новых Правил ООН и поправки к Правилам ООН №№ 108 и 109.

IX. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся уровней шума (пункт 8 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRBP-78-35

33. GRBP приняла к сведению доклад о ходе работы целевой группы по вопросам звука, издаваемого транспортным средством (ТФ ВС) (GRBP-78-35).

X. Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (пункт 9 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRBP-78-08

34. GRBP напомнила об обсуждении, упомянутом в пункте 6 выше.

XI. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (пункт 10 повестки дня)

35. Никакой новой информации не поступило.

XII. Основные вопросы, рассмотренные на недавних сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (пункт 11 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRBP-78-27

36. GRBP приняла к сведению основные вопросы, рассмотренные WP.29 на сессиях в марте и июне 2023 года в контексте GRBP, а также общие проблемы (GRBP-78-27).

XIII. Обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по вопросам шума и шин (пункт 12 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRBP-78-02

37. Председатель представил пересмотренный перечень приоритетов (GRBP-78-02). Эксперты от Франции и МОПАП прокомментировали этот перечень. Председатель предложил другим экспертам направить ему свои комментарии, чтобы соответствующим образом обновить документ.

XIV. Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRPE-89-06, GRPE-89-39, GRBP-78-24 и GRBP-78-25

38. GRBP отметила, что Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) на своей сессии в феврале 2023 года принял решение о разработке стратегии по смягчению последствий изменения климата и обратился к своим вспомогательным органам с просьбой предоставить материалы (GRPE-89-06). WP.29 на своей сессии в июне 2023 года поручила своей Рабочей группе по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) возглавить процесс разработки скоординированных мер реагирования WP.29, а также обратилась к другим рабочим группам (РГ) с просьбой направить GRPE свои материалы. В свою очередь GRPE учредила целевую группу по стратегии КВТ по смягчению последствий изменения климата (GRPE-89-39). После краткого обсуждения Председатель предложил экспертам продумать возможный вклад GRBP в реализацию стратегии и направить свои соображения GRBP не позднее 8 сентября 2023 года.

39. От имени специальной группы заинтересованных экспертов по проверке правил в области автоматизированных транспортных средств (СИГ АВПС) эксперт от Нидерландов отчитался о деятельности группы (GRBP-78-24). Он отметил, что группа решила в первоочередном порядке рассмотреть Правила ООН №№ 28, 51 и 138 с целью внести в них поправки, предпочтительно посредством дополнений. GRBP предложила всем экспертам присоединиться к работе СИГ АВПС.

40. GRBP отметила, что секретариат получил письмо от Гражданской ассоциации экологического мониторинга в области борьбы с шумом, касающееся возможной несовместимости между предельными значениями уровня звука, издаваемого автобусами, которые установлены в Правилах № 51 ООН, и руководством Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) (GRBP-78-25). Подчеркивая свою постоянную работу по снижению предельных значений уровня звука, установленных в Правилах № 51 ООН, GRBP отметила, что значения уровня шума в Правилах № 51 ООН и руководстве ВОЗ не поддаются прямому сопоставлению по следующим причинам:

- a) различные расстояния от источника звука;
- b) в руководстве ВОЗ приводятся средние уровни шума, тогда как в Правилах № 51 ООН устанавливаются пиковые уровни шума;
- c) испытания согласно Правилам № 51 ООН включают в себя ускорение при полностью открытой дроссельной заслонке, которое редко встречается в условиях обычного автобусного движения.

41. GRBP отметила, что г-жа Ф. Сильвани и г-н М. Тяги из МОПАП больше не будут участвовать в работе GRBP в связи с переходом на новые должности. GRBP поблагодарила их за ценный вклад в ее работу и пожелала им успеха в будущем.

XV. Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 14 повестки дня)

42. Для своей семьдесят девятой сессии, которую планируется провести в Женеве 6–9 февраля 2024 года, GRBP решила сохранить прежнюю структуру предварительной повестки дня. GRBP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат — 14 ноября 2023 года, т. е. за 12 недель до начала сессии.

