



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****Предложение о внесении поправок в пункт 6.3
и пункт 6.4 ii) добавления 2 к приложению 1 к СПС,
касающихся испытаний в процессе эксплуатации
отапливаемых транспортных средств и транспортных
средств-рефрижераторов и отапливаемых****Передано правительством Финляндии****Введение**

1. Подавляющее большинство предусмотренных в СПС транспортных средств относится к классам транспортных средств-рефрижераторов (их опознавательные буквенные обозначения начинаются с буквы «F»). В большинстве случаев первоначальный срок их сертификации на основе официальных утверждений типа составляет шесть лет. После истечения этого периода по итогам испытаний в процессе эксплуатации срок действия их свидетельств может одновременно продлеваться на три года. Благодаря большому количеству транспортных средств испытания в процессе эксплуатации с годами превратились в практическую и экономически эффективную процедуру.

2. Однако ситуация иная в случае отапливаемых транспортных средств (их опознавательные буквенные обозначения начинаются с буквы «C») и транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых (их опознавательные буквенные обозначения начинаются с буквы «B»). В СПС не предусмотрены испытания на обогрев, которые было бы удобно проводить в процессе эксплуатации. При этом основные принципы связанных с обогревом испытаний в процессе эксплуатации, которые описаны в пунктах 6.3 и 6.4 ii) добавления 2 к приложению 1 к СПС, были заимствованы из пунктов 3.3 и 3.4 добавления 2: сначала необходимо добиться разницы между внутренней температурой транспортного средства рассматриваемого класса и наружной температурой, после чего эту разницу необходимо поддерживать в течение периода продолжительностью не менее 12 часов.



3. Нынешнее испытание на обогрев в процессе эксплуатации оказывается особенно неудобным в практическом плане из-за положения о 12-часовом периоде выдержки. Провести такое испытание за один обычный рабочий день невозможно. Проведение же испытаний в ночное время сопряжено с особыми условиями и требует обеспечения контроля, что резко увеличивает затраты на испытания.

4. Данная проблема была представлена в ходе совещания подкомиссии СЕРТЕ Международного института холода (МИХ), которое проходило 18–19 апреля 2023 года в Любляне. Для обсуждения вопросов, связанных с испытаниями отапливаемых транспортных средств в процессе эксплуатации, была создана небольшая группа с участием экспертов от Германии, Дании, Нидерландов, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Великобритании), Финляндии и Франции.

5. По итогам обмена электронными письмами и обсуждений на национальном уровне стало очевидно, что после достижения требуемой разницы температур нет смысла продолжать испытание на обогрев в процессе эксплуатации с 12-часовым периодом выдержки.

6. В настоящее время отапливаемых транспортных средств и транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых меньше, чем транспортных средств-рефрижераторов, и поэтапное совершенствование методов испытаний на обогрев в процессе эксплуатации представляется довольно простой задачей. Конечной целью этого процесса могло бы стать включение в СПС таблицы, подобной таблице для испытаний на охлаждение, которая содержится в пункте 6.2.1 i) добавления 2.

Предложение

7. В пунктах 6.3 и 6.4 ii) добавления 2 к приложению 1 к СПС предлагается исключить положение о 12-часовом периоде выдержки и добавить положение о периоде обогрева максимальной продолжительностью 360 минут. Предлагается также добавить слово «порожного», чтобы привести текст в соответствие с другими частями пункта 6. Образцы протоколов испытаний № 10 и № 11 уже являются пригодными для составления протоколов предлагаемых испытаний, поэтому нет необходимости вносить в них изменения. Следует отметить, что может потребоваться обсуждение максимальной продолжительности периода обогрева, предлагаемое значение которой составляет 360 минут.

Предлагаемый текст (новые элементы выделены жирным шрифтом, а удаленный текст зачеркнут)

8. Пункт 6.3 добавления 2 к приложению 1 к СПС изменить следующим образом:

«Проводится проверка на предмет выяснения возможности достижения **в течение периода максимальной продолжительностью [360] минут** и ~~поддержания в течение не менее 12 часов~~ предусмотренной в настоящем приложении разницы между внутренней температурой **порожного** транспортного средства и наружной температурой, определяющей класс, к которому относится транспортное средство (22 °C для класса А, 32 °C для класса В, 42 °C для класса С и 52 °C для класса D). Если результаты являются приемлемыми, то эти транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в качестве отапливаемых транспортных средств в первоначально установленном классе на новый период не более трех лет».

9. Пункт 6.4 ii) добавления 2 к приложению 1 к СПС изменить следующим образом:

«ii) На втором этапе проводится проверка на предмет выяснения возможности достижения **в течение периода максимальной продолжительностью [360] минут** и ~~поддержания в течение не менее 12 часов~~ предусмотренной в настоящем приложении разницы между внутренней температурой **порожного** транспортного средства и наружной температурой, определяющей класс, к которому относится транспортное

средство (22 °C для классов А, Е и I, 32 °C для классов В, F и J, 42 °C для классов С, G и К, 52 °C для классов D, H и L)».

Обоснование

- Затраты:** Предлагаемая поправка приведет к значительному снижению затрат на проведение испытаний на нагревание в процессе эксплуатации.
- Осуществимость:** Умеренная стоимость испытаний в процессе эксплуатации может побудить операторов к приобретению отапливаемых транспортных средств и сохранению действующих свидетельств СПС.
- Переходный период, возможно, не потребуется, однако этот вопрос необходимо обсудить.
- Последствия:** Благодаря сокращению продолжительности испытания будет снижено энергопотребление и объем выбросов в ходе самого испытания.
-