

# РЕШЕНИЕ 82-Й НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «АВТОМОБИЛЬ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА»

г. Дмитров, 29–30 мая 2013 г.

Вопросы защиты окружающей среды от вредного воздействия АТС (выбросов и внешнего шума) и уменьшения потребления топлива продолжают оставаться в центре внимания правительств, промышленности, общественности стран мира. Глобализация требований в этом направлении осуществляется как за счёт расширения числа стран — участниц Соглашений 1958 и 1998 годов, так и за счёт активного включения в работу специализированных форумов, постоянно действующих совещаний, инициатив международных организаций. Несмотря на то, что уровень современных международных требований по выбросу вредных веществ ужесточился на два порядка по сравнению с началом 70-х годов прошлого века, перспективные нормы, касающиеся выбросов дисперсных частиц, оксидов азота, углеводов становятся ещё более строгими. При этом дальнейшее ужесточение требований к экологической безопасности продолжается как по линии снижения предельных значений традиционных компонентов выбросов, так и путем введения регламентации новых вредных компонентов (например, акролеинов для дизелей), других, сегодня не регламентируемых, источников вредных выбросов от автомобилей (шины, тормозные накладки и др.), а также дифференциации норм в зависимости от особенностей региона нормирования.

На сегодняшний день мировая автомобильная промышленность уже далеко продвинулась на этапе разработки концепций и технологий создания транспортных средств с улучшенными экологическими характеристиками (EFV — Environmentally Friendly Vehicles, с показателями Евро-6 и выше) и на передний план вышли вопросы их практической реализации в массовом производстве, сбыте и организации эксплуатации EFV.

Несомненно, важной инициативой Правительства Российской Федерации является поддержанная президентом программа развития производства и эксплуатации транспортных средств на газомоторном топливе. Она позволит соединить интересы добывающей отрасли с потребностями эксплуатации в удешевлении транспортного процесса за счёт снижения стоимости топлива. При этом появляется возможность развития национального направления в автомобилестроении, а также областей машино-

строения, обеспечивающих создание соответствующей инфраструктуры.

Российская промышленность, находясь в процессе перехода продукции с уровня Евро-4 на Евро-5, достигла того состояния, когда необходимость введения требований по экологии, в принципе, не вызывает сопротивления, не считая дискуссии о сроках их введения. При этом важными технологическими и организационными проблемами остаются:

- внедрение эффективных процедур контроля серийной продукции на соответствие одобренному образцу, в том числе в эксплуатации;
- снижение выбросов парниковых газов (в эквиваленте  $\text{CO}_2$ ). В России это связано с необходимостью декларирования целей, задач и путей реализации проблемы, в том числе на законодательной основе и методами налогового администрирования, и в качестве первого шага — введения системы информирования пользователя и государственных органов о реальном уровне экологичности (а практически — экономичности) продукции;
- решение вопросов утилизации транспортных средств в свете технических и организационных моментов, получивших особое значение в связи с введением мер экономического порядка при производстве и ввозе продукции, а также требований ВТО.

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 с недостатками слуха.

Реализация современных тенденций в автомобильной экологии в Российской Федерации сдерживается слабым регулированием в этой области со стороны государства, отсутствием координации работ, наличием организационных проблем, корпоративных интересов и другими причинами.

В частности:

- вне сферы российского технического законодательства остаются мотоциклетная и внедорожная техника, переоборудуемые в эксплуатации транспортные средства (в том числе газобаллонные), проблема выбросов  $\text{CO}_2$ ;

- технический регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ» и вступающий в действие с 2015 года регламент Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» заканчивают своё действие этапом допуска автомобиля на рынок, что не позволяет реализовать экологические возможности, заложенные в конструкции, на этапе эксплуатации;

- не определена ответственность ведомств за автомобильную экологию, в результате чего оказываются неэффективными НИОКР в области исследований экологии колёсных транспортных средств, а также внедрение их результатов;

- отсутствуют государственные механизмы мотивации производства и потребления транспортных средств с высокими экологическими показателями;

- в стране крайне слабая испытательная база для независимой от производителя оценки соответствия экологических свойств транспортных средств всех категорий действующим требованиям, тем более не решаются вопросы опережающего развития исследовательской и испытательной базы для новых конструкций и технических решений в области автомобильной экологии;

- несовершенство ФЗ «О техническом регулировании», сказывающееся на статусе Правил ООН по выбросам, позволяет органам по сертификации ограничивать оценку экологических свойств транспортных средств этапом первичной сертификации, практически не контролируя этапы производства и дальнейшей эксплуатации выпущенной в обращение продукции. Учитывая сложность такого контроля, осуществляемого бортовыми диагностическими системами автомобиля, он должен организовываться самим производителем под надзором компетентных органов (в России — органов по сертификации).

Всесторонне обсудив проблему повышения экологической безопасности колёсных транспортных средств, участники конференции решили:

1. Просить Минпромторг России включить в программу технологической платформы «Зелёный автомобиль» раздел, касающийся регламентации выбросов CO<sub>2</sub> и повышения топливной экономичности транспортных средств, а также предусмотреть меры по обеспечению эффективности управления экологическими проблемами в автотранспортном комплексе страны.

2. Рекомендовать Росстандарту обратить внимание производителей транспортных средств и двигателей на необходимость реализации в российской практике процедур контроля серийной продукции

на соответствие сертифицированным образцам не только на этапе производства, но и на этапе эксплуатации, для чего подготовить соответствующее письмо Административного органа Российской Федерации в Женевском соглашении 1958 года.

3. В развитие инициативы Правительства Российской Федерации о расширении применения природного газа в качестве автомобильного топлива поручить комитету ААИ по стандартизации (А.В. Куликов) совместно с МТК 56 «Дорожный транспорт» подключиться к разработке стандартов и других нормативных документов, необходимых для этого направления.

4. Участники конференции подчеркнули, что эффективность мероприятий автопроизводителей по снижению вредных выбросов в решающей степени зависит от качества рыночного автомобильного топлива и высказали обеспокоенность разрывом сроков внедрения требований к автомобилям и топливам.

5. С целью включения в международную инициативу «50x50» по снижению выбросов CO<sub>2</sub> и расхода топлива глобальным автомобильным парком вдвое к 2050 году разослать обращение в Российский автотранспортный союз, Минтранс России, Минобрнауки России, МВД России о включении в документы по подготовке и экзаменации водителей соответствующих изменений и дополнений по экономичному вождению автомобиля.

6. Просить технический секретариат Административного органа разработать процедуру продления (легализации) сертификатов на транспортные средства 4-го экологического класса, учитывая, что действие требований этого уровня продлено до 31 декабря 2015 года, а срок выдачи новых сертификатов ограничен 31 декабря 2013 года, притом что одновременное действие двух сертификатов на конкретную продукцию не допускается.

7. Направить решение конференции в Минпромторг России, Минтранс России, МВД России, Минрегион России, Минприроды России и Российский автотранспортный союз.

8. Поручить исполкому ААИ публикацию материалов конференции. Исполкому разослать решение заинтересованным организациям, министерствам и ведомствам.

Президент ААИ

*Е.А. Ммелев*