



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRPE/36
3 September 1998

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по конструкции
транспортных средств

Рабочая группа по проблемам энергии и
загрязнения окружающей среды (GRPE)

ДОКЛАД СОВЕЩАНИЯ ЭКСПЕРТОВ ПО ПРОБЛЕМАМ ЭНЕРГИИ И ЗАГРЯЗНЕНИЯ
ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ О РАБОТЕ ЕГО ТРИДЦАТЬ ШЕСТОЙ СЕССИИ
(2-5 июня 1998 года)

УЧАСТНИКИ

1. Тридцать шестая сессия Совещания экспертов по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды проходила со 2 июня по 5 июня (первая половина дня) 1998 года ^{1/} под председательством г-на Б. Говена (Франция). В ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Испании, Италии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словении, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции. В работе сессии участвовали также эксперты из Европейской комиссии (ЕК). В соответствии с пунктом 11 Положения о круге ведения Комиссии в работе сессии приняли участие представители Японии и Китайской Народной Республики. В работе сессии также приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного туристского альянса/Международной автомобильной федерации (МТА/ФИА), Международного

^{1/} В соответствии с решением, принятым GRPE на его тридцать пятой сессии (TRANS.WP.29/GRPE/15, пункт 52), перед тридцать шестой сессией GRPE были проведены два отдельных неофициальных совещания, которые были обеспечены устным переводом. Расписание этих совещаний было впоследствии изменено (TRANS/WP.29/GRPE/1998/13/Add.1).

союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской организации нефтяных компаний по вопросам окружающей среды, здоровья и безопасности (КОНКАВЕ), Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Европейской ассоциации производителей транспортных средств, работающих на природном газе (ЕАПТСПГ).

2. Неофициальное совещание по вопросу о выбросах частиц было проведено 2 июня 1998 года только в первой половине дня. В связи с отсутствием г-на М. Данна (Соединенное Королевство) функции Председателя сессии выполнял г-н Т. Бейнс (Соединенные Штаты Америки). В работе совещания приняли участие эксперты от следующих стран и организаций: Австрии, Бельгии, Германии, Дании, Италии, Китайской Народной Республики, Нидерландов, Польши, Румынии, Словении, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Японии, Европейской комиссии (ЕК), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейской организации нефтяных компаний по вопросам окружающей среды, здоровья и безопасности (КОНКАВЕ). Резюме работы этого неофициального совещания приводится ниже (пункты 39-44).

3. Четвертое неофициальное совещание рабочей группы GRPE по всемирной процедуре сертификации двигателей большой мощности (ВСДБМ) было проведено 3 июня 1998 года под председательством г-на К. Хавенита (Нидерланды). В работе совещания приняли участие эксперты от следующих стран и организаций: Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Италии, Китайской Народной Республики, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словении, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Японии, Европейской комиссии (ЕК), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейской организации нефтяных компаний по вопросам окружающей среды, здоровья и безопасности (КОНКАВЕ). Резюме работы этого неофициального совещания приводится ниже (пункты 4-12).

ПРАВИЛА № 49 (Выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия, двигателями, работающими на природном газе, и двигателями с принудительным зажиганием, работающими на сжиженном нефтяном газе (СНГ))

а) Разработка процедуры испытания на выброс загрязняющих веществ

4. Председатель группы ВСДБМ проинформировал GRPE о том, что отчет о работе третьего совещания о ВСДБМ (Женева, 13 января 1998 года, см. TRANS/WP.29/GRPE/35, пункты 5-12) был одобрен группой ВСДБМ и может быть представлен экспертам GRPE по соответствующему запросу. После этого он в устной форме сообщил о результатах четвертого совещания (см. пункт 3 выше).

5. Он подтвердил, что после представления рабочего документа, подготовленного на совместной основе экспертами от ТНО (Нидерланды) и ТУВ (Германии, ранее – ФИГЕ) и озаглавленного "Разработка всемирной процедуры цикла испытаний двигателей большой мощности", группа ВСДБМ решила рассматривать подход ТНО/ТУВ в качестве исходной рабочей основы. В ходе обсуждения были рассмотрены переменные величины характеристик процесса вождения и методы их измерения. Были определены основные аспекты, вызывающие озабоченность, а также бюджет по программе. Было решено, что для обеспечения эффективности будущей процедуры испытаний в плане предотвращения ее обхода или несоблюдения ее требований необходимо провести дополнительные исследования.

