|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.15/2021/6 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General18 February 2021RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**

**Сто девятая сессия**

Женева, 3–7 мая 2021 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**Толкование ДОПОГ**

 Толкование ДОПОГ: Применение требований к электрооборудованию транспортных средств в соответствии с пунктом 9.2.1.1 ДОПОГ — переходные положения

 Передано правительством Нидерландов и правительством Германии[[1]](#footnote-1)\*

 Справочные документы:

|  |
| --- |
|  *Резюме* |
| **Справочные документы:** Сто восьмая сессия WP.15 (ноябрь 2020 года), неофициальные документы INF.13 и INF.26 |
|  |

 Введение

1. Для сто восьмой сессии WP.15 (ноябрь 2020 года) Германия представила неофициальный документ INF.13, посвященный толкованию переходных мер, приведенных в таблице пункта 9.2.1.1, в частности в отношении электрической системы. В ответ на вопросы, поставленные Германией, Нидерланды представили неофициальный документ INF.26. Обе страны решили подготовить совместный документ с изложением официальной позиции по этому вопросу для следующей сессии (см. ECE/TRANS/WP.15/251, п. 58).

 Ссылка на транспортные средства, впервые зарегистрированные после 31 марта 2018 года

2. **Вопрос 1, поставленный Германией**: Относится ли это положение в таблице, касающееся электрооборудования транспортных средств, впервые зарегистрированных для дорожного движения в целом после 31 марта 2018 года (первая регистрация после изготовления в соответствии с законодательством о дорожном движении), к регистрации по смыслу законодательства о дорожном движении?

3. **Ответ Нидерландов**: Действительно, по мнению Нидерландов, здесь подразумевается регистрация по смыслу законодательства о дорожном движении.

4. Это означает дату выдачи документа на транспортное средство — «Certificat d'immatriculation» во Франции, документа V5C в Соединенном Королевстве или «Kraftfahrzeugbrief» в Германии, начиная с которой транспортное средство может использоваться в дорожном движении.

5. В некоторых договаривающихся сторонах этот документ на транспортное средство, в частности на прицепы, выдается только во время первой периодической проверки. Для учета этого обстоятельства в замечания, приведенные в последней колонке таблицы, всегда добавляется дополнительный вариант «(или, если регистрация не является обязательной, впервые введенным в эксплуатацию)». При этом понимается, что данная формулировка может вызвать вопросы, если неизвестна подоплека.

6. **Вопрос 2, поставленный Германией**: Применяется ли это положение в таблице, касающееся электрооборудования транспортных средств, также к транспортным средствам, впервые зарегистрированным после 31 марта 2018 года в качестве сертифицированного в соответствии с ДОПОГ транспортного средства (EX/II, EX/III, AT, FL), имеющего свидетельство о допущении в соответствии с частью 9 ДОПОГ?

7. **Ответ Нидерландов**: Действительно, приведенные ниже замечания а, b и e применяются к транспортным средствам, впервые зарегистрированным по смыслу законодательства о дорожном движении.

|  | ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА | ЗАМЕЧАНИЯ |
| --- | --- | --- |
| ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ | EX/II | EX/II | AT | FL |  |
| **9.2.2** | **ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ** |  |  |  |  |  |
| 9.2.2.1 | Общие положения | X | X | X | X |  |
| 9.2.2.2.1 | Кабели | X | X | X | X |  |
| 9.2.2.2.2 | Дополнительная защита | Ха | X | Xb | X | a Применимо к транспортным средствам максимальной массой более 3,5 т, впервые зарегистрированным (или, если регистрация не является обязательной, впервые введенным в эксплуатацию) после 31 марта 2018 года.b Применимо к транспортным средствам, впервые зарегистрированным (или, если регистрация не является обязательной, впервые введенным в эксплуатацию) после 31 марта 2018 года. |
| 9.2.2.3 | Плавкие предохранители и автоматические выключатели | Xb | X | X | X | b Применимо к транспортным средствам, впервые зарегистрированным (или, если регистрация не является обязательной, впервые введенным в эксплуатацию) после 31 марта 2018 года. |
| 9.2.2.4 | Аккумуляторные батареи | X | X | X | X |  |
| 9.2.2.5 | Освещение | X | X | X | X |  |
| 9.2.2.6 | Электрические соединения между автомобилями и прицепами | Xc | X | Xb | X | b Применимо к транспортным средствам, впервые зарегистрированным (или, если регистрация не является обязательной, впервые введенным в эксплуатацию) после 31 марта 2018 года.с Применимо к автомобилям, предназначенным для буксировки прицепов максимальной массой более 3,5 т, и прицепам максимальной массой более 3,5 т, впервые зарегистрированным (или, если регистрация не является обязательной, впервые введенным в эксплуатацию) после 31 марта 2018 года. |

