

EP

Distr.

LIMITED

UNEP/OzL.Pro/ExCom/37/7

16 June 2002

ARABIC

ORIGINAL: ENGLISH

برنامج
الأمم المتحدة
للبيئة



اللجنة التنفيذية للصندوق المتعدد الأطراف
لتنفيذ بروتوكول مونتريال
الاجتماع السابع والثلاثون
مونتريال، 17-19 تموز/ يوليو 2002

تقرير عن المعلومات التي جمعت بشأن حالة
تنفيذ مشروعات أجهزة تكييف هواء السيارات
متابعة للمقرر 3/36

1. ناقشت اللجنة التنفيذية في اجتماعها السادس والثلاثين دراسة مكتبية بشأن تقييم مشروعات أجهزة تكييف هواء السيارات (الوثيقة UNEP/OzL.Pro/ExCom/36/6). وكشف تحليل تقارير انتهاء المشروعات لـ 12 مشروعاً لأجهزة تكييف هواء السيارات في 7 بلدان بأنه في حالات كثيرة يتواصل إنتاج نظم وعناصر أجهزة تكييف هواء السيارات باستخدام CFC-12. وفي بعض الحالات، لم يكن القصد من الإنتاج خدمة ما بعد البيع فحسب، بل أيضاً تركيبها في سيارات جديدة، بالرغم من التزامات الشركات بعكس ذلك، في بعض الأحيان.

2 وعقب هذه المناقشة، قررت اللجنة التنفيذية:

(أ) "أن تحاط علماً بالدراسة المكتبية بشأن تقييم مشروعات أجهزة تكييف هواء السيارات في الوثيقة UNEP/OzL.Pro/ExCom/36/6؛

(ب) أن تحث البلدان التي لديها مشروعات أجهزة تكييف هواء السيارات أن تقوم بجمع بيانات عن أرقام إنتاج نظم أجهزة تكييف هواء السيارات التي تستخدم CFC-12 وتركيبها في السيارات الجديدة وخدمة القديمة منها وإبلاغ هذه البيانات إلى أمانة الصندوق، عند طلبها؛

(ج) أن تطلب من كبير موظفي الرصد والتقييم أن يقدم تقريراً إلى الاجتماع السابع والثلاثين للجنة التنفيذية عن كيفية مواصلة التقييم الكامل لقطاع أجهزة تكييف هواء السيارات، على ضوء المعلومات التي يتم جمعها، وما إذا كان سيتم ذلك." (المقرر 3/36).

3. وامتثالاً لهذا المقرر، طلب كبير موظفي الرصد والتقييم من تسعة بلدان لديها مشروعات لأجهزة تكييف هواء السيارات أن تقدم له المعلومات المتعلقة:

(أ) بأرقام الإنتاج الوطني والواردات والصادرات من نظم أجهزة تكييف هواء السيارات وعناصرها المستخدمة لسوائل تبريد من CFC-12 و HCF-134a (وكلما كان ممكناً للسنوات الثلاث الماضية وذلك لتحديد الاتجاهات)؛

(ب) بعدد نظم وعناصر أجهزة تكييف هواء السيارات المستخدمة لسوائل تبريد من CFC-12 و HCF-134a التي تركيب في السيارات الجديدة وخدمة ما بعد البيع؛

(ج) بالتشريعات والمواعيد النهائية الحالية أو المخططة للحد من إنتاج واستيراد نظم وعناصر أجهزة تكييف هواء السيارات التي تستخدم CFC-12 في السيارات الجديدة وخدمة ما بعد البيع؛

(د) الخطط والمواعيد النهائية لمنتجات السيارات ومنتجي نظم أجهزة تكييف هواء السيارات وعناصرها.

4. وأجابت جميع البلدان التسعة التي لديها مشروعات أجهزة تكييف هواء السيارات وقدمت معلومات: الأرجنتين والصين وكولومبيا والهند وإيران وماليزيا والمكسيك وتايلاند وفنزويلا. ولم تكن البيانات مكتملة دائماً وبالشكل المطلوب، ولكنها وفرت معلومات كافية لغرض هذه الوثيقة. ويرد موجز في الجداول الواردة في المرفق.

5. أبلغت جميع البلدان عن تحقيق تقدم تجاه الإزالة التامة في قطاع أجهزة تكييف هواء السيارات. وأهم خطوة هي التوقف عن تركيب نظم أجهزة تكييف هواء السيارات التي تستخدم CFC-12 في السيارات الجديدة. ويتخذ مثل هذا القرار عادة منتجو السيارات كرد فعل للقواعد الحكومية ومتطلبات السوق. وفي الهند فقط، يواصل منتجو السيارات في عام 2002 تركيب نظم أجهزة تكييف هواء السيارات التي تستخدم CFC-12؛ وأبلغت كل من تايلاند وماليزيا أيضاً عن عمليات التركيب في السيارات الجديدة ولكن بعدد أقل، وطبقاً لخططها الوطنية للإزالة لا يحدث هذا في صناعة السيارات ولكن في ورش الخدمة (انظر البيانات في الجدولين ألف وباء).

