

# Вопросы законодательного обеспечения стимулирования использования экологически чистого транспорта

В. Кузьмина



Совет Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) принял решение об обнулении таможенных пошлин на электромобили на территории Таможенного союза. С 1 февраля 2014 г. ставка ввозной таможенной пошлины для этих транспортных средств снижена с 19% от таможенной стоимости до нуля. Действовать льгота будет до 31 декабря 2015 г. включительно, причем только для машин, которые применяют в качестве ходовых исключительно электродвигатели (один или несколько). Никакие гибридные авто под обнуление пошлины не попадают. Что будет после 31 декабря 2015 г., пока не говорится, но очевидно, что продление будет возможно при успешной реализации данного решения, то есть увеличении количества экологически чистого транспорта.

Помимо этого, правительствам государств – членов Таможенного союза и Единого экономического пространства с участием Евразийской экономической комиссии поручено проработать вопрос об организации производства отдельных видов моторных транспортных средств с электрическим двигателем, комплектующих к ним и создании инфраструктуры для обслуживания таких транспортных средств, включая разработку соответствующих программных документов, и внести соответствующие предложения для рассмотрения Советом Евразийской экономической комиссии в IV квартале 2014 г.

Вместе с тем, в преддверии принятия решения о нулевой ставке ввозных таможенных пошлин на электромобили, такая тема, как «Вопросы законодательного обеспечения стимулирования использования экологически чистого транспорта и поддержки его развития в Российской Федерации», обсуждалась в Государственной думе на круглом столе, организованном Комитетом по конституционному законодательству и государственному строительству совместно с Комитетом по транспорту.

На круглом столе, который вел первый заместитель председателя Комитета по конституционному законодательству и государственному строительству Вячеслав Лысаков, было отмечено, что более 80% от общего количества загрязняющих веществ приходится на выхлопы от автомобильного транспорта. Однако в России, по сравнению с другими государствами, вопросам экологической чистоты автотранспорта уделяется недостаточное внимание. Так, практически во всех европейских странах для владельцев электромобилей и гибридных автомобилей предоставляется целый ряд преференций. Среди них, в частности, налоговые льготы и выплаты автовладельцам компенсации за использование экологически чистого автотранспорта. В России же обратная ситуация. На сегодня владелец гибридной машины платит суммарный транспортный налог, при расчете которого складывается мощность двигателя внутреннего сгорания с мощностью электродвигателя. И эта проблема требует скорейшего законодательного устранения. По мнению В. Лысакова, при расчете транспортного налога для владельцев гибридной автотехники нужно исключить мощность электродвигателей, а также отменить транспортный сбор с машин на электрическом ходу. Эти и другие меры, включая отмену таможенных пошлин, бесплатную парковку для электротранспорта, разрешение на проезд по полосе для маршрутного транспорта, будут стимулировать распространение экологически чистого автомобильного транспорта.

На круглом столе было подчеркнуто, что под экологически чистым автомобильным транспортом подразумеваются не только автомобили с электрическими моторами, но и оснащенные гибридными двигателями. Кстати, в Правительство РФ поступало предложение проработать с партнерами Российской Федерации по Таможенному союзу в рамках ЕврАзЭС вопрос о снижении таможенных пошлин не только для электромобилей на 100%,

но и для автомобилей с гибридными двигателями на 50% по сравнению с установленными. Как известно, на сегодняшний день положительное решение принято пока только по электромобилем.



В. Лысаков

Вместе с тем вопросы экологии также напрямую связаны с качеством производимого и реализуемого автомобильного топлива. В ходе дискуссии особое внимание было обращено на низкое качество топлива на автозаправках. По данным В. Лысакова, 40% бензина и дизельного топлива производятся путем добавки в их состав веществ, повышающих октановое число. «При сгорании такого топлива в атмосферу выделяются яды, наносящие такой же вред, как и боевые отравляющие вещества», – констатировал первый заместитель председателя Комитета по конституционному законодательству и государственному строительству. В этой связи он предложил внести изменения в целый ряд законодательных норм, а также в Налоговый кодекс Российской Федерации.

