



Техрегламент против газомоторной отрасли

НОВЫЕ НОРМЫ ДЕЛАЮТ ДЕШЕВЫЙ ГАЗ НА ТРАНСПОРТЕ НЕВЫГОДНЫМ.

Три года назад в нашей стране была запущена масштабная программа газификации транспорта. Были созданы специализированные предприятия, выделены деньги и принята необходимая нормативная база. «Газпром» и вертикально интегрированные нефтяные компании начали расширять сеть газозаправочных станций. Ведь газ – это экономично и экологично. Однако, в начале 2015 года по газомоторной отрасли был нанесен удар – не санкциями и не кризисом на рынке нефти. Удар нанес Технический регламент Таможенного союза.

Главный альтернативный

Газ – самое популярное альтернативное моторное топливо в мире. В этом качестве используют как метан (в сжатом или сжиженном виде), так и сжиженные углеводородные газы (СУГ, пропан-бутан). По данным World LPG Association, количество автомобилей, использующих в качестве

топлива СУГ, достигло в 2015 году 26 миллионов.

Газомоторное топливо более экологично, чем бензин и дизель, кроме того, оно дешевле. Так, пропан-бутан, по данным World LPG Association, в среднем на 45 процентов дешевле бензина и на 38,5 процента – дизельного топлива.

Мировые автопроизводители все охотнее добавляют газобаллонные автомобили в свои производственные линейки. Среди них General Motors, BMW, Volvo, Daimler-Benz, Iveco, MAN, PSA Peugeot Citroën, Renault, Skania, Fiat, Volkswagen, Ford, Honda, Toyota, Shacman, Sinotruk, FAW и другие.

Метан как моторное топливо чаще всего используется в большегрузной технике и автобусах. Дело в относительно высокой стоимости переоборудования и значительном весе баллонов. В то время как пропан-бутан больше распространен на легковом и малом коммерческом транспорте. К примеру, в нашей стране широко распространены получили микроавтобусы и малотоннажные грузовики на СУГ. Общий объем газомоторного автопарка в России, по различным оценкам, достигает от 2 до 3,1 миллиона единиц.

Третья волна

В нашей стране трижды проводились масштабные программы газификации транспорта: в 1930-х, в 1980-х годах и в настоящий момент. Упор делался на внедрении метана. В текущей кампании принимают активное участие около двадцати пяти зарубежных и отечественных автопроизводителей (среди российских – ОАО «КАМАЗ», ООО «ВОЛГАБАС», ООО «Группа ГАЗ», «Кировский завод»).

С 2009 года были приняты необходимые постановления и законы. Среди наиболее значимых можно выделить закон «Об энергоэффективности», а также постановление о переводе до 50 процентов общественного транспорта в крупных городах на газ. Ускорить перевод техники на газомоторное топливо поручил Президент РФ Владимир Путин. Под задачи развития газомоторного направления рассматривались различные строительные нормы и осовременивались требования по безопасности.

Подчеркнем, государство оценивает газомоторное направление как одно из приоритетных направлений развития. В него вкладываются значительные средства из федераль-

ного бюджета. Развитию газомоторного направления оказывают поддержку и президент, и руководители регионов, и профильные компании.

На этом фоне беда пришла со стороны самого же государства.

В ноябре 2015 года МВД направило «методические рекомендации по организации проверки выполнения требований к находящимся в эксплуатации транспортным средствам в случае внесения изменений в их конструкцию <...> должна осуществляться аккредитованными на Технический регламент испытательными лабораториями (центрами), включенными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза (письмо Минпромторга России № ДА-19738/20 от 27.11.2014)».

А в ноябре 2015 года МВД направило «методические рекомендации по организации проверки выполнения требований к находящимся в эксплуатации транспортным средствам в случае внесения изменений в их конструкцию». Интересно, что этот документ отмечал требования по аккредитованным на технический регламент испытательными лабораториями (центрами) не как должные, а как целесообразные. А документ от 28 декабря 2015 года (письмо Договорно-правового Департамента МВД) заявлял, что «названные документы не являются обязательными для выполнения гражданами и юридическими лицами, не направлены на установление, изменение или отмену норм права, носят ведомственный характер и адресованы исключительно сотрудникам Госавтоинспекции в целях организационно-методического обеспечения их деятельности».

