



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто пятьдесят первая сессия

Женева, 22–25 июня 2010 года

Пункт 16.7 предварительной повестки дня

**Ход разработки новых глобальных технических правил
(гтп) или поправок к введенным глобальным техническим
правилам – шины**

Добавление положений, касающихся о сопротивления качению, к глобальным техническим правилам по шинам

Передано представителем Европейского союза*

Приведенный ниже текст был внесен на рассмотрение представителем Европейского союза для разработки дополнительных положений, касающихся сопротивления качению, для глобальных технических правил по шинам. Он основан на неофициальном документе WP.29-150-23, распространенном на сто пятидесятой сессии (ECE/TRANS/WP.29/1083, пункт 98).

I. Цель предложения

1. Целью данного предложения является включение положений, касающихся требований к проведению испытаний шин и предельных значений в отношении сопротивления качению, в проект глобальных технических правил (гтп) по шинам, с тем чтобы требования гтп считались эквивалентными существующим правилам для Договаривающихся сторон, предусматривающим в их внутреннем законодательстве предельные показатели сопротивления качению.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006–2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

II. Общая информация

2. В рамках стратегии Европейского союза по сокращению выбросов CO₂ автотранспортными средствами в 2009 году было принято законодательство¹, касающееся утверждения типа, которое предусматривает, что шины автотранспортных средств должны соответствовать конкретным требованиям в отношении сопротивления качению. Согласно оценке, использование шин с низким сопротивлением качению может снизить средний расход топлива автотранспортного средства при качении примерно на 3% без какого-либо существенного негативного воздействия на другие важные параметры шин. Предлагаемые требования будут введены в действие в два этапа в соответствии с графиком, указанным ниже.

<i>Категория шин</i>	<i>Максимальное сопротивление качению (кг/т)</i>	
	Этап 1	Этап 2
C1 (автомобильные шины)	12	10,5
C2 (легкие коммерческие шины)	10,5	9
C3 (тяжелые коммерческие шины)	8	6,5
	Год введения в действие	
Новые типы	2012	2016
Существующие типы	2014 (2016 для шин C3)	2018 (2020 для шин C3)

3. Предполагается ввести в действие новые требования, придав законную силу Правилу № 117 с внесенными в него поправками, существующему в настоящее время в форме документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3, который, как ожидается, будет включен в повестку дня Всемирного форума на его сессии в июне 2010 года. Требования в отношении сцепления с мокрой поверхностью и шума, производимого при качении, также предусмотренные в Правиле № 117, также станут обязательными для целей утверждения типа в Европейском союзе (ЕС) как для шин, используемых в качестве компонентов, так и для шин, устанавливаемых на новых транспортных средствах.

III. Влияние принятия гтп по шинам

4. Предполагается, что первый этап гтп по шинам будет утвержден Всемирным форумом не раньше чем в марте 2012 года, и поэтому он вступит в силу только после того, как требования, касающиеся сопротивления качению, станут

¹ Регламент (ЕС) № 661/2009 Европейского парламента и Совета от 13 июля 2009 года, касающийся требований к одобрению типа по общей безопасности транспортных средств, их прицепов и систем, компонентов и отдельных предназначенных для них технических блоков. См.: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:200:0001:0024:EN:PDF>.

в ЕС обязательными. Поэтому, если в гтп не будет положений, касающихся сопротивления качению (или если положения в отношении сопротивления качения будут уступать тем, которые содержатся в Правиле № 117), шины, удовлетворяющие требованиям гтп, не смогут автоматически считаться эквивалентными шинам, соответствующим существующим правилам. В этой связи, для того чтобы гтп были приемлемы для целей утверждения типа, будь то в Европейском союзе или на территориях других Договаривающихся сторон Соглашения 1958 года, которые применяют требования в отношении сопротивления качению в качестве Правила № 117, необходимо будет включить эквивалентные положения в Правило № 117, по крайней мере в качестве "необязательного" элемента гтп. Предполагается, что в случае сохранения модульного подхода к гтп требования, касающиеся сопротивления качению, могут быть включены в тот же необязательный модуль, куда входит шум, производимый шинами при качении. В противном случае при согласии Договаривающихся сторон Соглашения 1998 года сопротивление качению могло бы быть включено в качестве одного из основных требований гтп.

IV. Предложение

5. При условии согласия Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) и принятия предложенных поправок к Правилу № 117 Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года Европейская комиссия предложит поправки к проекту гтп на следующем совещании неофициальной группы, с тем чтобы включить положения, касающиеся сопротивления качению шин, на основе положений, согласованных для Правила № 117.
