



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2005/27
23 December 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области
транспортных средств (WP.29)

(Сто тридцать пятая сессия, 8-11 марта 2005 года,
пункты 5.3.2 и В.2.5.2 повестки дня)

ЗАПРОС НА ВКЛЮЧЕНИЕ В КОМПЕНДИУМ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ГЛОБАЛЬНЫХ
ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ (КОМПЕНДИУМ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПРАВИЛ)
ПРОГРАММЫ АГЕНТСТВА ПО ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ СОЕДИНЕННЫХ
ШТАТОВ АМЕРИКИ "ЗА БОЛЕЕ ЭКОЛОГИЧНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
И БОЛЕЕ КАЧЕСТВЕННЫЙ БЕНЗИН" (ПРОГРАММА ВТОРОГО УРОВНЯ)

Передано представителем Соединенных Штатов Америки

Примечание: Приводимый ниже документ представлен Соединенными Штатами Америки Исполнительному комитету (АС.3) для рассмотрения. В нем содержится запрос на включение программы второго уровня в Компендиум потенциальных правил. В основе этого документа лежит неофициальный документ № WP.29-134-19 (TRANS/WP.29/1037, пункты 111 и 113). Для рассмотрения АС.3 этот запрос должен быть дополнен экземпляром упомянутых правил (см. пункты 5.2.1, 5.2.1.1 и 5.2.2 статьи 5 Соглашения 1998 года).

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется в целях обсуждения и представления замечаний. Ответственность за его использование в других целях полностью ложится на пользователя. Документы можно также получить через ИНТЕРНЕТ:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

**ПРОГРАММА АГЕНТСТВА ПО ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ
СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ "ЗА БОЛЕЕ ЭКОЛОГИЧНЫЕ
ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА И БОЛЕЕ КАЧЕСТВЕННЫЙ БЕНЗИН"
(ПРОГРАММА ВТОРОГО УРОВНЯ)**

Программа второго уровня АООС содержит наиболее ограничительный набор стандартов в отношении выбросов отработавших газов для всех пассажирских транспортных средств, включая автомобили спортивно-хозяйственного назначения (АСХ), мини-фургоны, фургоны и пикапы. Принятие этих правил означает, что впервые в Соединенных Штатах Америки АСХ, другие легкие грузовые автомобили и даже самые крупные пассажирские транспортные средства подпадают под действие таких же национальных стандартов в области загрязнения, что и легковые автомобили. Также впервые в Соединенных Штатах Америки транспортные средства и топливо рассматриваются в комплексе. При этом в отношении топлива данные правила, предписывающие применение самых современных технологий, носят нейтральный характер. Выгоды этой программы с точки зрения охраны здоровья и благосостояния, по оценкам, в более чем в пять раз превышают предполагаемые издержки.

Важнейшим элементом этой программы является использование жестких стандартов на содержание серы в бензине, что обеспечит эффективность используемых в транспортных средствах технологий с низким уровнем выбросов и уменьшит вредное загрязнение воздушной среды. Этими новыми стандартами предписывается, чтобы пассажирские транспортные средства были на 77-95% экологически более чистыми по сравнению с транспортными средствами, эксплуатировавшимися на дорогах в 2003 году, и чтобы содержание серы в бензине было уменьшено приблизительно на 90 процентов.

Новые стандарты в области выбросов отработавших газов

Начиная с 2004 года стандартами на выброс отработавших газов предусматривается средний показатель в 0,07 граммов оксидов азота (NO_x) на милю (г/миля) для всех классов пассажирских транспортных средств. Ими охватываются все грузовые автомобили малой грузоподъемности, а также наиболее крупные АСХ. На транспортные средства весом менее 6 000 фунтов этот стандарт будет постепенно распространен в период 2004-2007 годов.

В случае наиболее тяжелых грузовых автомобилей малой грузоподъемности эта программа предусматривает трехэтапный подход к снижению выбросов. Во-первых, в 2004 году вводятся в действие стандарты с предельным уровнем выбросов NO_x 0,6 г/миля. Во-вторых, в качестве последующего шага эти транспортные средства должны будут

соответствовать промежуточному стандарту с предельным уровнем NO_x в 0,2 г/мили, который будет постепенно введен в действие в период 2004-2007 годов. В-третьих, на заключительном этапе в 2008 году половина этих транспортных средств должна будет соответствовать стандарту на NO_x с предельным уровнем в 0,07 г/миля, а остальные автомобили должны будут отвечать этому стандарту в 2009 году. В случае транспортных средств массой 8 500 - 10 000 фунтов в промежуточный период 2004-2008 годов производители могут по своему усмотрению воспользоваться дополнительными гибкими возможностями.

