



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов**

Семидесятая сессия

Женева, 7–10 октября 2014 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.2, рассмотренного на шестьдесят девятой 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 изложены именно в отношении транспортных средств-рефрижераторов. В основу испытаний транспортных средств-рефрижераторов были положены ограниченные требования.

GE.14-08408 (R) 150814 150814



* 1 4 0 8 4 0 8 *

Просьба отправить на вторичную переработку



3. В 1995 году в СПС была внесена соответствующая 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 монотемпературным 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 и 2012 годах. В ходе последних двух голосований по данному предложению поступило только одно возражение. 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, вновь представляет настоящее предложение, касающееся исключительно транспортных средств, у которых холодильная установка приводится в действие их двигателем.

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 рентабельного испытания.



*Проверка на эффективность транспортного средства
в испытательном центре*



Проверка оборудования специалистами

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 действие 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 течение как минимум двух часов при наружной температуре $+15\text{ }^{\circ}\text{C}$ и одного часа при наружной температуре $+30\text{ }^{\circ}\text{C}$ после стабилизации в режиме работы двигателя на малых оборотах в течение данной продолжительности времени при известной температуре окружающей среды с допуском 100 оборотов в минуту.



Пример регистрации результатов испытания на понижение температуры

Последствия испытания

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 CO₂.

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, достигается повышение показателей экономичности данных транспортных средств и снижение связанных с ними 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 составляет порядка 400 евро во Франции, 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), ~~с учетом допуска в ±100 оборотов в минуту~~ в течение минимального периода:

- 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."