6. В ходе совещания группы ВСДБМ эксперты от Японии организовали две презентации в целях ознакомления с опытом разработки переходного цикла испытаний на основе различных характеристик процесса вождения, а также разработки циклов испытаний для измерения уровня выбросов. Для целей облегчения освоения теоретического и практического опыта, который был накоплен в Японии, японские эксперты согласились перенять руководящие принципы ТНО/ТУВ и использовать их в качестве основы.

7. Председатель группы ВСДБМ сообщил также, что ряд стран, в том числе Япония и Китай, внесли свой вклад в сбор статистических данных относительно вождения, что должно позволить определить действительно репрезентативный цикл испытаний. Он также высоко оценил дух сотрудничества, который был продемонстрирован делегатами Соединенных Штатов Америки, хотя они еще и не получили никакого официального мандата от своего правительства. МОПАП выразила готовность к сотрудничеству с ТНО и ТУВ в деле осуществления проверки охвата и формата статистических данных, подлежащих сбору.

8. Группа ВСДБМ получила также доклад о ходе работы, который был представлен Председателем подгруппы "Деятельность ИСО" г-ном Х. Дж. Стейном (МОПАП). От имени трех рабочих групп ИСО (TRANS/WP.29/GRPE/35, пункт 6) он кратко сообщил о результатах работы совещаний, проведенных до настоящего времени, и подтвердил наличие широкого международного сотрудничества. Он представил также бюджетную смету по экспериментальной программе.

9. Вся программа ВСДБМ должна оцениваться по практическим испытаниям, которые, как ожидается, будут завершены к концу 1999 года. Совокупная сумма бюджетных расходов по ВСДБМ, оцениваемая в 360 000 ЭКЮ, должна в принципе распределяться между правительствами и МОПАП, однако Генеральная ассамблея МОПАП пока не дала своего согласия. Испытания и проверки по круговой схеме были запланированы на период 2000–2001 годов.

10. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что в его стране разработка всемирной процедуры цикла испытаний двигателей большой мощности не рассматривается в качестве приоритетной задачи, поскольку от промышленности не поступало никаких просьб на этот счет. Приветствуя возможность участвовать в работе группы ВСДБМ в качестве наблюдателя, он подтвердил, что примет активное участие в работе подгруппы "Деятельность ИСО" над вопросами измерения выбросов твердых частиц.

11. Сославшись на доклад о работе прошлой сессии (TRANS/WP.29/GRPE/35, пункт 13), эксперт из КОНКАВЕ вернулся к вопросу о качествах топлива и спецификациях эталонного топлива. Эксперт от ЕК подтвердил, что для определения качеств будущего топлива следует изучить совместное предложение предприятий моторостроительной и топливной промышленности и что эталонные топлива должны отражать среднее рыночное качество.

12. GRPE приняло к сведению доклад о ходе работы группы ВСДБМ и решило, что пятое совещание этой группы следует провести 13 января 1999 года, во второй день работы тридцать седьмой сессии GRPE (см. пункт 47 ниже).

b) Официальное утверждение транспортных средств, оснащенных двигателями, работающими на СНГ и ПГ

Документация: TRANS/WP.29/GRPE/1998/14; неофициальные документы № 1, 2 и 3, указанные в приложении к настоящему докладу

13. Эксперт от ЕАПТСПГ представил неофициальные документы № 1 и 2 в поддержку предложения о принятии ограничений в отношении выбросов углеводородов, не содержащих метан, двигателями, работающими на ПГ (TRANS/WP.29/GRPE/1998/14).

14. Указав на это предложение ЕАПТСПГ, эксперт от ЕК проинформировал GRPE о том, что применительно к двигателям большой мощности, работающим на ПГ, возможность измерения выбросов углеводородов, не содержащих метан, уже предусмотрена в предложении относительно ЕВРО-3 (как ожидается, будет внедрено в октябре 2000 года) при одновременном сохранении контроля за метаносодержащими выбросами и общим уровнем выбросов загрязняющих веществ двигателями, работающими на ПГ, в сопоставлении с обычными двигателями.