6. أصدرت الهند قانونا يجبر جميع منتجي أجهزة تكييف هواء السيارات التوقف عن إنتاج نظم أجهزة تكييف هواء السيارات التي تستخدم CFC-12 بحلول 1 كانون الثاني/يناير 2003؛ ولن يسمح لمنتجي السيارات بعد هذا التاريخ بتركيب وشحن هذه النظم. ويقوم حاليا البنك الدولي بإعداد مشروع للمرحلة الثانية للتحويل في Subros، أكبر منتج لأجهزة تكييف هواء السيارات في الهند. وفي ماليزيا، مازالت تزود المركبات التجارية إلى حد ما بنظم أجهزة تكييف هواء السيارات التي تستخدم CFC-12. وفي تايلاند، ما زال هناك إنتاج محدود لنظم أجهزة تكييف هواء السيارات التي تستخدم CFC-12 لتركيبها في السيارات الجديدة، على نقيض البيانات في PCR لمشروع THA/REF/13/INV/37 (Nippondeso). ولا يوجد في كلا البلدين قواعد صارمة حتى الآن لوقف عمليات التركيب هذه. وتقوم ماليزيا بحملات إعلامية لوقف تركيب نظم أجهزة تكييف هواء السيارات التي تستخدم CFC-12 في المركبات التجارية الجديدة، واقترحت الوحدة الوطنية للأوزون في تايلاند سلسلة من التدابير لاعتمادها وتنفيذها مع إدارة النقل البري.

7. وبعد التوقف عن تركيب نظم أجهزة تكييف هواء السيارات التي تستخدم CFC-12 في السيارات الجديدة، سيكون هناك طلب على استخدام CFC-12 لخدمة المركبات التي جهزت بهذه النظم في السنوات السابقة. ويمكن أن يتواصل استهلاك CFC-12 حتى عام 2010 عندما يصبح أي استهلاك من CFC (باستثناء إعادة تدوير المخزونات، حسب التشريع الوطني) غير قانوني. ووضعت الصين فترة انتقال حتى نهاية عام 2009 بينما ماليزيا قد وضعت عام 2005 كهدف. ويتوقع المكسيك خدمة سوق ما بعد البيع فقط لنظم أجهزة تكييف هواء السيارات التي تستخدم HCF-134a في عام 2004 وتصدر حظرا على نظم أجهزة تكييف هواء السيارات التي تستخدم CFC-12 قريبا. ولم تشر البلدان الأخرى إلى مواعيد نهائية محددة وتقوم بوضع استراتيجيات للإزالة في قطاعات الخدمة.

8. ونظرا للمعلومات الواردة من جميع البلدان التي لديها مشروعات لأجهزة تكييف هواء السيارات، لا يبدو من الضروري مواصلة التقييم الكامل للقطاع بزيارات ميدانية لعدد كبير من المشروعات. وبدلا من ذلك يقترح:

(أ) إعداد استكمال لهذا التقرير خلال سنتين عندما تصبح معظم التنظيمات التي يجري إعدادها قيد التنفيذ ويكون إنتاج نظم أجهزة تكييف هواء السيارات التي تستخدم CFC-12 قد توقف، باستثناء بعض الكميات المحدودة لسوق ما بعد البيع.

(ب) القيام بتقييم مستقل لمشروع (Subros) IND/REF/11/INV/12 و (Sanden Vikas) IND/REF/22/INV/121 قبل الموافقة على المشروع الثاني الذي يجري إعدادها لـ (Subros).

