



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає для погодження проєкт Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами» (далі – проєкт акта).

Просимо погодити проєкт акта в установленому порядку.

- Додатки:
1. Проєкт акта на 3 арк. в 1 прим.
 2. Порівняльна таблиця до проєкту акта на 5 арк. в 1 прим.
 3. Пояснювальна записка до проєкту акта на 10 арк. в 1 прим.
 4. Аналіз регуляторного впливу до проєкту акта на 33 арк. в 1 прим.
 5. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту акта на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

Сергій Маштабей 351 41 75



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise
Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

ТЕСТ
малого підприємництва (М-Тест)

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з «21» січня 2021 р. по «10» березня 2021 р.

Порядковий номер	Вид консультації (публічні консультації прями (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), інтернет-консультації прями (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1.	Робоча консультація (телефоном - у зв'язку з обмеженнями з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19) з: Заступником директора департаменту-начальником відділу статистики енергоефективності Держстату України – Кругляк В. В. Проведено: 21.01.2021	1	Отримано інформацію щодо енергетичного балансу України, методології розрахунків викидів забруднюючих речовин від автомобільного транспорту.
2.	Робоча консультація (телефоном - у зв'язку з обмеженнями з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19) з: головним спеціалістом відділу системного аналізу та розробки інформаційних систем Головного сервісного центру МВС України – Кішманом Н. К. Проведено: 22.01.2021	1	Отримано інформацію щодо проблем статистичного обліку юридичних осіб, за якими зареєстровано автомобільні транспортні засоби (питання обліку автопарків), інформації по кількості, типу таких транспортних засобів.



Документ СЕД MIV IT-Enterprise
Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

3.	<p>Телефонні розмови з представниками (у т.ч. директорами) компаній (малих та мікро с/г), які здійснюють діяльність у сфері згідно КВЕД секції Н та інших суб'єктів, які проведені 09-10.03.2021</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ТОВ «Дніпробас», м. Дніпро Куліковим С. (067 322 15 55), проведено 09.03.2021; 2. ТОВ «Хілмон, м. Київ, Ільковим О., (044 277 24 47), проведено 09.03.2021 3. ТОВ «Ел Ті Ей», м.Київ, Ананьєвою Н. (050 967 06 12), проведено 10.03.2021 4. Громадська спілка «Асоціація відповідальних перевізників», м. Київ, Дяченком О., (066 438 80 26), проведено 10.03.2021; 5. ТОВ «Центральний автовокзал Одеса», м. Одеса, Жиковою І., (050 560 07 02), проведено 10.03.2021; 6. ТОВ «Білоцерківський автобусний парк», м. Біла Церква, Старинком А. (045 63 654 12), проведено 10.03.2021; 7. ПП «Кремін'явтотранс», м. Кременчук, Матвєєвим В. (097 242 51 65), проведено 10.03.2021, особлива думка. 	<p>Запропоноване регулювання сприймається.</p> <p>Отримані пропозиції щодо додаткових заходів, які необхідно, на думку малих та мікро с/г, вжити для покращення стану екології, забезпечення роботи галузі перевезень. Зокрема пропонується:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Запровадити поетапний перехід транспорту, що здійснює громадські перевезення на стандарти ЄВРО-4, ЄВРО-5, ЄВРО-6; 2. Вжити заходи, в т.ч. економічного характеру, щодо стимулювання розвитку електромобілів, в т.ч. електробусів та автомобілів з нульовим викидом CO₂, зокрема передбачити компенсації на придбання електробусів та електромобілів вітчизняного виробництва; 3. Вирішити питання гарантованості роботи (забезпечення перевезень після закінчення дії існуючих дозволів, ліцензій) для перевізників, які будуть придбавати електромобілі (за 5 років, при існуючих тарифах, витрати на придбання електромобілів, електробусів (особливо нових), не будуть покриті прибутком від діяльності з перевезень, зокрема пасажирських. Кредитні кошти, на придбання оновленого рухомого складу за цей час перевізником, який буде отримувати такий кредит, не будуть повернуті банківській чи фінансовій установі, лізинговій компанії. Необхідні гарантії на більший термін роботи перевізникам, що оновлюватимуть рухомий склад за рахунок електромобілів, електробусів; 4. Особлива думка директора ПП «Кремін'явтотранс»: запропоноване регулювання сприймається лише для великих міст та/чи комунальних підприємств, що фінансуються з місцевого бюджету, для малих міст,
----	---	--

			для суб'єктів малого та мікропідприємництва запропоноване регулювання є недоцільним у зв'язку з фінансовою неможливістю купувати електромобілі, електробуси.
--	--	--	--

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 13044 (одиниць), у тому числі малого підприємництва 1090 (одиниць) та мікропідприємництва 11954 (одиниць);

питома вага суб'єктів малого та мікропідприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 95,3 (відсотків) (відповідно до таблиці «Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання» додатка 1 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта).

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

Суб'єкти мікропідприємництва мають у власності (користуванні): 23908*0,8089=19339 автобусів; малого: 2180*0,8089=1763 автобусів, разом 13044 суб'єктів підприємництва мають 21102 автобуси, або по 1,6 автобуса на одного суб'єкта малого (мікро) підприємництва, які вони мусять замінити протягом 6 років, що становить необхідність заміни по 0,27 автобуси щорічно (розрахунок та обґрунтування кількості автобусів, витрат на заміну одного автобуса на один електробус, наведені в додатку 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта ВИТРАТИ на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта).

Порядковий номер	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1.	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів) <i>Формула:</i>	0,27 шт. (кількість автобусів, що замінюється щорічно) x 3 352 600 грн. (суму)	905 202 грн.	4 526 010 грн.

