

РЕШЕНИЕ 91-й НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ АССОЦИАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ИНЖЕНЕРОВ «ЭКОЛОГИЯ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

п. Автополигон

3–4 июня 2015 г.



Вопросы защиты окружающей среды от вредного воздействия АТС (выбросы, качество воздуха в салоне, внешний и внутренний шум), а также уменьшения потребления топлива продолжают оставаться в центре внимания правительства, промышленности и мировой общественности. Глобализация требований в этом направлении осуществляется за счёт как расширения числа стран — участниц Соглашений 1958 и 1998 годов, так и 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, углеводородов становятся ещё более строгими. При этом дальнейшее ужесточение возможно по линии снижения предельных значений, введения регламентации новых вредных компонентов (например, акролеинов от дизелей), дифференциации норм в зависимости от особенностей региона нормирования и др. На сегодняшний день мировая автомобильная промышленность уже далеко продвинулась на этапе разработки концепций и технологий создания транспортных средств с улучшенными экологическими характеристиками (с показателями «Евро-6» и выше) и на передний план вышли вопросы их практической реализации в массовом производстве, сбыта и организации эксплуатации таких ТС.

В то время как предельные величины выбросов уже сточены до значений точности применяемых газоанализаторов, современные тенденции развития требований по экологии всё в большей мере смещаются к обеспечению контроля и соответствия установленным требованиям в реальной эксплуатации. При этом ответственность за выполнение указанных требований возлагается, в первую очередь, на производителя.

Российская промышленность, находясь на переходе 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 по срокам их введения.

Однако продолжает оставаться нерешённым ряд задач, решение которых позволило бы с высокой степенью уверенности говорить о существенном снижении влияния автомобильного транспорта на загрязнение окружающей среды.

К ним следует отнести:

- законодательное ограничение эксплуатации автотранспортных средств с выработанным ресурсом;
- установление дифференцированных налоговых ставок, исходя из экологического класса транспортного средства;
- внедрение эффективных процедур контроля серийной продукции на соответствие одобренному образцу, в том числе в эксплуатации;
- снижение выбросов парниковых газов (в первую очередь, CO₂). 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 предлагается введение системы информирования пользователя и государственных органов о реальном уровне экологичности (или экономичности) продукции;
- решение вопросов утилизации транспортных средств в свете технических и организационных решений, получивших особенное значение в связи

с введением мер экономического порядка при производстве и ввозе продукции, требованиями ВТО;

- отсутствие государственных механизмов мотивации производства и потребления транспортных средств с высокими экологическими показателями;
- крайне слабую в стране испытательную базу для независимой от производителя оценки экологических свойств транспортных средств всех категорий.

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 автомобильной экологии в Российской Федерации сдерживается слабым регулированием (в том числе отсутствием координации работ) в этой области со стороны государства, наличием организационных проблем, корпоративных интересов и другими причинами.

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.

Принимая во внимание вышеизложенное, участники конференции считают необходимым:

1. Обратить внимание Минпромторга России, Минтранса России, МВД России и Минприроды России на необходимость разработки с участием автомобильной общественности мер по обеспечению эффективности управления экологическими проблемами в автотранспортном комплексе страны.

2. Просить административный орган Российской Федерации в Женевском соглашении 1958 года (Росстандарт) обратить внимание производителей транспортных средств и двигателей, органов по сертификации на необходимость реализации в российской практике процедур контроля АТС и двигателей при производстве и эксплуатации в полном соответствии с требованиями технического регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» и Правил ООН № 49-05 и 83-05.

3. Рекомендовать авторам доклада «Концепция регулирования энергоэффективности автотранспортных средств в Российской Федерации» (А. П. Гусарову, М. Е. Вайсблему, А. Н. Семенихину) подготовить материалы в виде предложения по разработке одноимённой концепции для передачи в Минпромторг России и ФГУП «НАМИ».

Считать целесообразным просить Минпромторг России поручить ФГУП «НАМИ» разработать проект концепции на основе данных материалов в порядке реализации «Комплексного плана мероприятий поддержки производства и использования экологически чистого транспорта», утверждённого заместителем председателя Правительства Российской Федерации А. Дворковичем 22.10.2014 г. № 7116п-П9.

4. Считать целесообразным приступить в 2015 году к разработке системы «экомаркировки» и маркировки энергопотребления колёсных транспортных средств в Российской Федерации.

5. Поручить комитету по ГСМ ААИ, ФГУП «НАМИ», ЗАО «НАМИ-ХИМ» совместно с производителями моторных топлив подготовить рекомендации по организации и проведению приёмочных испытаний топлив для современной автомобильной техники; подготовить предложения по объёмам производства и потребления указанных топлив на период 2015–2020 годов.

6. Отметить, что имеются определённые проблемы толкования требований технического регламента ТР ТС 018/2011 в отношении шипованных шин и элементов системы выпуска отработавших газов, которые позволяют продавать на рынке продукцию, не отвечающую требованиям как активной, так и экологической безопасности. Рекомендовать административному органу Российской Федерации в Женевском соглашении 1958 года (Росстандарту) инициировать внесение корректировки соответствующих пунктов регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» и ужесточить контроль за выдачей сертификатов на такие виды продукции, как шипованные шины, глушители и нейтрализаторы.

7. Отметить, что действующий технический регламент не даёт чётких указаний по применению новых серий поправок к Правилам ООН. Рекомендовать административному органу дать разъяснение по применению новых серий поправок и соответствующих этим новым сериям поправок Директив (Правил) ЕС.

8. Поручить исполкому ААИ публикацию материалов конференции и о конференции в «Журнале автомобильных инженеров» и других средствах массовой информации, разослать решение заинтересованным организациям, министерствам и ведомствам.

Президент ААИ

Д.А. Загарин