Первый заместитель председателя Комитета по транспорту Михаил Брячак поддержал В. Лысакова в законодательных решениях для стимулирования распространения и развития экологического транспорта. «Наша страна отстает от европейской практики по распространению экологически чистых автомо-



М. Брячак

бильных технологий», – подчеркнул он, добавив, что крупные мегаполисы страны «превысили допустимые нормы загрязнения воздуха». М. Брячак также предложил ужесточить меры ответственности в отношении автотранспортных предприятий, использующих автомобили с превышением норм токсичности вплоть до их закрытия.

В свою очередь представитель Торгово-промышленной палаты Андрей Панков напомнил, что первый серийный автомобиль полностью на электрической тяге появился на рынке Европы в 2009 г. За последние четыре года ведущие страны мира приняли меры по стимулированию производства электроавтомобилей, что привело к их удешевлению и повышению спроса. На конец 2013 г. электромобиль в России стоил около двух миллионов рублей. А. Панков подчеркнул, что из-за такой цены в нашей стране продавалось только несколько десятков таких машин в год. Однако снижение пошлин, проведение соответствующей налоговой политики позволят запустить маховик, когда станет больше электромобилей, больше зарядной инфраструктуры. В конечном итоге будет достигнут тот критический объем, который позволит говорить о производстве электромобилей в России. «Да, – подчеркнул А. Панков, – это не произойдет через год, через два, но это единственный путь, который по-

зволит перенести в Россию инновационное производство электромобилей и улучшить экологию в наших мегаполисах».

### **О совершенствовании нормативно-правовой базы**

Сергей Сухарев, генеральный директор федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта», основное внимание в своем выступлении уделил вопросам совершенствования нормативно-правовой базы.

Развитие электротранспорта, особенно в городах с негативной экологической обстановкой, имеет первостепенное значение, поскольку его использование обеспечивает минимизацию выбросов вредных веществ, что, как следствие, положительно влияет на улучшение экологической обстановки. Однако дальнейшее развитие этого вида транспорта невозможно без серьезного совершенствования нормативно-правовой базы, регулирующей данную сферу.

Существующая на сегодняшний день в России нормативная база имеет бессистемный характер и регулирует лишь общие вопросы деятельности электротранспорта. Так, частично данные вопросы нашли свое отражение в следующих федеральных законах и нормативных актах. Это закон «О безопасности дорожного движения», Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта, закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», а также ряд постановлений Правительства Российской Федерации и нормативно-правовых актов федеральных органов исполнительной власти. При таких условиях дальнейшее развитие данного вида транспорта в действующем правовом поле представляется затруднительным.

Однако, прежде чем затрагивать вопросы электротранспорта, необходимо понимать, что же это такое. Анализ существующей нормативной базы показывает, что определения данного термина на законодательном уровне просто нет. Если же рассматривать электротранспорт как вид транспорта, использующий в качестве источника энергии электричество, а в приводе тяговый



С. Сухарев

электродвигатель, то городской наземный электрический транспорт и электромобили также по своей сути являются разновидностью электротранспорта. Хотя в законодательстве такие термины присутствуют, существующая нормативная база не содержит их определения, что может приводить к неопределенности и затруднению развития электротранспорта.

Так, например, Устав автомобильного транспорта направлен на регулирование отношений, возникающих при оказании услуг, в частности, городским наземным электрическим транспортом. Однако ни устав, ни какой-либо другой закон не дают определения данному виду транспорта. Кроме того, предусмотрена административная ответственность за нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров, багажа и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

С. Сухарев сказал, что во всем мире развитию рынка электромобилей уделяется большое значение. Такая тенденция влияет не только на экологическую обстановку, но и на экономическую составляющую. Например, в 2011 г. правительство Германии приняло программу «Развитие производства и эксплуатация электромобилей». Цель программы – довести число автомобилей с электробатареями в стране к 2020 г. до одного миллиона, а к 2030 г. число таких машин должно возрасти уже до 6 миллионов. При этом программа предполагает ряд мер для стимулирования спроса на такие автомобили.