В целом окончательные требования к выбросам для транспортных средств, охватываемых программой второго уровня, указаны в таблице ниже. Производители могут выпускать по своему усмотрению разные транспортные средства, соответствующие любому из наборов стандартов на выбросы (группе стандартов), если общее годовое производство завода-изготовителя также отвечает "среднекорпоративному стандарту на выбросы NO_x на уровне 0,07 г/миля.

Уровень 2 - окончательные стандарты на выброс отработавших газов

Группа №	NO_x	НМОГ	СО	НСНО	ТЧ
8	0,20	0,125/0,156	4,2	0,018	0,02
7	0,15	0,090	4,2	0,018	0,02
6	0,10	0,090	4,2	0,018	0,01
5	0,07	0,090	4,2	0,018	0,01
4	0,04	0,070	2,1	0,011	0,01
3	0,03	0,055	2,1	0,011	0,01
2	0,02	0,010	2,1	0,004	0,01
1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Новые стандарты на содержание серы в бензине

Начиная с 2004 года нефтеперерабатывающие компании и импортеры бензина будут иметь возможность производить бензин с разным содержанием серы, если вся произведенная ими продукция не превышает показателя в 300 частей на миллион (млн.^{-1}), а их среднегодовые корпоративные уровни содержания серы составляют 120 млн.^{-1} . В 2005 году средний показатель для нефтепереработки будет составлять 30 млн.^{-1} при среднем корпоративном показателе в 90 млн.^{-1} , в то время как верхний предел не должен превышать 300 млн.^{-1} . Каждый из этих средних показателей может быть достигнут с использованием системы поощрительных оценок, набранных другими нефтеперерабатывающими предприятиями, которые раньше установленных сроков

снизили уровни содержания серы. Наконец, в 2006 году продукция нефтеперерабатывающих предприятий должна будет соответствовать среднему уровню содержанию серы в 30 млн.⁻¹ при максимальном показателе 80 млн.⁻¹.

Небольшие нефтеперерабатывающие предприятия (на которых занято не более 1 500 работников и корпоративное производство сырой нефти которых не превышает 155 000 баррелей в день) будут иметь возможность соблюдать менее жесткие промежуточные стандарты до конца 2007 года, когда они будут обязаны начать соблюдать окончательные стандарты на содержание серы. При необходимости небольшие нефтеперерабатывающие предприятия, которые сталкиваются с серьезными экономическими трудностями и которые способны доказать это, могут обратиться с просьбой о предоставлении дополнительного периода сроком до двух лет.

Выгоды с точки зрения охраны здоровья и окружающей среды

Новые стандарты позволят добиться существенных выгод с точки зрения здоровья человека и благосостояния благодаря значительным ежегодным сокращениям выбросов NO_x, твердых частиц (ТЧ), неметановых органических газов (НМОГ), монооксида углерода (СО), диоксида серы и загрязняющих воздух токсичных веществ на миллионы тонн. В результате полной реализации этой программы воздух станет намного чище. По оценкам, ежегодные выгоды с точки зрения охраны здоровья и окружающей среды составят свыше 25 млрд. долл. США. Согласно расчетам АООС, соблюдение окончательного стандарта в целом позволит предотвратить 4 300 случаев смерти, более 10 000 заболеваний хроническим и острым бронхитом и десятки тысяч респираторных заболеваний в год.

Озон, который обычно образуется из NO_x и НМУВ, является причиной целого ряда заболеваний, связанных с дыхательными путями, включая боль в грудной клетке, кашель и одышку. ТЧ проникают глубоко в легкие и вызывают преждевременную смерть, необходимость более частого обращения в скорую помощь, обострение респираторных симптомов и других заболеваний. В случае озона и ТЧ наибольшему риску подвергаются дети и пожилые люди. Кроме того, озон, NO_x и ТЧ оказывают негативное воздействие на окружающую среду, включая частичную гибель урожая, кислотный дождь и ухудшение видимости.