	<i>кількість необхідних одиниць обладнання X вартість одиниці</i>	витрат на придбання одного електробуса) = 905 202 грн.		
2.	<p>Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування</p> <p><i>Формула:</i></p> <p><i>прямі витрати на процедури перевірки (проведення первинного обстеження) в органі державної влади + витрати часу на процедуру обліку (на одиницю обладнання) X вартість часу суб'єкта малого підприємства (заробітна плата) X оціночна кількість процедур обліку за рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємства</i></p>	<p>0,00</p> <p>(витрати відсутні)</p>	<p>0,00</p> <p>(витрати відсутні)</p>	<p>0,00</p> <p>(витрати відсутні)</p>
3.	<p>Процедури експлуатації та обслуговування обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали, технічне обслуговування)</p> <p><i>Формула:</i></p> <p><i>оцінка витрат на експлуатацію та технічне обслуговування обладнання (витратні матеріали та ресурси на одиницю обладнання на рік) X кількість придбаних одиниць обладнання одного суб'єкту малого підприємства</i></p> <p>* пункти 3, 4 розділу 3 Додатку 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта «ТЕСТ малого підприємства (М-Тест)» об'єднані з огляду на відсутність роздільного обліку таких витрат</p>	<p>0,27 шт. (кількість автобусів, що замінюється щорічно) x (-1 150 000)</p> <p>(на експлуатаційних витратах відбувається щорічна економія в 1 150 000 грн для кожного електробуса) =</p> <p>- 310 500 грн</p>	<p>-310 500 + (-310 500)*N</p> <p>Формула для розрахунку експлуатаційних витрат (економії) є формулою арифметичної прогресії, наведена на стор.2 витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта</p>	<p>- 4 657 500 грн.</p> <p>Формула для розрахунку експлуатаційних витрат (прибутку) є формулою арифметичної прогресії, наведена на стор.2 витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта</p>

4.	Об'єднано з п.3			
5.	Інші процедури (уточнити)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
6.	Разом, гривень <i>Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 +5)</i>	594 702 грн.	X	- 131 490 (присутній прибуток)
7.	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць (малого підприємства)	13044	13044	13044
8.	Сумарно, гривень <i>Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємства, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 X рядок 7)</i>	7 757 292 888 грн.	X	- 1 715 155 560 (присутній прибуток)
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємства щодо виконання регулювання та звітування				
9.	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання <i>Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання, отримання необхідних форм та заявок X вартість часу суб'єкта малого підприємства (заробітна плата) X оціночна кількість форм</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
10.	Процедури організації виконання вимог регулювання <i>Формула:</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

	<i>витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість внутрішніх процедур</i>			
11.	Процедури офіційного звітування <i>Формула:</i> <i>витрати часу на отримання інформації про порядок звітування щодо регулювання, отримання необхідних форм та визначення органу, що приймає звіти та місця звітності + витрати часу на заповнення звітних форм + витрати часу на передачу звітних форм (окремо за засобами передачі інформації з оцінкою кількості суб'єктів, що користуються формами засобів – окремо електронна звітність, звітність до органу, поштовим зв'язком тощо) + оцінка витрат часу на корегування (оцінка природного рівня помилок) X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість оригінальних звітів X кількість періодів звітності за рік</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
12.	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок <i>Формула:</i> <i>витрати часу на забезпечення процесу перевірок з боку контролюючих органів X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість перевірок за рік</i>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
13.	Інші процедури (уточнити)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

14.	Разом, гривень <i>Формула:</i> <i>(сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)</i>	0,00 (витрати відсутні)	X	0,00 (витрати відсутні)
15.	Кількість суб'єктів малого підприємства, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	13044	13044	13044
16.	Сумарно, гривень <i>Формула:</i> <i>відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємства, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)</i>	0,00 (витрати відсутні)	X	0,00 (витрати відсутні)

Пояснення розрахунку витрат суб'єктів малого підприємства на виконання вимог регулювання.

Витрати з'являються напередодні першої черги регуляторних заборон, які вводяться в дію з 01 січня 2025 року. Відображення витрат за перший чи за п'ятий рік не дасть цілісної картини розуміння тенденцій та динаміки зростання/зменшення витрат. Так суб'єкти малого підприємства мають у власності по 1,6 автобуса, замінювати які будуть протягом 6 років, або по 0,27 автобуса на рік. Витрати на придбання одного електробуса замість автобуса (різниця в їх вартості) становить 100 тис ЄВРО. Річні витрати по курсу НБУ 33,526 грн/дол. США становитимуть $0,27 \times 100\,000 \times 33,526 = 905\,202$ грн. Економія на експлуатаційних витратах становитиме $0,27 \times 1\,150\,000$ грн, що дорівнює 310 500 грн.

рік	витрати, грн.	економія, грн.	загалом різниця витрат та економії, грн.	загалом витрати наростаючим підсумком, грн.
1	905 202	310 500	594 702	594 702
2	905 202	$310\,500 \times 2 = 621\,000$	284 202	878 904
		Економія відбувається як за рахунок електромобіля придбаного в поточному році, так і за рахунок		

		експлуатації електромобіля придбаного в попередньому періоді		
3	905 202	$310\,500 * 3 = 931\,500$	- 26 298	852 606
4	905 202	$310\,500 * 4 = 1\,242\,000$	- 336 798	515 808
5	905 202	$310\,500 * 5 = 1\,552\,500$	- 647 298	- 131 490
6	905 202	$310\,500 * 6 = 1\,863\,000$	- 957 798	- 1 089 288

На сьомий та наступні роки дії регуляторної норми витрати у суб'єктів господарювання будуть відсутні, а прибуток буде становити щорічно 1 863 000 гривень, тобто буде рівний прибутку за шостий рік дії регуляторної норми.

Як видно з вищенаведеної таблиці найбільші витрати, пов'язані з прийняттям регуляторного акта, суб'єкт підприємництва несе в другий та третій роки початку дії його положень. В п'ятий рік понесені за п'ятирічний період витрати повністю компенсуються економією за рахунок зменшення вартості експлуатаційних витрат у цей же період, та навіть існує невеликий прибуток за рахунок перевищення сумарної економії над сумарними витратами. На шостий рік дії положень регуляторного акта та в подальших періодах суб'єкт підприємництва отримує прибуток від дії регуляторного акта та запроваджених ним обмежень. Сума прибутків від економії за рахунок експлуатаційних витрат зростає за правилами арифметичної прогресії (формула є справедливою для перших шести років дії регуляторної норми, у період коли існують як витрати так і прибуток від дії регуляторної норми, тобто у період коли відбувається щорічне зростання кількості електробусів, які замінили автобуси).

Де a_1 – економія за перший рік, d – щорічний приріст економії, n – кількість років, за які рахується сума, в нашому випадку $n = 6$.

