

# ПРОБЛЕМА-76

## О последствиях прекращения оборота низкооктанового бензина и продолжения оборота сернистого дизельного топлива. Пути выхода из сложившейся ситуации

*В последние годы действия государства, направленные на повышение качества реализуемых в Украине нефтепродуктов, ограничиваются отменой нормативных документов, устанавливающих показатели автомобильного топлива. Однако такой подход не только не решает проблему, но создает новые, поскольку нарушает права отечественных потребителей, в первую очередь государственных, и не только не способствует улучшению экологической ситуации, но ведет к увеличению выбросов загрязняющих веществ.*

### Анатолий РЕЗДЮК

директор ГП «Укравто-трансНИИпроект», действительный член Транспортной академии Украины, к. т. н.

### Виктор УСТИМЕНКО

зав. лабораторией ГП «Госавто-трансНИИпроект», действительный член Транспортной академии Украины, к. т. н.

### О последствиях прекращения оборота в Украине низкооктанового бензина марок А-76 и А-80

В Советском Союзе подавляющее количество бензиновых легковых и грузовых автомобилей, автобусов, других транспортных средств (в частности, мототехники и моторных лодок), специальной техники и механизмов выпускались с двигателями, которые имели невысокую степень сжатия и были рассчитаны для работы на низкооктановом бензине марок А-76 и А-80 (а ранее – А-66 и А-72). Производство таких транспортных средств и специальной техники продолжалось затем в Украине, в Российской Федерации и других странах бывшего СССР.

По экспертной оценке ГП «Госавто-трансНИИпроект», в настоящее время в Украине общее количество транспортных средств и специальной техники с двигателями, рассчитанными для работы на бензине марок А-76 и А-80, превышает 1 млн единиц (бензины указанных марок отличались лишь тем, что для бензина А-76 не нормировалось октановое число по исследователь-

скому методу). На этом виде топлива работают свыше 55% бензиновых грузовых автомобилей и более 35% бензиновых автобусов, специальные и специализированные (в частности, аварийные) автомобили коммунальных служб, агропромышленной, строительной и другой техники, военные и санитарные автомобили, личные транспортные средства наименее обеспеченных слоев населения, прежде всего в сельской местности.

В связи с прекращением с 1 июля 2013 г. производства и потребления в Украине бензина А-76 (А-80) владельцы этих транспортных средств и специальной техники вынуждены использовать автомобильный бензин марки А-92-Евро по ДСТУ 4839:2007. Помимо того, что это ведет к увеличению потребительских затрат на 3...5% (что весьма существенно для государственных потребителей и наименее обеспеченных слоев населения), использование бензина А-92-Евро не обеспечивает полноценную замену низкооктанового топлива. Это объясняется тем, что конструкция двигателей, предназначенных для работы на нем, в частности, их степень сжатия, конструкция и характеристики автоматов опережения зажигания и т. д. разрабатывались в расчете именно на свойства бензина А-76 (А-80). Вынужденное применение бензина А-92-Евро вместо А-76 (А-80) повышает вероятность таких негативных последствий, как увеличение выбросов загрязняющих веществ с отработавшими газами, перегрев двигателей, про-

горание выпускных клапанов, снижение ресурса и преждевременная поломка двигателя. Частично уменьшить соответствующие риски позволяет увеличение начального угла опережения зажигания. Но этот способ и даже перерегулировка автоматов опережения зажигания не позволяет полностью компенсировать недостаточную приспособленность двигателей к использованию бензина с большей детонационной стойкостью, чем это предусмотрено разработчиками.

Таким образом:

1. Использование бензина марки А-92-Евро в двигателях с низкой степенью сжатия не обеспечивает полноценную замену бензина А-76 (А-80).

2. Применение бензина А-92-Евро вместо А-76 (А-80) повышает вероятность перегрева двигателя, прогорания выпускных клапанов, преждевременных поломок и увеличения выбросов загрязняющих веществ с отработавшими газами.

3. Прекращение оборота бензина марки А-76 (А-80) в Украине нарушает права владельцев более 1 млн транспортных средств и специальной техники, поскольку не позволяет им использовать моторное топливо, рекомендованное производителем.

### Нормативное обеспечение оборота в Украине низкооктанового бензина марок А-76 и А-80

На заседании правительства 1 августа 2013 г. был рассмо-



То, что король голый, понятно всем, но озвучивание этого факта все равно объявят голословным утверждением.

