



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRPE/38
2 July 1999

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 РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ПРОБЛЕМАМ ЭНЕРГИИ И ЗАГРЯЗНЕНИЯ
ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ О РАБОТЕ ЕЕ ТРИДЦАТЬ ВОСЬМОЙ СЕССИИ
(25-28 мая 1999 года)

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа GRPE провела свою тридцать восьмую сессию с 25 мая (вторая половина дня) по 28 мая (первая половина дня) 1999 года 1/ под председательством г-на Б. Говена (Франция). В ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Венгрии, Германии, Греции, Дании, Испании, Италии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словении, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики,

1/ В соответствии с решением, принятым GRPE на ее тридцать седьмой сессии (TRANS/WP.29/GRPE/37, пункт 73), перед тридцать восьмой сессией GRPE были проведены два отдельных неофициальных совещания, на которых обеспечивался синхронный перевод.

Швейцарии и Швеции. В работе сессии участвовали также эксперты от Европейской комиссии (ЕК). В соответствии с пунктом 11 положения о круге ведения Комиссии в работе сессии приняли участие представители Японии. В работе сессии также приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного туристского альянса/Международной автомобильной федерации (МТА/ФИА), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной организации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Организации по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов (ОВАГ/ЕСФХП), Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Европейской ассоциации производителей транспортных средств, работающих на природном газе (ЕАПТСПГ) и Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТА).

2. Неофициальное совещание по выбросам твердых частиц состоялось 25 мая 1999 года (только во второй половине) дня под председательством г-на М. Данна (Соединенное Королевство) и г-на К. Бейнса (Соединенные Штаты Америки). В работе этого совещания приняли участие эксперты от следующих стран и организаций: Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словении, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Японии, Европейского сообщества (ЕС), Международного туристского альянса/Международной автомобильной федерации (МТА/ФИА), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Организации по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов (ОВАГ/ЕСФХП). Резюме работы этого неофициального совещания приводится ниже (пункты 52-55).

3. Седьмое неофициальное совещание рабочей группы GRPE по всемирной процедуре сертификации двигателей большой мощности (ВСДБМ) состоялось 26 мая 1999 года под председательством г-на К. Хавенита (Нидерланды). В работе этого совещания приняли участие эксперты от следующих стран и организаций: Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словении, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Японии, Европейского сообщества (ЕС), Международного туристского альянса/Международной автомобильной федерации (МТА/ФИА), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Организации по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов (ОВАГ/ЕСФХП). Резюме работы этого неофициального совещания приводится ниже (пункты 4-13).

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 шестого совещания по ВСДБМ (Токио, 15 апреля 1999 года, см. TRANS/WP.29/GRPE/37, пункт 7) был утвержден группой ВСДБМ. После этого он в устной форме сообщил о результатах работы седьмого совещания по ВСДБМ, которое состоялось 26 мая 1999 года.

5. Председатель группы ВСДБМ поблагодарил министерство транспорта (МТ) Японии и Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта Японии (НИИАТ) за плодотворное сотрудничество и гостеприимность, продемонстрированную в ходе проведения токийского совещания (см. пункт 4 выше). Он сообщил GRPE о том, что НИИАТ представил промежуточный доклад о "Разработке типичных циклов вождения для всемирной процедуры цикла испытаний двигателей большой мощности", который позволит экспертам сопоставить имеющиеся результаты с результатами, полученными в ходе исследования, проведенного ТНО и ТУВ (см. пункт 6 ниже).

6. Он отметил, что промежуточный доклад о "Разработке всемирной процедуры цикла испытаний двигателей большой мощности" был представлен экспертами от ТНО (Нидерланды) и ТУВ (Германия). В частности, он подчеркнул, что до сих пор не завершен сбор данных о применяемых характеристиках процесса вождения и статистической информации о транспортных средствах большой мощности. Он сообщил GRPE о том, что пока не принято окончательное решение относительно выбора цикла (режимного, переходного или, возможно, как одного, так и другого) и что в качестве дальнейшего шага в рамках деятельности ВСДБМ потребуется разработать программу аттестации.

7. Председатель ВСДБМ отметил, что группа уделит особое внимание предотвращению обхода будущей процедуры испытаний. В этой связи, он счел, что документ, озаглавленный "Меры по предотвращению обхода процедуры испытаний" и представленный экспертом от МОПАП, служит надежной основой для дальнейшей деятельности по данному вопросу. Он также предложил экспертам от МОПАП, имеющим опыт выявления случаев обхода процедуры испытаний, наладить сотрудничество с ВСДБМ.

8. Сославшись на достигнутую в декабре 1998 года в рамках Совета ЕС политическую договоренность по проекту предложения для Европейского парламента и на директиву Совета о выбросах, производимых транспортными средствами большой мощности, в которой содержатся поправки к директиве 88/77/ЕЕС, Председатель ВСДБМ подтвердил, что ВСДБМ следует рассмотреть в рамках своей будущей деятельности такие аспекты, как бортовые диагностические системы (БДС), системы повышения износостойкости и обеспечения последующей очистки выбросов и что группе следует также стремиться к получению положительных экологических и экономических показателей.

9. Члены ВСДБМ высоко оценили предложение эксперта от Соединенных Штатов Америки об организации в его стране осенью рабочего совещания по ВСДБМ.