Сума витрат за 6 років становитиме $6 * 905\,202 = 5\,431\,212$ грн., різниця у витратах та економії становитиме – 1 089 288 грн. (відображено в таблиці). Тож внаслідок дії регуляторного акта суб'єкт малого (мікро) підприємництва через 6 років дії регуляторних обмежень отримає прибуток у розмірі 1 089 288 грн.

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва – немає, у зв'язку з тим, що немає необхідності адміністративного регулювання суб'єктів малого підприємництва

Розрахунок бюджетних витрат на адміністрування регулювання здійснюється окремо для кожного відповідного органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання.

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок вартості адміністрування регулювання:

немає

(назва державного органу)

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

Порядковий номер	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	За п'ять років
1.	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	7 757 292 888 грн.	- 1 715 155 560 (присутній прибуток)
2.	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
3.	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	7 757 292 888 грн.	- 1 715 155 560 (присутній прибуток)
4.	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
5.	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	7 757 292 888 грн.	- 1 715 155 560 (присутній прибуток)

5. Розроблення корегуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання: буде проведено в строк до 01.01.2025 шляхом введення екологічного податку на викиди CO₂, що забруднюють атмосферне повітря, створенням за рахунок таких надходжень фонду з якого будуть здійснюватися стимулюючі виплати суб'єктам господарювання, що вперше набуватимуть у власність електробуси. Однак на даний час за відсутності такого фонду, немає можливості розроблення корегуючих (пом'якшувальних) заходів.

У зв'язку з тим, що розроблення корегуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємства щодо запропонованого регулювання не проводилося, не здійснюється також і повторна оцінка витрат суб'єктів малого підприємства для скорегованих процедур починаючи з пункту 2 цього додатка.

ВИТРАТИ

на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Витрати на придбання основних фондів, обладнання мають розрахункове значення. Розраховані на прикладі Комунального підприємства «Київпастрас» та є типовими для суб'єктів господарювання великого підприємництва. Для суб'єктів середнього підприємництва витрати розраховані окремо, оскільки величина витрат обох груп (суб'єктів великого підприємництва та середнього підприємництва) відрізняються на два порядки (у сто разів) та не можуть бути коректно представлені одними даними (однією таблицею).

Дані щодо кількісного складу автопарку кожного окремо взятого перевізника відсутні, пропонується зазначений розрахунок застосовувати, у відповідній пропорції для інших суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва, оскільки за порядок формування, структура, співвідношенням витрат та економії, тощо витрати ідентичні (окрім самого розміру витрат які залежать від кількісного складу автопарку кожного окремо взятого перевізника).

В основу розрахунків покладено наступні дані (далі – Д) та логічні припущення та висновки (далі – В):

- 51909 автобусів перебувають у власності юридичних осіб (Д);
- 13687 – кількість діючих ліцензій / кількість суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність у сфері внутрішніх перевезень пасажирів автобусами (Д), з них 643, що відносяться до суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва (В);

- співвідношення доходу, кількості працівників суб'єктів підприємництва за статтею 55 Господарського кодексу України встановлює наступну пропорцію між суб'єктами мікро, малого та середнього підприємництва як: 2:10:50. Кількість кожного з їх видів є достатньою, щоб аналітичні розрахунки дали наближене число до реального (кількості автобусів, що перебувають у власності). Натомість мала кількість суб'єктів великого підприємництва через їх малу питому вагу (у загальній кількості) дасть велику похибку в аналітичних розрахунках, тому кількість автобусів, що перебувають у власності саме суб'єктів великого підприємництва буде базуватися на відкритих даних. З останніх слід зробити висновок, що у власності 5 суб'єктів великого підприємництва знаходиться біля 5000 автобусів. Для прикладу з відкритих даних на балансі лише одного КП «Київпастрасу» (найбільше підприємство серед ліцензіатів) перебувають понад 1500 автобусів, з яких щоденно на лінії виходить 470 одиниць, а біля восьми сотень потребують списання (накопичилися в останні роки, коли фактично не списувала техніка, що не підлягає ремонту чи відновленню). За співвідношенням 2:10:50, з урахуванням частки середніх та малих (з урахуванням мікро) підприємств у кількості ліцензіатів (13687) $51909 - 5000 = 46909$ автобусів, що перебувають у їх власності розподіляються наступним чином. $2(\text{коефіцієнт}) * 11954(\text{кількість суб'єктів мікропідприємництва}) = 23908$ (їх відносна частка), відповідно малі: $10 * 1090 = 2180$; середні $50 * 638 = 31900$. Загальна відносна частка становитиме $23908 + 2180 + 31900 = 57988$. Відношення кількості автобусів 46909 до відносної частки 57988 дасть коефіцієнт $k = 0,8089$, за допомогою якого і буде обраховано кількість автобусів, що перебувають у володінні кожної з груп суб'єктів підприємництва. Суб'єкти мікропідприємництва мають у власності (користуванні): $23908 * 0,8089 = 19339$ автобусів; малого: $2180 * 0,8089 = 1763$ автобусів; середнього: $31900 * 0,8089 = 25804$ автобусів (у сумі дають 46906, а залишок 3 автобуси є розрахунковою помилкою, якою можна знехтувати, як приклад суб'єкти великого підприємництва можуть мати не 5000, а 5003 автобуси, що не впливає на розрахунки, адже 3 від 51909 становить менше нуля цілих шість тисячних відсотка);

- згідно даних з відкритих джерел експлуатаційні витрати автобуса вартістю 200 тис. Євро з дизельним двигуном у місті Львів становлять 1450 тис. грн, експлуатаційні витрати електробуса вартістю 300 тис. Євро на тому ж маршруті (пробіг 200 км на день)

Документ СЕД МГУ IT-Enterprise
всього лише 297 тис. грн. Різниця в експлуатаційних витратах (1150 тис. грн, або біля

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59



34 тис. ЄВРО) (Д) дозволяє за 3 роки експлуатації електробуса покрити різницю вартості електробуса та автобуса. Ця ж пропорція є справедливою для будь-яких інших одиниць автобусів та електробусів;

- згідно даних з відкритих джерел Київ закупив у 2020 році 80 одиниць 12-ти метрових автобусів МАЗ (аналог електробуса, що експлуатується у Львові) по ціні 202 тис. ЄВРО за одиницю та 120 одиниць 18-ти метрових автобусів МАЗ по ціні 288 тис. ЄВРО за одиницю на загальну вартість 50720 тис. ЄВРО (Д);

- у середньому на маршрути в місті Києві щодня виходить 470 автобусів КП «Київпаstrанс» (Д) – звіт КП «Київпаstrанс» за 2018 рік. Враховуючи річні коливання купівлі та зносу автобусів КП «Київпаstrанс» має біля 500 автобусів, які необхідно замінити на електробуси до 01.01.2030 (В);

- у період з 2021 рік до 2024 рік витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта будуть рівними нулю, оскільки перша черга регуляторних заборон вводиться в дію з 01 січня 2025 року. Нижченаведені витрати розраховані починаючи з 01.01.2024.