XVI. Выборы должностных лиц (пункт 15 повестки дня)

43. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.2) и правилом 42 Правил процедуры ЕЭК (E/ECE/778/Rev.5) GRBP переизбрала г-на С. Фишё (Франция) Председателем, а г-на Б. Шюттлера (Германия) — заместителем Председателя на 2024 год.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRBP-78-...), распространенных в ходе сессии

Условное обозначение	Представлен	Пункт повестки дня	Заголовок	Последующие действия
1	Секретариат	1	Обновленная предварительная повестка дня	a
2	Председатель	11	Перечень приоритетов GRBP на 2023–2024 годы	a
3	Российская Федерация	7 d)	Предложение по внесению поправок в документ ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/20	c
4	НРГ по МУ	7 c)	Предложение по обновлению поправки на температуру для корректировки ее корреляции с шумом качения шин C2 в Правилах № 117 ООН	a
5	НРГ по МУ	7 c)	Предложение по замене документа ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/19	d
6	НРГ по МУ	7 c)	Анализ неточностей в измерениях, связанных с Правилами № 117 ООН	a
7	НРГ по МУ	3 и 7 c)	Предложение по справочному документу: неточности в измерениях при испытаниях в соответствии с правилами в области транспортных средств, относящимися к ведению GRBP WP.29	c
8	НРГ по МУ	9	Предложение по дополнению 1 к Пересмотру 7 Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3)	c
9	НРГ по МУ	3	Доклад о ходе работы	a
10	МОПАП	3	Предложение по дополнению к поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН	
11	ТФ КРТВ	6	Доклад о ходе работы	a
12	ТФ КРТВ	6	Подготовка сводного варианта Правил № 138 ООН	a
13	НРГ по РД-АСЕП	3	Предложение по кругу ведения неофициальной рабочей группы по дополнительным положениям об уровне звука в реальных условиях вождения (НРГ по РД-АСЕП)	d
14	НРГ по РД-АСЕП	3	Доклад о ходе работы	a
15	НРГ по ВГВТ	7 c)	Предложение по пересмотренному кругу ведения	d
16	НРГ по ВГВТ	7 c)	Доклад о ходе работы	a
17	ТФ ТА	7 e)	Метод измерения степени износа шины при движении по дороге с использованием транспортного средства в реальных условиях движения	a
18	ТФ ТА	7 e)	Измерение износа шин на единицу пройденного расстояния — метод с использованием барабана	a
19	Франция	2 и 4	Предложение по поправкам к документам ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/14, ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/15 и ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/16	c
20-Rev.1	Франция	7 a)	Дополнительное обоснование документа ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/18	d
21	ВСС	6	Замечания в отношении конкретных аспектов звукового предупреждения о транспортном средстве (ABAC) в Правилах № 138 ООН	a
22	ЕТОПОК	7 b)	Ответы на замечания к документу ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2023/9	d
23-Rev.1	Председатель	1	Проект порядка работы и предварительное расписание	a
24	СИГ АВРС	13	Доклад о ходе работы	a

<i>Условное обозначение</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Заголовок</i>	<i>Последующие действия</i>
25	Гражданская ассоциация экологического мониторинга в области борьбы с шумом	13	Несовместимость между предельными значениями уровня звука, установленными в Правилах № 51 ООН, и руководством Всемирной организации здравоохранения	a
26	ТФ ТА	7 e)	Доклад о ходе работы	a
27	Секретариат	1 и 11	Общая информация и основные вопросы, рассмотренные WP.29	a
28-Rev.1	ЕТОПОК	7 c)	Новая конструкция СЭИШ класса С3	b
29	Малая группа по шинам с восстановленным протектором	7 f)	Предложение	a
30	Малая группа по шинам с восстановленным протектором	7 f)	Пересмотренные Правила № 109 ООН	b
31	Малая группа по шинам с восстановленным протектором	7 f)	Подготовка проекта новых Правил ООН	b
32	МОПАП	7 e)	Исследование по износу шин	a
33	АСАП	7 c)	Предложение по поправкам к Правилам № 117 ООН	c
34	МОПАП	3	Исследование ДПУЗ/ДПУЗ-РВ	a
35	ТФ ВС	8	Доклад о ходе работы	a

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.
- e Снят с обсуждения.