15. С учетом указанной выше информации Совещание экспертов решило, что в Правила № 49 нужно будет внести поправки в соответствии с предложением по поправкам к директиве ЕК (88/77/ЕЕС). Было отмечено, что соответствующее предложение ЕВРО-3 по поправкам к Правилам № 83 должно быть представлено в середине 1999 года (см. также пункт 32 ниже).

16. Было принято предложение (неофициальный документ № 3) по исправлению ошибки в проекте исправления 2 к дополнению 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 49 (TRANS/WP.29/1998/29), и Совещание экспертов поручило секретариату препроводить его WP.29 для рассмотрения на ее сто пятнадцатой сессии.

Примечание секретариата: Неофициальный документ (№ 10) был распространен в ходе сессии WP.29 и позднее издан в качестве документа TRANS/WP.29/1998/29/Rev.1 (TRANS/WP.29/638, пункт 68).

с) Эталонные топлива

Документация: TRANS/WP.29/GRPE/R.275/Rev.1; TRANS/WP.29/GRPE/1998/11; неофициальные документы № 4 и 12, указанные в приложении к настоящему докладу

17. Эксперт от Нидерландов представил неофициальный документ № 4, в котором содержится предложение по изменению эталонного СНГ-топлива А в документе TRANS/WP.29/GRPE/R.275/Rev.1, в частности в отношении содержания олефинов и октанового числа. Он проинформировал GRPE о том, что первоначально предложенное топливо А с более высоким содержанием олефинов обычно на рынке отсутствует, и его можно приобрести только по очень высокой цене.

18. Было отмечено, что если эталонные СНГ-топлива определяются как смеси чистых газов, то коммерчески доступные СНГ-топлива поставляются на рынок со сравнительно широкими допусками. В интересах предоставления дополнительной информации по указанному выше вопросу эксперт от ЕАСНГ согласился представить для рассмотрения на следующей сессии обзор по СНГ-топливам, коммерчески доступным в Европе.

19. Эксперт от Германии представил неофициальный документ № 12, в котором дополняется предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRPE/1998/11. Совещание экспертов в принципе решило, что это предложение Германии следует рассмотреть как для целей Правил № 49, так и на предмет внесения поправок в Директиву 88/77/ЕЕС (ЕВРО-3). Эксперту из ЕК было предложено довести этот вопрос до сведения ЕК и предложить необходимые изменения для поддержания соответствия между указанными Правилами и директивой.

**ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК, КАСАЮЩИМСЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ/
ДВИГАТЕЛЕЙ, РАБОТАЮЩИХ НА СНГ И ПГ**

а) Правила № 67 (Оборудование для работы на сжиженном нефтяном газе)

Документация: TRANS/WP.29/R.808; TRANS/WP.29/1998/31; неофициальные документы № 5, 8, 9 и 16, указанные в приложении к настоящему докладу

20. Эксперт от Италии представил неофициальный документ № 5, в котором содержатся положения о срабатывающем при нагревании предохранительном устройстве (предохранителе), предназначенном для предотвращения взрыва цистерн при пожарах (TRANS/WP.29/GRPE/35, пункты 22 и 23).

21. В ходе последовавшего за этим обсуждения выяснилось, что потребуется дополнительное время для рассмотрения упомянутого выше предложения Италии. В связи с этим Совещание экспертов приняло предложение своего Председателя рекомендовать WP.29, чтобы в ходе сто пятнадцатой сессии предложение о срабатывающем при

нагревании предохранительном устройстве (предохранителе) было снято (текст, заключенный в квадратные скобки, в документе TRANS/WP.29/1998/31) и было принято решение об обязательном принятии этого устройства на более позднем этапе, после достижения согласия.

22. Эксперт от Италии принял к сведению это предложение (пункт 21 выше), но вместе с тем сделал оговорку в отношении данного решения, поскольку ему необходимо провести консультации с компетентными органами в его стране. Он указал, что в Риме намечается организовать специальное совещание, на котором будет продемонстрирована и обоснована потребность в предлагаемом устройстве, а также будет разработано предложение, основанное на неофициальном документе № 5.

Примечание секретариата: Это специальное совещание было проведено 21 июля 1998 года в Риме, и было разработано компромиссное предложение, которое, как ожидается, будет препровождено WP.29 для рассмотрения на ее сто шестнадцатой сессии (и, возможно, АС.1 для принятия путем голосования на его десятой сессии) в документе под условным обозначением TRANS/WP.29/1998/63.

