



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

Сто пятьдесят третья сессия

Женева, 8–11 марта 2011 года

Пункт 15.1 предварительной повестки дня

**Рассмотрение технических правил, подлежащих включению
в Компендиум потенциальных глобальных технических
правил – стандарты Соединенных Штатов Америки
2012–2016 годов для среднего корпоративного показателя
экономии топлива (CAFE) и парниковых газов (ПГ) для
транспортных средств малой грузоподъемности**

**Просьба о включении в Компендиум потенциальных
глобальных технических правил (Компендиум
потенциальных правил) программ Агентства по
охране окружающей среды и Министерства
транспорта Соединенных Штатов Америки в
отношении стандартов, касающихся выбросов
парниковых газов, и стандартов среднего
корпоративного показателя экономии топлива для
транспортных средств малой грузоподъемности**

Передано представителем Соединенных Штатов Америки*

Приведенный ниже документ представлен Соединенными Штатами Америки для рассмотрения Исполнительным комитетом (АС.3). В нем содержится просьба о включении в Компендиум потенциальных правил общих предписаний, относящихся к программам, касающимся выбросов парниковых газов и среднего корпоративного показателя экономии топлива (CAFE) для транспорт-

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006–2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

ных средств малой грузоподъемности. Этот документ основан на неофициальном документе WP.29-151-05. Для того, чтобы документ был рассмотрен АС.3, данная просьба сопровождается копией вышеупомянутых правил (см. статью 5, пункты 5.2.1, 5.2.1.1 и 5.2.2, Соглашения 1998 года).

Программы Агентства по охране окружающей среды и Министерства транспорта Соединенных Штатов Америки для стандартов выбросов парниковых газов и среднего корпоративного показателя экономии топлива для транспортных средств малой грузоподъемности

1. Национальная администрация безопасности дорожного движения (НАБДД) Министерства транспорта Соединенных Штатов Америки и Агентство по охране окружающей среды Соединенных Штатов (АООС) в апреле 2010 года завершили подготовку совместного решения о разработке национальной программы, состоящей из новых стандартов для транспортных средств малой грузоподъемности моделей 2012–2016 годов (включительно), которые позволят сократить выбросы парниковых газов и повысить экономию топлива. АООС завершает подготовку первых в истории страны стандартов на выбросы парниковых газов (ПГ) в соответствии с Законом о чистом воздухе, а НАБДД завершает разработку стандартов для среднего корпоративного показателя экономии топлива (SAFE) в соответствии с Законом об энергетической политике и экономии энергии.

2. Новые стандарты применяются к новым легковым автомобилям, транспортным средствам малой грузоподъемности и пассажирским транспортным средствам средней грузоподъемности и охватывают модели 2012–2016 годов (включительно). Стандарты АООС для ПГ требуют соблюдения на этих транспортных средствах предполагаемого среднего совокупного уровня выбросов диоксида углерода (CO₂) в размере 250 граммов на милю в случае моделей 2016 года, что эквивалентно 35,5 милям на галлон (м/г), для обеспечения соблюдения автомобильной промышленностью данного уровня выбросов CO₂ в контексте нововведений в области экономии топлива.

3. Национальная программа позволяет изготовителям автомобилей создать единый национальный парк транспортных средств малой грузоподъемности, удовлетворяющих всем требованиям, предусмотренным как федеральными программами, так и стандартами штата Калифорния и других штатов, которые приняли калифорнийские стандарты. В этом списке данная национальная программа позволяет получить серьезные выгоды в плане охраны окружающей среды и экономии энергии в национальном масштабе с обеспечением при этом для потребителей возможности выбора из полного диапазона транспортных средств.

Необходимость сокращения выбросов парниковых газов (ПГ) и повышения экономии топлива легковыми автомобилями и транспортными средствами малой грузоподъемности

4. Эти правила обеспечат одновременное сокращение выбросов парниковых газов, повышение энергетической безопасности, большую экономию топлива, а также ясность и предсказуемость для производителей.

5. Изменение климата представляет одну из наиболее значительных долгосрочных угроз для здоровья населения и глобальной окружающей среды. Оно вызвано избытком парниковых газов в атмосфере, на самом деле удерживающей часть излучаемого Землей тепла, которое в противном случае удалялось бы в космическое пространство. Парниковые газы имеют как природное, так и антропогенное происхождение. Выбросы парниковых газов, возникающие в результате деятельности человека, включают диоксид углерода, метан, геммоксид, гидрофторуглероды, перфторуглероды и гексафторид серы.

