

Протокол Конвенции 1979 года о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния во избежание кислотного загрязнения, эвтрофикации водоемов и озонирования воздуха в приповерхностном слое земли – потребность в альтернативной стратегии сокращения загрязнения для достижения НИТ

Краткое описание позиции Евромот

на апрель 2003 г.

Евромот – это **Европейская Ассоциация производителей двигателей внутреннего сгорания.**

Мы представляем ведущих производителей двигателей внутреннего сгорания, которые используются в широком спектре двигателей неавтомобильного применения, морских и стационарных установках (в строительном оборудовании, в оборудовании шахт и для транспортировки материалов, в грузовиках и автобусах, в сельскохозяйственном и лесном оборудовании, в коммерческих морских и океанских судах, в рабочих катерах и прогулочных судах, в рельсовом транспорте, в садовом/парковом оборудовании и оборудовании для мест отдыха и развлечений, в генераторах энергии).

Евромот уже много лет работает с международными органами управления, такими как Европейский Союз, Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН), Международная морская организация ООН (ММО) и Центральная комиссия по судоходству на Рейне (ЦКНР). Кроме того, мы ищем открытого и честного диалога с правительствами стран, чтобы предоставить надежное ноу-хау по передовым технологиям двигателей внутреннего сгорания, в общем, и, в частности, по выполнимости правовых норм в сфере экологии, а также в сфере высокорентабельных продуктов. Для активного участия всех организаторов в международной гармонизации правовых норм, касающихся двигателей и оборудования, мы координируем свою деятельность по всему миру с ассоциациями производителей в секторе промышленности неавтомобильного и морского транспорта.

За дополнительной информацией о нашей ассоциации обращайтесь к нашему Ежегодному Отчету 2001 г. или посетите наш сайт <http://www.euromot.org> – Ваш надежный проводник в мире двигателей.

Вступительное замечание

Этот документ кратко описывает позицию Евромот по Гетеборгскому Протоколу ЕЭК ООН о предельных значениях NO_x для новых стационарных двигателей внутреннего сгорания. Для того чтобы увидеть общую позицию Евромот, см. «Полезные ссылки».

А. Согласно новой тенденции развития установленные предельно допустимые значения не улучшают энергоэффективность и использование возобновляемых источников энергии в духе Киотского Протокола.

- Установленное предельное значение NO_x для четырехтактных двигателей с принудительным зажиганием, работающих на бедных смесях, увеличит расход топлива двигателем и уменьшит температуру отработанного газа. Последствия этого таковы:
- Снижение общей энергоэффективности ТЭС (теплоэлектростанций)
- Увеличение количества выбросов CO₂ и других неотработанных выхлопных газов (CO, VOC и т.д.).
- Не были учтены двигатели, работающие от возобновляемых источников энергии (таких как био-газ, био-масла и т.д.).
- Не было предусмотрено никакой премии за эффективность силовых установок с механическим приводом, несмотря на более высокие результаты эффективности, выражающееся в меньшем расходе топлива и соответственно в более низком уровне выбросов парниковых газов.

Б. Установленные предельные значения находятся далеко за пределами концепции НИТ (наилучших существующих технологий).

Здесь должно быть проведено сравнение с директивой ЕС 96/61/ЕС (IPPC), которая включает установки с двигателями внутреннего сгорания с фиксированным тепловым потреблением свыше 50 МВт. Согласно этой директиве должен учитываться баланс между пользой и затратами в работе установок.

- Работа новых стационарных установок регламентирована, начиная с очень маленьких установок (дизельные двигатели > 5 МВт, двигатели с принудительным зажиганием > 1 МВт), очень строгими предельными значениями независимо от размера оборудования. Работа других стационарных первичных двигателей (таких как паровые котлы и единичные газовые турбины) регламентирована, только если их размер > 50 МВт. Таким образом, новые стационарные установки несправедливо подвергаются дискриминации.
- Количество тонн в год дано на уровне страны (Приложение 2 к Гетеборгскому Протоколу), однако нет указаний о воздействии предельно допустимых значений выбросов двигателей. Не соблюдается затратоэффективный подход к достижению качества в области экологии, который принимает во внимание местные условия окружающей среды, как это описано в других международных предписаниях/правилах, таких как руководство Всемирного Банка.

В. Значения выбросов для новых стационарных двигателей не являются ни технически, ни экономически обоснованными.

- Требуемую производительность вспомогательного моечно-очистительного оборудования (такого как СКП¹, ЭЦН²) можно лучше всего описать, когда уровень значений выбросов приближен к «реальным условиям». Этот принцип используется для других первичных двигателей (например, мазутных и газовых котлов, а также газовых турбин). Данное предельное значение расчетной точки выбросов 5 vol-% O₂ в Гетеборгском Протоколе далеко от реальных условий для

¹ Селективный каталитический преобразователь (прим. пер.)

² Электрический центробежный насос (прим. пер.)

больших стационарных двигателей. Расчетная точка 15 vol-% O₂ более близка к реальности. Расчетная точка выбросов 15 vol-% O₂ также используется для установок с механическим приводом в нескольких законопроектах/руководствах.

Полезные ссылки

Документы о позиции Евромот относительно Гетеборгского Протокола ЕЭК ООН и исходной точки O₂ можно загрузить с нашего веб сайта:

- «Протокол Конвенции 1979 года о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния во избежание кислотного загрязнения, эвтрофикации водоемов и озонирования воздуха в приповерхностном слое земли; позиция Евромот»

http://www.euromot.org/download/positions/stationary/Stationary_LRTAP_UNEC_E_oc_t02.pdf

- «Протокол Конвенции 1979 года о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния во избежание кислотного загрязнения, эвтрофикации водоемов и озонирования воздуха в приповерхностном слое земли; позиция Евромот – техническая аргументация»

http://www.euromot.org/download/positions/stationary/Stationary_LRTAP_UNEC_E_oc_t02_annex.pdf

- «Расчетная точка O₂ в законе о выхлопных газах»

http://euromot.org/download/positions/stationary/Stationary_O2_Refpoint_oct02.pdf