

С января в России запрещается производство и импорт грузовиков стандарта ниже Евро-5

регламент

Тягач поедет в пятый класс

Правительство РФ одобрило отсрочку применения новых правил сертификации грузовых автомобилей и автобусов в соответствии с экологическим стандартом Евро-5, предложенную минпромторгом летом этого года. Таким образом, Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» официально вступит в силу лишь 1 января 2015 года.

автор / ИРИНА ФУРСОВА

ВЕСЬ КОММЕРЧЕСКИЙ транспорт, использующий топливо низкого качества, согласно новому техрегламенту, необходимо оснащать особым прибором, ограничивающим крутящий момент. «К сожалению, на такую технику в России сегодня низкий спрос, особенно если речь идет о сельской местности и удаленных регионах, где автомобили часто эксплуатируются с большими перегрузками, и они нуждаются в мощном и «оборотистом» двигателе», — сообщил «РГ» исполнительный директор «Хино моторс сэйлс» Юрий Зорин. В соответствии с техрегламентом с будущего года все выпускаемые и ввозимые в Россию автомобили должны соответствовать стандарту по выбросам вредных веществ Евро-5. При этом документ допускает сертификацию грузовиков и автобусов, использующих низкокачественное топливо, только с функцией ограничения крутящего момента двигателя. «Использование двигателей с анализатором топлива в соответствии со стандартом Евро-5 создает определенные сложности в эксплуатации грузовых автомобилей и автобусов за пределами мегаполисов, где используется низкокачественное топливо, — сообщил глава минпромторга Денис Мантуров, — в этом случае происходит автоматическое снижение оборотов двигателя вплоть до его полной остановки. А это чревато серьезными ДТП». А поскольку инфраструктура для использования высококачественного топлива в отдаленных районах еще недостаточно подготовлена, потребитель перестает покупать соответствующую технику Евро-5. По прогнозам специалистов ведомства, отсрочка применения нового техрегламента будет стимулировать обновление автопарка компаний-перевозчиков, и дополнительный заказ на изготовление таких транспортных средств до конца 2014 года вырастет на 15–20%.

«Продажи LCV и среднетоннажной техники грузоподъемностью около 5 тонн в первом полугодии демонстрировали стабильную отрицательную динамику, спад составил около 15–18%. Отсрочка применения нового техрегламента будет стимулировать строительные и транспортные компании обновить свои автопарки в кратчайшие сроки», — заявил директор по послепродажному обслуживанию «Ауди Центр Восток» ГК «АвтоСпецЦентр» Алексей Кирдяшов.

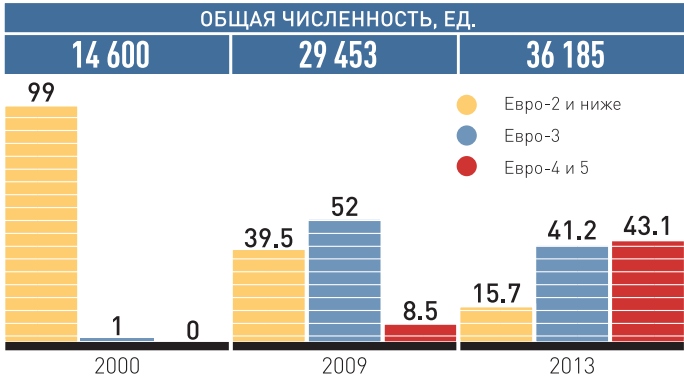
Надо сказать, что не все эксперты транспортного рынка однозначно отнеслись не то что к отсрочке регламента, а к его тотальному внедрению вообще. Введение регламента, считают эксперты, можно было сделать и поступательным, в зависимости от плотности населения и дорожной сети в каждом конкретном регионе. Ведь, согласитесь, престарелый грузовик, выпущенный еще по нормам Евро-0 или Евро-1, колесящий в красноярской или якутской

АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ ГОТОВЫ ПОСТАВЛЯТЬ В РОССИЮ ТЕХНИКУ СТАНДАРТА ЕВРО-5



Грузовики низкого экологического класса постепенно выведут из оборота.

ЧИСЛЕННОСТЬ И СТРУКТУРА ПАРКА РОССИЙСКИХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ-ЧЛЕНОВ АСМАП, %
Источник: АСМАП



тайге, нанесет куда меньший вред окружающей среде, нежели новый импортный тягач Евро-5 или 6 в подмосковных Мытищах. Тем более что вся техника, прошедшая сертификацию и получившая одобрение типа транспортного средства до конца 2013 года, может выпускаться по сертификатам Евро-4 вплоть до окончания 2015 года, правда, с обязательным применением бортовой диагностики двигателя. И только начиная с 1 января 2016-го вся производимая и ввозимая техника должна уже будет соответствовать требованиям экологических норм Евро-5. Но, как бы то ни было, переход на Евро-5 неминуем.

«РГ» решила выяснить, готовы ли ведущие мировые и отечественные производители к работе согласно новому техрегламенту. Как сообщили «РГ» в «Группе ГАЗ», в 2014 году компания уже получила сертификат, позволяющий продавать «ГАЗель NEXT» Евро-5 в странах ЕС. Такое же разрешение получено на продажу полноприводных автомобилей «ГАЗель БИЗНЕС» и «Соболь БИЗНЕС».

Из продукции дивизиона «Автобусы» стандарту «Евро-5» соответствуют городские ЛИАЗ-529222 и ЛИАЗ-621322 и вся линейка CNG-техники, которая включает около десяти моделей ЛИАЗ, ПАЗ и КАВЗ. Однако сегодня на автобусную технику Евро-5 перешла только Москва и незначительная часть регионов. За восемь месяцев 2014 года доля продаж техники Евро-5 составила 5% общего объема продаж автобусов.

На Ярославском моторном заводе «Автодизель» открыт ряд проектов по созданию двигателей экологического класса Евро-5, а на Ульяновском моторном заводе завершено создание бензинового двигателя EvoTech стандарта Евро-5, проводятся испытания.

«Iveco перешла в России на стандарт Евро-5 в 2012 году, а отдельные виды коммерческого транспорта стали доступны с двигателями стандарта EEEV, которые на тот момент превосходили действующие нормы по токсичности выхлопа и экономичности, — сообщил директор по маркетингу компании «Ивеко Россия» Дмитрий Швед, — фактически мы имели возможность предложить технику Евро-5 начиная с 2006 года, когда автомобили Iveco этого класса появились в Европе. Доля коммерческих автомобилей Iveco класса Евро-5 в России сегодня составляет около 40%, оставшиеся 60% приходятся на Евро-4. При этом вся техника под брендом Iveco, реализуемая в России, может быть предложена в стандарте Евро-5».