10. В заключение своего выступления Председатель группы ВСДБМ сообщил, что группа достигла определенного прогресса и что потребуются дальнейшие усилия для своевременного завершения данного проекта. Он отметил также, что к середине июня 1999 года экспертам будет разослан доклад о позиции ВСДБМ.

11. Группа ВСДБМ также получила от Председателем подгруппы по деятельности ИСО г-на Х. Дж. Стейна (МОПАП) доклад о ходе работы, осуществляемой этой подгруппой. От имени двух рабочих групп ИСО (ТС.22/SC.5/WG.2 ИСО по измерению выбросов выхлопных газов и ТС.22/SC.5/WG.9 ИСО по семейству двигателей) он изложил краткую информацию о результатах работы проведенных до настоящего времени совещаний и подтвердил наличие широкого международного сотрудничества. Он разъяснил, что в рамках WG.2 в ЕМРА (Швейцария) было начато первое коррелятивное исследование и что уже имеются первые результаты по анализу параметров. Было решено, что помимо европейских циклов ESC и ETC это исследование распространится на переходный цикл США (FTR) и тринадцатирежимный цикл Японии (JAP) и что такая корреляция будет проводиться также применительно к двигателям, оснащенным ловушками для твердых частиц. Кроме того, группа ВСДБМ была проинформирована о том, что коррелятивное исследование проведет Агентство по охране окружающей среды (EPA) Соединенных Штатов Америки и что будут испытаны также циклы ETC и ESC для обеспечения более эффективного сопоставления результатов испытаний, предусмотренных различными программами работы. В связи с деятельностью WG.9 эксперт от МОПАП заявил, что разработан новый рабочий проект, который должен быть представлен в июне 1999 года на утверждение ТС.22/SC.5.

12. Эксперт от Соединенных Штатов Америки подтвердил, что его страна принимает активное участие в работе подгруппы по деятельности ИСО, и выразил признательность за возможность продолжения его участия в качестве наблюдателя в деятельности ВСДБМ и подгруппы по основным элементам. Он также отметил, что, по его мнению, необходимо пересмотреть технологию измерения выбросов частиц, и выразил намерение сообщить о возможном прогрессе в данной области на следующей сессии.

13. GRPE приняла к сведению доклад о ходе работы группы ВСДБМ и решила, что следующее совещание этой группы следует провести 12 января 1999 года, во второй день работы тридцать девятой сессии GRPE (см. пункт 72 ниже).

b) Согласование Правил № 49 с проектом соответствующей директивы ЕК

14. Эксперт от Европейской комиссии проинформировал GRPE о том, что 24 апреля 1999 года Совет ЕС утвердил свою общую позицию по предложению о внесении поправок в директиву 88/77/ЕЕС, которое Европейская комиссия представила (с некоторыми поправками) Совету и Европейскому парламенту (см. № С 43 "Официальных ведомостей ЕК" от 17 февраля 1999 года).

15. Он отметил, что Комиссия внесла поправки в первоначальное предложение с целью введения ограничений на выбросы, применяемых к классу транспортных средств, называемых "современными экологически чистыми транспортными средствами" (EEV), в качестве допустимых целевых норм выбросов. Он также проинформировал GRPE о том, что официально утвержденные двигатели EEV будут идентифицироваться соответствующей маркировкой и что предложение с внесенными в него поправкам будет содержать предписания, касающиеся альтернативных видов топлива (этанол), помимо предписаний, касающихся СНГ и СПГ (TRANS/WP.29/GRPE/37, пункты 18-20).

16. В связи с ограничениями на выбросы, которые должны применяться с октября 2005 года, эксперт от Европейской комиссии проинформировал GRPE о том, что Совет ЕС принял решение в отношении обязательного этапа, на котором будут введены жесткие предельные нормы содержания твердых частиц в объеме 0,02 г/кВт.ч для двигателей, испытываемых по циклу ESC, и 0,03 г/кВт.ч для двигателей, испытываемых по циклу ETC. С 2008 года предельные нормы NO_x следует снизить до 2 г/кВт.ч.

17. В заключение своего выступления он отметил, что Европейский парламент сможет завершить второе чтение данного предложения к концу сентября 1999 года и, возможно, потребует введения более жестких предельных норм содержания твердых частиц и NO_x. В этом случае действия Совета и Европейского парламента, возможно, придется согласовать.

18. С учетом изложенной выше информации GRPE решила, что в Правила № 49 необходимо будет внести поправки в соответствии с предложением по поправкам к директиве ЕС (88/77/ЕЕС) сразу после принятия этого предложения.

ПРАВИЛА № 83 (Выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами категорий M1 и N1

Документация: неофициальный документ № 11, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

19. Эксперт от Франции кратко изложил предложение по проекту поправок серии 05 к Правилам № 83 (неофициальный документ № 11), направленное на согласование предписаний этих Правил с предписаниями, содержащимися в соответствующей директиве ЕК 98/69/ЕС.

20. Он заявил, что данное предложение было подготовлено в качестве сводного текста, включающего предписания, подлежащие применению с 2000 года (EURO-3) и с 2005 года (EURO-4), и что уже введены переходные положения.

21. Председатель GRPE поблагодарил эксперта от Франции за подготовку данного предложения и призвал экспертов как можно скорее передать любые замечания эксперту от Франции, с тем чтобы проект данного предложения был готов к следующей сессии GRPE.

