|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.11/2023/13 |
| _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 8 предварительной повестки дня

**Сфера действия СПС**

 Сфера действия СПС

 Передано федерацией «Трансфригорут интернэшнл»

|  |
| --- |
| *Резюме* |
| **Существо предложения:** В ходе последних сессий WP.11 состоялся ряд обсуждений, касающихся определения понятий независимости и автономности, определения транспортных средств и минимального времени работы, однако из-за различных точек зрения и вариантов толкования сферы действия СПС прийти к консенсусу не удалось. Цель данного документа заключается в том, чтобы предложить несколько ключевых элементов, которые необходимо согласовать для продвижения по пути эволюции СПС с учетом развития технологий.**Предлагаемое решение:** Обсуждение**Справочные документы:** Доклад о работе семьдесят девятой сессии WP.11 (ECE/TRANS/WP.11/249) Неофициальный документ INF.5 семьдесят девятой сессии |
|  |

 Введение

1. Ряд вопросов, в частности определения понятий независимости и автономности, определение транспортных средств и минимального времени работы, активно обсуждались на различных форумах («Трансфригорут интернэшнл», Подкомиссия МИХ по перевозкам холодильным транспортом (CEРTE) и неофициальная рабочая группа WP.11), однако по-прежнему вызывают проблемы из-за различных точек зрения на толкование сферы действия СПС.

2. Отсутствие единообразия в отношении определений и сферы действия СПС блокирует ряд предложений, играющих важную роль с точки зрения сохранения актуальности СПС применительно к новым технологиям (таким как электрификация транспортных средств, использование новых хладагентов).

3. Для прояснения этого вопроса 7 сентября 2022 года в Брюсселе состоялось очное совещание с участием 10 экспертов от различных организаций («TI-CCT», «ТЮВ ЗЮД», «CRT» и компетентный орган «Семафруа»), и ниже приводятся некоторые основные моменты, вытекающие из итогов этого совещания.

 Сфера действия СПС: основные моменты

 Требование в отношении минимального времени работы

4. Первый очевидный вопрос заключается в том, следует ли включать в СПС требование о минимальной продолжительности работы. По мнению большинства экспертов, такое не требование не относится к СПС.

5. Большинство экспертов не считают, что в СПС необходимо требование о минимальной продолжительности работы, по следующим причинам:

a) на сегодняшний день такого требования нет (например, нет требований в отношении минимального размера топливного бака);

b) эта идея охватывается статьей 4: «Эти транспортные средства выбираются и используются таким образом, чтобы в течение всей перевозки могли соблюдаться температурные условия, предписанные в этих приложениях. Кроме того, принимаются все необходимые меры, в частности в отношении температуры продуктов в момент погрузки и операций по замораживанию и повторному замораживанию в пути или других необходимых операций»;

c) преобразование силового агрегата (транспортного средства и термического оборудования) приведет к перестройке логистический операций,
в результате чего логистическая схема будет адаптирована к новым техническим ограничениям (а не наоборот).

6. Исходя из этой точки зрения некоторые определения (содержащиеся в приложении 1) следует изменить:

* определения понятий «транспортное средство-ледник» и «транспортное средство-рефрижератор» не содержат никаких требований к минимальной продолжительности работы;
* в то же время в определениях понятий «отапливаемое транспортное средство» и «транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое» упоминается требование о минимальной продолжительности работы («в течение по меньшей мере 12 часов на практически постоянном уровне без дополнительного поступления тепла»).

7. Данное противоречие следует устранить, поскольку оно создает путаницу.

8. В тексте СПС необходимо четко разграничивать требования к испытаниям и требования к нормальной эксплуатации.

9. Другим следствием этого является то, что участники совещания не пришли к единому мнению касательно необходимости включить определение понятия автономности (как продолжительности работы).

 Определение транспортных средств

10. Как отмечается в докладе о работе семьдесят девятой сессии WP.11 (пункт 2, раздел В, часть VI), определение термина «транспортное средство» сопряжено с недостатком ясности и может привести к возникновению путаницы и даже проблем юридического характера. Для уточнения этого определения предлагаются следующие два различных толкования:

* **Толкование 1:** Транспортное средство = комплектное транспортное средство, включая силовой агрегат автомобиля и соответствующие накопители энергии + несущая конструкция (шасси) + изотермическое отделение + термическое оборудование.
* **Толкование 2:** Транспортное средство = несущая конструкция (шасси) + изотермическое отделение + термическое оборудование.

Большинство экспертов склоняются в пользу толкования 2.

11. Из доклада о работе семьдесят девятой сессии WP.11 (пункт 2, раздел В,
часть VI):

«76. Кроме того, по мнению ряда делегаций, в том что касается СПС, изотермический кузов является важнейшей составной частью, и все компоненты, оказывающие влияние на изотермические свойства, должны охватываться определением.

77. Делегация Германии также отметила, что термин «транспортное средство» используется в статье 2 СПС и в нескольких пунктах приложения 1
в разных контекстах и с различными значениями».

 Сфера действия требований в отношении сертификации

12. Было еще раз подчеркнуто, что цель СПС заключается в установлении правил для транспортных средств и не охватывает сертификацию видов топлива.

13. По мнению компетентного органа «Семафруа», сертификация должна распространяться на тип энергии и источник питания, однако никто, кроме «Семафруа», с этой точкой зрения не согласен.

14. Кроме того, был поднят вопрос об аккумуляторах, поскольку в связи с тем, что новое законодательство направлено на продвижение электромобилей (Регламент ЕС об инфраструктуре использования альтернативных видов топлива (АФИР)), срок службы аккумуляторов и зависимость от них станут одним из факторов организации поставок, а следовательно, и обеспечения безопасности пищевых продуктов.

15. По вопросу о включении в сферу действия СПС таких источников электроэнергии, как аккумуляторы, очевидного консенсуса нет.

 Анализ

16. Следствием того, что существуют различные толкования вышеуказанных вопросов, может стать непоследовательное применение правил СПС договаривающимися сторонами.

17. Это также может привести к подрыву конкуренции и штрафным санкциям в отношении транспортных компаний, транспортные средства которых могут оказаться заблокированными по административным причинам, связанным с СПС.