(Виктор Губарев)

### ФРАЗА НОМЕРА

Леонид КОСЯНЧУК, президент Ассоциации «Объединение операторов рынка нефтепродуктов Украины»

«Мы однозначно уверены, что корень проблемы [качества] лежит внутри страны, а не за ее пределами».



трен и одобрен проект постановления №927 «Об утверждении Технического регламента о требованиях к автомобильным бензинам, дизельному, судовым и котельным топливам» (далее – Технический регламент), разработанный Минэнергоуглепромом (притом что решение об этом было опубликовано лишь 10 января 2014 г.). В Техническом регламенте, который вступит в силу 10 июля 2014 г., учтено предложение Мининфраструктуры и ГП «ГосавтотрансНИИпроект» о нормативном обеспечении производства и использования бензина А-80 с улучшенными физико-химическими свойствами до 31 декабря 2017 г.

Между тем, требования к низкооктановому бензину марок А-76 и А-80 устанавливал лишь государственный стандарт ДСТУ 4063-2001 «Бензины автомобильные. Технические условия», который регламентировал также показатели бензина марок А-92, А-95 и А-98. Стандартом ДСТУ 4839:2007 «Бензины автомобильные повышенного качества. Технические условия» требования к низкооктановому бензину марок А-76 и А-80 определены не были. Этот документ устанавливает лишь нормы для бензина марок А-92-Евро, А-95-Евро и А-98-Евро.

Чтобы установить более жесткие требования к моторному топливу, пунктом 4 приказа Госпотребстандарта от 12 декабря 2007 г. №357 «Об утверждении национальных стандартов, национального классификатора Украины, утверждении изменений к национальным стандартам, отмене нормативных документов и внесении изменений к приказам Госпотребстандарта» было определено:

«Ограничить действие нормативных документов до 1 января 2011 г.:

ДСТУ 3868-99. Топливо дизельное. Технические условия;



ДСТУ 4063-2001. Бензины автомобильные. Технические условия».

В дальнейшем установленный срок неоднократно переносился приказами Госпотребстандарта и Минэкономразвития. В частности, с учетом изменения, внесенного приказом Минэкономразвития от 20 июля 2012 г. №843, он был продлен до 1 июля 2013 г., что стало основанием для прекращения действия ДСТУ 4063-2001, в том числе требований к бензину марок А-76 и А-80, с 1 июля 2013 г.

Однако в соответствии с пунктом 1 приказа Минэкономразвития от 1 августа 2013 г. №886, пункт 4 приказа Госпотребстандарта от 12 декабря 2007 г. №357 был изложен в следующей редакции:

«4. На выполнение достигнутых договоренностей на заседании экспертно-аналитической группы по вопросам функционирования рынка нефти и нефтепродуктов и развития нефтеперерабатывающей промышленности от 12 июля 2013 г. продлить срок действия ДСТУ 3868-99 «Топливо дизельное.

#### ЧИСЛО НОМЕРА

# 1 000 000

Прекращение оборота бензина марки А-76 (А-80) в Украине нарушает права владельцев более 1 000 000 транспортных средств и специальной техники.

Технические условия» до 1 ноября 2013 г.».

В этой редакции не упомянут ДСТУ 4063-2001, но она отменяет все предыдущие редакции пункта 4 приказа Госпотребстандарта от 12 декабря 2007 г. №357 об ограничении срока действия ДСТУ 4063-2001, начиная с первого, введенного в декабре 2007 г.

Таким образом, **по состоянию на 15 февраля 2014 г. в Украине отсутствуют норма-**

■ По экспертной оценке государственного предприятия «ГосавтотрансНИИпроект», в настоящее время в нашей стране общее количество транспортных средств и специальной техники с двигателями, рассчитанными для работы на бензине марок А-76 и А-80, превышает 1 млн единиц (бензины указанных марок отличались лишь тем, что для бензина А-76 не было нормировано октановое число по исследовательскому методу).



**тивно-правовые акты и нормативные документы, которые бы ограничивали действие ДСТУ 4063-2001.** Это дает правовые основания считать ДСТУ 4063-2001 действующим с 1 августа 2013 г., то есть с момента введения приказом Минэкономразвития от 1 августа 2013 г. №886 новой редакции пункта 4 приказа Госпо-

■ Признание новой редакцией Перечня продукции, которая подлежит обязательной сертификации в Украине, утвержденной приказом Минэкономразвития от 6 ноября 2013 г. №1308 (зарегистрированным в Минюсте 8 ноября 2013 г. №1907/24439), требований ДСТУ 4063-2001 обязательными не только дает правовое основание считать их действующими, но и является основанием для возобновления действия стандарта. Ведь известны прецеденты возобновления действия упроздненных нормативных документов на основании того, что ссылки на них были внесены в Перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации в Украине.