Благими намерениями

В январе 2015 года в силу вступил Технический регламент Таможенного союза от 09.12.2011 N 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» (с изменениями на 30 января 2013 года). Документ необходим для реализации крайне важных целей: защиты жизни и здоровья человека, имущества, охраны окружающей среды и предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей.

Существуют международные требования, касающиеся безопасности эксплуатации колесных транспортных средств (ТС). Они ограничивают возможности по переделке автомобиля вне завода. И это подход абсолютно разумный, так как ряд изменений, которые можно внести в ТС, ухудшают показатели безопасности. Но в нашем случае в ряду подлежащих специальной регистра-

ции переделок оказалась установка газобаллонного оборудования (ГБО). Разумеется, никто не отрицает, что установка ГБО – это серьезное вмешательство, так как затрагивает топливную систему и двигатель. Тот факт, что Техрегламент затронет газомоторное направление было известно заранее. Однако, вступления в силу этого документа породило ряд организационных вопросов, решение которых отложило фактическое применение норм Техрегламента на практике.

Притом сама организация процесса носила нотки легкой растерянности, так как ответственные структуры не всегда могли обосновать, какие организации за какую стадию регистрации ГБО отвечают. К примеру, 25 февраля 2015 года было подготовлено письмо Министерства внутренних дел Российской Федерации № 13/5-у-1225 «О контроле за внесением изменений в конструкцию зарегистрированных в Госавтоинспекции транспортных средств». В нем, в частности, говорилось следующее: «в соответствии с разъяснениями Минпромторга России проверка выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, в случае внесения изменений в их конструкцию <...> должна осуществляться аккредитованными на Технический регламент испытательными лабораториями (центрами), включенными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза (письмо Минпромторга России № ДА-19738/20 от 27.11.2014)».

А в ноябре 2015 года МВД направило «методические рекомендации по организации проверки выполнения требований к находящимся в эксплуатации транспортным средствам в случае внесения изменений в их конструкцию». Интересно, что этот документ отмечал требования по аккредитованным на технический регламент испытательными лабораториями (центрами) не как должные, а как целесообразные. А документ от 28 декабря 2015 года (письмо Договорно-правового Департамента МВД) заявлял, что «названные документы не являются обязательными для выполнения гражданами и юридическими лицами, не направлены на установление, изменение или отмену норм права, носят ведомственный характер и адресованы исключительно сотрудникам Госавтоинспекции в целях организационно-методического обеспечения их деятельности».

Хождение по...

Наконец процедура была оформлена. С 2016 года любой, кто захочет перевести свой автомобиль (или целый автопарк) на газ, должен будет сначала написать обращение в аккредитованную испытательную лабораторию (АИЛ), которая должна будет провести предварительную

техническую экспертизу. Для экспертизы потребуется фото автомобиля до переоборудования. Затем АИЛ выдаст заключение предварительной технической экспертизы. Получив заключение будущей счастливый владелец газобаллонного автомобиля должен написать заявление о разрешении внесения изменений в конструкцию транспортного средства. Потребуется согласование ГИБДД с условием переоборудования в специализированной организации. Следом за этим нужно оформить обращение в специализированный центр по установке ГБО.

Наконец ГБО оборудование установлено. Но это лишь половина дела. Далее вы передаете документы для предоставления в АИЛ (в том числе фото автомобиля после переоборудования) для проведения заключительной технической экспертизы. После проведения экспертизы вы получите специальный протокол. Затем весь пакет документов передается в ГИБДД и оплачивается госпошлина. После этого вам выдается свидетельство о соответствии транспортного средства Техрегламенту.

