

УДК 629.35;629.36;629.37

1 июня «САМТ-Фонд» совместно с Ассоциацией Автомобильных Инженеров (ААИ) при поддержке Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК), Федерального Агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) и Объединения Автопроизводителей России (ОАР) провёл ежегодную конференцию «Сертификация спецавтотранспорта, коммунальных, строительных, строительного-дорожных машин и оборудования». В ходе конференции обсуждались активные вопросы применения технических регламентов при сертификации продукции, а также впервые особое внимание было уделено особенностям оценки соответствия тракторов и прицепов к ним.

7-8 июня на базе Центра испытаний «НАМИ» состоялась юбилейная 100-я Международная научно-техническая конференция, проводимая Ассоциацией Автомобильных Инженеров совместно с ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ». Тема конференции «Экология и энергоэффективность транспортных средств», традиционно привлекла внимание большого числа специалистов заводов-изготовителей автомобилей и автокомпонентов, представителей Высшей школы, Научно-исследовательских институтов, транспортных организаций и испытательных лабораторий. Решение конференции публикуем.

## РЕШЕНИЕ 100-Й НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «ЭКОЛОГИЯ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

п. Автополигон

7–8 июня 2017 года

Современный период в развитии мирового транспорта, характеризующийся внедрением новых технологий — от электромобилей до принципиально новых источников энергии, заставляет российское общество в целом и сообщество автомобильных инженеров в частности сформулировать чёткую дорожную карту развития законодательства, которое стимулировало бы реализацию этих технологий с соблюдением национальных особенностей эксплуатации с учётом экономической целесообразности. В то время как в отдельных городах и местностях требуется применение самых современных технологий, в других — малонаселённых и с неразвитой инфраструктурой (Арктика, регионы с экстремально холодным климатом) — их применение не только экономически неоправданно, но и опасно с точки зрения безопасности.

Мировая автомобильная промышленность далеко продвинулась в области разработки концепций и технологий создания транспортных средств (ТС) с высокими экологическими характеристиками в отношении выброса вредных веществ с отработавшими газами (с показателями «Евро-6» и выше).

Дальнейшее ужесточение предельных значений является, по всей видимости, непродуктивным. Об этом свидетельствуют разработка и реализация новой концепции контроля выбросов вредных веществ автомобилей, опирающейся в первую очередь на объективность получаемой информации

в отношении выбросов вредных веществ, — так называемой концепции RDE (Real Driving Emissions). При этом испытания АТС по определению выбросов вредных веществ проводятся как в лабораторных условиях, так и на дорогах общего пользования в широком спектре дорожных условий.

Российская промышленность, находясь в стадии перехода производства продукции с уровня «Евро-4» на «Евро-5», достигла того состояния, когда развитие требований по экологии не вызывает технологических трудностей, однако к нерешённым проблемам и задачам производства и эксплуатации автотранспортных средств следует отнести:

1. Экономическое стимулирование производства и применения ТС с высокими экологическими характеристиками, в частности установление дифференцированных налоговых ставок исходя из экологического класса ТС.

2. Внедрение эффективных процедур контроля серийной продукции на соответствие одобренному образцу, в том числе в эксплуатации.

3. Снижение выбросов парниковых газов (в эквиваленте CO<sub>2</sub>). В России это связано с необходимостью декларирования целей, задач и путей решения проблемы, в том числе на законодательной основе и методами налогового администрирования, и в качестве первого шага — введение системы информирования пользователя и государственных органов о реальном уровне экологичности (или экономичности) продукции, поступившей на рынок.

4. Недостаточность финансирования НИР, сдерживающую работу по новым направлениям в области экологии ТС, в том числе в сфере применения новых технологий (новые источники энергии, типы силового привода), снижения выбросов в атмосферу микрочастиц от износа шин и дорожного полотна и др.

5. Крайне слабую в стране испытательную базу для независимой от производителя оценки экологических свойств транспортных средств всех категорий.

6. Законодательное ограничение эксплуатации автотранспортных средств с выработанным ресурсом.

В отношении акустических свойств ужесточение требований идёт параллельно с решением проблемы малозумных транспортных средств, представляющих опасность для значительного числа пешеходов, велосипедистов и других участников движения, особенно плохо видящих. Однако требования к малозумным ТС не устанавливаются техническим регламентом Таможенного союза 018/2011.

Участники конференции подчеркнули, что эффективность мероприятий автопроизводителей по снижению вредных выбросов с отработавшими газами в решающей степени зависит от качества рыночного автомобильного топлива, и высказали обеспокоенность неэффективностью мер контроля качества рыночного топлива.

Отсутствие программы развития законодательства и дорожной карты внедрения современных технологий препятствует развитию соответствующей инфраструктуры. Следует признать, что проект комплексного плана мероприятий поддержки производства и использования экологически чистого транспорта (поручение заместителя председателя Правительства РФ от 28 апреля 2014 года № АД-П9-3076) фактически так и остался проектом.

Разборчивость речи при работе систем ЭРА-ГЛОНАСС во многом определяется местом установки этой системы на автомобиле и фоновыми шумами. Многообразие и неконкретность требований приводят к проблемам при сертификации транспортных средств.

Принимая во внимание вышеизложенное, участники конференции считают необходимым:

1. Обратиться в Правительство Российской Федерации с предложением доработать и утвердить проект комплексного плана мероприятий поддержки производства и использования экологически чистого транспорта (поручение заместителя председателя Правительства РФ от 28 апреля 2014 года № АД-П9-3076) с целью дальнейшей реализации.

2. Поручить комитету по экологии ААИ подготовить предложения для Росстандарта РФ по конкретизации процедур выполнения производителем требований ТР ТС 018/2011 и Правил ООН № 49 и 83 по контролю продукции в эксплуатации.

3. Считать целесообразным ввести в ТР ТС 018/2011 положение об указании в ОТТС величин выброса CO<sub>2</sub> и расхода топлива, полученных по процедуре, предусмотренной соответствующими Правилами ООН, а также ввести в практику систему информирования потребителя об этих показателях.

4. Отметить, что действующий технический регламент Таможенного союза 018/2011 не даёт чётких указаний по применению новых серий поправок к Правилам ООН. Предусмотреть в Изменениях № 3 к ТР ТС 018/2011 соответствующие поправки.

5. Рекомендовать Евразийской комиссии включить в технический регламент Таможенного союза 018/2011 требования к малозумным ТС в отношении создаваемого минимального уровня звука.

6. Поручить исполкому ААИ публикацию материалов конференции в «Журнале автомобильных инженеров», сборнике «Труды НАМИ» и других средствах массовой информации.

7. Разослать решение заинтересованным организациям, министерствам и ведомствам.

Президент *Д. А. Загарин*