Приложение II

Круг ведения неофициальной рабочей группы по дополнительным положениям об уровне звука в реальных условиях вождения

A. Введение

1. Неофициальной рабочей группе по дополнительным положениям об уровне звука в реальных условиях вождения (НРГ по РД-АСЕП) в качестве первого шага поручено подготовить дополнение 9 к поправкам серии 03 к Правилам № 51 ООН. В качестве второго шага на этапе мониторинга ДПУЗ-РУВ и после него будет проводиться сбор данных и последующий анализ, которые лягут в основу проекта поправок, касающихся аспектов формы, измерений и/или предельных значений.
2. В качестве первого шага НРГ по РД-АСЕП поручено подготовить поправки серии 05 к Правилам № 41 ООН. Предстоит разработать кривые предельных значений для различных режимов движения.

B. Цели неофициальной рабочей группы по дополнительным положениям об уровне звука в реальных условиях вождения

3. Сфера деятельности НРГ по РД-АСЕП распространяется на категории M₁, N₁ и L₃.
4. Группа преследует следующие основные цели:
 - *В отношении транспортных средств категорий M₁ и N₁ (Правила № 51 ООН):*
 - результаты работы группы по итогам периода мониторинга могут привести к разработке поправок новой серии;
 - внесение изменений в действующие Правила ООН в целях включения пересмотренных положений о ДПУЗ-РУВ;
 - обновление действующего приложения 9;
 - исключение существующего приложения 7, которое содержит действующие положения о ДПУЗ, и обновление соответствующих пунктов в основном тексте и приложении 3;
 - рассмотрение возможности включения актуальных переходных положений;
 - Группе следует разработать связующее звено между Правилами ООН №№ 51 и 138 во избежание возникновения противоречий между ними.
 - *В отношении транспортных средств категории L₃ (Правила № 41 ООН):*
 - результаты работы группы могут привести к разработке поправок новой серии;
 - обновление действующих предельных значений ДПУЗ-РУВ;
 - рассмотрение возможности включения актуальных переходных положений.
5. НРГ по РД-АСЕП отчитывается перед GRBP.

С. Правила процедуры

6. НРГ по РД-АСЕП 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.
7. Учреждается редакционная группа для подготовки документов НРГ по РД-АСЕП в составе не более 10 участников, что позволяет проводить очные совещания.
8. Совещания, помимо совещаний редакционной группы, организуются таким образом, чтобы другие эксперты, занимающиеся ДПУЗ-РУВ, могли принимать в них участие в виртуальном режиме.
9. Председателем НРГ выступит Германия, а сопредседателем — Япония. Функции секретаря по транспортным средствам категорий М и N исполняет МОПАП, а по транспортным средствам категории L — МАЗМ.
10. Рабочим языком НРГ является английский язык.
11. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарям НРГ в приемлемом электронном формате не позднее чем за одну неделю до начала запланированного совещания.
12. Повестка дня и последний проект документа распространяются среди всех членов НРГ заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
13. Вся документация НРГ размещается на специальном веб-сайте ЕЭК.

Д. Сроки

14. Цель работы НРГ состоит в передаче рабочих документов, а также тщательно проработанных плана и графика работы для рассмотрения на соответствующих сессиях GRBP. НРГ представит доклады о ходе работы, в том числе об уже достигнутых и ожидаемых в будущем результатах, а также всеобъемлющие предложения:
 - в отношении транспортных средств категории L₃ — рабочий документ для сессии GRBP в феврале 2025 года;
 - в отношении транспортных средств категорий M₁ и N₁ — рабочий документ, который будет представлен в конце 2025 года для обсуждения на сессии GRBP в феврале 2026 года.

Приложение III

Пересмотренный круг ведения неофициальной рабочей группы по характеристикам сцепления с мокрой поверхностью для шин в изношенном состоянии

А. Введение

1. На шестьдесят девятой сессии Рабочей группы по вопросам шума (GRB) было отмечено, что показатели сцепления шин с мокрой поверхностью снижаются по мере их износа, поэтому существующие испытания (проводимые на новых шинах) не являются репрезентативными с точки зрения наихудшего сценария. Процесс адаптации требований, предъявляемых к шинам, следует продолжить, в частности, для обеспечения того, чтобы в соответствующих случаях показатели шин оценивались также и по окончании срока службы шины (в изношенном состоянии), а также для пропагандирования идеи о том, что шины должны отвечать предъявляемым требованиям на протяжении всего срока своей службы и не должны подлежать досрочной замене. Правила № 117 ООН в настоящее время содержат подробные положения о шуме, сопротивлении качению и сцеплении шин с мокрой поверхностью, которые могут быть изменены с учетом некоторых других предписаний.
2. Неофициальная рабочая группа по характеристикам сцепления с мокрой поверхностью для шин в изношенном состоянии (НРГ по ВГВТ) была учреждена в 2019 году для определения предписаний, касающихся сцепления шин в изношенном состоянии с мокрой поверхностью.
3. Настоящим предложением вводится обновленный круг ведения НРГ по ВГВТ.
4. Работа группы нацелена на то, чтобы предложить поправку к Правилам № 117 ООН, прилагаемым к Соглашению 1958 года.

