Мінпромторг підготував нову редакцію технічних регламентів про вимоги до моторного палива, автотранспорту і викидів автомобілів. Документи, що уніфікують екологічні вимоги до автомобілів і палива в рамках Митного союзу, зараз проходять погодження з Казахстаном та Білорусією і повинні вступити в силу з 2011 року. Вони скасовують заборону на виробництво в РФ бензину **АІ-92** з 2011 року, а також дозволяють Казахстану і Білорусії протягом перехідного періоду відхилятися від єдиних вимог до палива та автомобілів, але ринок РФ при цьому буде для такої продукції закритий.

Діючий в РФ технічний регламент "Про вимоги до бензинів і дизельного палива" до кінця нинішнього року може втратити чинність. У майбутньому році вимоги до моторного палива будуть уніфіковані в рамках Митного союзу (МС) РФ, Білорусії і Казахстану. Як повідомили в Мінпромторгу, до вересня заплановано представити в комісію МС проект нових технічних регламентів "Про вимоги до бензинів і дизельного палива", а також "Про безпеку колісних транспортних засобів" та "Про викиди автомобільною технікою шкідливих речовин", щоб вони набули чинності одночасно з 1 січня 2011 року.

Чинним технічним регламентом в РФ з 2008 року встановлені екологічні вимоги до палива на рівні "Євро-2". Перехід на "Євро-3" планувався на 2009 рік, потім був перенесений на 2011 рік через прив'язку екологічного класу палива до октанового числа - перехід на "Євро-3" означає заборону на виробництво самого ходового АІ-92. Минулого тижня представники Міненерго заявили, що готують поправки до регламенту, що скасовують зв'язок екологічного класу і октанового числа і знімають заборону на АІ-92.

Однак правка може не знадобитися. Розпорядженням N 300 від 9 березня 2010 прем'єр вніс зміни до програми розробляння технічних регламентів і доручив Мінпромторгу розробити новий технічний регламент "Про вимоги до автомобільного та авіаційного бензину, дизельного і суднового палива, палива для реактивних двигунів і топкового мазуту" для МС. Як повідомив "Комерсанту" глава департаменту автомобільної промисловості Мінпромторгу Олексій Рахманов, при розробці регламенту для МС за основу були взяті поправки Мінпромторгу до діючого російського. Вони узгоджені з Міненерго в 2008 році, але не були підтримані урядом - зокрема, вони передбачали продовження виробництва АІ-92 після введення екологічних вимог до палива на рівні "Євро-5". В обговорюваному проекті єдиного паливного технічного регламенту для МС терміни переходу на "Євро-3" залишилися колишніми - з 2011 року.

Ключовою відмінністю нового технічного регламенту стануть більш жорсткі вимоги до маркування палива. Його клас повинен буде вказуватися навіть в касовому чеку. Як пояснив головний технолог інституту нафтопереробки (ВНДІ НП) Володимир Булатніков, синхронізація екологічних вимог до палива та автомобілів в МС стане проблемою: НПЗ РФ і Білорусі готові до переходу на "Євро-3", але заводам Казахстану знадобиться час,

щоб перейти навіть на " Євро-2 ". За оцінкою ВНДІ НП у модернізацію казахських НПЗ треба вкласти до $ 3 млрд.

У Мінпромторгу підтвердили, що узгодження технічного регламенту з Казахстаном і Білорусією йде важко. Щоб уникнути жорстких обмежень, партнери РФ пропонують розділити паливний технічний регламент на три частини, передбачивши різні екологічні вимоги до автомобільного, судновому та авіаційного палива, не рахуючи знижених вимог до дизельного палива для сільгоспвиробників. Мінпромторг ж виступає за одночасну синхронізацію в рамках ТС вимог не тільки до палива, але й до екологічного класу автомобілів та їхніх викидів. Зараз у РФ це різні регламенти, в значній мірі синхронізовані з директивами ЄС, але у відомстві не виключають зведення їх в один документ. Узгодження екологічних вимог до автомобільної техніки також дається ТС важко. У Казахстані вимоги до автотранспорту встановлені на рівні "Євро-2". Білорусія випускає дизельну техніку - МАЗи, БелАЗ, трактори МТЗ, не пред'являючи до неї жорстких екологічних вимог. РФ з 2010 року ввела екологічні вимоги для автомобілів на рівні "Євро-4".

"*Це головна проблема. Якщо ми не домовляємося, то ми фактично будемо змушені сказати, що ми не можемо уніфікувати ці правила, у кожній країні вони будуть різними* ", - пояснив пан Рахманов. З Казахстаном обговорюється питання про дворічний перехідний період випуску палива "Євро-2" без права реалізації його на території РФ з 2011 року. Контроль за надходженням на ринок РФ автомобілів, які не відповідають цим стандартам, передбачається покласти на МВС - такий автомобіль не можна буде поставити на облік.