6. Основные последствия изменения климата, наблюдавшиеся до настоящего времени и прогнозируемые на будущее, включают тепловые волны большей частоты и интенсивности, более мощные лесные пожары, ухудшение качества воздуха, более сильные и частые ливни и наводнения, усиление засухи, повышение уровня воды в море, более интенсивные штормы, нанесение ущерба водным ресурсам, непрекращающееся подкисление океанов, нанесение ущерба сельскому хозяйству и вреда дикой природе и экосистемам, но отнюдь не ограничиваются ими.

7. Повышение энергетической безопасности посредством уменьшения зависимости человека от нефти относится к числу национальных целей со времен первого нефтяного кризиса 1970-х годов. Напряженность на глобальных нефтяных рынках привела к росту цен на нефть в 2008 году до уровня более 100 долл. США за баррель, а цен на бензин – до 4 долл. США за галлон во многих районах страны, что создает финансовые трудности для многих семей. На транспортные средства малой грузоподъемности, охватываемые этой национальной программой, приходится около 40% всей потребляемой в США нефти.

8. В 2007 году доля мобильных источников в выбросах ПГ в США составила 31% (на транспортные средства без некоторых категорий внедорожников приходится 28%), и они являлись наиболее быстро растущим источником выбросов ПГ в США после 1990 года. На мобильные источники, рассматривавшиеся в недавно подготовленном исследовании об угрозах окружающей среде и вкладе различных факторов в загрязнение воздуха, подготовленном в соответствии со статьей 202 а) Закона о чистом воздухе (автотранспортные средства малой грузоподъемности, тяжелые автотранспортные средства, автобусы и мотоциклы), в 2007 году приходилось 23% всех выбросов ПГ в США. Выбросы транспортных средств малой грузоподъемности включают четыре ПГ (СО₂, метана, геммоксида и гидрофторуглеродов), и на них приходится почти 60% всех выбросов ПГ из мобильных источников и более 70% выбросов ПГ из мобильных источников, перечисленных в статье 202 а). Что касается транспортных средств малой грузоподъемности, то в 2007 году их выбросы СО₂ составляли 94% от общего количества выбросов парниковых газов (включая ХФУ), а выбросы СО₂, измерявшиеся АООС в соответствии с требованиями тестов на обеспечение экономии топлива, составляли 90% всех выбросов парниковых газов.

Выгоды и затраты, связанные с осуществлением национальной программы

9. Эта национальная программа предусматривает – в течение срока эксплуатации транспортных средств, реализуемых в 2012–2016 годах, – уменьшение выбросов парниковых газов в США на 960 млн. метрич. т и экономию в объеме 1,8 млрд. баррелей нефти. В целом применение объединенных стандартов АООС и НАБДД в 2012–2016 годах уменьшит к 2030 году выбросы ПГ парком транспортных средств малой грузоподъемности в США приблизительно на 21% по сравнению с тем уровнем, который был бы достигнут при отсутствии национальной программы.

10. Согласно оценке АООС, расходы, связанные с эксплуатацией транспортных средств моделей 2012–2016 годов, в рамках национальной программы составят менее 52 млрд. долл. США, что значительно меньше предполагаемых выгод, которые, как ожидается, достигнут примерно 240 млрд. долл. США. Выгоды в денежном выражении обусловлены программами экономии топлива, уменьшением выбросов CO₂, твердых частиц (ТЧ_{2,5}), повышением энергетической безопасности и такими другими последствиями, как преимущество менее частых заправок, более продолжительных периодов движения, а также ограничением воздействия таких факторов, как большое число транспортных заторов, аварий транспортных средств и шумленность. Потенциальные последствия может иметь также введение правил без анализа количественных и денежных аспектов в контексте модели данного года, включая воздействие на здоровье человека и окружающую среду, обусловленное токсичными загрязнителями воздуха и озоном, а также выгоды, связанные с уменьшением выбросов ПГ, не содержащих CO₂ (метана, геммоксида азота, ХФУ). Национальная программа состоит из стандартов, установленных двумя учреждениями, и настоящее обсуждение затрат и выгод, связанных с применением принятых АООС норм в отношении ПГ, не влияет на то обстоятельство, что большинство выгод и затрат, имеющих отношение к данной программе, приходится как на нормы SAFE, так и на нормы, относящиеся к парниковым газам, применяемые на совместной основе.