В. Цели

5. Сфера охвата и цель работы основаны на документах ECE/TRANS/WP.29/GRB/2019/6, ECE/TRANS/WP.29/GRBP/70, пункт 18, и ECE/TRANS/WP.29/GRBP/71, пункт 16.
6. Будущие поправки к Правилам № 117 ООН будут применяться к новым пневматическим шинам класса C1 и также касаться надлежащих требований к шинам классов C2 и C3.
7. НРГ по ВГВТ:
 - рассматривает сферу охвата и разрабатывает целевой показатель;
 - для шин класса C1:
 - оценивает метод подготовки шины к испытанию в изношенном состоянии в ходе официального утверждения ее типа;
 - определяет условия испытания;
 - описывает методы испытания;
 - определяет для целей официального утверждения типа пороговые значения эффективности сцепления шин в изношенном состоянии на мокрой поверхности;
 - вводит в эксплуатацию «стандартную эталонную испытательную шину с формованным покрытием» (СЭИШ-изнош.);

- определяет методы измерения толщины слоя воды;
 - повышает точность процедуры испытания;
 - рассматривает надлежащие требования к шинам классов C2 и C3.
8. НРГ по ВГВТ осуществляет свою деятельность в рамках Соглашения 1958 года и отчитывается перед GRBP.

С. Правила процедуры

9. НРГ по ВГВТ открыта для всех участников Рабочей группы по вопросам шума и шин (GRBP).
10. Функции сопредседателей НРГ исполняют Франция и Европейская комиссия. Функции секретаря исполняет Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК).
11. Рабочим языком НРГ является английский язык.
12. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю НРГ в приемлемом электронном формате не позднее чем за одну неделю до начала запланированного совещания.
13. Повестка дня и последний проект документа распространяются среди всех членов НРГ заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
14. Вся документация НРГ размещается на специальном веб-сайте ЕЭК.

Д. Сроки

15. Цель НРГ состоит в том, чтобы представить:
- доклад о ходе работы на семьдесят восьмой сессии GRBP в сентябре 2023 года, неофициальный документ о сцеплении шин класса C1 в изношенном состоянии с мокрой поверхностью для целей определения методов измерения толщины слоя воды — на семьдесят девятой сессии GRBP в феврале 2024 года и рабочий документ для принятия — не позднее чем на восьмидесятой сессии GRBP в сентябре 2024 года;
 - неофициальный документ о сцеплении шин класса C1 в изношенном состоянии с мокрой поверхностью для целей повышения точности процедур испытания — на восемьдесят второй сессии GRBP в сентябре 2025 года и рабочий документ для принятия — не позднее чем на восемьдесят третьей сессии GRBP в феврале 2026 года.

Приложение IV

Неофициальные группы GRBP

<i>Неофициальная группа</i>	<i>Председатель(и) и сопредседатель(и)</i>	<i>Секретарь</i>	<i>Истечение срока действия мандата</i>
Бесшумные автотранспортные средства (КРТВ) (для разработки ГТП)	Г-н Эзана Вондимне (США) Г-н Ичиро Сакамото (Япония)	Г-н Анн Серра (Европейская комиссия)	декабрь 2023 года
Дополнительные положения об уровне звука в реальных условиях вождения (РД-АСЕП)	Г-н Бернд Шюттлер (Германия) Г-н Хироки Кудо (Япония)	Г-н Алекс Десплентер (МАЗМ) Г-н Дуг Мур (ИСО)	февраль 2026 года
Характеристики сцепления с мокрой поверхностью для шин в изношенном состоянии (ВГВТ)	Г-жа Элоди Колло (Франция)	Г-н Николя де Майе (ЕТОПОК)	февраль 2026 года
Неточности в измерениях (НРГ по МУ)	Г-н Трульс Берге (Норвегия)	Г-н Клаус Нойхаус (МОПАП)	сентябрь 2023 года