Розрахунок витрат буде проведено окремо для суб'єктів середнього підприємства, оскільки в даному випадку (заміна автобусів на електробуси) існує істотна різниця між суб'єктами великого та середнього підприємства і для обох груп недоцільно вираховувати одне спільне середнє значення витрат. Буде продемонстровано колосальну різницю у цифрах витрат обох груп.

Для КП «Київпаstrанс» (суб'єкт великого підприємства) за умови заміни 500 автобусів рівномірними частками протягом 6 років (з 2024 до 2030), необхідно щорічно замінювати 83 автобуси на 83 електробуси. Різниця між вартістю електробуса (300 тис. ЄВРО) та автобуса (200 тис. ЄВРО) становить 100 тис. ЄВРО, відповідно різниця у вартості 83 одиниць становитиме 8300 тис. ЄВРО на рік, які і будуть витратами суб'єкта господарювання які виникають внаслідок дії регуляторного акта. При курсі НБУ на 29.04.2021 33,526 грн/ЄВРО річні витрати становитимуть:

$$8300000 \times 33,526 = 2\,782\,658\,000 \text{ грн,}$$

при цьому в перший рік експлуатації електромобіля економія на експлуатаційних витратах становитиме 1/3 від 2 782 658 000 грн, або 927 553 000 грн.

За 5 років витрати становитимуть $2\,782\,658\,000 \times 5 = 13\,913\,290\,000$ грн,

а економія на експлуатаційних витратах розраховується за правилами арифметичної прогресії, оскільки відбувається економія не лише за рахунок витрат поточного року, але й економія за рахунок витрат усіх попередніх років.

Де a_1 – економія за перший рік, d – щорічний приріст економії, n – кількість років, за які рахується сума, в нашому випадку $n = 5$. У даному випадку за 5 років сумарні витрати на придбання електромобілів будуть рівними сумарній економії від експлуатаційних витрат, що у підсумку дасть величину витрат підприємства за 5 років рівною нулю.

(для великих підприємств)

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	2782658000	13913290000

2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	0	0
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	-927553000	-13913290000
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	0	0
8	Інше (уточнити), гривень	0	0
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	1855106000	0
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	5	5
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	** 9 275 530 000	0

** - сумарні витрати не можуть бути коректно представлені в пропонованому вигляді (рядок 9 x рядок 10), оскільки розрахунок здійснено для найбільшого перевізника в Україні – КП «Київпастрас», а інші великі підприємства мають у кілька разів меншу кількість автобусів, що буде призводити до менших у кілька разів витрат, та меншої біля двох разів суми витрат, відображених у рядку 11.

Для представника середнього підприємництва, яких є 638, та які володіють 25804 автобусів, що необхідно замінити електробусами розрахунки наступні. В середньому на кожного суб'єкта середнього підприємництва припадає 40,4 автобуса, які слід замінити протягом 6 років, а щорічно необхідно замінювати 6,7 автобуса на 6,7 електробуси. Різниця

між вартістю електробуса (300 тис. ЄВРО) та автобуса (200 тис. ЄВРО) становить 100 тис. ЄВРО, відповідно різниця у вартості 6,7 одиниць становитиме 670 тис. ЄВРО на рік, які і будуть витратами суб'єкта господарювання які виникають внаслідок дії регуляторного акта. При курсі НБУ на 29.04.2021 33,526 грн/ЄВРО річні витрати становитимуть:

$$670\,000 \times 33,526 = 22\,462\,420 \text{ грн,}$$

при цьому в перший рік експлуатації електромобіля економія на експлуатаційних витратах становитиме 1/3 від 22 462 420 грн, або 7 487 473 грн.

За 5 років витрати становитимуть $22\,462\,420 \times 5 = 112\,312\,100$ грн, а економія на експлуатаційних витратах розраховується за правилами арифметичної прогресії, оскільки відбувається економія не лише за рахунок витрат поточного року, але й економія за рахунок витрат усіх попередніх років.

формула витрат

Де a_1 – економія за перший рік, d – щорічний приріст економії, n – кількість років, за які рахується сума, в нашому випадку $n = 5$. У даному випадку за 5 років сумарні витрати на придбання електромобілів будуть рівними сумарній економії від експлуатаційних витрат, що у підсумку дасть величину витрат підприємства за 5 років рівною нулю.

(для середніх підприємств)

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	22 462 420	112 312 100
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	0	0
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	0	0

6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	-7 487 473	-112 312 100
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	0	0
8	Інше (уточнити), гривень	0	0
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	14 974 947	0
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	638	638
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	9 554 016 186	0

Оскільки витрати на одного суб'єкта господарювання для великих і середніх підприємств (рядок 9 таблиці) відрізняються на два порядки (у сто разів), кількість великих підприємств 5, а кількість середніх підприємств 638, то наступні розрахунки будуть наведені на основі витрат середніх підприємств, як більш широкі частки суб'єктів підприємництва.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років	
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	22 462 420	-7 487 473	0	
Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)		Витрати за п'ять років	
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	0		0	
Вид витрат	Витрати* на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років

Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	0	0	0	0
---	---	---	---	---

* Вартість витрат, пов'язаних із підготовкою та поданням звітності державним органам, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації).

Вид витрат	Витрати* на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)	0	0	0	0

* Вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю), визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації.

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	0	0	0	0

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	-7 487 473	обраховуються за формулою витрат наведеною на сторінці 4	-112 312 100
Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)		Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	0		0

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

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

I. Визначення проблеми

Проблемою, яку пропонується розв'язати шляхом державного регулювання є необхідність просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту.