В частности, на 10 лет владельцы электромобилей освобождаются от налогов на транспортные средства. Помимо специальных парковочных мест для электромобилей, в Германии предполагается создать еще и специальные полосы для них. На разработку батарей для электромобилей правительство до 2013 г. выделяет дополнительно 1 миллиард евро. Ранее на программу уже была выделена такая же сумма. То есть это действительно системный подход, который целесообразно было бы реализовать и в Российской Федерации. Кроме того, к 2014 г. планируется выстроить инфраструктуру для подзарядки батарей и создать примерно 7 тысяч общественных зарядных станций. Без создания соответствующей инфраструктуры говорить о развитии в Российской Федерации такого вида транспорта крайне-крайне затруднительно.

Данный пример наглядно показывает, какое значение придается электромобилем за рубежом. Вместе с тем в России данному вопросу уделяется недостаточное внимание. Если проанализировать всю нормативно-правовую базу, то видно, что она лишь косвенно направлена на регулирование электромобилей. С. Сухарев упомянул постановление правительства об утверждении единого перечня продукции, подлежащей обязательной сертификации, и единого перечня продукции, подтверждение

соответствия которой осуществляется в форме принятия декларации о соответствии, а также об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств. В федеральных законах данный вопрос вообще не нашел своего отражения.

Все вышесказанное свидетельствует о необходимости совершенствования государственного регулирования в сфере электротранспорта посредством совершенствования нормативной базы.

Развитие электротранспорта невозможно без государственного стимулирования его производства и использования. В частности, данный вопрос можно решить посредством законодательного стимулирования и освоения электротранспорта, как экологически чистого транспорта, с одной стороны, введя запрет на эксплуатацию экологически грязного транспорта, с другой стороны, предоставив льготы при производстве и использовании экологически чистого.

Кроме того, введение преференций в отношении ввозимого на территорию Российской Федерации электротранспорта, конечно, целесообразно, однако данного стимулирования недостаточно. Нужно серьезное развитие транспортной инфраструктуры, способной сделать использование электротранспорта экономически выгодным. Все это требует серьезного комплексного подхода, что невозможно без совершенствования, а в определенных случаях и создания новой нормативно-правовой базы.

### Опыт практического использования электромобиля в городе Москве

Игорь Лазарев, эксперт федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта», рассказал об опыте практического использования электромобиля в городе Москве, отметив при этом, что вся его трудовая биография была привязана к московско-

му грузовому транспорту. Он проинформировал, что в середине 70-х гг. прошлого столетия в Москве работало 16 тысяч газобаллонных автомобилей на пропане, бутане и компримированном природном газе. В это же время проводились опыт-



И. Лазарев

ные испытания промышленной партии электромобилей, сделанных на базе УАЗ и изготовленных Ульяновским автомобильным заводом. Но в силу ряда причин, как политических,

так и экономических, эти работы были прекращены и практически сведены на нет.

В 2008 г. данная тематика была возобновлена. В государственном предприятии «Мосавтохолд» эксплуатировались уже более 200 автомобилей на компримированном природном газе и партия электромобилей в количестве 25 единиц. Это были разные машины. Среди них грузовые машины грузоподъемностью от 400 кг до 2 т, 9-местный электробус, легковой пятиместный универсал. Эти автомобили эксплуатировались и испытывались в реальных условиях: обслуживали мелкорозничную торговую сеть, социальные учреждения, школы, детские сады.

К примеру, хорошо зарекомендовали себя эти автомобили при обслуживании Боткинской больницы, на территории которой работали на аккумуляторах. Когда надо было выехать за ее пределы, например, в командировку в Московскую область, то использовались уже так называемые бимодальные автомобили с электроприводом и двигателем внутреннего сгорания.

#### Основные типы электромобилей



Электробус 9 мест + 300 кг



Грузовой автомобиль до 0,4 тонны



Грузовой автомобиль до 2 тонн



Легковой автомобиль (5 мест)

**Электромобили в городе**



**Обслуживание социальных объектов**



**Перевозка продуктов питания**



**Доставка мелких партий грузов**



**Обслуживание детских садов и школ**

Зарядка их осуществлялась в межсменное время на территории автопредприятия. Для зарядки некоторых машин вообще достаточно самой обычной розетки.

