ТОПЛИВНАЯ ПЛАНКА

СОГЛАСНО ИССЛЕДОВАНИЮ СТРУКТУРЫ РОССИЙСКОГО АВТОПАРКА, ПРОВЕДЕННОМУ АНАЛИТИЧЕСКИМ АГЕНТСТВОМ «АВТОСТАТ», СТАНДАРТУ «ЕВРО-4» СООТВЕТСТВУЕТ ЛИШЬ 11,6% АВТОМОБИЛЕЙ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ НА ТЕРРИТОРИИ РФ. 12,8% ПАРКА СООТВЕТСТВУЕТ СТАНДАРТУ «ЕВРО-3» И 16,8% — «ЕВРО-2». ПОРЯДКА 60% НЕ ОТВЕЧАЮТ НИКАКИМ ДЕЙСТВУЮЩИМ ЕВРОПЕЙСКИМ ЭКОЛОГИЧЕСКИМ НОРМАМ. СЛОЖИВШАЯСЯ СИТУАЦИЯ СТАВИТ ПОД ВОПРОС НЕОБХОДИМОСТЬ ПОЛНОГО ПЕРЕХОДА С ЯНВАРЯ 2011 ГОДА НА ВЫПУСК ТОПЛИВА «ЕВРО-3». ОЛЬГА ХВОСТУНОВА

ГОНКА ЗА СТАНДАРТОМ Переход на высокие стандарты топлива не перестает быть одним из наиболее обсуждаемых вопросов на российском авторынке последние несколько лет. Напомним, что в феврале 2008 года правительство РФ утвердило техрегламент «О требованиях к бензинам, дизельному топливу и отдельным горюче-смазочным материалам». Согласно установленному графику, к 2011 году Россия должна будет полностью перейти на выпуск топлива стандарта «Евро-3», к 2012-му — «Евро-4», к 2014-му — «Евро-5». Так, по крайней мере, график выглядит сейчас, хотя в первоначальной версии документа выпуск бензина стандарта «Евро-2» должен был прекратиться еще к 31 декабря 2008 года, а «Евро-3» — к 31 декабря 2010 года.

Содержание техрегламента вызвало множество вопросов как у нефтяников, так и у автомобилистов не только из-за жесткости графика, пункты которого многим показались необоснованными и невозможными в силу поспешности, но и, например, потому, что в него вошла норма, привязывающая экологический класс топлива (аналог европейской классификации «Евро») к октановому числу. В приложении к техрегламенту было, в частности, указано, что октановое число бензина класса 3 («Евро-3») не может быть ниже 95 единиц (Аи-95). Многие эксперты сочли такую привязку ошибкой, поскольку низкооктановый бензин может отвечать высоким экологическим стандартам, а запрет на производство А-92 может привести к появлению на рынке контрафактного бензина.

Эксперты указывали также и на то, что 75% выпускаемого тогда (в 2008 году) в стране бензина по содержанию серы соответствовало стандарту «Евро-1». Это означало, что провести модернизацию нефтяной отрасли, чтобы успеть до запрета «Евро-2» в конце 2008 года перейти на «Евро-3», физически невозможно. По данным ВНИИ по переработке нефти (ВНИИ НП), около 90% двигателей российского автопарка было предназначено для использования бензина с октановым числом 92 и ниже, а использование высокооктанового бензина привело бы к выходу их из строя. В институте подчеркивают, что переход на «Евро-3» будет обоснованным не ранее 2015 года.

Производители иностранных автомобилей были воодушевлены переходом на более высокие стандарты топлива в России. «Повышение стандартов качества топлива благоприятно отразится как на снижении уровня выбросов вредных веществ в атмосферу, так и на повышении срока службы двигателей. Страны Западной Европы традиционно находятся в авангарде данного процесса: там нормы „Евро-4“ и „Евро-5“ действуют уже несколько лет, и в ряде стран с 2013 года будет введена норма „Евро-6“. Однако стоит отметить, что в России в последние годы данной проблеме уделяется все больше внимания, и введение с 2011 года „Евро-4“ — важный шаг в этом направлении»,— отмечают в компании Volvo Trucks.

Что касается иностранных производителей, рассказали нам в компании Ford, то почти все они сейчас уже продают коммерческую технику со стандартом выхлопа «Евро-4». Что же касается перехода, то самое главное, чтобы данный стандарт существовал не только на бумаге в качестве нового регламента. К этому переходу должна быть готова вся инфраструктура — главным образом качество топлива, которое, к сожалению, в России не выдерживает критики, отмечают представители Ford.

Нужно сказать, что финансовый кризис, разразившийся в 2008 году, еще более обострил ситуацию с переходом России на новые стандарты топлива. В итоге буквально накануне запрета А-92, 30 декабря 2008 года, правительство РФ издало постановление о его переносе — нефтяники и автопроизводители получили двухлетнюю отсрочку. Теперь полностью отказаться от выпуска бензина стандарта «Евро-2» Россия должна к концу 2010 года, от «Евро-3» — к концу 2011 года, от «Евро-4» — к концу 2014 года (для «Евро-5» ограничений по срокам производства не предусматривается).

ПРИНУДИТЕЛЬНАЯ СТИМУЛЯЦИЯ Весной и летом текущего года дискуссии на тему полного перехода на стандарт «Евро-3» продолжились. Минэнерго заявило, что готово рассмотреть вопрос об отмене запрета на производство бензина Аи-92 с 2011 года. О переносе сроков перехода на «Евро-3» речь при этом не шла, что, по мнению ряда экспертов, уверенных в его преждевременности, объясняется политической волей главы правительства.

В сентябре Минпромторг предложил внести поправки в Налоговый кодекс РФ в части, касающейся транспортного налога. Согласно предложению, выдвинутому министерством, необходимо было привязать базовую ставку налога к экологическому классу автомобиля. Для владельцев машин с двигателями класса «Евро-4» налог оставался неизменным: базовая ставка — 2,5–15 руб. за 1 л. с. в зависимости от мощности. Для машин класса «Евро-3» базовую ставку предполагалось повысить в 1,2 раза, для «Евро-2» — в 1,6 раза. При этом базовая ставка налога на машины классов «Евро-5» могла бы снизиться на 30%. Как официально пояснил

ЭКОЛОГИЧНОСТЬ РАБОТЫ АВТОМОБИЛЯ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ЛИШЬ КАЧЕСТВОМ ПОТРЕБЛЯЕМОГО ТОПЛИВА, ПОЭТОМУ ВОПРОС О СОКРАЩЕНИИ «ЭКОЛОГИЧЕСКОГО ОТСТАВАНИЯ» ЛЕЖИТ ПОЛНОСТЬЮ В СФЕРЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ТОПЛИВА

↑

REUTERS

ПОДАВЛЯЮЩЕЕ БОЛЬШИНСТВО ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, КОТОРЫЕ СОСТАВЛЯЮТ 63% АВТОПАРКА, ЕЗДИТ НА БЕНЗИНЕ «ЕВРО-2». НЕФТЯНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ БУДЕТ ПРОСТО НЕВЫГОДНО ВЫПУСКАТЬ ТОПЛИВО, КОТОРОЕ НЕ ВОСТРЕБОВАНО РЫНКОМ АВТОТРАНСПОРТА