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

- а) Предложение по проекту правил о специальном оборудовании автотранспортных средств, работающих на сжатом природном газе (СПГ)

Документация: TRANS/WP.29/GRPE/1999/9

22. Секретариат проинформировал GRPE о том, что в ходе сто семнадцатой сессии WP.29 Административному комитету AC.1 не было представлено предложение по проекту данных правил, поскольку представитель ЕЭК к тому времени еще не получил разрешение на участие в голосовании (TRANS/WP.29/663, пункты 7 и 88). Председатель выразил надежду на то, что ЕЭК будет готова к голосованию на следующей сессии AC.1 в июне 1999 года.

23. Рабочая группа GRPE решила продолжить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии при условии, что проект правил будет принят AC.1 в ходе июньской сессии 1999 года. В этой связи рассмотрение документа TRANS/WP.29/GRPE/1999/9 было отложено.

- б) Предложение по проекту правил о модернизированных системах для СНГ и СПГ

Документация: TRANS/WP.29/GRPE/1999/11

24. Эксперт от Италии представил свое предложение и подтвердил, что оно было пересмотрено в соответствии с предложениями, поступившими в ходе предыдущей сессии GRPE (TRANS/WP.29/GRPE/37, пункты 29-33). Он также заявил, что определение "семейство двигателей" было согласовано с определением, содержащимся в соответствующей директиве ЕЭК, и что по этой причине могут выдаваться официальные утверждения типа модернизированных систем для СНГ и СПГ.

25. Эксперт от Франции внес оговорку относительно данного предложения, так как, по его мнению, его следует дополнить другими предписаниями, обеспечивающими соответствие модернизированных транспортных средств образцу официально утвержденного типа, с особым учетом требований, касающихся мощности, выбросов, потребления топлива и

бортовых диагностических систем (БДС). Кроме того, он заявил, что с учетом широкого толкования термина "семейство" будет трудно определить некоторые технические параметры, а это необходимо сделать в его стране по фискальным соображениям.

26. Эксперты от Соединенного Королевства и Германии заявили о том, что поддерживают позицию эксперта от Франции, и отметили, что до принятия данного предложения потребуются некоторые испытания для проверки соответствия модернизированных транспортных средств требованиям о предельных выбросах, предусмотренным в положениях о соответствии производства (СП).

27. Эксперты от Нидерландов и Польши поддержали предложение Италии и отметили, что абсолютное большинство транспортных средств, работающих на СНГ и СПГ, модернизированы и что не следует проводить различие между ними и теми транспортными средствами, которые были изначально оснащены оборудованием для СНГ или СПГ. Аналогичную позицию заняли эксперты от ЕАСНГ и ЕАПТСНГ, напомнив, что данное предложение обсуждается в течение продолжительного времени и должно быть принято как можно скорее.

28. Как отметил эксперт от Италии, опыт предыдущей деятельности показывает, что объем выбросов из модернизированных транспортных средств с системами для СНГ и СПГ является менее значительным, чем в случае транспортных средств такого же типа, работающих на бензине или дизельном топливе; он заявил, что, по его мнению, на функции БДС (которой с 2003 года предстоит в обязательном порядке обеспечивать транспортные средства, работающие на СНГ и СПГ) установка модернизированного оборудования не отразится. Он подчеркнул необходимость стимулирования сбыта модернизированных транспортных средств, поскольку на их долю приходится более 95% всего парка транспортных средств, работающих на СНГ/СПГ, и это позволит создать сеть заправочных станций, которые должны обслуживать также будущие транспортные средства, изначально сконструированные для работы на СНГ или СПГ. Он также выразил сожаление в связи с тем, что не было принято его предложение, хотя на предыдущей сессии GRPE в основном было достигнуто согласие по техническим аспектам. Вместе с тем он выразил намерение представить на следующей сессии GRPE новый документ, в котором будут учтены также некоторые редакционные замечания, изложенные экспертом от Польши.

29. Председатель GRPE отметил важность данного вопроса с точки зрения безопасности и выброса газов и заявил, что следует добиваться консенсуса в рамках GRPE. Таким образом, он призвал экспертов, высказавших возражения, к сотрудничеству с экспертами от Италии, ЕАСНГ и ЕАПТСНГ с целью скорейшего достижения согласия.

30. GRPE решила возобновить рассмотрение данного предложения на своей следующей сессии.

с) Правила № 67 (Оборудование для сжиженного нефтяного газа)

Документация: неофициальные документы № 8 и 9, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

31. GRPE приняла предложение о редакционных исправлениях к Правилам № 67, представленных экспертами от Франции (неофициальный документ № 8), Италии (неофициальный документ № 12) и ЕАСНГ (документ, полученный в ходе сессии) (см. приложение 2). Секретариату было поручено подготовить официальный документ, который будет представлен Рабочей группе и Административному комитету АС.1 для рассмотрения на его тринадцатой сессии (ноябрь 1999 года) в качестве исправления к Правилам.

32. GRPE также согласилась с внесенным экспертом от Нидерландов предложением изменить название "дополнение 2 к поправкам серии 00" на "поправки серии 01". В данной связи Председатель отметил, что предложение об исправлении к Правилам № 67 следует представить Рабочей группе и Административному комитету АС.1 для рассмотрения на его двенадцатой сессии (июнь 1999 года). Он также предложил эксперту от Италии, отметившему необходимость в переходные положениях, представить эти положения WP.29.