Какие выводы можно сделать в результате этой эксплуатации? К отрицательным относятся, прежде всего, ограниченный запас энергии на борту машины и постоянная необходимость эту энергию экономить, поскольку большое ее количество забирают обогревательная установка и система кондиционирования. Положительные моменты следующие. Машины очень удобны в управлении, ведь это практически как грузовая машина с автоматической коробкой передач, поскольку там всего две педали. Динамика у них вполне приличная, они не мешают транспортному потоку в городе. Но максимальная скорость, как правило, ограничена 60–70 км/ч. За два года эксплуатации не было ни одной серьезной аварии, не считая бытовых царапин.

Но самое главное, при пробеге 30 тыс. км автомобиля со стандартным двигателем и 30 тыс. км электромобиля (30 тыс. км – это средний про-

бег для грузовой машины в Москве) в итоге получаются затраты в год на топливо для электромобиля (на зарядку источников питания) в 7,5 раз меньше. То есть в денежном выраже-

нии это 180 тыс. руб. для обычного автомобиля и всего лишь 24 тыс. руб. для электромобиля. И это достаточный побудительный стимул для владельцев транспортных средств переходить на электротягу.

Но почему они дружными рядами не выстраиваются в очередь за электромобилями? Мотивы, конечно, понятны, среди них и социальные, и патриотические, и экономические. Причем последние не всегда выражаются большими капитальными вложениями и затратами бюджетных денег. Если, например, разрешить владельцам электротранспорта убраться ограничения на въезд в определенные зоны города, ограничения на работу в различное время, то это уже будет хорошим побудительным мотивом. Кроме того, можно при распределении городского заказа учитывать возможность использования электромобилей. В настоящее время в Москве для обслуживания школ и детских садов задействовано около 2 тысяч малотоннажных автомобилей, и если их постепенно менять на электромобили, то люди, безусловно, начнут приобретать электромобили.

**Размещение аккумуляторных батарей (АКБ) на электромобилях**



**На шасси**



**В салоне**



**Процесс зарядки**



**Под кабиной**

**Использование электромобилей на городских перевозках**

<b>ПЛЮСЫ</b>	<b>МИНУСЫ</b>
Сокращаются затраты на топливо и техобслуживание	Ограниченный запас хода
Удобство управления	Высокая цена электромобиля
Повышается уровень безопасности движения и эксплуатации	Отсутствие развитой инфраструктуры и необходимость получения дополнительных энергетических мощностей
Уменьшается транспортный налог	Повышается налог на имущество

**Сравнение топливно-энергетических затрат**

<b>Автомобиль</b>	<b>Электромобиль</b>
<b>Годовой пробег</b>	
30 тыс. км	30 тыс. км
<b>Расход топлива и электричества на 100 км</b>	
20 л	20 кВт/ч
<b>Расход топлива и электричества в год</b>	
6000 л	6000 кВт/ч
<b>Затраты в год</b>	
180 000 руб.	+ - 24 000 руб.



Вот в таком состоянии находится сейчас подвижной состав на альтернативных видах топлива «Мосавтохолод», и это уже не один месяц и даже не один год

Хорошо, если будут какие-то дополнительные налоговые льготы, в том числе по налогам на имущество, что будет также дополнительным импульсом для перехода на электротягу.

Но остается еще один немаловажный вопрос – где взять эти электромобили? На самом деле это не так сложно. Все машины, которые эксплуатировались в «Мосавтохолоде», были сделаны на шасси существующих автомобилей. По сути, это переделка. Берется шасси без двигателя и коробки передач, туда устанавливаются кассета аккумуляторных батарей, электродвигатель, система регулирования и управления.

Их можно изготавливать даже в условиях автопредприятия, одну-

две машины в день, например, в год это будет 300–400 автомобилей, через два года – уже 800 единиц, а через три года – более 1000 грузовых машин.

Стоимость электромобиля в этом случае процентов на 20–30 будет выше стоимости обычного автомобиля. Основная ценовая нагрузка – дорогие литиевые источники питания. Но сегодня известно, что «Роснано» анонсировало начало производства у нас в стране таких аккумуляторных батарей специально для электротранспорта и по вполне доступным ценам.

