



## РЕШЕНИЕ

### 100-ой научно-технической конференции

## "Экология и энергетическая эффективность автотранспортных средств"

п. Автополигон

7-8 июня 2017 г.

Современный период в развитии мирового транспорта, характеризующийся внедрением новых технологий – от электромобилей до принципиально новых источников энергии, заставляет российское общество, и сообщество автомобильных инженеров в частности, сформулировать чёткую «дорожную карту» развития законодательства, которое стимулировало бы реализацию этих технологий с соблюдением национальных особенностей эксплуатации и 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 не оправдано, 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 газам (с показателями Евро 6 и выше). Дальнейшее ужесточение предельных значений является, по всей видимости, не продуктивным. 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: т.н. концепция 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 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 (или экономичности) продукции, поступившей на рынок;
4. Недостаточность финансирования НИР, сдерживающая работы по новым направлениям в области экологии ТС, в том числе применения новых технологий (новые источники энергии, типы силового привода), снижения выбросов в атмосферу микрочастиц от износа шин и дорожного полотна и др.

5. Крайне слабая в стране испытательная база 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 малошумных транспортных средств, представляющих опасность для значительного числа пешеходов, велосипедистов и других участников движения, особенно плохо видящих. Однако требования к малошумным 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 по контролю качества рыночного топлива.

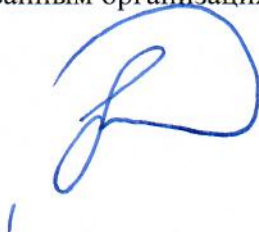
Отсутствие программы развития законодательства и дорожной карты внедрения современных технологий препятствует развитию соответствующей инфраструктуры. Следует признать, что проект Комплексного плана по поддержке производства и использования экологически чистого транспорта (Поручение Правительства АД-П9-3076 от 28.04.2014) 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 по поддержке производства и использования экологически чистого транспорта (Поручение Правительства АД-П9-3076 от 28.04.2014) с целью дальнейшей реализации.
2. Поручить комитету по экологии ААИ подготовить предложения для Росстандарта РФ по конкретизации процедур выполнения производителем требований ТРТС 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 дает четких 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 малошумным ТС в отношении создаваемого минимального уровня звука.
6. Поручить исполкому ААИ публикацию материалов конференции в журналах «Автомобильных инженеров», «Труды НАМИ» и других средствах массовой информации.
7. Разослать решение заинтересованным организациям, министерствам и ведомствам.

Президент



Д.А. Загарин