Если раньше процедура регистрации занимала один день и стоила 250 рублей, то теперь она занимает от двух до четырех недель и стоит от 4 до 13 тысяч рублей.

Но это на самом деле далеко не вся проблема. В настоящей ловушке оказались те, кто уже перевел транспорт на газ. Ведь от владельцев ГБА для прохождения регистрации все равно необходимо предоставить в АИЛ фотографию своего автомобиля без газобаллонного оборудования! Поэтому в сервисных центрах особой популярностью пользуется услуга по демонтажу ГБО. Стоит она около 3 тысяч рублей. Иначе как наказанием за переход на газ эту ситуацию назвать нельзя.

По мнению специалистов АО «Газпром газэнергосеть», компании эксплуатирующей развитую розничную сеть автозаправочных станций (в том числе более 150 АГЗС) и представленной в 27 регионах РФ, именно данная проблема является наиболее значимой причиной замедления темпов перевода техники на газ. При этом отмечается и значительный потенциальный риск оттока потребителей, ведь не факт, что, сняв оборудование, человек захочет ставить его обратно. Тем более, что 13 тысяч рублей – это дополнительные полтора-два года, которые нужно потратить обычному автомобилисту, чтобы затраты на ГБО окупались. Кстати, если вас оштрафуют на 500 рублей. А на второй раз – на 5 тысяч рублей. Или лишат прав на три месяца.

По данным одного из лидеров российского рынка ГБО «РЕЗОЛ-автогаз», продажи газобаллонного оборудования после введения Техрегламента упали более чем в два раза. Если в 2012 году в России было реализовано 195 тысяч комплектов ГБО, а в 2014-м – 200 тысяч, то в 2015-м

этот показатель упал до 120 тысяч. В текущем году объем продаж ГБО ожидается на уровне не выше 80 тысяч единиц.

Если говорить о безопасности, то нет достоверной статистики, которая бы говорила о большей аварийности газобаллонных автомобилей и меньшей выживаемости водителей и пассажиров во время аварий. Кроме того, производители ГБО, которое проходит сертификацию в России, работают в сотрудничестве с автозаводами. Фактически, ГБО можно присвоить статус запасной или опциональной детали. Ведь вы не перерегистрируете свой автомобиль после установки на его крышу багажника.

Возможная альтернатива

Сервисные центры, которые устанавливают ГБО, также в массе своей к настоящему моменту получили необходимые сертификаты. Специалисты «Газпром газэнергосеть» и другие участники газомоторного рынка предлагают делегировать таким сервисным центрам полномочия по предварительной экспертизе автомобиля. Все-таки, здесь наблюдают этот автомобиль непосредственно, а не гадают по фотографии как АИЛы. При этом, сервисы будут нести ответственность за недобросовестную установку оборудования. Очевидно, что нормы Техрегламента надо соблюдать, но необходимо сократить долю абсурда и откровенного вредительства по отношению к газомоторной отрасли, которое происходит из устоявшихся в настоящий момент процедур регистрации.

Возможно внедрить «отложенную» установку. То есть, возложить на заводы (точнее, на специализированные сервисные подразделения предприятий) функцию установки ГБО. Это упростит регистрацию и восстановит прежние темпы прироста газового автопарка. Но пока подобный опыт есть только у Группы ГАЗ.

Мы могли бы предположить, что эти процедуры были введены в пользу автопроизводителей, которые выпускают газомоторную технику. Ведь техника заводской сборки не требует такой трудоемкой регистрации. Однако, на российском рынке нет ни одного легкового автомобиля, работающего на пропан-бутане, в заводском исполнении. Даже АвтоВАЗ собирается начать серийное производство своих метановых «Вест» только в начале следующего года. То есть выгодополучателя нет. Поэтому мы склоняемся к версии, что происходящее просто чья-то недоработка. В любом случае ситуацию нужно в кратчайшие сроки исправлять. Иначе планы по развитию газомоторной отрасли так и останутся лишь планами. А газомоторный автопарк не только не вырастет, но и начнет стремительно сокращаться.