23. Были рассмотрены и приняты неофициальные документы № 8 и 16, которые были представлены Грецией и Италией и в которых содержатся исправления к документам TRANS/WP.29/R.808 и TRANS/WP.29/1998/31. Кроме того, Совещание экспертов рассмотрело и приняло с незначительными изменениями неофициальный документ № 9, представленный МОПАП и содержащий предложение относительно некоторых изменений к документу TRANS/WP.29/R.808. Секретариату было поручено препроводить сводный вариант этих трех неофициальных документов Рабочей группе WP.29 для рассмотрения на ее сто пятнадцатой сессии.

Примечание секретариата: Неофициальный документ (№ 11) был распространен в ходе сессии WP.29 и позднее издан в качестве документа TRANS/WP.29/1998/31/Add.1 (TRANS/WP.29/638, пункт 71).

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ПРАВИЛ О МОДИФИЦИРОВАННЫХ СИСТЕМАХ ДЛЯ СНГ И СПГ

Документация: TRANS/WP.29/GRPE/R.279; TRANS/WP.29/GRPE/1998/12; неофициальные документы № 6 и 14, указанные в приложении к настоящему докладу

24. Участники сессии кратко рассмотрели неофициальные документы № 6 и 14, и Совещание экспертов поручило секретариату распространить их под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии.

25. В ходе рассмотрения документа TRANS/WP.29/GRPE/1998/12 эксперт от Германии рекомендовал пересмотреть допуски, приведенные для расхождений в рабочих объемах двигателей для целей определения серии двигателей (пункт 2.4.1.1 f) iv)). Эксперт от

Нидерландов предложил исключить предложения, относящиеся к пунктам 6.1.1.7.1-6.1.1.7.1.2 и к пунктам 6.1.1.10-6.1.1.10.4. Эксперт от Италии согласился проработать указанные выше предложения для рассмотрения в ходе следующей сессии (12-15 января 1999 года).

26. Совещание экспертов решило возобновить рассмотрение предложения по этому проекту правил на своей следующей сессии параллельно с рассмотрением упомянутых выше поправок.

ПЕРСПЕКТИВЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

а) Технические требования к транспортным средствам после 2000 года

Документация: неофициальный документ № 15, указанный в приложении к настоящему докладу

27. Эксперт от ЕК распространил неофициальный документ, в котором содержится обзорный доклад Контактной группы Программы "Auto-Oil II" о работе ее совещания, состоявшегося 18 мая 1998 года. Он сообщил о сфере деятельности, структуре и графике работы "Auto-Oil II" и кратко проинформировал Совещание экспертов о том прогрессе, который уже был достигнут. Он подчеркнул, что окончательный доклад планируется подготовить в апреле 1999 года.

б) Сокращение выбросов двуокиси углерода и расхода топлива

28. Эксперт от ЕК напомнил об информации, представленной в ходе предыдущих сессий (TRANS/WP.29/GRPE/35, пункты 42 и 43), и заявил, что в настоящее время рассматривается вопрос о введении показателя уровня выбросов CO₂ 140 г/км в качестве европейского среднего показателя, который должен быть достигнут к 2008 году, в результате чего уровень выбросов CO₂ должен быть сокращен на 25% по сравнению с уровнем 1995 года.

29. Эксперт от МОПАП заявил, что подтверждением позитивного отношения автомобилестроительной промышленности к сокращению расхода топлива и, следовательно, выбросов CO₂ являются соглашения, заключаемые на национальном уровне между правительствами и заводами-изготовителями. Эксперт от КОНКАВЕ отметил важное значение сокращения содержания серы в топливе, особенно для новых технологий впрыска топлива, ведущих к снижению его расхода.

ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О НАЦИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРЕБОВАНИЯХ В ОТНОШЕНИИ ВЫБРОСОВ ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ ВЕЩЕСТВ

Документация: неофициальный документ № 13, указанный в приложении к настоящему докладу

30. Была представлена следующая информация:

Европейское сообщество: Была опубликована директива 97/68/ЕС, распространяющая действие Правил № 96 ЕЭК на внедорожные машины (Официальный журнал ЕС, № L59, 27 февраля 1998 года). Категории полезной мощности соответствуют Правилам № 96, однако для первой категории (А) были увеличен верхний предел ($130 \text{ кВт} \leq P \leq 560 \text{ кВт}$). Для официальных утверждений типа на этапе I, для которых датой применения является 30 июня 1998 года, предельные значения идентичны тем, которые установлены в Правилах № 96. Для сниженных предельных уровней выбросов на этапе II даты применения разнесены от 31 декабря 1999 года (когда будет также задействована новая категория низкой мощности ($18 \text{ кВт} \leq P \leq 37 \text{ кВт}$) до 2002 года. Даты регистрации и поставки на рынок определяются на основе дат изготовления двигателя. Дальнейшее сокращение предельных уровней выбросов должны быть предложены Европейской комиссией к концу 1999 года.

