

## РЕШЕНИЕ

### 82-ой научно-технической конференции ААИ

#### «Автомобиль и окружающая среда»

*г. Дмитров*

*29-30 мая 2013г.*

Вопросы защиты окружающей среды от вредного воздействия АТС (выбросы и внешний шум) 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 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, а также других, сегодня не регламентируемых, источников вредных выбросов от автомобилей (шины, тормозные накладки и др.).

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

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 вызывают сопротивления, не считая дискуссии по срокам 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 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;
- 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.

В отношении акустических свойств в ужесточение требований идёт параллельно с решением проблемы малошумных 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 том числе, отсутствием координации работ) в этой области со стороны государства, 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 CO<sub>2</sub>;
- техническое законодательство – технический регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации вредных (загрязняющих) веществ», заканчивает 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, что не позволяет управлять требованиями в этой области, решать вопросы развития испытательной базы и т.д.;
- отсутствуют государственные механизмы мотивации производства и потребления транспортных средств с высокими экологическими показателями.
- в стране крайне слабая испытательная база для независимой от производителя оценки экологических свойств транспортных средств всех категорий.
- 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);

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 машиностроения, обеспечивающих инфраструктуру

#### **Участники конференции решили:**

1. Направить информацию о конференции и её Решение в Минпромторг России, Минтранс России, МВД России, отразив в ней видение проблем автомобильной экологии Ассоциацией автомобильных инженеров. Рекомендовать включить в программу по «Зелёной платформе» раздел, касающийся регламентации 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. Обратить внимание производителей транспортных средств и двигателей, ОАР на необходимость реализации в российской практике процедур контроля сертифицированной серийной продукции на соответствие образца не только на этапе производства, но и на этапе эксплуатации, для чего подготовить соответствующее письмо Административного Органа Российской Федерации в Женевском Соглашении 1958 года (Росстандарта).
  3. В развитие инициативы Правительства Российской Федерации о расширении применения природного газа в качестве автомобильного топлива поручить Комитету ААИ по стандартизации (А.В.Куликов) 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 «50х50» по снижению выбросов CO<sub>2</sub> и расхода топлива глобальным автомобильным парком вдвое к 2050 году, разослать обращения в ОАР, Минтранс России, Минобрнауки России, МВД России о включении в документы по подготовке и экзаменации водителей соответствующие изменения и дополнения 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 декабрём 2013 года, притом, что одновременное действие двух сертификатов на конкретную продукцию не допускается
  7. Поручить исполкому ААИ публикацию материалов конференции. Исполкому разослать решение заинтересованным организациям, министерствам и ведомствам.

Президент ААИ

Е.Н.Шмелев