|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.11/2023/11 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General4 August 2023RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся
пищевых продуктов**

**Восьмидесятая сессия**

Женева, 24–27 октября 2023 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения по поправкам к СПС:
новые предложения**

 Поправка к пункту 6.2.2

 Передано правительством Италии

|  |
| --- |
|  *Резюме* |
| **Существо предложения:** Цель данного предложения заключается в уточнении некоторых аспектов проведения испытания с понижением температуры, описанного в пункте 6.2.2. |
| **Предлагаемое решение:** приложение 1, добавление 2, пункт 6.2.2 |
| **Справочные документы:** |
|  |

 Введение

1. В пункте 6.2.2 добавление 2 к приложению 1 к СПС указано, что начиная с января 2024 года в случае неавтономных транспортных средств-ледников, зарегистрированных после 6 января 2018 года, в дополнение к испытанию с понижением температуры (согласно пункту 6.2) необходимо будет продемонстрировать, что после стабилизации температуры температура, предусмотренная для данного класса, может поддерживаться в течение 90 минут благодаря работе двигателя транспортного средства на малых оборотах. Здесь необходимо уточнить три момента:

* Что подразумевается под «поддержанием температуры, предусмотренной для данного класса»?
* Как долго должен работать неавтономный ледник для стабилизации внутренней температуры, так чтобы щиты, из которых состоит изотермический кузов, могли отдать часть своего остаточного тепла?
* Корректно ли не учитывать температуру окружающей среды при фиксировании временного интервала в 90 минут, не проводя различия между наиболее благоприятными условиями с Δt 15 °C и наименее благоприятными условиями с Δt 50 °C?

2. Текст в его нынешнем виде допускает весьма узкое толкование: внутренняя температура, регистрируемая самым разогретым щупом, должна находиться в диапазоне +/– 0,5 °C относительно температуры, предусмотренной для данного класса. С учетом этого условия успешное прохождение требуемого испытания становится практически невозможным (за исключением транспортных средств, оснащенных генератором вместо компрессора с прямым приводом). Что касается температуры, предусмотренной для данного класса, то было бы целесообразно установить допустимую погрешность измерений, регистрируемых с помощью наиболее теплого щупа, порядка +/–3 °C.

3. Необходимо отметить еще одно соображение: в зависимости от температуры окружающей среды (которая для обеспечения достоверности испытания может составлять от +15 °C до +30 °C) одно и то же транспортное средство может как соответствовать предписаниям о поддержании температуры, предусмотренной для данного класса, так и не соответствовать им (например, одно и то же транспортное средство может успешно пройти испытание зимой и не пройти его летом). Поскольку транспортные средства, на которые распространяется данная процедура, оборудованы системами каталитической очистки выхлопных газов, работа двигателя в течение 90 минут на низких оборотах может привести к возникновению опасности для самого катализатора, который может перегреться и выйти из строя. Поэтому мы предлагаем включить в текст пункта 6.2.2 таблицу, аналогичную таблице из пункта 6.2.1 (зависимость временного интервала от температуры окружающей среды), в которой будет показана связь между температурой окружающей среды и временем, необходимым для удовлетворительного прохождения испытания на «поддержание» температуры, предусмотренной для данного класса.

4. Ниже приводиться возможный вариант таблицы, которую можно включить в качестве подраздела в пункт 6.2.2:

|  |  |
| --- | --- |
| *Наружная температура* |  |
| *+30°C* | *+29°C* | *+28°C* | *+27°C* | *+26°C* | *+25°C* | *+24°C* | *+23°C* | *+22°C* | *+21°C* | *+20°C* | *+19°C* | *+18°C* | *+17°C* | *+16°C* | *+15°C* | *Темпера-тура, предусмот-ренная СПС* |
| 60 | 62 | 64 | 66 | 68 | 70 | 72 | 74 | 76 | 78 | 80 | 82 | 84 | 86 | 88 | 90 | *0°C* |
| 50 | 52 | 54 | 56 | 58 | 60 | 62 | 64 | 66 | 68 | 70 | 72 | 74 | 76 | 78 | 80 | *–10°C* |
| 40 | 42 | 44 | 46 | 48 | 50 | 52 | 54 | 56 | 58 | 60 | 62 | 64 | 66 | 68 | 70 | *–20°C* |
| *Минуты* |  |

 Предложение

 Исходная версия:

«**6.2.2** Неавтономные транспортные средства

i) Неавтономные транспортные средства, у которых холодильная установка приводится в действие их двигателем

Проводится проверка на предмет выяснения того, что при наружной температуре не ниже +15  °С внутренняя температура порожнего транспортного средства может поддерживаться при температуре, предусмотренной для данного класса, после снижения температуры и стабилизации, если режим работы двигателя транспортного средства соответствует режиму работы на малых оборотах, установленному изготовителем (в случае применимости), в течение минимального периода продолжительностью один час тридцать минут.