ребстандарта от 12 декабря 2007 г. №357, до 10 июля 2014 г., когда вступит в силу Технический регламент.

Еще одним аргументом в пользу неоднозначности вопроса о легитимности ДСТУ 4063-2001 является то, что в соответствии с пунктом 13.1 раздела 13 «Нефтепродукты» Перечня продукции, подлежа-

щей обязательной сертификации в Украине, утвержденного приказом Госпотребстандарта от 1 февраля 2005 г. №28 (в редакции приказа Минэкономразвития от 6 ноября 2013 г. №1308, действующего с 29 ноября), автомобильный бензин должен сертифицироваться на соответствие требованиям ДСТУ 4063-2001.

На основании п. 2 Заключительных положений Закона Украины «О подтверждении соответствия» (с учетом того, что Технический регламент вступит в силу лишь 10 июля 2014 г.) подтверждение соответствия моторного топлива осуществляется согласно требованиям Декрета Кабинета Министров Украины «О стандартизации и сертификации» от 10 мая 1993 г. №46-93. Согласно пункту 3 статьи 5 этого Декрета: «Обязательные требования государственных стандартов подлежат безусловному выполнению органами государственной исполнительной власти, всеми субъектами предпринимательской деятельности».

Признание новой редакцией Перечня продукции, которая подлежит обязательной сертификации в Украине, утвержденной приказом Минэкономразвития от 6 ноября 2013 г. №1308 (зарегистрированным в Минюсте 8 ноября 2013 г. №1907/24439), требований ДСТУ 4063-2001 обязательными не только дает правовое основание считать их действующими, но и является основанием для возобновления действия стандарта. Ведь известны прецеденты возобновления действия упроздненных нормативных документов на основании того, что ссылки на них были внесены в Перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации в Украине.

Таким образом:

1. Техническим регламентом о требованиях к автомобиль-

ным бензинам, дизельному, судовым и котельным топливам, который вступит в силу 10 июля 2014 г., предусмотрено нормативное обеспечение производства и использования бензина А-80 с улучшенными физико-химическими свойствами (экологических классов Евро-3 и Евро-4) до 31 декабря 2017 г.

2. По состоянию на 15 февраля 2014 г. в Украине отсутствуют нормативно-правовые акты и нормативные документы, которые бы ограничивали срок действия ДСТУ 4063-2001, поскольку приказ Минэкономразвития от 1 августа 2013 г. №886 отменил предыдущие редакции пункта 4 приказа Госпотребстандарта от 12 декабря 2007 г. №357, устанавливавшего эти ограничения.

3. Новой редакцией Перечня продукции, которая подлежит обязательной сертификации в Украине, утвержденной приказом Минэкономразвития от 6 ноября 2013 г. №1308, требования ДСТУ 4063-2001 признаны обязательными. Согласно ст. 5 Декрета Кабинета Министров Украины «О стандартизации и сертификации»: «Обязательные требования государственных стандартов подлежат безусловному выполнению органами государственной исполнительной власти, всеми субъектами предпринимательской деятельности». Это дает правовое основание для возобновления действия ДСТУ 4063-2001, который де-факто отменен.

Существующая проблема требует правового урегулирования. Но, по нашему убеждению, возобновление действия ДСТУ 4063-2001 может быть приемлемым лишь касательно бензина марки А-80 и только как временная мера до вступления в силу нового стандарта, которым будут установлены требования к бензину А-80 экологического класса Евро-3.

## Предложения о правовом урегулировании проблем нормативного обеспечения оборота автомобильного бензина А-80 ДСТУ 4063-2001 и дизельного топлива ДСТУ 3868-99

### Ввиду того, что:

1. В результате прекращения с 1 июля 2013 г. производства и применения в Украине низкооктановых бензинов марок А-76 и А-80 по ДСТУ 4063-2001 владельцы транспортных средств и специальной техники, оборудованных двигателями с низкой степенью сжатия, вынуждены применять автомобильный бензин марки А-92-Евро по ДСТУ 4839:2007. Однако это:

- ♦ не обеспечивает полноценной замены бензинов А-76 и А-80;
- ♦ повышает вероятность увеличения выбросов загрязняющих веществ, возникновения неисправностей и поломок двигателей;
- ♦ лишает владельцев свыше миллиона транспортных средств (в том числе специальных) возможности применения тех марок моторного топлива, которые рекомендованы производителями.