Что касается предельных уровней выбросов загрязняющих веществ легковыми автомобилями (TRANS/WP.29/GRPE/35, приложение 6), то вскоре будет завершена процедура согласования, и ее результаты скорее всего окажут влияние на Программу "Auto-Oil II" (2005 год - ЕВРО-4).

Греция: Рассматривается законопроект об обязательных технических осмотрах двух- и трехколесных транспортных средств, в том числе на предмет выбросов загрязняющих веществ.

Япония: Ужесточенные нормативные положения в отношении выбросов загрязняющих веществ (с 2000 года для отечественных новых моделей и с 2002 года для всех отечественных и импортных транспортных средств) будут предусматривать более низкие уровни выбросов (включая выделения паров топлива), повышенные требования в отношении долговечности и обязательное наличие средств бортовой диагностики; были установлены целевые показатели в области обеспечения эффективного использования топлива на механических транспортных средствах в разбивке по категориям (легковые автомобили - на 2000 год, грузовые автомобили малой грузоподъемности с карбюраторным двигателем - на 2003 год) (неофициальный документ № 13). В этом неофициальном документе была также приведена информация, касающаяся присоединения Японии к Соглашению 1958 года.

(Примечание секретариата: см. TRANS/WP.29/638, пункты 81 и 82).

31. Указав на предельные уровни выбросов, находящиеся на рассмотрении в ЕС, эксперт от ЕАПТСПГ отметил, что его организация уже более двух лет назад предлагала ввести категорию передовых в экологическом отношении транспортных средств, которые достигали бы уровней, равных 50% от уровня ЕВРО-3. Он заявил, что цель этого предложения состояла в поощрении экологически чистых транспортных средств при помощи инструментов налоговой политики и что транспортные средства, работающие на ПГ, СНГ, а также электрические транспортные средства, в принципе, соответствовали бы предъявляемым требованиям. Вместе с тем он отметил, что имеется по крайней мере один карбюраторный двигатель, также отвечающий предъявляемым требованиям.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

а) Правила № 83 (Выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами категорий M1 и N1)

Документация: TRANS/WP.29/GRPE/1998/14; TRANS/WP.29/1998/32; неофициальные документы № 1 и 2, указанные в приложении к настоящему докладу

32. Были приняты к сведению предложение и обоснование ЕАПТСПГ относительно введения предельных уровней выбросов загрязняющих веществ, не содержащих метан, для транспортных средств, работающих на ПГ (TRANS/WP.29/GRPE/1998/14 и неофициальные документы № 1 и 2 – см. также пункт 13 выше). Эксперт от ЕК проинформировал GRPE о том, что параллельное предложение должно быть рассмотрено в Сообществе в рамках следующей полномасштабной процедуры внесения поправок в директиву 70/220/ЕЕС, которая должна быть принята в середине 1999 года. Что касается необходимого согласования Правил № 83 и этой директивы, то Совещание экспертов в принципе согласилось внести поправки в Правила, когда будут известны результаты рассмотрения этого предложения.

33. При рассмотрении предложения по проекту поправок серии 04 к Правилам № 83 (TRANS/WP.29/1998/32), эксперт от Соединенного Королевства передал в секретариат некоторые исправления редакционного характера для их препровождения Рабочей группе WP.29, с тем чтобы они были рассмотрены на ее сто пятнадцатой сессии.

Примечание секретариата: Неофициальный документ (№ 12) был распространен в ходе сессии WP.29 и позднее издан в качестве документа TRANS/WP.29/1998/32/Add.1 (TRANS/WP.29/638, пункты 72 и 73).