Table B: Installation in new and used cars¹									
Country/year	CFC-12				HFC-134a				Issues / Comments
	Systems		Components		Systems		Components		
	<i>New Cars</i>	<i>After Sales</i>	<i>New Cars</i>	<i>After Sales</i>	<i>New Cars</i>	<i>After Sales</i>	<i>New Cars</i>	<i>After Sales</i>	
ARGENTINA 1999	355	22,839			116,918	3,021			Installation of R-12 MAC in new cars stopped in 2002.
2000	2,653	15,747			124,191	698			
2001	1,039	0			93,896	17,949			
CHINA 1999	208,355				519,825				Installation of R-12 MAC in new cars stopped January 2002. No figures made available for installation in used cars.
2000	167,359				667,417				
2001	162,703				857,243				
COLOMBIA 1999	0		0	52,900					No installation of CFC-12 MAC in new cars. Some components produced for after sales market.
2000				52,900					
2001	0		0	52,900					
INDIA 1999	147,250	4,270			85,105				Significant numbers of CFC-12 MAC continue to be installed in new cars and some in the after sales market.
2000	184,436	5,500			114,203				
2001	145,360	6,970			165,685				
MALAYSIA 1999	1,019	0	0	93,146	159,224	0	0	502,920	Complete data provided. On-going installation of R-12 MAC in some commercial vehicles.
2000	2,475	0	0	144,640	192,252	0	0	624,297	
2001	1,296	0	0	143,897	231,938	0	0	698,046	
MEXICO 1999	None	Some	None	Some	Production minus exports (10-15%)				Installation of R-12 MAC and components only for part of the after sales market.
2000									
2001									
THAILAND 1998	7,817	0			5,211	117,250			Some installation of R-12 MAC in new cars still on-going. Data for after sales market are not clear.
1999	10,125	0			6,750	151,875			
2000	13,314	0			8,876	139,714			
VENEZUELA 1999	None since 1994	Based on imported components		Imported					Data promised; contradiction to PCR project VEN/REF/11/INV/19 (FAACA, IBRD) which reports on-going component production for CFC-12 MAC.
2000				since 1994					
2001				components		but small			
IRAN 1999					289,516				Number given for last 3 years together for 4 car producers which install R-134a based MAC systems since 1999; no data on number of used cars serviced; the ODS consumption in aftersales service by the car manufacturers is estimated to be 35 tonnes per year and the figure for about 2000 servicing workshops all over the country is estimated to be more than 320 tones per year for 600,000 cars using R-12 MAC systems.
2000									
2001									

¹For empty fields no data were provided

Table A: National production, imports and exports of MAC Systems and components¹

Country/year	CFC-12						HFC-134a						Issues / Comments
	Systems			Components			Systems			Components			
	Imports	Production	Exports	Imports	Production	Exports	Imports	Production	Exports	Imports	Production	Exports	
ARGENTINA 1999		355	0		22,839	3,552		76,173	7,234		44,766	1,522	Data given for 3 of 4 companies only; the one missing has completed the conversion though. No data provided on imports.
2000		2,653	0		15,747	3,340		69,697	3,675		55,192	1,432	
2001		1,039	0		0	0		45,409	4,034		66,436	4,899	
CHINA 1999		208,355						519,825					No data shown for components, nor imports or exports; the latter thought to be small.
2000		167,359						667,417					
2001		162,703						857,243					
COLOMBIA 1999					52,900								
2000					52,900								
2001					52,900								
INDIA 1999		143,906	0					84,909	1,000				Two companies (Subros and Sanden Vikas) continue to produce CFC-12 MAC .
2000		178,539	0					113,814	600				
2001		144,125	0					161,448					
MALAYSIA 1999	0	1,019	0	2,600	117,382	35,000	2,060	278,564	2,931	151,926	432,720	53,355	Complete data provided.
2000	0	2,475	0	2,200	113,320	45,000	8,304	322,948	4,172	265,467	584,370	63,916	
2001	0	1,296	0	2,600	145,870	64,000	9,804	238,742	2,211	316,046	615,846	116,472	
MEXICO 1999		103,961						418,822					10-15% is exported (no exact data provided).
2000		99,198						562,122					
2001		63,562						572,055					
THAILAND 1998		7,817						117,250					Limited production of CFC-12 MAC on-going in contrast to PCR for THA/REF/13/INV/37 (Nippondenso, IBRD). No data given for imports and exports.
1999		10,125						151,875					
2000		13,314						199,714					
VENEZUELA 1999													Data promised; reportedly no production of CFC-12 MAC systems but of some components.
2000													
2001													
IRAN 1999													Data not broken down by year of production, import, or export; presented one figure for MAC installations in the last three years. (See table b).
2000													
2001													