2. Технический регламент о требованиях к автомобильным бензинам, дизельному, судовым и котельным топливам, который вступит в силу 10 июля 2014 г., предусматривает нормативное обеспечение производства и использования бензина марки А-80 с улучшенными физико-химическими свойствами (экологических классов Евро-3, Евро-4) до 31 декабря 2017 г.

3. ДСТУ 4063-2001, который устанавливал требования к автомобильному бензину марок А-76 и А-80, считается устаревшим, хотя существуют правовые основания для возобновления его действия.

4. На заседании экспертно-аналитической группы по вопросам функционирования

рынка нефти и нефтепродуктов и развития нефтеперерабатывающей промышленности 12 июля 2013 г. в Мининфраструктуры предложили продлить действие ДСТУ 4063-2001 лишь в части требований к бензину А-80 с улучшенными физико-химическими свойствами (как это предусмотрено Техническим регламентом). Но в приказе Минэкономразвития от 1 августа 2013 г. №886 это предложение учтено не было.

5. На том же заседании была достигнута договоренность продлить действие ДСТУ 3868-99, чтобы импортировать дизельное топливо с содержанием серы до 350 мг/кг (экологического класса Евро-3) из РФ, но приказом Минэкономразвития от 1 августа 2013 г. №886 продлено действие ДСТУ 3868:99 в полном объеме. То есть не только для дизельного топлива вида 1 с массовой долей серы до 500 мг/кг (или с ограничением до 350 мг/кг), но и видов 2 и 3 с содержанием серы соответственно до 1000 и 2000 мг/кг, что **неприемлемо**.

### Предлагается:

1. Инициировать внесение приказом Минэкономразвития таких изменений в приказ Госпотребстандарта от 12 декабря 2007 г. №357:

«4. Продлить до вступления в силу государственных стандартов на автомобильные бензины и дизельное топливо экологического класса Евро-3 срок действия:

ДСТУ 3868-99 «Топливо дизельное. Технические условия» для дизельного топлива с массовой долей серы не более 350 мг/кг;  
ДСТУ 4063-2001 «Бензины автомобильные. Технические условия» для бензина автомобильного марки А-80 с объемной долей бензола не более 1% и олефиновых углеводородов не более 18%».

2. Инициировать внесение приказом Минэкономразвития

Новой редакцией Перечня продукции, которая подлежит обязательной сертификации в Украине, утвержденной приказом Минэкономразвития от 6 ноября 2013 г. №1308, требования ДСТУ 4063-2001 признаны обязательными. Согласно ст. 5 Декрета КБУ «О стандартизации и сертификации»: «Обязательные требования государственных стандартов подлежат безусловному выполнению органами государственной исполнительной власти, всеми субъектами предпринимательской деятельности».

таких изменений в графе «Нормативный документ (номер пункта или показателя), который устанавливает обязательные требования» пункта 13.1 раздела 13 «Нефтепродукты» Перечня продукции, которая подлежит обязательной сертификации в Украине, утвержденного приказом Госпотребстандарта от 1 февраля 2005 г. №28: «ДСТУ 3868-99, пункт 4.2, массовая доля серы не более чем 350 мг/кг», «ДСТУ 4063-2001, пункт 4.2, только бензин автомобильный марки А-80 с объемной долей бензола не более 1% и олефиновых углеводородов не более 18%».

Хочется верить, что на решение возникшей проблемы потребуется меньше времени, чем на доработку проекта Технического регламента, текст которого был опубликован более чем через пять месяцев после официального утверждения.

**Приемная. Заторможенная секретарша очень-очень медленно заваривает чай, потом очень-очень медленно начинает набирать на компьютере какой-то документ. Посетитель нервно спрашивает:**

– Девушка! Вы умеете хоть что-нибудь делать быстро?

– Да. Я быстро устаю. ☹

### ■ ПОСЛЕСЛОВИЕ

Участники межведомственного совещания, которое состоялось в Минэкономразвития 13 февраля с.г., поддержали предложение обратиться к правительству с просьбой профинансировать разработку нового стандарта, которым будут установлены требования к автомобильным бензинам экологического класса Евро-3 (включая бензин марки А-80), чтобы ввести стандарт в действие не позднее вступления в силу Технического регламента. Разработку этого стандарта уже осуществляет ГП НИИИИП «МАСМА».

■ В Мининфраструктуры предложили продлить действие ДСТУ 4063-2001 лишь в части требований к бензину А-80 с улучшенными физико-химическими свойствами. Но в приказе Минэкономразвития от 1 августа 2013 г. №886 это предложение учтено не было.