Причинами виникнення проблеми є:

- високий рівень забруднення атмосферного повітря, де в містах, за виключенням індустріальних мегаполісів, на частку автомобільного транспорту припадає 90-95 відсотків від усіх викидів забруднюючих речовин у повітря;

- посилення негативного впливу CO₂, що викидається до атмосфери від роботи двигунів внутрішнього згорання, на парниковий ефект та стрімке потепління і зміну клімату на Землі;

- зобов'язання, що взяла на себе Україна відповідно до 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 «Щодо просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту» (далі – Директива 2009/33).

Вищезазначена проблема є надзвичайно важливою.

На 01.10.2020, за даними Головного сервісного центру МВС в Україні перебувало на обліку близько 13,76 млн одиниць автомобільних транспортних засобів, з них у власності юридичних осіб перебувають близько 1,46 млн одиниць, при цьому 43% автомобілів, що перебувають у власності фізичних осіб, та 51% автомобілів, що перебувають у власності юридичних осіб випущені у 1999 році та старше. Із загальної кількості автомобілів електромобілів (з урахуванням гібридів) біля 50 тисяч одиниць (тобто електромобілі складають біля 0,36% від загальної кількості автомобілів).

Відповідно до розрахункових даних енергетичного балансу України (продуктового) за 2019 рік, наведеного Держстатом України загальне споживання у транспортній галузі як фізичних осіб, так і юридичних склало (у тонах): бензину моторного - 1579000, газойлів (палива дизельного) –3819000, пропану і бутану скраплених – 1800000. Як слідує з наведеного, найбільшими забруднювачами атмосферного повітря є юридичні особи, які маючи володінні лише 10,6% від усіх транспортних засобів, що перебувають на обліку, споживають понад 50% використаного палива. Стандарти Європейського Союзу (ЄС) по викидам забруднюючих (токсичних) речовин в атмосферне



Документ ЄДРМІД-Енергіс

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

повітря від автомобільного транспорту від дати їх започаткування (стандарт ЄВРО 1 введений у липні 1993 року дозволяв викиди оксиду вуглецю /CO₂/ не більше 2,72 г/км, оксиду азоту /NO_x/ не більше 0,97 г/км, твердих частинок /сажі, РМ/ не більше 0,14 г/км) по даний час (стандарт ЄВРО 6 введений у вересні 2015 року дозволяв вже викиди оксиду вуглецю /CO₂/ не більше 0,5 г/км, оксиду азоту /сумарно NO_x/ не більше 0,41 г/км, твердих частинок /сажі, РМ/ не більше 0,005 г/км) лише посилювали вимоги щодо зменшення викидів забруднюючих (токсичних) речовин в атмосферне повітря. Відповідно автомобілі випущені у більш ранні роки відповідають більш раннім стандартам ЄС з більшою кількістю дозволених викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря.

З урахуванням наведеного та факту, що середній вік автомобілів юридичних осіб є більшим за середній вік автомобілів фізичних осіб, факту, що 10,6% автомобілів (власність юридичних осіб) споживають понад 50% палива, з чого слідує, що автомобілі юридичних осіб експлуатуються в 9 разів інтенсивніше за автомобілі фізичних осіб, відтак, слід зробити висновок: біля 60% забруднюючих речовин в атмосферне повітря, яке здійснює автомобільний транспорт, припадає на долю автомобілів юридичних осіб, у той час як на долю автомобілів фізичних осіб припадає лише біля 40% таких викидів. Таким чином, найбільшим забруднювачем атмосферного повітря у сфері автомобільного транспорту є автомобілі юридичних осіб, які становлять лише 10,6% від загальної кількості автомобілів, що перебувають на обліку в Україні.

Згідно з даними Держстату України при порівнянні даних за 2016 та 2019 роки викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від автомобільного транспорту, розрахованих на основі даних про кінцеве використання палива автомобільним транспортом, наведених у енергетичному балансі України, без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях, очевидною є негативна тенденція до зростання викидів забруднюючих речовин. Так за 2016 рік було здійснено сумарний викид забруднюючих речовин у розмірі 1608517 т, а за 2019 – 1648827 т. У перерахунку обсягів викидів на одну особу це становитиме 37,7 кг та 39,2 кг відповідно. Окремо слід зазначити статистику за 2020 рік, в якому у зв'язку з пандемією, викликану коронавірусною хворобою 2019 (COVID-19), обмежувальними заходами, зменшенням роботи автомобільного та міського електричного транспорту у сфері громадських перевезень і, як наслідок, зростанням у зв'язку з цим використання приватного транспорту кількість викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від автомобільного транспорту різко зросла на 10,5% від рівня 2016 року до 1778659 т (попередні дані). Іншими словами, зростання кількості викидів лише за 2020 рік було в 3 рази більшим ніж сумарно за чотири попередні роки разом взяті. В перерахунку

на особу обсягів викидів в 2020 році зріс до 42,6 кг з 37,7 кг в 2016 році, або зростання шкідливих викидів на 4,9 кг на одну особу за період 2016-2020 роки. При цьому робота автомобільного транспорту у сфері громадських перевезень за 2020 рік склала лише 56,4% у порівнянні з 2019 роком, а міського електричного біля 63% (ведеться статистика окремо по трамваям – 68,1%, тролейбусам – 63,9% та метрополітену – 57,4%), що демонструє залежність зростання викидів від зменшення роботи громадського транспорту і зворотну тенденцію щодо зменшення викидів при збільшенні роботи громадського транспорту.

У нижченаведеній таблиці відображені дані щодо викидів забруднюючих речовин від автомобільного транспорту і розраховані на основі даних про кінцеве використання палива автомобільним транспортом, наведених у енергетичному балансі України, без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

За умови належного та достатнього розвитку громадського транспорту значно зменшиться використання приватного транспорту для перевезення пасажирів, що спричинить зменшення попиту на паливо для автомобілів з двигунами внутрішнього згорання та, як наслідок, зменшиться кількість викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від автомобільного транспорту.