34. Указав на дополнение 1 к поправкам серии 03 (вступило в силу 14 мая 1998 года, документ TRANS/WP.29/581 и Corr.1), эксперт от МОПАП заявил, что он подготовит для рассмотрения на следующей сессии поправку, которая позволит распространить эти требования на транспортные средства категории N1 < 2 800 кг.

b) Предложение по проекту правил о специальном оборудовании механических транспортных средств, работающих на сжатом природном газе (СПГ)

Документация: TRANS/WP.29/1998/33; неофициальный документ № 17, указанный в приложении к настоящему докладу

35. Секретариат проинформировал GRPE о том, что документ, содержащий проект этих правил (TRANS/WP.29/1998/33), пока не издан, поскольку не завершен его перевод на русский и французский языки.

36. Участники сессии приняли к сведению исправления редакционного характера, предложенные в неофициальном документе № 17. Кроме того, эксперт от МОПАП привлек внимание GRPE к пункту 6.3.1.4 проекта правил и заявил, что в качестве альтернативы для ограничительного клапана можно найти другие технические решения. Он заявил, что в связи с этим в данном пункте следует указать функцию устройства, а не его конструкцию. Он отметил также, что, насколько он помнит, в пункте 17.4.3 было решено поменять значение 250 мм на 200 мм; это было подтверждено экспертом от Франции. Выразив надежду на принятие проекта правил Рабочей группой WP.29 и на проведение соответствующего голосования в АС.1 на его десятой сессии (ноябрь 1998 года), Совещание экспертов решило возобновить рассмотрение исправлений к этому проекту правил на своей тридцать седьмой сессии.

Примечание секретариата: В соответствии с предложением WP.29, высказанным на ее сто пятнадцатой сессии (TRANS/WP.29/638, пункт 77), от экспертов из Финляндии и Греции были получены дополнительные предложения по существенным поправкам и исправлениям к документу TRANS/WP.29/1998/33, которые впоследствии были изданы в качестве документов TRANS/WP.29/1998/64 и TRANS/WP.29/1998/68 для рассмотрения Рабочей группой WP.29 на ее сто шестнадцатой сессии (ноябрь 1998 года).

37. Эксперт от Соединенного Королевства проинформировал GRPE о том, что в Европейском сообществе испытывается потребность во введении официального утверждения типов транспортных средств, работающих на ПГ, а подготовка новой директивы, параллельной предлагаемому проекту правил, скорее всего окажется длительной процедурой. Он заявил, что в настоящее время официальные утверждения транспортных средств, работающих на ПГ, возможны лишь в отдельных странах.

c) Сменные каталитические нейтрализаторы для транспортных средств с БДС

38. Рассмотрение этого пункта было отложено до тридцать седьмой сессии.

d) Выбросы частиц

Документация: неофициальные документы № 10 и 11, указанные в приложении к настоящему докладу

39. Председатель неофициального совещания по вопросу о выбросах частиц (см. пункт 2 выше) проинформировал GRPE о том, что, хотя для этого неофициального совещания первоначально не предусматривалось никаких официальных презентаций или дискуссионных документов (TRANS/WP.29/GRPE/35, пункт 51), тем не менее в ходе состоявшегося обмена мнениями внимание было сосредоточено на тех пунктах, которые были предложены и которые позволили прояснить некоторые вопросы, вызывающие озабоченность. Он заявил, что как в технической сфере, так и в области медицины продолжаются исследования в целях определения путей измерения и регулирования уровней выбросов частиц и что на данном этапе необходимо собрать соответствующую информацию, прежде чем принимать какие-либо решения.

40. В поддержку этой работы Американское агентство по защите окружающей среды создало абонентский узел в системе "Интернет", что позволяет облегчить обмен информацией. Были распространены его адрес и примеры имеющейся информации (неофициальный документ № 10). Эксперт из Соединенных Штатов Америки заявил, что в этом узле уже имеется 15 соединительных каналов, обеспечивающих доступ к широкому диапазону информации. Ряд экспертов, принимавших участие в обсуждении, согласились обеспечить связь этого узла с узлами, где содержатся результаты их работы и любая дополнительная информация по этому вопросу.