33. Эксперт от Франции проинформировал GRPE о том, что в его стране в результате взрыва работавшего на СНГ транспортного средства по причине возгорания некоторые пожарные, не знавшие о наличии СНГ в этом транспортном средстве, получили серьезные ранения, и выразил опасение по поводу безопасности оборудования для СНГ. В этой связи он отметил, что было проведено несколько испытаний топливных баллонов, оснащенных разными защитными устройствами, для оценки их поведения при возгорании. В заключение он сказал, что представит более подробную информацию на следующей сессии, и предложил GRPE соответствующим образом проконсультироваться у специалистов, занимающихся вопросами безопасности (например, у пожарных), прежде чем принимать последующие решения.

34. Эксперт от ЕАСНГ подтвердила, что во Франции было проведено 40 испытаний (пункт 33 выше) и что результаты этих испытаний свидетельствуют о необходимости установки срабатывающих при нагревании предохранительных устройств, предназначенных для предотвращения взрыва топливных баллонов при возгорании. Она напомнила GRPE о том, что использовать такие устройства предложил эксперт от Италии с учетом результатов проведенных в его стране в 1998 году испытаний на возгорание (TRANS/WP.29/GRPE/37, пункт 23), положения о которых были включены в Правила № 67. Она также выразила намерение представить дополнительно предложение на следующей сессии GRPE с учетом результатов работы в рамках ТС.286 ЕКС.

Правила № 103 (Сменные каталитические нейтрализаторы)

Документация: TRANS/WP.29/GRPE/1999/10

35. Эксперт от Польши напомнил о своем предложении относительно внесения поправок в Правила № 103 и разъяснил, что в качестве альтернативного измерения противодавления, о котором говорится в Правилах № 59, можно было бы проверять характеристики транспортного средства путем их измерения на барабанном динамометре при максимальной мощности. В рамках такого испытания величина, определенная в исходных атмосферных условиях со сменным каталитическим нейтрализатором, не должна быть более чем на 3% ниже величины, которая была определена на первоначальном оборудовании каталитического нейтрализатора. Он отметил, что это предложение позволит отказаться от операции по подготовке транспортного средства для измерения противодавления, которая отнимает много времени, и что это предложение будет целесообразным для тех транспортных средств, которые не соответствуют требованиям в отношении точки измерения, изложенным в приложении 4 к Правилам № 59.

36. Эксперт от Франции поддержал данное предложение, но отметил, что вместо значения 3% следует утвердить значение 5% (см. пункт 35 выше).

37. GRPE приняла данное предложение с поправкой, внесенной экспертом от Франции, и поручила секретариату подготовить официальный документ, который будет представлен Рабочей группе и Административному комитету АС.1 для рассмотрения на его тринадцатой сессии (ноябрь 1999 года) в качестве дополнения 1 к Правилам.

ПЕРСПЕКТИВЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

а) Технические требования к транспортным средствам после 2000 года

38. Эксперт от Европейской комиссии кратко упомянул о том, что в отношении легковых автомобилей и транспортных средств небольшой мощности директивой 98/69/ЕС были установлены новые предельные нормы выбросов и технические требования для 2000 и 2005 годов, опубликованные в № L 350 "Официальных ведомостей ЕК" от 28 декабря 1998 года (TRANS/WP.29/GRPE/37, пункт 34-41). Он также отметил, что Комиссия рассмотрит в рамках программы "Auto-Oil - II" некоторые технические проблемы и внесет к концу 1999 года конкретные предложения относительно расширения объемов испытания запуска холодного двигателя транспортных средств категорий II и III, а также испытания БДС транспортных средств, которые еще не охвачены этими предписаниями. Он также добавил, что будут предприняты усилия с целью совершенствования испытаний на пригодность к эксплуатации, испытаний на долговечность и повышения стандартов качества топлива.

39. В связи с транспортными средствами большой мощности эксперт от Европейской комиссии проинформировал GRPE о том, что в конце 1999 года будет внесено предложение о введении требований, касающихся БДС и долговечности, на основе результатов реализации программы "Auto-Oil - II" и с учетом результатов обсуждения вопросов согласования испытательного цикла на мировом уровне.

40. Эксперт от Европейской комиссии также сообщил о ходе работы в рамках программы "Auto-Oil - II". Он отметил, что основная цель этой программы состоит в оценке качества воздуха в будущем, в разработке устойчивой структуры в различных стратегических ситуациях, в ограничении объема выбросов и в создании надлежащей основы с точки зрения возможностей для сбора данных и моделирования с целью перехода в более долгосрочной перспективе к исследованию качества воздуха с охватом всех источников выбросов.

41. GRPE решила возобновить рассмотрение данного вопроса на своей следующей сессии.

b) Сокращение выбросов двуокиси углерода и расхода топлива

Документация: неофициальный документ № 5, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

42. Эксперт от МОПАП представил доклад о "Сокращении выбросов двуокиси углерода и расхода топлива", который был передан Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) Совету министров для утверждения в ходе варшавской сессии.

