



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011, тел./факс (044) 239-76-40

E-mail: inform@drs.gov.ua, Сайт: www.drs.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 39582357

від _____ № _____ на № _____ від _____ р.

РІШЕННЯ

про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державна регуляторна служба України (далі - ДРС) відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі - Закон) розглянула проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами» (далі - проект Закону), а також документи, що додаються до нього, подані листом Міністерства інфраструктури України від 08.07.2021р. № 411/32/63-21.

За результатами проведеного аналізу проекту Закону та аналізу регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону, ДРС

встановила:

проектом Закону передбачається внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» відповідно до яких, починаючи з 2025 року при проведенні конкурсів на перевезення пасажирів встановлюються мінімальні відсоткові частки, які мають займати електробуси в парку перевізника: не менше 20% на 01.01.2025, не менше 40% на 01.01.2027, не менше 80% на 01.01.2029. У якості стимулюючої державної гарантії виступає збільшений, у порівнянні з загально визначеним 5 річним терміном, строк дії договорів, які укладаються з переможцем конкурсу, який становитиме до 7 років, у разі якщо частка електробусів, що будуть використовуватися на маршруті становить на дату подання заяви менше 50%, та до 10 років, коли частка електробусів, становитиме 50% та більше відсотків.

Остаточний перехід на використання електробусів у сфері регулярних пасажирських перевезень відповідно до проекту Закону передбачається запровадити з 2030 року шляхом допуску до використання на автобусних маршрутах загального користування виключно електробусів.

Як зазначається розробником в Аналізі регуляторного впливу (далі – АРВ) та пояснювальній записці до проекту Закону, необхідність розроблення проекту Закону обумовлена екологічними аспектами та наявними зобов'язаннями України щодо реалізації окремих положень Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі - Угода про асоціацію), Директиви 2009/33/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року про встановлення вимог до чистих та енергоефективних



30 02210121067 02001



АСУД "ДОК ПРОФ 3"

РІШЕННЯ № 389 від 12.08.2021
Кучер Олексій Володимирович
КЕП Кучер Олексій Володимирович
58E2D9E7F900307B04000003BF53000408B8E00



транспортних засобів автомобільного транспорту» та покликана стимулювати використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами.

В контексті викладеного необхідно звернути увагу на наступне.

Директива 2009/33/ЄС (у редакції зміненої Директивою 2019/1161 від 20.06.2019р.) є складовою законодавства ЄС з питань горизонтальних державних закупівель і регламентує питання встановлення мінімальних цільових показників для закупівлі чистих транспортних засобів, які повинні бути виконані протягом двох звітних періодів, що закінчуються в 2025 році і в 2030 році на рівні держав-членів. При цьому, норми директиви дають час для коригування державних закупівель та дають чіткий ринковий сигнал виходячи з прогнозів ринку, наявності достатньої інфраструктури для підзарядки і дозаправки яка розгортається в ЄС згідно з прийнятим 08.11.2017 Комісією планом дій з підтримки прискореного розгортання інфраструктури альтернативних видів палива в Союзі, включаючи посилення підтримки розгортання загальнодоступної інфраструктури за рахунок коштів Союзу.

Враховуючи викладене, посилення на Директиву 2009/33/ЄС як на підставу реалізації з боку України власних зобов'язань в рамках міжнародного права є недоречним, оскільки проект Закону містить діаметрально протилежний, від регламентованого вищевказаною Директивою, підхід до питань законодавчого просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту.

Одночасно необхідно враховувати і те, що, з точки зору практичного використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами на автономних елементах живлення, на сьогодні головною проблемою виступає відсутність в Україні розгалуженої мережі станцій зарядки електромобілів належної потужності.

При цьому, вирішення питання побудови розгалуженої інфраструктури зарядних станцій наряду залежить від технічного стану вітчизняних енергетичних мереж, насамперед, місцевих, а також складності та вартості відповідних процедур приєднання. Наведене пояснюється тим, що використання електробусів на автобусних маршрутах загального користування обумовлює розташування окремої мережі зарядних станцій в місцях локалізації транспортних засобів перевізників, адже на відміну від персонального транспорту, як це і передбачається проектом Закону змінами до статті 20 Закону України «Про автомобільний транспорт», ємність системи акумуляування електричної енергії (акумуляторної батареї) електробуса має забезпечувати щоденний пробіг на маршруті загального користування без додаткового заряджання.

В той же час, АРВ не містить жодних обрахованих показників грошових та часових витрат суб'єктів господарювання на побудову станцій зарядки для електробусів та супутніх витрат пов'язаних з реалізацією процедур приєднання цих станцій до електричних мереж, а також об'єктивної оцінки самої здатності наявних локальних енергетичних мереж забезпечити безпечно та безаварійне функціонування за умови підключення до них таких зарядних станцій.

Ще одним важливим аспектом є те, що, як зазначено в АРВ, лише



необхідність заміни протягом 8 років понад 50 тисяч наявних автобусів з ДВЗ потребуватиме загальних витрат з боку перевізників у розмірі 12-15 мільярдів ЄВРО. Зазначений обсяг витрат, у сукупності з витратами на побудову станцій зарядки, в річному еквіваленті в рази перевищуватиме розмір всіх траншів, запозичених Україною в такій міжнародній фінансовій інституції як МВФ за останні 30 років*.

**за даними Міністерства фінансів України з моменту набуття Україною членства в МВФ у 1992 році, в рамках співробітництва з МВФ, Україна отримала 35 млрд. дол. США - <https://mof.gov.ua/uk/myf>*

При цьому, в умовах та реаліях наявної в країні системи пільгових перевезень, відшкодування цих витрат, а також кредитних відсотків, цілком покритиметься громадянами за рахунок їх включення у вартість квитка, що в кінцевому результаті призведе до суттєвого підвищення вартості самої послуги з перевезення.

З урахуванням зазначеного, за результатами розгляду положень проекту Закону та АРВ встановлено, що даний проект Закону розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики, зокрема, ефективності та збалансованості, визначених вимогами статті 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», а також статті 5 цього Закону, в частині недопущення прийняття регуляторних актів, які є непослідовними.

Керуючись частиною четвертою статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державна регуляторна служба України

вирішила:

відмовити в погодженні проекту Закону «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами».

**Голова Державної
регуляторної служби України**

Олексій КУЧЕР