	Кількість викидів забруднюючих речовин, т			Кількість викидів забруднюючих речовин на одну особу, кг		
	2016	2019	2020*	2016	2019	2020*
Усього	1608516,6	1648827,0	1778659,0	37,7	39,2	42,6
діоксид сірки	17637,5	19803,2		0,4	0,5	
оксид вуглецю	1227084,7	1255224,6		28,8	29,9	
діоксид азоту	164288,3	178778,1		3,8	4,3	
оксид азоту	839,9	798,6		0,0	0,0	
неметанові леткі органічні сполуки	170602,0	162622,1		4,0	3,9	
аміак	8,7	6,3		0,0	0,0	
метан	5068,7	5128,4		0,1	0,1	
сажа	22986,8	26465,7		0,5	0,6	

* попередні дані

Дані з відкритих джерел засвідчують, що столиця України місто Київ, не маючи на своїй території великих промислових забруднювачів, таких як металургійні чи гірничо-збагачувальні комбінати, шахти, нафтопереробні заводи чи заводи з переробки хімічної промисловості і тому подібне, а лише завдяки викидам автомобільного транспорту, постійно знаходиться біля першої десятки найбільш забруднених міст світу. При цьому за кількістю мешканців

Київ посідає місце в кінці першої сотні найбільш чисельних міст світу, відповідно і кількість автомобільного транспорту в столиці України є меншою за кількість автомобілів у багатьох десятків інших міст світу. Однак солідний вік транспортних засобів та відповідно їх технічний стан призводять до такої кількості викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря, що Київ входить до когорти найбільш брудних міст світу.

Закон України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року» зобов'язує знизити викиди забруднюючих речовин у атмосферне повітря від пересувних джерел умовно приведені до оксиду вуглецю з урахуванням відносної агресивності основних забруднювачів у розмірі 70% від рівня 2015 року. Проте з урахуванням зростання викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря (на понад 10,5% за період з 2016 по 2020 рік, з яких понад 8% приросту припадає на 2020 рік, в якому майже вдвічі скоротилася робота автомобільного транспорту та міського електричного транспорту у сфері громадських перевезень), які нині становлять вже понад 110% від рівня 2015 року необхідно до 2030 року скоротити щонайменше вже 40% від рівня 2015 року. Зважаючи, що викиди розподіляються між приватними автомобілями та автомобілями юридичних осіб в пропорції 4:6, а саме співвідношення кількості автомобілів становить відповідно 8,4:1 (середньостатистично один автомобіль юридичної особи здійснює в 12 разів викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря аніж один автомобіль фізичної особи, а заміна лише одного автомобіля юридичної особи на електромобіль дасть такий же ефект зменшення шкідливих викидів як і заміна дванадцяти автомобілів на електромобілі фізичних осіб, хоча потребує коштів для такої заміни в дванадцять разів менше) зазначені проблеми пропонується частково розв'язати шляхом введення регуляторної норми, відповідно до якої громадський транспорт на 01.01.2030 має складатися виключно з екологічних (кліматично нейтральних) видів транспорту.

При цьому слід зважати, що скорочення роботи громадського транспорту відбулося насамперед через економічні збитки, які несли перевізники, виконуючи вимоги щодо обмеження кількості пасажирів, що одночасно могли перебувати у салоні транспортного засобу. Запровадження використання електромобілів (електробусів) у сфері громадських перевезень, які мають експлуатаційні витрати на 80% менші за аналогічні витрати транспорту з двигунами внутрішнього згоряння, дозволить уникнути різкого зменшення роботи громадського транспорту, яке зафіксовано у 2020 році, в наступних схожих ситуаціях, та матиме позитивні наслідки щодо зменшення шкідливих викидів до атмосферного повітря.

Як зазначалося вище, автомобілі юридичних осіб експлуатуються в 9 разів інтенсивніше за автомобілі фізичних осіб, відтак термін економічної окупності цих транспортних засобів в 9 разів меншою за автомобілі фізичних осіб, яких

майже в 9 разів більше за автомобілі юридичних осіб. Відтак наявні ресурси доцільно направити, в першу чергу, на заміну автомобільного парку юридичних осіб. Щоб досягти поставленої цілі скорочення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря до розміру 70% від рівня 2015 року від наявних за підсумками 2020 року 110%, необхідно до 2030 року замінити орієнтовно від 1/2 до 2/3 парку автомобілів юридичних осіб, тобто від 700 тисяч до 1 мільйона одиниць, що експлуатуються найбільш інтенсивно. Таким чином, раціональним є використання ресурсів, за яким заміна лише 5% кількості автомобілів зареєстрованих в Україні призведе до того, що викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря скоротяться на 30-40%.

За даними Мінінфраструктури станом на 01.01.2020 в автомобільних парках перевізників налічується 51909 одиниць автобусів, які до 01.01.2030 необхідно замінити на електробуси, оскільки зазначені автомобілі мають найбільш інтенсивний режим експлуатації та відповідно здійснюють найбільший викид забруднюючих речовин в атмосферне повітря у порівнянні з іншими одиницями автомобільного транспорту.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	-
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання	+	-
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	+	-

Проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів. Електромобілі оснащені виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома), а джерелом енергії для електричних двигунів є система акумулювання електричної енергії (акумуляторна батарея), яка заряджається від зовнішнього джерела - станції зарядки електромобілів. Акумуляторна батарея для електромобіля є вартісною складовою, особливо збільшується питома вага вартості акумуляторної батареї у вартості електромобілів малого та середнього класу, які є найбільш поширеними, а в електробусах частка вартості акумуляторної батареї може становити до 50% від вартості всього транспортного засобу. За рахунок цього електромобіль дорожчий від свого аналогу з двигуном внутрішнього згорання (далі автомобіль з ДВЗ). І попри те, що експлуатаційні витрати в електромобіля значно менші ніж в автомобіля з

ДВЗ, вартість самого транспортного засобу є вирішальним фактором, який береться до уваги при придбанні автомобіля, особливо в сучасних реаліях, коли переважна більшість автомобілів, що ввозиться до України, є категорією вживаних автомобілів з двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем), що слідує з аналізу енергетичного балансу України за 2016 та 2019 роки, відповідно до якого у даному періоді відбулося падіння споживання бензину на 592000 т, зростання споживання газойлів (дизельного палива) на 502000 т і газу природного на 600000 т у річному вимірі.

У даній сфері суспільних відносин відсутні діючі регуляторні акти.