В заключение своего выступления И. Лазарев обратил внимание, что в Москве автопредприятие «Мосавто-

холод», которое занималось использованием альтернативных видов топлива и источников энергии, к сожалению, в силу ряда субъективных причин свою деятельность сворачивает, есть даже намерение предприятие ликвидировать. Поэтому он обратился с просьбой включить в рекомендации круглого стола пункт о рассмотрении правительством Москвы вопроса не только о сохранении предприятия «Мосавтохолод», но и о его расширении в плане применения альтернативных видов топлива на грузовом транспорте столицы.

**Зарубежный опыт**

Владимир Чикин, партнер Goltsblat BLP, проинформировал об опыте Нидерландов.

Прежде всего он подчеркнул, что база транспортного налога в Российской Федерации определена в лошадиных силах, а в Голландии зависит от выбросов CO<sub>2</sub>. Соответственно есть два налога на автомобили – сбор за постановку на учет и дорожный налог. В том случае, если выброс составляет менее 85 и 88 граммов на километр, сбор за постановку автомобиля на учет в Голландии не уплачивается. С 2014 г. и дорожный налог не уплачивается, если выброс CO<sub>2</sub> менее 50 граммов. Этим критериям соответствуют, естественно, электрические автомобили и заряжаемые гибриды.

В. Чикин в качестве примера привел расчет сбора постановки на учет



В. Чикин

**Автотранспортные налоги**

<b>Сбор за постановку автомобиля на учет</b>	<b>Дорожный налог</b>
Уплачивается при постановке пассажирского автомобиля на учет; при пользовании голландскими автодорогами общего пользования автомобилями, не внесенными в реестр ТС в Нидерландах. Сумма зависит от объема выбросов CO <sub>2</sub> на 1 км. С 2014 года дизельные автомобили с выбросом менее 85 г/км и бензиновые автомобили с выбросом менее 88 г/км освобождаются от данного сбора.	Уплачивается ежеквартально при владении пассажирским автомобилем. В 2014 году дорожный налог не начисляется на автомобили с выбросом CO <sub>2</sub> менее 50 г/км. Зависит от: массы ТС; вида топлива; экологического класса ТС; + провинции могут повышать базовую ставку.

**Сбор за постановку автомобиля на учет****Пример**

Mitsubishi Outlander, дизель, с выбросом CO <sub>2</sub> 153 г/км € 3,570 + 126 * (153 - 121) = 7602	- € 13,655
+ дизельный сбор в размере 72,93 * (153 - 70)	- € 13,655.19
Mitsubishi Outlander, недизельный, с выбросом CO <sub>2</sub> 155 г/км € 3,675 + 126 * (155 - 125) = 7,455	- € 7,455
Mitsubishi Outlander, электромобиль с увеличенным запасом хода (PHEV), с выбросом CO <sub>2</sub> 44 г.	- € 0*

\* с 2015 года сбор для Mitsubishi Outlander PHEV с выбросом CO<sub>2</sub> 44 г будет равен € 175 + € 44 \* 6 = € 439.

**Дорожный налог****Пример**

Предположим, что пассажирский автомобиль зарегистрирован в 2013 году в провинции Южная Голландия и его масса без нагрузки составляет 1400 кг – Mitsubishi Outlander; суммы дорожного налога в 2014 году:

- € 812 - для Mitsubishi Outlander с бензиновым двигателем;
- € 1,516 - для Mitsubishi Outlander с дизельным двигателем;
- € 1,596 - для Mitsubishi Outlander, использующего СПГ или иное топливо;
- € 0 - для Mitsubishi Outlander PHEV.

автомобиля Mitsubishi Outlander. С дизельным двигателем размер сбора составит 13 665 евро, с не дизельным двигателем – 7455 евро, а для электромобиля с увеличенным запасом хода – нулевая ставка сбора за постановку на учет. Правда, поскольку происходит насыщение рынка электромобилями, с 2015 г. Голландия перейдет на небольшой сбор за постановку на учет.