Расходы на программу

Значительные экологические выгоды этой программы будут достигнуты в результате увеличения приблизительных расходов для потребителей в размере менее 100 долл. США на легковой автомобиль, 200 долл. США в случае грузовых автомобилей малой грузоподъемности и менее 2 центов на галлон бензина.

АООС считает, что после полной реализации этой программы расходы для промышленности будут составлять около 5,3 млрд. долл. США ежегодно.

Гибкие возможности для промышленности

При разработке этой программы АООС тесно сотрудничало с автомобилестроителями, нефтеперерабатывающей промышленностью, администрациями штатов, экологическими группами и организациями, занимающимися вопросами здравоохранения. АООС включило в эту программу ряд мер, которые обеспечат гибкость и эффективность затрат для автомобилестроительной и нефтеперерабатывающей промышленности. Такие гибкие возможности предусматривают:

1. создание ориентированной на рынок оценочной системы для автомобилестроительной и нефтяной промышленности, на основе которой будут поощряться компании, начинающие раньше установленных сроков принимать меры для снижения уровня загрязнения;
2. предоставление промышленности разрешения на использование усредненной программы для соблюдения стандартов как в отношении выбросов легковыми автомобилями, так и содержания серы в бензине;
3. предоставление автомобилестроителям и нефтеперерабатывающим предприятиям разрешения соблюдать обязательные промежуточные стандарты в процессе их продвижения вперед к последующему полному соблюдению новых стандартов;
4. предоставление мелким нефтеперерабатывающим предприятиям дополнительного времени для соблюдения стандартов по содержанию серы.

Справочная информация

Вышеупомянутые предписания основаны на вытекающем из Закона о чистом воздухе Соединенных Штатов Америки требовании о том, что АООС рассмотрит необходимость, осуществимость и эффективность затрат, связанных с более жесткими стандартами на выбросы отработавших газов, которые должны вступить в силу в 2004 году. В 1998 году АООС указало на то, что в будущем в силу интенсификации автомобильного движения Соединенные Штаты Америки столкнутся со значительными проблемами, связанными с качеством воздуха, а именно:

- общий ежегодный пробег транспортных средств возрос с 1 трлн. миль в 1970 году до 2,5 трлн. миль в 1997 году и, как ожидается, будет продолжать возрастать на 2-3% в год.
- почти половину продаваемых сегодня пассажирских транспортных средств составляют экологически относительно грязные грузовые автомобили малой грузоподъемности, в частности автомобили спортивно-хозяйственного назначения (АСХ), при этом, как ожидается, рост их продаж продолжится.

АООС пришло к выводу, что для того, чтобы сохранить здоровье нации и создать возможность американцам дышать более чистым и здоровым воздухом, необходимы более жесткие стандарты на выброс отработавших газов. Агентство также сделало вывод, что новые стандарты на выбросы могут быть достигнуты затратоэффективным способом с использованием имеющейся технологии и что нынешние уровни содержания серы в бензине должны быть снижены, поскольку наличие серы негативно влияет на рабочие характеристики каталитических нейтрализаторов.

На долю автомобильного движения приходится около 30% всех выбросов оксидов азота и летучих органических соединений, т.е. загрязнения, являющегося причиной смога.

Преамбула и текст нормативных положений

С текстом преамбулы и нормативных положений этой программы можно ознакомиться на перечисленных ниже сайтах. С ними можно также ознакомиться на вебсайте, указанном в разделе "Дополнительная информация" ниже.

<http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2000/February/Day-10/a19a.htm>

<http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2000/February/Day-10/a19b.htm>

<http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2000/February/Day-10/a19c.htm>

<http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2000/February/Day-10/a19d.htm>

Дополнительная информация

С дополнительными документами, включая другие документы, в частности с описанием анализа воздействия нормативных положений, и различную документацию по технической поддержке, можно ознакомиться на следующем сайте:

<http://www.epa.gov/otaq/regs/ld-hwy/tier-2/finalrule.htm>

Вышеуказанная программа второго уровня является частью общей программы АООС по сокращению выбросов из мобильных источников. Информацию по связанным темам, например требования к сертификации транспортных средств, см. на вебсайте: www.epa.gov/otaq.