43. Он разъяснил, что цель данного документа состоит в том, чтобы заручиться согласием министров на продолжение контроля за выбросами CO₂ из новых легковых автомобилей в соответствии с Совместной декларацией с промышленными предприятиями (подписанной в 1995 году) и представить в 2000 году, а при необходимости в 2001 году, информацию о некоторых политических проблемах контроля за новыми легковыми транспортными средствами и о проблемах выбросов из эксплуатируемых транспортных средств. Он также обратил внимание GRPE на недавние тенденции, свидетельствующие о том, что средний расход топлива новыми легковыми автомобилями на 15 европейских рынках сократился со 187 г/км в 1995 году до 183 г/км в 1997 году и что недавно заключенное соглашение между Европейской комиссией и Европейской ассоциацией предприятий автомобильной промышленности (ЕАПАП) позволит добиться дальнейшего ограничения выбросов CO₂ на всех новых легковых автомобилях, реализуемых в ЕС (см. пункт 44 ниже).

44. Эксперт от ЕК подтвердил, что между ЕК и ЕАПАП достигнуто соглашение о сокращении среднего показателя выбросов CO₂ до 140 г/км к 2008 году, т.е. на 25% по сравнению с уровнем его выбросов в 1995 году, и что к 2012 году должно быть

обеспечено дальнейшее снижение этого уровня до 120 г/км (см. рекомендацию Комиссии от 5 февраля 1999 года о сокращении выбросов CO₂ из легковых автомобилей, опубликованную в № L 40 "Официальных ведомостей ЕК" от 13 февраля 1999 года). Он отметил, что между ЕС и Японией ведутся переговоры для достижения одинаковых целевых значений.

45. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил, что в его стране особое внимание будет уделено сокращению выбросов CO₂ из крупногабаритных транспортных средств (грузовых автомобилей, автофургонов и т.д.). Он также упомянул о программе регламентации показателей средней экономичности топлива (КАФЕ), которой установлены показатели экономичности топлива, предусмотренные законодательством и которая используется для выяснения того, соблюдают ли заводы-изготовители стандарты экономии топлива. Он выразил намерение представить более подробную информацию на следующей сессии GRPE.

46. Напомнив о представленных на предыдущей сессии материалах (TRANS/WP.29/GRPE/37, пункт 45), касающихся принятых в его стране мер по повышению эффективности энергопотребления автомобилями, эксперт от Японии заявил, что некоторые из предложенных целевых значений были пересмотрены.

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

Документация: неофициальные документы № 6 и 7, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

47. В связи со своим выступлением на предыдущей сессии GRPE (TRANS/WP.29/GRPE/37, пункт 46) эксперт от Европейской комиссии изложил обновленную информацию, а именно: о выбросах, производимых легковыми автомобилями и транспортными средствами небольшой мощности, о соглашении по вопросам политики, достигнутом в рамках Совета в отношении проекта директивы, касающейся транспортных средств большой мощности, и о качестве топлива.

48. Эксперт от Соединенных Штатов Америки охарактеризовал меры, принимаемые в его стране с целью сокращения выбросов (неофициальный документ № 6). Он отметил, что Агентство по охране окружающей среды (ЕПА) предлагает программу существенного ограничения выбросов из легковых автомобилей и легких грузовых транспортных средств, включая вспомогательные автомобили для спортивных мероприятий, мини-автофургоны и пикапы. Предписания, изложенные в вышеупомянутом предложении, будут применяться с 2004 года и позволят производить легковые автомобили, которые в экологическом

отношении будут на 77% чище, чем транспортные средства, изготавливаемые в настоящее время, так как в их выбросах должно содержаться не более 0,07 г NO_x на милю. Он добавил, что для эффективного ограничения загрязнения нужен бензин с низким содержанием серы и что потребуется сократить на 60% выбросы из транспортных средств большой мощности.

49. Эксперт от Соединенных Штатов Америки также проинформировал GRPE о том, что ЕПА рассматривает вопрос о введении новых требований относительно качества дизельного топлива, с тем чтобы на дизельных двигателях можно было использовать технические средства контроля за выбросами нового поколения (неофициальный документ № 7). Он отметил, что новые требования будут способствовать существенному сокращению выбросов загрязнителей, усиливающих неблагоприятное воздействие озона и твердых частиц на окружающую среду.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

а) Сменные каталитические нейтрализаторы для транспортных средств с БДС

50. Эксперт от Европейской комиссии заявил, что в соответствии со статьей 4 директивы 98/69/ЕС (№ L350 "Официальных ведомостей" от 28 декабря 1998 года) Комиссия занимается проблемой обеспечения совместимости сменных каталитических нейтрализаторов с системой БДС. В данной связи он отметил, что была учреждена специальная рабочая группа с целью подготовки проекта соответствующего предложения, предусматривающего требование о том, чтобы запасные части (в том числе каталитические нейтрализаторы) надлежащим образом функционировали с БДС.

51. GRPE решила возобновить рассмотрение данного вопроса на своей следующей сессии.

б) Выбросы твердых частиц

52. Председатель неофициального совещания по выбросам твердых частиц (см. пункт 2 выше) проинформировал GRPE о том, что в ходе этого совещания был представлен ряд материалов и сообщений об изменениях в области выбросов твердых частиц из автотранспортных средств. В частности, он упомянул о сообщении, касающемся разработки системы SCR deNO_x на основе использования мочевино-аммиачного химического восстановителя; в этом сообщении были охарактеризованы практические проблемы, которые должны быть решены при помощи таких систем, включая дальнейшие перспективы и результаты полевых испытаний некоторых транспортных средств большой мощности.

