



---

## **Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам  
скоропортящихся пищевых продуктов**

Семьдесят первая сессия

Женева, 6–9 октября 2015 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Предложения по поправкам к СПС:**

**Предложения, по которым еще не приняты решения**

### **Испытание в целях возобновления свидетельств СПС на неавтономные транспортные средства, у которых холодильная установка приводится в действие их двигателем, на шесть и девять лет**

**Передано правительством Франции**

#### *Записка секретариата*

Франция представила пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.11/2011/16/Rev.3, рассмотренного на семидесятой сессии. Внесенные изменения выделены подчеркиванием или вычеркнуты.

#### **Контекст**

1. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), подписанное в 1970 году, вначале предусматривало проведение испытания на продление действия свидетельств по истечении шести лет.
2. Испытания с самого начала были четко изложены в отношении транспортных средств-ледников. Испытания транспортных средств-рефрижераторов строились на основе ограниченных требований.



3. В 1995 году в СПС была внесена поправка в целях уточнения этих испытаний. Она предусматривала включение максимального предельного значения продолжительности времени понижения температуры до температуры, установленной для данного класса, равного шести часам. В 2008 году Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) высказалась за разработку нового протокола испытаний на понижение температуры в целях возобновления свидетельств СПС на автономные транспортные средства-рефрижераторы. Таким образом, данный недостаток для автономных транспортных средств с одним температурным режимом работы был частично исправлен.

4. Однако этот метод не подходит для неавтономных транспортных средств и транспортных средств с разными температурными режимами. В СПС испытание на возобновление свидетельств на транспортные средства до сих пор изложено весьма расплывчато.

5. Франция представила неофициальное предложение по этому вопросу в 2007 году, а затем в 2008 году – первое официальное предложение.

6. С учетом предложений, представленных последовательно Испанией в отношении периодов времени, Нидерландами в отношении внешних температур и переходных положений и Германией в отношении установок, приводимых в действие двигателем транспортного средства, в это предложение были внесены поправки в 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 и 2014 годах. В ходе последних двух голосований по данному предложению поступило только одно возражение. В 2015 году это предложение, в котором были учтены замечания Нидерландов, высказанные в 2014 году, было еще раз представлено подкомиссии CERTE, которая подтвердила свою рекомендацию проголосовать за эту поправку. Оно поступило от Нидерландов, и его обоснование было учтено. Германия не сообщила о причинах своего возражения в 2012 году, в то время как в 2011 году она проголосовала за данное предложение. По предложению WP.11 Франция проконсультировалась с Германией в целях внесения соответствующих изменений и предлагает включить в повестку дня совещания пункт, касающийся испытательных станций.

7. В этой связи Франция представляет предложение с учетом состоявшегося обмена мнениями.

## **Предложение**

8. В течение многих лет возобновление свидетельства СПС во Франции производилось на основе теоретического расчета коэффициента старения установки. После изменения характеристик пенопластов этот метод не применяется.

9. Компетентный орган Франции в сотрудничестве с компанией «Трансфригорут Франс» и официальной испытательной станцией СПС «Семафруа» проанализировал новые протоколы по более чем 10 000 испытаний в год, из которых около 5 000 касаются неавтономных транспортных средств. Цель этого анализа заключалась в разработке надежного, простого и экономичного испытания.

## **Трудности, связанные с неавтономными транспортными средствами, у которых холодильная установка приводится в действие их двигателем**

10. В большинстве случаев неавтономные транспортные средства используются для сборно-развозочных операций. Их холодильные установки приводятся в дей-

ствие двигателями транспортных средств, которые большей частью, нередко более чем на 70%, работают в режиме малых оборотов. В этой связи они должны обладать как существенным потенциалом снижения температуры в целом, так и достаточным потенциалом поддержания температуры, установленной для данного класса, в режиме малых оборотов двигателя транспортного средства.

