

**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  $\Delta t$  15 °C и наименее благоприятными условиями с  $\Delta t$  50 °C?

2. Текст в его нынешнем виде допускает весьма узкое толкование: внутренняя температура, регистрируемая самым разогретым щупом, должна находиться в диапазоне  $\pm 0,5$  °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  $\pm 3$  °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 приводится 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	Температура, предусмотренная 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 °C 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 °C 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 °C, 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																Температура, предусмотренная СПС
+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	
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 CO <sub>2</sub> 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.

---