



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов**

##### **Шестидесят шестая сессия**

Женева, 9–12 ноября 2010 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

##### **Предложения по поправкам к СПС:**

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

### **Возобновление свидетельств СПС по прошествии 12 лет<sup>1</sup>,**

#### **Передано правительством Франции**

##### *Записка секретариата*

Франция представила пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.11/2009/12, рассмотренного на шестьдесят пятой сессии. Внесенные изменения выделены подчеркиванием.

## **Введение**

1. В течение многих лет Франция выдает свидетельства, предусмотренные в СПС, по истечении 12-летнего срока эксплуатации лишь по итогам испытания (на официальной испытательной станции СПС) изотермических свойств и эффективности каждого транспортного средства либо (в случае однородных партий транспортных средств, изготовленных с учетом одних и тех же исходных протоколов в течение периода, не превышающего 12 месяцев) на основе репрезентативного образца, произвольно отобранного из этой партии транспортных средств.

---

<sup>1</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на период 2010-2014 годов (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.11).

2. Результаты этих испытаний (350 испытаний в год) позволяют сделать вывод о том, что старение таких транспортных средств происходит со скоростью 5% в год, однако разброс результатов в этом плане является весьма значительным (2-10% в год). Такой разброс априори не позволяет сделать вывод относительно необходимости перевода транспортных средств в другую категорию. Одни транспортные средства сохраняют свою первоначальную категорию, другие же могут быть отнесены к другой категории; вместе с тем некоторые из транспортных средств вообще исключаются из классификации СПС.

3. С учетом повышения средних и максимальных температур в мире значение коэффициента К приобретает растущую важность. Поэтому с течением лет необходимо сохранить надлежащее значение этого коэффициента.

## **Предложение**

4. Решение проблемы старения кузовов могло бы заключаться в установке холодильного оборудования, имеющего высокий коэффициент надежности. Если учесть, что среднее значение коэффициента К близко к  $0,4 \text{ Вт м}^{-2} \text{ К}^{-1}$ , то мощность оборудования, установленного в таких кузовах, слишком высока. Большинство изготовителей стремятся обеспечить наилучшее значение коэффициента К с использованием как можно большего количества оборудования. Именно по этой причине коэффициент К кузовов, которые изготавливаются в обычном порядке, ниже теоретического значения.

5. Сейчас в большинстве европейских стран температура в летнее время выше, чем несколько лет тому назад. К тому же в большинстве стран пиковые значения температуры намного превышают исходное значение, принятое в СПС ( $+30^\circ \text{ C}$ ). Поэтому риск перевозки продуктов при плохой температуре весьма высок.

6. В этой связи важно производить измерения в течение всего срока эксплуатации оборудования и не ограничиваться только испытанием на проверку характеристик, которое проводится для возобновления свидетельств по прошествии 6 и 9 лет. В качестве одного из условий возобновления свидетельств СПС по прошествии 12 лет и более Франция предлагает проводить испытание на проверку изотермических свойств и эффективности в том виде, в каком оно определено в добавлении 2 к приложению 1 к СПС.

## **Экономические и экологические последствия предложения**

7. С учетом важного значения экономических последствий таких испытаний, а также расходов по проведению испытания и его продолжительности было бы разумно предписать его проведение по прошествии 12 лет. Экономические последствия обусловлены:

- расходами по проведению испытания (несколько сотен евро);
- простым оборудованием в течение испытания (несколько сотен евро);
- техническим обслуживанием (дополнительных расходов не будет, ибо такое обслуживание в любом случае необходимо);
- результатами технического обслуживания (меньшее потребление топлива);

- воздействием на качество продукции (определить трудно).

8. И наконец, с учетом стоимости топлива и воздействия на окружающую среду необходимо избегать эксплуатации транспортных средств, потребляющих много топлива. Если взять транспортное средство, у которого начальный коэффициент  $K$  равен 0,35, а уровень старения составляет 5% в год (т.е.  $K = 0,63$  по истечении 12 лет), то увеличение потребления при перевозках на дальние расстояния (по данным, полученным "Трансфригорут" на основе моделирования потребления) составит несколько тысяч литров в год.

## **Заключение**

9. С учетом всех этих элементов предлагаемый протокол имеет целью согласовать испытания на возобновление свидетельств в Договаривающихся сторонах СПС и разработать более справедливую процедуру для транспортных средств и их владельцев.

## Предлагаемые поправки

### Предлагаемая поправка № 1: контроль изотермических свойств

#### Приложение 1 - Добавление 2

[...]

5. Для контроля изотермических свойств находящихся в эксплуатации транспортных средств, о которых говорится в подпунктах b) и c) пункта 1 добавления 1 к настоящему приложению, компетентные органы могут:

- либо применять методы, описанные в пунктах 2.1.1–2.3.2 настоящего добавления;
- либо **в случае транспортных средств, находящихся в эксплуатации менее 12 лет**, назначать экспертов, возложив на них задачу по решению вопроса о том, может ли данное транспортное средство оставаться в той или иной категории изотермических транспортных средств. Эти эксперты должны учитывать нижеследующие данные и делать свои заключения на основании нижеследующего:

[...]

#### Образец № 3

[...]

Исходя из приведенных выше результатов проверки транспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более трех лет, **с учетом предельного 12-летнего срока его эксплуатации**; транспортное средство имеет в этом случае опознавательное буквенное обозначение IN/IR 1.

[...]

## Предлагаемая поправка № 2: проверка эффективности

### Приложение 1 - Добавление 2

[...]

6. **ПРОВЕРКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ТЕРМИЧЕСКОГО  
ОБОРУДОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, НАХОДЯЩИХСЯ  
В ЭКСПЛУАТАЦИИ**

Для проверки эффективности термического оборудования каждого находящегося в эксплуатации **менее 12 лет** транспортного средства-ледника, рефрижератора или отопляемого транспортного средства, указанного в подпунктах b) и c) пункта 1 добавления 1 к настоящему приложению, компетентные органы могут:

[...]

И образцы № 7, 8, 9

[...]

Исходя из приведенных выше результатов испытания транспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более трех лет **с учетом предельного 12-летнего срока его эксплуатации**; транспортное средство в этом случае имеет опознавательное буквенное обозначение .....

[...]