Размер дорожного налога равен нулю, если выброс CO<sub>2</sub> менее 50 граммов на километр пробега. Было бы неплохо, если бы и у нас в стране в качестве базы налога на пользователей автодорог был взят выброс CO<sub>2</sub>, а не объем двигателя. И, конечно же, не мощность двигателя в лошадиных силах, указанная в паспорте транспортного средства.

Ставка таможенной пошлины в Европе по любым автомобилям равна 10%. Ставка НДС в Голландии по любым автомобилям составляет 21%.

О таможенной классификации легковых автомобилей В. Чикин расска-

зал чуть подробнее. Он отметил, что в Европе на все виды легковых автомобилей, предназначенных в основном для перевозки пассажиров, ввозная таможенная пошлина установлена в размере 10%. В России, соответственно в Таможенном союзе, ввозная пошлина – 25% на бензиновые и дизельные двигатели и 19% (было до 1 февраля 2014 г. – Прим. редакции) – на электрические.

В. Чикин напомнил, что еще в 2002 г. комитет по гармонизированной системе Всемирной таможенной организации принял классификационное решение о классификации гибридных автомобилей на примере Toyota Prius 2002 г., тогда она только-только появилась. Как ее надо было классифицировать? В итоге было принято решение классифицировать Toyota Prius по бензиновому двигателю. С тех пор, с 2002 г., все гибридные автомобили в таможенных целях классифицируются именно по двигателю внутреннего

сгорания. В то же время есть принципиальное отличие от обычного гибрида и гибрида-электромобиля с увеличенным запасным ходом. Дело в том, что в последних основную функцию выполняет электромотор. Именно он приводит в движение автомобиль, в то время как бензиновый мотор выполняет дополнительную второстепенную вспомогательную функцию.

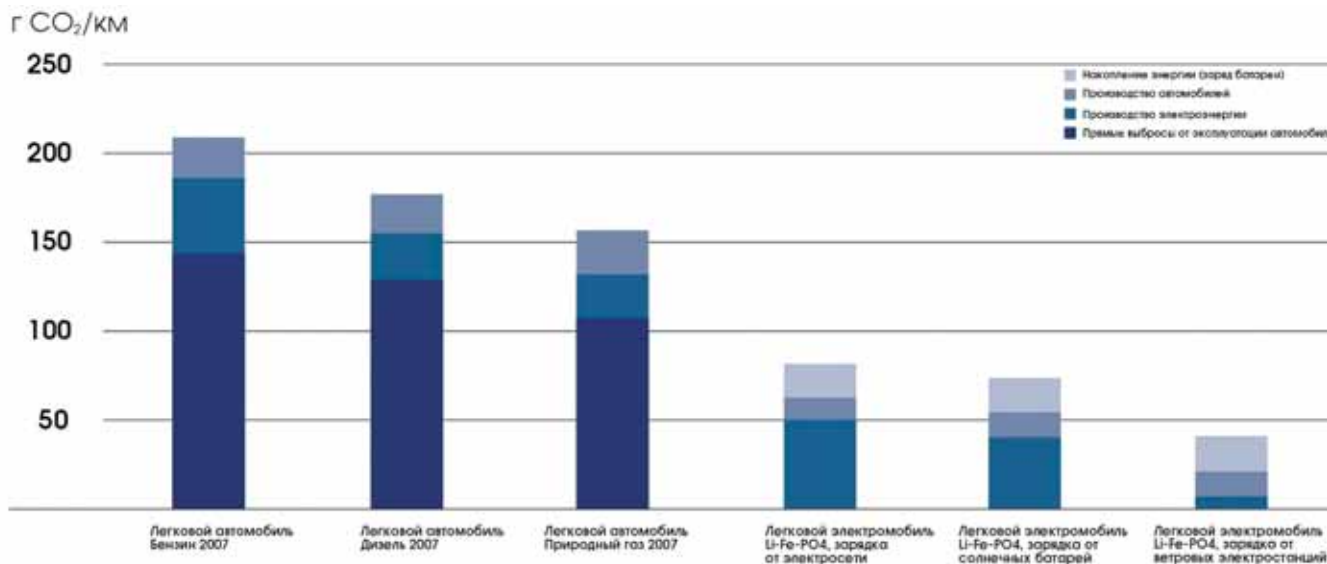
Что нужно для того, чтобы в России такие машины классифицировались как электромобили? Достаточно всего лишь решения Федеральной таможенной службы, которая имеет право в силу Таможенного кодекса Таможенного союза принимать решение о классификации любых товаров, включая их в сборник классификационных решений. Это распоряжение номер 34-р Федеральной таможенной службы. Вот если ФТС напишет в этом распоряжении, что гибриды-электромобили с увеличенным запасом хода должны классифицироваться по основному своему компоненту, а именно по электромотору, то, таким образом, Россия будет впереди планеты всей в части таможенной классификации. И тогда у нас такие гибриды будут считаться электромобилями, каковыми они на самом деле и являются.