41. Эксперт от КОНКАВЕ привлек внимание к недавно опубликованному докладу этой организации по вопросу о твердых частицах. Он напомнил, что на четырех различных полигонах были измерены уровни выбросов тремя дизельными и тремя карбюраторными легковыми автомобилями. Анализ данных показал, что на высокой скорости общее количество частиц, выбрасываемых двигателями с принудительным зажиганием, сопоставимо с количеством, выделяемым системами с воспламенением от сжатия, и что общий топливный эффект является относительно небольшим. Он согласился обеспечить канал соединения с узлом КОНКАВЕ и передать через секретариат по крайней мере несколько экземпляров этого доклада.

42. Эксперт от Швейцарии представил неофициальный документ № 11, в котором предлагается мандат для ISO/TC22/SC5/WG7 "Подготовка транспортного средства к осмотру и эксплуатационной проверке на выброс отработавших газов (дизельные двигатели)" в целях разработки нового метода измерения выбросов твердых частиц, который предусматривает регистрацию количества и размера выбрасываемых частиц. В порядке иллюстрации этого предложения он представил ряд слайдов для ознакомления с исследованиями, проведенными в Швейцарских федеральных научно-исследовательских лабораториях испытания материалов (ЕМПА). Отметив предложение Швейцарии, эксперты из Соединенных Штатов Америки и Швеции проинформировали GRPE о том, что в их странах также проводятся исследования в отношении методов измерения выбросов частиц.

Кроме того, было отмечено, что исследования в отношении выбросов частиц включены также в программу "Auto-Oil II" и программу ВСДБМ. В связи с этим эксперты, принимавшие участие в неофициальном совещании, сочли преждевременным концентрировать внимание лишь на одном возможном методе.

43. В целях обеспечения возможности для дальнейшего обмена мнениями эксперт от Италии предложил организовать семинар в Неаполе с участием экспертов из числа представителей промышленности, экологических организаций, а также, возможно, медицинских исследовательских учреждений. Эта инициатива Италии была поддержана рядом экспертов, и был сформирован руководящий комитет в составе экспертов от Европейского сообщества, Германии, Италии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Швеции, МОПАП и КОНКАВЕ для организации семинара в середине 1999 года.

44. Совещание экспертов решило возобновить неофициальное обсуждение вопроса о выбросах частиц в ходе тридцать седьмой сессии в надежде на то, что к этому времени будет получена некоторая информация от руководящего комитета по подготовке семинара.

е) Правила № 96 (Выбросы загрязняющих веществ сельскохозяйственными и лесными тракторами)

Документация: неофициальный документ № 7, указанный в приложении к настоящему докладу

45. Эксперт от Чешской Республики представил предложение и проинформировал GRPE о том, что после предварительного обмена мнениями должна быть рассмотрена только его вторая часть (поправка к приложению 2, пункт 2).

46. Секретариату было поручено распространить соответствующую часть документа под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии. Эксперты от ЕК и ЕВРОМОТ согласились проверить, не нарушает ли это предложение нынешнее соответствие между Правилами № 96 и директивой 97/68/ЕС.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

47. В отношении тридцать седьмой сессии, которую планируется провести в Женеве с 12 января, вторник (14 час. 30 мин.), по 15 января, пятница (12 час. 30 мин.), 1999 года, Совещание экспертов решило продолжить практику включения в повестку дня двух отдельных неофициальных совещаний, которые должны быть обеспечены письменным переводом:

а) Неофициальное совещание по вопросу о выбросах частиц

Планируется провести в Женеве 12 января, вторник (с 14 час. 30 мин. до 17 час. 30 мин.), 1999 года с уделением основного внимания следующим вопросам:

1. Обмен информацией в области выбросов частиц
2. Подготовка семинара (см. пункты 42 и 43 выше).

б) Неофициальное совещание рабочей группы по всемирной процедуре сертификации двигателей большой мощности (ВСДБМ)

Планируется провести в Женеве 13 января, среда (с 9 час. 30 мин. до 17 час. 30 мин.), 1999 года. Повестка дня сессии будет подготовлена и распространена среди участников ВСДБМ перед совещанием.