8. В неофициальной рабочей группе по электрической системе транспортных средств, перевозящих опасные грузы, которая занимается обновлением главы 9.2, было сочтено, что для транспортных средств ЕХ/II уровень риска не ниже, чем для транспортных средств ЕХ/III и что к транспортным средствам ЕХ/II следует также применять требования в отношении дополнительной защиты электропроводки, плавких предохранителей и автоматических выключателей, а также электрических соединений.

9. Было признано, что транспортные средства ЕХ/II в большинстве случаев будут представлять собой «автофургоны», в которых электропроводка будет защищена кузовом автофургона. Поскольку «автофургон» является сложной концепцией, для целей перевода было решено использовать вместо этого термина предельное значение 3,5 т.

10. В отношении транспортных средств АТ было решено упростить правила. Производители грузовых автомобилей подтвердили, что в пакете требований ДОПОГ больше не проводятся различия между транспортными средствами FL и AT и что всегда будет обеспечено наличие соответствующей защиты FL, плавких предохранителей и автоматических выключателей, а также соответствующих электрических соединителей для прицепов.

11. Для транспортных средств EX/II и AT в подраздел 1.6.5 не было включено никаких переходных мер, поскольку эти положения являются новыми или впервые введены для данных категорий. Может возникнуть вопрос, насколько это приемлемо с точки зрения безопасности. Модификация для транспортных средств АТ была основана на упрощении без финансовых последствий для новых транспортных средств и на учете того, что такие существующие транспортные средства не приведут к неприемлемым рискам, оправдывающим модификацию.

12. Большинство транспортных средств EX/II — это автофургоны, в которых электропроводка защищена кузовом. Все современные транспортные средства EX/II оснащены плавкими предохранителями и автоматическими выключателями и соответствуют правилам, соблюдаемым производителем. Большинство транспортных средств EX/II, которые оборудованы для буксировки прицепов, имеют специальные электрические соединители для легких прицепов массой до 3,5 т, которые отличаются от соединителей для тяжелых грузовых автомобилей/прицепов. По этой причине транспортные средства массой до 3,5 т освобождаются от выполнения требований к электрическим соединителям, изложенным в подразделе 9.2.2.6. Большинство тяжелых грузовых автомобилей также утверждены в качестве транспортных средств EX/II, EX/III, AT и FL и поэтому не нуждаются в дальнейшей модификации, чтобы соответствовать требованиям в отношении транспортных средств EX/II, EX/III, AT и FL. Только для очень ограниченного количества тяжелых грузовых автомобилей и прицепов, впервые зарегистрированных после 31 марта 2018 года и утвержденных только как транспортные средства EX/II, могут потребоваться модификации.

13. Если транспортное средство зарегистрировано по смыслу законодательства о дорожном движении, но не используется сразу же для перевозки опасных грузов, то позднее его еще можно начать использовать для перевозки опасных грузов при условии, что оно соответствует положениям, действовавшим на момент регистрации, и что истечение срока действия переходных мер не сделает недействительным допущение транспортного средства к перевозке опасных грузов. При введении в эксплуатацию для перевозки опасных грузов оно характеризуется таким же уровнем безопасности, как и транспортные средства, зарегистрированные одновременно с ним и сразу же используемые для перевозки опасных грузов.

14. На практике транспортные средства, в частности автомобили, очень трудно модифицировать на экономически жизнеспособной основе. В редких случаях, когда такая модификация имеет место, большинство автомобилей с самого начала подготавливаются первоначальным изготовителем согласно требованиям ДОПОГ (т. е. для официального утверждения в соответствии с Правилами № 105 ООН). Средний срок службы тягачей для полуприцепов, на которые приходится не менее 80 % парка автомобилей, эксплуатируемых в режиме ДОПОГ, составляет семь лет. Для прицепов предусмотрен срок службы 25 лет. Однако ходовая часть, например оси и электрические цепи, не эксплуатируется так долго и модернизируется до современного уровня один или несколько раз в течение срока службы.

 Предлагаемое решение

15. Рабочей группе предлагается подтвердить вышеизложенную информацию.

1. \* A/75/6 (разд. 20), п. 20.51. [↑](#footnote-ref-1)