Если результаты являются удовлетворительными, то эти транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в качестве транспортных средств-рефрижераторов в первоначально установленном классе на новый период не более трех лет.

ii) Переходные положения для неавтономных транспортных средств, находящихся в эксплуатации:

В отношении транспортных средств, изготовленных до 6 января 2018 года, данное положение применять не требуется. В таких случаях это транспортное средство должно соответствовать требованиям подпункта i) или ii) настоящего пункта, применяющимся на дату его изготовления».

 Версия с внесенными поправками:

«**6.2.2** Неавтономные транспортные средства

i) Неавтономные транспортные средства, у которых холодильная установка приводится в действие их двигателем

Проводится проверка на предмет выяснения того, что при наружной температуре не ниже +15  °С внутренняя температура порожнего транспортного средства может поддерживаться при температуре, предусмотренной для данного класса, после снижения температуры и стабилизации, если режим работы двигателя транспортного средства соответствует режиму работы на малых оборотах, установленному изготовителем (в случае применимости), в течение минимального периода продолжительностью один час тридцать минут. **Если значение наружной температуры превышает 15  °С, то внутренняя температура порожнего транспортного средства может быть доведена в течение минимального временного интервала (в минутах) до температуры, предусмотренной для данного класса транспортного средства, в соответствии с предписаниями нижеследующей таблицы:**

|  |  |
| --- | --- |
| *Наружная температура* |  |
| *+30°C* | *+29°C* | *+28°C* | *+27°C* | *+26°C* | *+25°C* | *+24°C* | *+23°C* | *+22°C* | *+21°C* | *+20°C* | *+19°C* | *+18°C* | *+17°C* | *+16°C* | *+15°C* | *Темпера-тура, предусмот-ренная СПС* |
| 60 | 62 | 64 | 66 | 68 | 70 | 72 | 74 | 76 | 78 | 80 | 82 | 84 | 86 | 88 | 90 | *0°C* |
| 50 | 52 | 54 | 56 | 58 | 60 | 62 | 64 | 66 | 68 | 70 | 72 | 74 | 76 | 78 | 80 | *–10°C* |
| 40 | 42 | 44 | 46 | 48 | 50 | 52 | 54 | 56 | 58 | 60 | 62 | 64 | 66 | 68 | 70 | *–20°C* |
| *Минуты* |  |

**За внутреннюю температуру принимается среднее значение температуры, зарегистрированной двумя датчиками в течение временного интервала, выбранного для проведения испытания.** **Считается, что транспортное средство соответствует требованиям, если оно удовлетворяет следующим условиям:**

**среднее значение внутренней температуры лежит в пределах диапазона, указанного выше;**

**амплитуда колебаний температуры относительно температуры, предусмотренной для данного класса, составляет +/–3 °C.**

Если результаты являются удовлетворительными, то эти транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в качестве транспортных средств-рефрижераторов в первоначально установленном классе на новый период не более трех лет.

ii) Переходные положения для неавтономных транспортных средств, находящихся в эксплуатации:

В отношении транспортных средств, изготовленных до 6 января 2018 года, нет необходимости применять данное положение. В таких случаях это транспортное средство должно соответствовать требованиям подпункта i) или ii) настоящего пункта, применяющимся на дату его изготовления».

 Обоснование

|  |  |
| --- | --- |
| Затраты: | Никаких последствий. |
| Осуществимость: | Снижение энергозатрат и, как следствие, уменьшение выбросов CO2 от двигателя испытуемого транспортного средства. |
|  | Предложение может быть легко реализовано в рамках СПС. Переходный период не требуется. |
|  |  |
| Последствия: | Снижение расхода топлива, уменьшение риска механического повреждения двигателя испытуемого транспортного средства. |
| Обеспечение применения: | Никаких проблем не предвидится. |