II. Цілі державного регулювання

Проект акта спрямований на розв'язання проблеми, визначеної у попередньому розділі аналізу регуляторного впливу. Прийняття акта забезпечить просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту у сфері громадського транспорту.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<p>Альтернатива 1 Збереження status quo - відсутність регулювання</p> <p>Спосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення</p>	<p>Такий спосіб не забезпечує просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту у сфері громадського транспорту. Не відповідає вимогам Європейського Союзу щодо Директиви 2009/33.</p>
<p>Альтернатива 2 Прийняття проекту закону України.</p> <p>Забезпечує досягнення цілей державного регулювання</p>	<p>Запропонований спосіб вирішення зазначеної проблеми є найбільш доцільним з огляду на можливість створення в Україні ефективної системи просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту у сфері громадського транспорту, що дозволить суттєво зменшити викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря.</p>

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1 Збереження status quo - відсутність регулювання</p> <p>Спосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення</p>	Немає	<p>На подолання наслідків: збільшення викидів CO₂ та забруднюючих речовин в атмосферне повітря, які за підсумками 2019 року становили 21,7 млн т та 1,6 млн т відповідно, погіршення стану довкілля, збільшення захворюваності населення, інші витрати пов'язані з невиконанням Україною взятих на себе міжнародних зобов'язань, зі зростанням залежності від імпортованих нафтопродуктів, в т.ч. з Російської Федерації</p>
<p>Альтернатива 2 Прийняття проєкту закону України.</p> <p>Забезпечує досягнення цілей державного регулювання</p>	<p>Суттєве зменшення витрат на подолання наслідків викидів CO₂ та забруднюючих речовин в атмосферне повітря, поліпшення стану довкілля, зменшення захворюваності населення, уповільнення процесів глобального потепління, виконання Україною взятих на себе міжнародних зобов'язань, зокрема за Угодою про асоціацію, Директиви 2009/33, використання електроенергії, що втрачається у нічні години, покращення балансування ринку електроенергії</p>	Немає

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
------------------	--------	---------

<p>Альтернатива 1 Збереження status quo - відсутність регулювання</p> <p>Спосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення</p>	Немає	Витрати на лікування у зв'язку з негативним впливом на здоров'я, витрати на ліквідацію погіршення стану довкілля викликаних збільшенням викидів CO ₂ та забруднюючих речовин в атмосферне повітря, останні за підсумками 2020 року становили 42,6 кг викидів на одну особу
<p>Альтернатива 2 Прийняття проєкту закону України. Забезпечує досягнення цілей державного регулювання</p>	Суттєве зменшення витрат на: лікування у зв'язку з негативним впливом на здоров'я; ліквідацію погіршення стану довкілля, які викликані суттєвим зменшенням викидів CO ₂ та забруднюючих речовин в атмосферне повітря	Немає

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання (по класу 49.31 секції Н)*

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання (з основним видом діяльності згідно КВЕД секції Н, клас 49.31), одиниць	2	273	465	5104	5844
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,03	4,67	7,96	87,34	100

* Розрахункові дані за статистичними даними Мінінфраструктури та Держстату у 2019 році. За даними Мінінфраструктури на 01.01.2020 загальна кількість діючих ліцензій у внутрішніх перевезеннях пасажирів автобусами 13687, а

відсоткове співвідношення великих, середніх та малих (з урахуванням мікро) підприємств взято згідно КВЕД секції Н клас 49.31 (Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення). Ліцензії видавалися не лише підприємствам, що відносяться до класу 49.31, але й з інших класів. Зроблено припущення, що частка великих, середніх та малих (з урахуванням мікро) підприємств у кількості ліцензіатів (13687) є однаковою з відсотковим співвідношення великих, середніх та малих (з урахуванням мікро) підприємств взято згідно КВЕД секції Н клас 49.31 (Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення).

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання (по усім ліцензіатам)

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	5	638	1090	11954	13687
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,03	4,67	7,96	87,34	100

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження status quo - відсутність регулювання Спосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення	Мінімальні (експлуатація автомобілів з ДВЗ призводить до втрат довкілля та погіршення стану екології, а також збитків суб'єктів господарювання)	На відшкодування збитків завданих довкіллю та погіршення стану екології, а також великі експлуатаційні витрати на автомобіль з ДВЗ
Альтернатива 2 Прийняття проекту закону України. Забезпечує досягнення цілей	Позитивний вплив на інновації та розвиток, забезпечить у середньостроковій та довгостроковій перспективі значну економічну вигоду за рахунок 4-5 кратного зменшення	Витрати на покриття різниці вартості придбання електромобіля у порівнянні з витратами на

державного регулювання	витрат на технічне обслуговування та паливно-мастильні матеріали, збільшення строку експлуатації електромобіля у порівнянні з автомобілем з ДВЗ	автомобілі з ДВЗ
------------------------	---	------------------

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва з визначенням витрат, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта (згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта):

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1 Збереження status quo - відсутність регулювання. Спосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	0
Альтернатива 2 Прийняття проекту закону України. Забезпечує досягнення цілей державного регулювання. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	0 **

** - витрати з'являються після першої черги регуляторних заборон, які вводяться в дію з 01 січня 2025 року. Відображення витрат за перший чи за п'ятий рік не дасть цілісної картини розуміння тенденцій та динаміки зростання/зменшення витрат.

Так суб'єкти середнього підприємництва мають у власності по 40,4 електробуси, замінювати які необхідно до 2030 року (тобто мінімально за 6 років), або по 6,7 електробуси на рік. Витрати на придбання одного електробуса замість автобуса (різниця в їх вартості) становить орієнтовно 100 тис ЄВРО.

Річні витрати по курсу НБУ на 29.04.2021 33,526 грн/ЄВРО становитимуть $6,7 \times 100\,000 \times 33,526 = 22\,462\,420$ грн. Економія на експлуатаційних витратах становитиме $1/3$ від $22\,462\,420$ грн, що дорівнює $7\,487\,473$ грн.