53. Кроме того, он проинформировал GRPE о том, что в другом сообщении была проанализирована также система deNO_x-SCR, функционирующая на карбонате аммония, и был проведен обзор технических возможностей, позволяющих улавливать твердые частицы, и других доступных в настоящее время технологий. Он отметил, что разрабатываются механизмы комбинирования системы SCR с ловушкой для твердых частиц CRT (так называемая система SCRT) и что группа проявляет особый интерес к данному аспекту с учетом недавно заключенных в рамках Европейского союза соглашений относительно весьма низкого содержания NO_x в выбросах с 2008 года.

54. Что касается выбросов твердых частиц, то было сделано сообщение о результатах реализации научно-исследовательского проекта, финансировавшегося генеральным департаментом XI Европейской комиссии, и была изложена обновленная информация о результатах осуществления национальных научно-исследовательских программ (Соединенного Королевства и Соединенных Штатов Америки). Эксперт от Германии представил более подробную информацию об оценке риска неблагоприятного воздействия на здоровье человека. В заключение Председатель неофициальной группы отметил, что сессия группы оказалась весьма продуктивной и что на ней удалось подготовить всеобъемлющую программу работы следующей сессии, которая состоится в январе 2000 года.

55. Председатель GRPE позитивно оценил результаты состоявшейся дискуссии и отметил, что после получения окончательных результатов исследования GRPE рассмотрит возможные предложения о регламентации данного вопроса. GRPE решила, что неофициальное обсуждение вопроса о твердых частицах следует возобновить на тридцать девятой сессии.

c) Повышение качества топлива

Документация: неофициальные документы № 3 и 4, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

56. Эксперт от МОПАП представил "Всемирную хартию повышения качества топлива" (неофициальный документ № 3), которая была разработана предприятиями, производящими автомобили и двигатели в Европе, Соединенных Штатах Америки и Японии, при поддержке ассоциаций заводов-изготовителей транспортных средств Канады, Китая, Кореи и Южно-Африканской Республики. Он заявил, что цель этой Хартии состоит в разработке согласованных в мировом масштабе рекомендаций о качестве топлива и что в случае как неэтилированного, так и дизельного топлива предлагается исходить из следующих трех категорий:

- i) категория I: имеющиеся на рынках виды топлива, соответствующие или не соответствующие минимальным требованиям о контроле за выбросами;
- ii) категория II: имеющиеся на рынках виды топлива, соответствующие жестким требованиям о контроле за выбросами (например, класс 0 или класс 1 США, EURO-1 и 2);

- iii) категория III: имеющиеся на рынках виды топлива, соответствующие самым современным требованиям о контроле за выбросами (например, EURO-3/4, US California-LEV).

Он отметил, что с учетом самых передовых технических возможностей, изучаемых во всем мире, первоначальный документ будет пересмотрен с целью приведения его в соответствие с перспективными разработками двигателей и технологий контроля за выбросами и с изменениями в нефтеперерабатывающей промышленности.

57. Эксперт от МОПАП также подчеркнул, что для двигателей, сконструированных в соответствии с последними технологическими достижениями, крайне необходимо топливо надлежащего качества, и рекомендовал GRPE и WP.29 рассмотреть возможность включения в Соглашение 1958 года требований, касающихся топлива (неофициальный документ № 4).

58. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRPE о двух инициативах по улучшению качества топлива, выдвинутых в его стране. Он отметил, что ЕПА предложило снизить среднее содержание серы в бензине до 30 мин^{-1} к 2004 году (см. пункт 48 выше) и что потребуется дизельное топливо более высокого качества (см. пункт 49 выше).

59. Председатель GRPE поблагодарил экспертов от МОПАП и Соединенных Штатов Америки за их сообщения и отметил, что GRPE не располагает мандатом на регламентацию качества топлива и что, кроме того, в ее работе не принимают участия эксперты от топливной промышленности. Однако с учетом важности данного вопроса GRPE решила возобновить его рассмотрение на своей следующей сессии.

d) Разработка всемирной процедуры цикла испытаний мотоциклов (ВПЦИМ)

Документация: неофициальный документ № 1, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

60. Эксперт от Нидерландов представил неофициальный документ № 1, касающийся предложения о разработке всемирной процедуры цикла испытаний мотоциклов для установления величины производимых ими выбросов (ВПЦИМ). Он отметил, что нынешние циклы были разработаны много лет назад и что изменение текущих транспортных характеристик, а также необходимость улучшения качества воздушной среды обуславливают потребность в рассмотрении вопроса о том, соответствуют ли по-прежнему эти циклы предъявляемым требованиям. Он добавил, что любой пересмотр циклов испытаний должен быть направлен на всеобщее согласование, и предложил GRPE включить данный вопрос в свою будущую программу работы. В заключение он охарактеризовал предлагаемый подход и его основные элементы.

61. Эксперт от Германии проинформировал GRPE о том, что ТУВ проводит в его стране исследование с целью подготовки в краткосрочной перспективе пересмотренного варианта действующего цикла испытаний (Правила № 40 и № 47 ЕЭК), в результате чего в принципе должен быть решен вопрос о вождении транспортных средств за пределами населенных пунктов. Он добавил, что результаты этого исследования должны быть представлены на сессии Группы ЕК по вопросам выбросов, производимых автотранспортными средствами (MVEG), и на следующей сессии GRPE.