## **Предлагаемый протокол испытания**

11. В этих условиях предлагается проверять:

- потенциал снижения температуры с использованием источника электроэнергии или двигателя транспортного средства;
- потенциал поддержания температуры ниже температуры, установленной для данного класса, в режиме работы двигателя на малых оборотах в течение данной продолжительности времени при известной температуре окружающей среды.

## **Технические последствия испытания**

12. Эти испытания проводятся во Франции с 2002 года. Ежегодно в соответствии с этим протоколом проводится около 5 000 испытаний неавтономных транспортных средств, оснащенных двигателем со шкивным приводом, по прошествии шести и девяти лет эксплуатации.

13. Если техническое обслуживание транспортных средств до испытания проводилось неправильно, то 20–30% всего числа данных транспортных средств это испытание не проходят. В случае правильного технического обслуживания испытание не проходит менее 3% этих транспортных средств. ~~В настоящее время перед испытаниями транспортные средства подвергаются соответствующему техническому обслуживанию.~~ Результаты испытаний однозначно свидетельствуют о том, что такое обслуживание положительно влияет на эксплуатационные характеристики транспортных средств, и это подтверждается результатами сопоставления их характеристик до и после технического обслуживания. Обслуживание позволяет уменьшить воздействие таких транспортных средств на окружающую среду, а также потребление ими энергии и производимые ими выбросы CO<sub>2</sub>.

14. В общем и целом этот механизм, введенный в действие во Франции в 2002 году, позволил существенно повысить уровень эффективности транспортных средств и их технического обслуживания. Те транспортные средства, которые не обеспечивают понижение и поддержание температуры, установленной для класса С, могут быть переведены, если они проходят испытание для класса А, в данный класс.

## **Экономические последствия процедуры**

15. Кроме того, в этом случае достигается снижение энергопотребления и эксплуатационных издержек. Проведенные испытания свидетельствуют о гораздо более длительной продолжительности времени понижения температуры до и после технического обслуживания для одного и того же транспортного средства. В случае транспортных средств, которые не обслуживаются должным образом, эта продолжительность времени понижения, а также показатели энергопотребления могут оказаться в два раза больше.

16. С учетом стоимости испытания на возобновление свидетельства на три года, которая во Франции составляет порядка 400 евро, введение в действие этой процедуры позволит обеспечить соответствующую экономию энергии и повышение показателей работы.

## Выводы

17. С учетом этих элементов предлагаемый протокол имеет целью согласовать требования СПС и разработать более последовательную процедуру. Настоящее предложение касается только транспортных средств, у которых установка приводится в действие их двигателем.

18. Для того чтобы дать пользователям таких транспортных средств возможность адаптировать свое оборудование, предлагается распространить эти положения лишь на транспортные средства, изготовленные после вступления их в силу. Транспортные средства, находящиеся в эксплуатации на данный момент, могут подвергаться испытаниям в соответствии с ныне действующим протоколом до конца срока их службы.

## Предлагаемая поправка

19. В текст Соглашения СПС предлагается включить следующий текст, выделенный жирным шрифтом:

«Приложение 1, добавление 2

б. [...]

### **6.2 Транспортные средства-рефрижераторы**

#### **Автономные транспортные средства**

Производится проверка на предмет выяснения того, что при наружной температуре [...]

[...] на новый период не более трех лет.

#### **Неавтономные транспортные средства, у которых холодильная установка приводится в действие их двигателем**

Производится проверка на предмет выяснения того, что при наружной температуре не ниже +15 °С 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:**

- ~~▲ в один час, если наружная температура не ниже +30 °С,~~
- ~~▲ в один час двадцать минут, если наружная температура не ниже +25 °С,~~
- ~~▲ в один час сорок минут, если наружная температура не ниже +20 °С,~~
- ~~▲ в два часа, если наружная температура не ниже +15 °С.~~

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) Применимые переходные положения [...] данное положение следует применять к транспортным средствам, изготовленным после вступления в силу этого положения».

---