|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.11/2024/8 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  9 August 2024  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся   
пищевых продуктов**

**Восемьдесят первая сессия**Женева, 29 октября — 1 ноября 2024 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

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

Поправка к подпункту 6 c) iii) b) добавления 1 к приложению 1

Передано правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии

Введение

1. В настоящее время согласно пункту 6 c) iii) b) добавления 1 к приложению 1 испытания и сертификацию изотермических транспортных средств можно проводить без установленного на них термического оборудования.

2. Как уже обсуждалось на совещании Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом (CEРTE) в 2023 году, а также по мнению ряда испытательных станций, это дает несправедливое преимущество тем изготовителям изотермических транспортных средств, которые предоставляют для испытаний не оснащенные термическим оборудованием транспортные средства.

3. На совещании CEРTE была достигнута общая договоренность о том, что оборудование имеет более высокий коэффициент К, чем отверстие, заполненное плотно прилегающим уплотнительным щитом, соответствующим по общей толщине и изотермическому типу щиту, которым оборудована передняя стенка.

4. Таким образом, возможна ситуация, при которой сертификацию может пройти транспортное средство-рефрижератор, не отвечающее предписаниям пункта 1 приложения 1.

5. На восемнадцатой сессии WP.11 было разъяснено, что в основу требования, согласно которому значение коэффициента К должно быть как минимум на 5 % меньше значения, указанного в пункте 1 приложения 1, легли соответствующие меры, принятые в Соединенном Королевстве для того, чтобы у изготовителей установок без холодильной машины не было несправедливого преимущества. Была достигнута договоренность решить этот вопрос, поскольку требования СПС не должны приводить к появлению несправедливых преимуществ в условиях рынка.

6. Было также отмечено, что обеспечение уменьшенного значения коэффициента K может оказаться весьма трудной задачей, решение которой зависит от размеров кузова и размеров отверстия в изотермическом транспортном средстве, причем сочетание этих параметров в каждом конкретном случае может быть разным.

7. WP.11 пришла к заключению, что, поскольку есть заинтересованность в продолжении работы над этим вопросом, его обсуждение будет продолжено на следующей сессии на основе пересмотренного предложения.

Предлагаемая поправка

8. Предлагаемая поправка позволит устранить техническую ошибку, допущенную в СПС.

9. Пункт 6 c) iii) b) добавления 1 к приложению 1 изменить следующим образом (новый текст выделен жирным шрифтом):

«b) изотермическое транспортное средство, которое является полностью комплектным, за исключением холодильной установки, которая будет установлена на нем позднее.

Полученное таким образом отверстие заполняется при измерении коэффициента К плотно прилегающим уплотнительным щитом, соответствующим по общей толщине и изотермическому типу щиту, которым оборудована передняя стенка. В этом случае:

* должны быть соблюдены условия, указанные в подпункте i) выше; и
* полезная холодопроизводительность холодильной установки, которой оборудовано изотермическое транспортное средство, служащее в качестве образца, должна соответствовать величине, указанной в пункте 3.2.6 добавления 2 к приложению 1;
* **если порожний объем V превышает 60 м3, то значение коэффициента K должно быть как минимум на 2,5 % меньше значения, указанного в пункте 1 приложения 1;**
* **если порожний объем V превышает 100 м3, то значение коэффициента K должно быть как минимум на 5 % меньше значения, указанного в пункте 1 приложения 1**».

Технические последствия

10. Данная поправка будет способствовать модернизации и повышению справедливости СПС и обеспечит положительный эффект в плане улучшения безопасности и качества пищевых продуктов.

Экономические последствия

11. Хотя первоначальная стоимость оборудования может незначительно возрасти, это должно быть с лихвой компенсировано снижением эксплуатационных расходов при его использовании. Сокращение часов работы будет также способствовать уменьшению износа его компонентов, что приведет к увеличению срока службы оборудования и снижению потребности в запасных частях.

Последствия для окружающей среды

12. Более низкое энергопотребление и, как следствие, сокращение общего объема выбросов. Уменьшение износа оборудования ведет к снижению количества необходимых сменных деталей и, таким образом, к уменьшению количества производимых изделий, что положительно скажется на окружающей среде.