62. Предложение, внесенное экспертом от Нидерландов, поддержал эксперт от Италии, который считал, что целесообразно – после принятия Соглашения 1998 года (Глобального соглашения) – приступить к использованию всемирного подхода к решению данной проблемы.

63. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что, по его мнению, данный вопрос не следует рассматривать в качестве первоочередного, и выразил некоторые сомнения в отношении утверждений о непредставительности нынешнего цикла испытаний. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что его страна не нуждается в пересмотре действующих правил (цикла испытаний LA4), а эксперт от Японии проинформировал GRPE о том, что администрация его страны рассматривает определение нового цикла испытаний.

64. Ссылаясь на положения статьи 5 директивы 97/24/ЕС (№ L 226 "Официальных ведомостей" от 18 августа 1997 года), эксперт от Европейской комиссии проинформировал GRPE о том, что вскоре будет представлено Комиссией и передано Европейскому парламенту и Совету предложение, учитывающее и оценивающее рентабельность различных мер по сокращению выбросов загрязнителей на основе результатов исследования, проводящегося в настоящее время.

65. Председатель принял к сведению различные подходы, предложенные экспертами от Нидерландов и Германии, и направленные на решение данного вопроса, и отметил что, поскольку ни одно из предложений не получило абсолютной поддержки, уместно дождаться решения Европейской комиссии, которая сделает выбор между всемирным подходом и пересмотром действующего цикла ЕК, прежде чем обращаться к WP.29 с просьбой о предоставлении GRPE официального мандата на рассмотрение данного вопроса на будущих совещаниях.

- е) Правила № 96 (Выбросы, производимые сельскохозяйственными и лесными тракторами)

Документация: неофициальный документ № 2, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

66. Выступая от имени ЕВРОМОТ, эксперт от МОПАП представил предложение, направленное на введение новых ограничений на выбросы, соответствующих предписаниям по второму этапу, изложенным в директиве 97/68/ЕС, и на расширение области применения данных Правил за счет включения внедорожной мобильной техники (например, компрессоров, мобильных кранов, оборудования, предназначенного для технического обслуживания автодорог), помимо сельскохозяйственных и лесных тракторов.

67. Эксперт от Европейской комиссии отметил, что действие директивы 97/68/ЕС не распространяется на сельскохозяйственные и лесные трактора, поскольку эти транспортные средства охватываются положениями конкретной директивы, которая должна быть принята Советом ЕС к концу нынешнего года.

68. Рабочая группа GRPE отметила, что WP.29 должна быть наделена соответствующей компетенцией для решения вопроса о том, можно ли расширить область применения Правил № 96 за счет машин, используемых в качестве внедорожной техники. В данной связи эксперт от Соединенных Штатов Америки напомнил, что Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК на своей шестидесятой сессии (12-16 января 1998 года) решил расширить – с учетом целей Соглашения 1998 года – мандат WP.29, поручив ей рассмотрение вопроса о внедорожном применении машин и их элементов.

69. С учетом решения, которое будет принято WP.29 на ее предстоящей сессии (июнь 1999 года), GRPE решила подробно рассмотреть предложение ЕВРОМОТ на своей следующей сессии и просила эксперта от ЕВРОМОТ передать в секретариат подробный текст предложения, включая переходные положения, в которых будет учтено решение, принятое Европейским союзом (см. пункт 67 выше).

Примечание секретариата: В ходе своей сто восемнадцатой сессии WP.29 поддержала намерение о расширении области применения Правил № 96 за счет машин, используемых в качестве внедорожной техники, и просила GRPE предложить надлежащее решение.

f) Правила № 100 (Официальное утверждение аккумуляторных электромобилей)

Документация: неофициальный документ № 9, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

70. Эксперт от Франции представила предложение о включении в Правила № 100 положений, направленных на ограничение выбросов водорода в атмосферу в процессе зарядки аккумуляторов (неофициальный документ № 9). Она отметила, что из-за легкости возгорания водорода в закрытых пространствах (например, на подземных стоянках) возможны несчастные случаи даже при его незначительной концентрации. Кроме того, в этом предложении было также приведено требование о максимальном времени зарядки и об использовании приспособления, указывающего на несрабатывание зарядного устройства. В заключение она просила всех экспертов передать ей соответствующие замечания и при необходимости собраться вместе с целью принятия решения по официальному предложению для его рассмотрения на следующей сессии GRPE.

71. GRPE решила возобновить рассмотрение данного вопроса на своей следующей сессии.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

72. Что касается тридцать девятой сессии, которую планируется провести в Женеве в период со вторника, 11 января (14 час. 30 мин.), по пятницу, 14 января (12 час. 30 мин.) 2000 года, то GRPE решила продолжить практику включения в повестку дня двух отдельных неофициальных совещаний, на которых будет обеспечиваться синхронный перевод:

a) Неофициальное совещание по выбросам твердых частиц

Планируется провести в Женеве во вторник, 11 января 2000 года (14 час. 30 мин. – 17 час. 30 мин.), со следующей повесткой дня:

1. Обмен информацией по вопросу о выбросах твердых частиц
2. Подготовка семинара (см. пункт 66 выше).

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

Планируется провести в Женеве в среду, 12 января 2000 года (9 час. 30 мин. – 12 час. 30 мин.). Повестка дня сессии будет подготовлена и распространена среди участников ВСДБМ перед совещанием.