¹For empty fields no data were provided

Table D: Producers			
Country	OEM	REM	Issues / Actions needed
ARGENTINA	The only manufacturer of R-12 MAC has discontinued production in 2002, because the Peugeot model requiring R-12 MAC systems is not manufactured any more. Car producers use HFC-134a in the production of MACs since 1994.		Develop phase-out strategy for service market.
CHINA	Car manufacturers, in compliance with Government deadline, stopped by 1 January 2002 to install CFC-12 MAC systems.	The component producers will comply with the requirements of auto manufacturers who intend to meet cut-off date set by Government.	Develop phase-out strategy for service market.
COLOMBIA	Two companies importing new cars with CFC-12 MAC were asked to stop - they complied. There are no more new cars sold in COL with CFC-12 MAC.	52900 CFC-12 condensers are produced for COL market each year.	Develop phase-out strategy for service market.
INDIA	Subros converted its export line but exports a free 134a Mac systems only. At the same time, CFC-12 MAC production continues for the domestic market, as it does at Sanden Vikas which had a project completed in August 2000.	No data available.	Phasing out production of CFC-12 MAC at Subros and Sanden Vikas.
MALAYSIA	Stopped installing any R-12 MAC system in national passenger car production in 1997; only some commercial vehicles are still being equipped with R-12 MAC systems.	Phase out of CFC-12 MAC components is expected by 2005.	Stop installing R-12 MAC systems in commercial vehicles; develop phase-out strategy for service market.
MEXICO	All car manufacturers already install only HFC-134a MACs systems.	The aftermarket for CFC-12 MACs is small and the use of HFC-134a MAC is expected to be at 100% within the next two years.	Complete phase-out for service market.
THAILAND	Limited production of CFC-12 MACs continues, along with the production of HFC-134a MACs.	It seems that most R-134a MAC systems manufactured in Thailand are installed as after sales service.	Develop phase-out plan for CFC-12 MAC in line with Government regulations proposed.
VENEZUELA	Car producers install only HFC-134a.	The import of components for CFC-12 MAC for the service of cars still takes place, and some components are still produced locally.	Develop strategy for phase-out of service market.
IRAN	All car manufacturers have all ready been installing HFC-134a MAC systems since 1998.	Expected to stop at the end of 2002.	

Table C: Government

Country	Projects	Regulations	Actions Planned	Issues / Actions needed
ARGENTINA	4 projects completed between 1999 and 2001	No legislation in place.	Restrictions planned within context of licencing system.	Conversion completed; set deadline and import restrictions for service sector.
CHINA	4 projects (1996-1999) and sector plan completed (2002)	Installation of CFC base MAC in new cars must stop by Jan. 1, 2002. 10 years has been allowed for transition for servicing used cars.	Dealing with after-sales market in service sector plan, under development with UNEP/Paris; transition period foreseen until 2010.	For new cars not needed; for service see actions planned.
COLOMBIA	1 project on-going; planned completion date is August 2003.	Two car importers were convinced by the NOU to stop all imports of new cars with R-12 MAC systems.	After completing the on-going project, the Government will probably implement control measures for manufacturing and importing MAC based on CFC-12.	Follow up on intentions of NOU; set deadline for servicing R-12 MAC systems.
INDIA	3 projects completed (1998-2000).	New regulation passed: All MAC manufacturers will have to stop producing MACs suitable for CFC-12 by 1/1/2003 because car producers are not any more allowed by that date to install and charge such systems.	IBRD is formulating a project intended to phase out the production of CFC-12 MAC systems at Subros also for the domestic market, which was not covered by the first project. So far, few exports have materialized from the line converted under phase I.	Monitor compliance with new regulation.
MALAYSIA	3 projects completed (1998-2000); the fourth one to be completed in January 2003.	Malaysia is amending the environmental quality regulations to prohibit the installation of any new CFC-12 MAC. The country plans to phase out the production of R-12 MAC systems and related components by 2005.	Campaigns are being carried out to stop the installation of R12 MAC systems in commercial vehicles.	Set deadlines and define import restrictions for commercial vehicles and servicing market.
MEXICO	Two projects have been completed in 2000 and 2001.		The Government will impose a ban in the years 2003-2004 for the production of MACs based on R-12. Even the service market is then expected to use only HFC-134 MAC.	Realize planned ban.
THAILAND	Project completed in 1999.		NOU proposes to the Land Transport Department: - to include MAC inspection as part of the annual vehicle inspection. - that from 1 January 2004 any vehicles manufactured after 1 January 1996 will not have their registrations renewed if CFC-12 is found in the MAC systems. - that from 1 January 2016 any vehicles that have CFC-12 in their MAC systems will not have their registrations renewed. Furthermore, NOU proposes to issue a ministerial order banning the import of CFC-12 from 2010.	Follow-up on proposals.
VENEZUELA	Two projects completed in 1999.	It is forbidden to produce or import any airconditioners that use CFC since January 2000.		Set deadlines and define import controls for service market.
IRAN	One project on-going; to be completed until June 2002.	There is no legislation limiting the import of R12 based MAC systems.	Government plans to take the adequate measures to prohibit the import of MACs using/containing ODS once the on-going project will be completed (planned for June 2002).	Set deadlines for servicing and define import restrictions.