с) Тридцать седьмая сессия GRPE

Планируется провести в Женеве с 14 января, четверг (9 час. 30 мин.), по 15 января, пятница (12 час. 30 мин.), 1999 года 2/. Была согласована следующая повестка дня:

1. Правила № 49 (Выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия)
 - 1.1 Разработка процедуры испытания на выброс загрязняющих веществ
 - 1.2 Официальное утверждение транспортных средств, оснащенных двигателями, работающими на СНГ и ПГ
 - 1.3 Эталонные топлива
2. Правила ЕЭК, касающиеся транспортных средств/двигателей, работающих на СНГ и ПГ
 - 2.1 Правила № 67 (Оборудование для работы на сжиженном нефтяном газе)
 - 2.2 Проект правил, касающихся специального оборудования механических транспортных средств, работающих на сжатом природном газе (СПГ)
 - 2.3 Предложение по проекту правил о модифицированных системах для СНГ и СПГ
3. Перспективы в области транспорта и окружающей среды
 - 3.1 Технические требования к транспортным средствам после 2000 года

- 3.2 Сокращение выбросов двуокиси углерода и расхода топлива
4. Обмен информацией о национальных и международных требованиях в отношении выбросов загрязняющих веществ 3/
5. Прочие вопросы
 - 5.1 Правила № 83 (Выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами категорий M₁ и N₁)
 - 5.2 Правила № 96 (Выбросы загрязняющих веществ сельскохозяйственными и лесными тракторами)
 - 5.3 Сменные каталитические нейтрализаторы для транспортных средств с БДС
 - 5.4 Выбросы частиц

2/ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов никакие официальные документы, разосланные до сессии по почте, в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Убедительная просьба к делегатам иметь при себе на заседаниях экземпляры этих документов.

3/ Делегациям предлагается представить краткие сообщения о национальных предписаниях с последними изменениями и при необходимости дополнить эту информацию устно.

Приложение

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ
БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ В ХОДЕ СЕССИИ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	ЕАПТСПГ	1.2 6.1	A	Транспортные средства, работающие на природном газе, и их влияние на глобальное потепление климата
2.	ЕАПТСПГ	1.2 6.1	A	Обоснование для разработки стандарта в отношении выбросов углеводородов, не содержащих метан
3.	Нидерландами	1.2	A	Проект исправления 2 к дополнению 1 к поправкам серии 02 к Правилам № 49
4.	Нидерландами	1.3	A	Предложение в отношении эталонных СНГ-топлив в Правилах № 49
5.	Италией	2.	A	Предложение по проекту поправок к документу TRANS/WP.29/1998/31
6.	Польшей	3.	A	Комментарии к предложению по проекту правил о модифицированных системах для СНГ и СПГ (Документы TRANS/WP.29/GRPE/R.279 и TRANS/WP.29/GRPE/1998/12)
7.	Чешской Республикой	6.5	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 96
8.	Грецией	2.	A	Дополнительные замечания по документам TRANS/WP.29/R.808 и TRANS/WP.29/1998/31, а также неофициальному документу № 5 Италии

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
9.	МОПАП	2.	A	Предлагаемые МОПАП дополнительные поправки к "Предложению по проекту дополнения 2 к Правилам № 67" (TRANS/WP.29/1998/31)
10.	Соединенным и Штатами Америки	6.4	A	Подборка документов: 1) Справочная информация ЕПА - Отдел мобильных источников в системе "Всемирная сеть" http://www.epa.gov/OMSWWW/ ; 2) Исследование этапа 2 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами малой грузоподъемности 2004 года изготовления) ; 3) Обращение ЕПА к автомобилестроителям в целях ограничения содержания серы в бензине (пресс-релиз ЕПА от 19 марта 1998 года, а также циркуляр ЕПА) ; 4) Выбросы загрязняющих веществ дизельными двигателями: критический анализ выбросов, их влияния и последствий для здоровья (резюме специального доклада Института по вопросам влияния на здоровье людей, октябрь 1997 года)
11.	Швейцарией	6.4	A	Швейцарское предложение в отношении метода измерения выбросов частиц дизельными двигателями
12.	Германией	1.3	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 49

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
13.	Японией	5.	A	Меры, принимаемые в Японии в целях сокращения выбросов загрязняющих веществ механическими транспортными средствами и обеспечения эффективного использования топлива
14.	Италией	3.	A	Предложение по поправкам к документу TRANS/WP.29/GRPE/R.279
15.	Европейской комиссией	5.	A	Программа "Auto-Oil II" - совещание Контактной группы от 18 мая 1998 года: Обзорный доклад
16.	Италией	2.	A	Предложение по редакционным поправкам к документу TRANS/WP.29/1998/31
17.	Италией	6.2	A	Предложение по редакционным поправкам к документу TRANS/WP.29/1998/33