с) Тридцать девятая сессия GRPE

Планируется провести в Женеве в период со среды, 12 января (14 час. 30 мин.), по пятницу, 14 января (12 час. 30 мин.) 2000 года 2/. Была согласована следующая повестка дня:

1. 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))
 - 1.1 Разработка процедуры испытания на выбросы загрязняющих веществ
 - 1.2 Согласование Правил № 49 с соответствующей директивой ЕК (проект)
2. Правила № 83 (Выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами категорий М1 и N1)
3. Правила ЕЭК, касающиеся транспортных средств/двигателей, работающих на СНГ и ПГ
 - 3.1 Проект правил, касающихся специального оборудования механических транспортных средств, работающих на сжатом природном газе (СПГ)
 - 3.2 Предложение по проекту правил о модифицированных системах для СНГ и СПГ
 - 3.3 Правила № 67 (Оборудование для работы на сжиженном нефтяном газе)
4. Правила № 96 (Выбросы, производимые сельскохозяйственными и лесными тракторами)
5. Правила № 100 (Аккумуляторные электромобили)
6. Перспективы в области транспорта и окружающей среды
 - 6.1 Технические требования к транспортным средствам после 2000 года

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. Любезная просьба к делегатам иметь при себе на заседании экземпляры этих документов.

- 6.2 Сокращение выбросов двуокиси углерода и расхода топлива
- 7. Обмен информацией о национальных и международных требованиях в отношении выбросов загрязняющих веществ 3/
- 8. Прочие вопросы
 - 8.1 Сменные каталитические нейтрализаторы для транспортных средств с БДС
 - 8.2 Выбросы твердых частиц
 - 8.3 Повышение качества топлива
 - 8.4 Разработка всемирной процедуры испытаний мотоциклов (ВПЦИМ)

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

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ СЕССИИ
БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ В ХОДЕ СЕССИИ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	Нидерландами	7.4	А	Разработка всемирной процедуры испытаний мотоциклов (ВПЦИМ)
2.	ЕВРОМОТ	7.5	А	Предложение по проекту поправок к Правилам № 96
3.	МОПАП	7.3	А	Повышение качества топлива: Всемирная хартия повышения качества топлива
4.	МОПАП	7.3	А	Требующееся улучшение качества топлива во всемирном масштабе
5.	МОПАП	5.2	А	Сокращение выбросов двуокиси углерода и расхода топлива
6.	Соединенными Штатами Америки	6.	А	Регламентационное заявление: предлагаемые стандарты выбросов для транспортных средств класса 2 и стандарты содержания серы в бензине для нефтеперегонных заводов
7.	Соединенными Штатами Америки	6.	А	Регламентационное заявление: качество дизельного топлива: предварительное уведомление о предлагаемом нормотворчестве
8.	Италией	7.6	А	Предложение об исправлении к Правилам № 67/01
9.	Францией	7.7	Ф	Предложение по проекту поправок к Правилам № 100

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
10.	ИСО	3.1	А	Стандарты ИСО, касающиеся компонентов системы NGV
11.	Францией, Соединенным Королевством	2.	А	Предложение по проекту поправок серии 05 к Правилам № 83
12.	Францией	7.6	А	Предложение по проекту дополнения 2 к Правилам № 67

Приложение 2

ПРОЕКТ ИСПРАВЛЕНИЯ 2 К ДОПОЛНЕНИЮ 2 К ПРАВИЛАМ № 67

(Оборудование для работы на сжиженном нефтяном газе)

Пункт 2.2, добавить следующий новый подпункт:

" . . . ,

с) предохранительный клапан; "

Пункт 6.3.7 изменить следующим образом:

"6.3.7 Вспомогательное оборудование, упомянутое в пунктах 6.3.1–6.3.6 выше, должно быть официально утверждено по типу конструкции в соответствии с положениями, изложенными в:

- приложении 3 к настоящим Правилам в случае вспомогательного оборудования, указанного в пунктах 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3 и 6.3.6,
- приложении 4 к настоящим Правилам в случае вспомогательного оборудования, указанного в пункте 6.3.4,
- приложении 7 к настоящим Правилам в случае вспомогательного оборудования, указанного в пункте 6.3.5".

Пункты 6.4–6.13 изменить следующим образом:

"6.14–6.14 . . .

6.14	Предохранительный клапан	3
------	--------------------------	---

. . . "

Пункт 6.14 (прежний), изменить нумерацию на 6.15.Пункт 6.15.8.3 изменить следующим образом:

" . . .

$$Q \geq 10,66 \cdot A^{0,82}$$

... давлении воздуха 100 кПа и при температуре...

...".

Пункт 6.15.8.4 изменить следующим образом:

"... 2 600 кПа".

Пункт 6.15.8.6 изменить следующим образом:

"... $Q \geq 2,73 \cdot A$

...

Испытание потока должно проводиться при абсолютном давлении воздуха перед элементом в 200 кПа и при температуре 15°C.

Результаты испытания потока должны быть скорректированы применительно к стандартным условиям:

абсолютное давление воздуха 100 кПа и температура 15°C".

Приложение 11, пункт 2.3, (только текст на французском языке), исключить значение "3 000 кРа".

Приложение 15, пункт 10.5.1, изменить следующим образом:

"...

...со скоростью, превышающей 0,5 л/мин.

...".

Общая поправка (только к тексту на французском языке):

Во всем тексте заменить обозначение "С" обозначением "°С".