**Перспективный проект**

Николай Харитошкин рассказал о проекте сокращения выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России, который реализуется совместно с Министерством транспорта Российской Федерации согласно программе Организации Объединенных Наций. Спонсором этого проекта является глобальный экологический фонд.

Проект стартовал в 2013 г. и направлен на сокращение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России за счет реализации демонстрационных проектов в двух городах – в Казани и Калининграде. Проект состоит из четырех компонентов. Первый направлен на поддержку разработки нормативно-правовой базы раз-

Сравнение автомобилей по выбросам CO<sub>2</sub>



вития электромобилей и гибридных видов транспортных средств, второй и третий – на реализацию демонстрационных проектов в пилотных городах, четвертый – на тиражирование положительного опыта, полученного в ходе реализации проекта.

Н. Харитошкин напомнил о возможных последствиях глобального потепления. По прогнозам, если не будет достигнуто снижение на 50% к 2050 г. уровня выброса парниковых газов по сравнению с 1990 г., то это может привести к катастрофическим последствиям.

Если темпы автомобилизации в нашей стране будут увеличиваться на 3,5% в год, это приведет к повышению выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта к 2030 г. в два раза.

В рамках проекта планируется реализация мероприятий по следующим направлениям: улучшение работы общественного транспорта, ограничение парковочного пространства в городах, ограничение проезда транспорта по части уличной дорожной сети городов, развитие велотранспортной инфраструктуры. К этому можно добавить внедрение экологических методов вождения, повышение эффективности двигателя внутреннего сгорания и самих транспортных средств, повышение качества исполь-



Н. Харитошкин

зования альтернативных видов топлива, а также использование электричества как основного источника энергии для транспортных средств. Помимо этого, проектом предусмотрены программы стимулирования обновления парка транспортных средств, отказа от личного транспорта в пользу общественного транспорта.

Н. Харитошкин привел сравнительную диаграмму всего жизненного цикла транспортных средств. Исследование выполнялось в Австрии, в его основу легло сравнение легкового автомобиля с бензиновым двигателем, с дизельным двигателем, автомобиля, работающего на природном газе, и легковых автомобилей с литиево-ионными

аккумуляторами, электромобилей, которые получают энергию из разных источников. Полученные результаты показывают, что эффективнее всего электромобиль на литиево-ионных батареях и электромобиль при использовании генерации от ветровых электростанций. В рамках проекта предусмотрена совместная работа с Министерством транспорта по более широкому внедрению экологических транспортных средств в практику в России. Это помощь в составлении дорожной карты по разработке и внедрению национальных стандартов по топливной экономичности, развитию стратегически важной отечественной отрасли – низкоуглеродных автомобилей, включая электромобили, автомобили с комбинированной, гибридной установкой.

Таковы основные темы выступлений, прозвучавших на круглом столе. По итогам его работы выработаны рекомендации, в числе которых было предложено Правительству РФ предусмотреть меры налогового стимулирования (экологизацию транспортного налога) для владельцев электро- и гибридного транспорта, создать систему стимулов и льгот для локализации производства экологически чистых транспортных средств в России; Государственной думе – поддерживать инициативы, направленные на более широкое использование в России экологически чистого транспорта.