Выгоды для потребителей

11. Согласно совместной оценке АООС и НАБДД, среднее увеличение издержек из расчета на каждое транспортное средство модели 2016 года вследствие реализации национальной программы составит приблизительно 950 долл. США. Потребители в США, которые оплачивают свой автомобиль наличными, вследствие понижения цены на топливо в течение первых трех лет добьются экономии, которая практически компенсирует более высокие издержки, связанные с приобретением транспортного средства. Однако большинство потребителей в США приобретают новые автомобили в кредит, а не за наличные. Потребители, использующие кредиты в среднем на пять лет или 60 месяцев, смогут сразу же сэкономить средства в объеме 130–180 долл. США в год в период погашения кредита по причине более низкого уровня потребления топлива их автомобилем (экономия топлива будет превышать рост выплат по кредиту на 130–180 долл. США в год).

12. Независимо от того, берут ли потребители кредит или покупают свои автомобили за наличные, они сэкономят более 3 000 долл. США за период эксплуатации транспортного средства модели 2016 года (т.е. экономия

в 4 000 долл. США на топливе легко компенсирует возросшую стоимость автомобиля). Для расчета такой экономии при приобретении топлива цены на топливо (включая налоги) устанавливались на основе прогнозов Министерства энергетики в диапазоне от 2,61 долл. США за галлон в 2012 году до 3,60 долл. за галлон в 2030 году и до 4,49 долл. США за галлон в 2050 году.

Гибкость программы

13. Программы НАБДД и АООС дают изготовителям возможность применения гибкого подхода, особенно в первые годы реализации национальной программы. Предполагается, что такая гибкость позволит изготовителям в течение достаточного времени освоить необходимые технологические нововведения и сократить общие расходы на программу без ущерба для общих целей по охране окружающей среды и экономии топлива.

14. АООС создала систему усреднения, накопления и торговли (УНТ) кредитами, составляющую неотъемлемую часть усредняющего подхода ко всему автомобильному парку на основе результативности сокращения выбросов CO₂ для всего парка транспортных средств конкретного изготовителя. Этот подход позволит обеспечить торговлю кредитами на выбросы для всех транспортных средств соответствующего изготовителя (как легковых автомобилей, так и транспортных средств малой грузоподъемности). Будет также разрешена торговля кредитами между компаниями. Эта программа аналогична программам по усреднению, накоплению и торговле кредитами, которые АООС учредило в рамках других программ для механических транспортных средств. АООС также предусматривает кредиты для повышения результативности функционирования установок кондиционирования воздуха (речь идет как об уменьшении утечки хладагента, так и о повышении эффективности кондиционирования воздуха).

15. Кроме того, АООС завершает разработку нескольких дополнительных положений о кредитах, включая кредиты, основанные на использовании передовых технологий, а также кредиты на более значительные сокращения выбросов парниковых газов для автомобилей модели 2012 года. Эти программы кредитования позволят изготовителям действовать гибко, что может иметь особое значение в первые годы перехода к осуществлению данной программы. Кроме того, НАБДД и АООС продолжают предлагать кредиты в отношении транспортных средств, которые сконструированы для работы на альтернативных видах топлива, хотя эти кредиты и не будут предусматриваться для транспортных средств выпуска после 2015 года в соответствии с программой АООС по парниковым газам.

Преамбула и текст правила

16. Преамбула и нормативный текст данной программы изложены в указанных ниже файлах. Они также доступны на вебсайте в разделе "Дополнительная информация" по следующему адресу в Интернете:

www.regulations.gov/search/Regs/home.html#documentDetail?R=0900006480ae8a38

Дополнительная информация

17. С окончательным текстом правил и относящимися к ним документами можно ознакомиться в электронном виде на вебсайте НАБДД, а также на вебсайте АООС по следующим адресам:

www.nhtsa.gov/fuel-economy

www.epa.gov/otaq/climate/regulations.htm