рік	витрати, грн.	економія, грн.	загалом різниця витрат та економії, грн.	загалом витрати наростаючим підсумком, грн.
1	22 462 420	7 487 473	14 974 946	14 974 946
2	22 462 420	$7\,487\,473 \times 2 = 14\,974\,946$ Економія відбувається як за рахунок електромобіля придбаного в поточному році, так і за рахунок експлуатації електромобіля придбаного в попередньому періоді	7 487 473	22 462 420
3	22 462 420	$7\,487\,473 \times 3 = 22\,462\,420$	0	22 462 420
4	22 462 420	$7\,487\,473 \times 4 = 29\,949\,893$	- 7 487 473	14 974 946
5	22 462 420	$7\,487\,473 \times 5 = 37\,437\,366$	- 14 974 946	0
6	22 462 420	$7\,487\,473 \times 6 = 44\,924\,840$	- 22 462 420	- 22 462 420

Як видно з вищенаведеної таблиці найбільші витрати, пов'язані з прийняттям регуляторного акта, суб'єкт підприємництва несе в другий та третій роки початку дії його положень. В п'ятий рік понесені за п'ятирічний період витрати повністю компенсуються економією за рахунок зменшення вартості експлуатаційних витрат у цей же період. На шостий рік дії положень регуляторного акта та в подальших періодах суб'єкт підприємництва починає отримувати прибуток від дії регуляторного акта та запроваджених ним обмежень. Сума прибутків від економії за рахунок експлуатаційних витрат зростає за правилами арифметичної прогресії (формула є справедливою для перших шести років дії регуляторної норми, у період коли існують як витрати так і прибуток від дії регуляторної норми, тобто у період коли відбувається щорічне зростання кількості електробусів, які замінили автобуси).

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 2	4	Цілі державного

		регулювання будуть досягнуті повною мірою
Альтернатива 1	1	Цілі державного регулювання не будуть досягнуті (проблема продовжує існувати)

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 2	Виконання Україною взятих на себе міжнародних зобов'язань, зокрема за Угодою про асоціацію, зменшення викидів CO ₂ в атмосферне повітря, покращення стану довкілля, зменшення захворюваності населення, 4-5 кратне зменшення витрат на експлуатацію автомобіля з ДВЗ, покращення балансування ринку електроенергії, використання електроенергії, що втрачається у нічні години	Збільшення витрат на придбання електробуса у порівнянні з витратами на придбання автобуса з ДВЗ	Цілі державного регулювання будуть досягнуті повною мірою, проблема більше існувати не буде. Існуючі витрати можуть бути компенсовані стимулюючими виплатами при придбанні електробуса та меншими витратами на експлуатацію електробуса в порівнянні з автобусом з ДВЗ
Альтернатива 1	Збереження можливості придбання автомобілів за меншими цінами у порівнянні з вартістю	Збільшення викидів CO ₂ та забруднюючих речовин в атмосферне повітря, які за підсумками 2019	Цілі державного регулювання не будуть досягнуті. Існуюча проблема лише поглиблюватиметься, негативні наслідки

	електромобілів	року становили 21,7 млн т та 1,6 млн т відповідно, погіршення стану довкілля, що продемонстровано у 2020 році, коли викиди забруднюючих речовин на одну особу зросли з 39,2 кг у 2019 році до 42,6 кг у 2020 році, збільшення захворюваності населення, невиконання Україною взятих на себе міжнародних зобов'язань, зростання залежності від імпортованих нафтопродуктів	будуть катастрофічно наростати
--	----------------	---	--------------------------------

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 2	Досягає цілі державного регулювання	Немає
Альтернатива 1	Цілі державного регулювання не будуть досягнуті, невиконання Україною взятих на себе міжнародних зобов'язань, зокрема за Угодою про асоціацію, справляє негативний вплив на довкілля, забруднення атмосферного повітря	Після заборони в ЄС виробництва та експлуатації автомобілів з ДВЗ, у тому числі і автобусів, вони масово за демпінговими цінами будуть завезені до України, яка в майбутньому має вирішувати додаткову задачу з утилізації таких транспортних засобів

	збільшується, глобальне потепління катастрофічно прискорюється	
--	--	--

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Для розв'язання проблеми, визначеної у розділі 1 цього Аналізу регуляторного впливу, передбачається внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт», якими пропонується встановити поетапну, починаючи з 01.01.2025, відсоткову ставку, яку мають займати електробуси в автомобільному парку перевізника та повної заборони використання автобусів з ДВЗ у сфері громадського транспорту з 01.01.2030. Також з метою стимулювання розвитку вітчизняного автомобілебудування, та з метою забезпечення повної заміни автобусів на електробуси до 01.01.2030 встановлюється норма щодо відсоткової частки електробусів вітчизняного виробництва у парку перевізника. Остання вимога ґрунтується на необхідності замінювати автобуси з ДВЗ на електробуси саме вітчизняного виробництва, оскільки за період 8 років, що залишився до 2030 року, необхідно замінити понад 50 тисяч наявних автобусів з ДВЗ, а необхідні на їх закупівлю кошти у розмірі 12-15 мільярдів ЄВРО є достатніми для розвитку вітчизняного автомобілебудування, супутніх галузей економіки та відсутні для закупівлі імпортової продукції.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Суб'єкти підприємництва, які в своїй діяльності використовують автомобільний транспорт несуть матеріальні затрати на заміну (оновлення) свого автомобільного парку, в тому числі і додаткові витрати необхідні для покриття різниці у вартості електробуса та автобуса з двигуном внутрішнього згорання за рахунок власних чи залучених коштів, у тому числі, але не виключно, за рахунок залучених коштів банків та фінансових установ, лізингових компаній.

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання суб'єктів господарювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Розроблено розрахунок витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва (Додаток 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта).

Розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування (Додаток 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта) не проводився виходячи з того, що реалізація законопроекту не потребує фінансування з державного бюджету України чи місцевого бюджету.

Розроблено додаток 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта. Суб'єкти малого підприємництва в загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання більше 10%.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Дія регуляторного акта не обмежується в часі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Для визначення результативності цього регуляторного акта пропонується встановити такі показники:

1. розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта – немає, регуляторний акт не впливає на розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів;

2. розмір коштів і час, який витратять суб'єкти господарювання на виконання вимог акта – за умови отримання статистичної інформації про кошти, які витратять суб'єкти господарювання на виконання вимог акта;

3. кількість суб'єктів господарювання або фізичних осіб, на яких поширюється дія акта;

4. зменшення обсягу викидів парникових газів в атмосферне повітря від пересувних джерел до 60 відсотків рівня 1990 року, зокрема завдяки збільшенню частки громадського транспорту та електротранспорту, електробусів;

5. зменшення сумарного обсягу викидів в атмосферне повітря забруднюючих речовин від пересувних джерел, умовно приведенного до оксиду вуглецю з урахуванням відносної агресивності основних забруднювачів, до 70 відсотків (від рівня 2015 року);

6. збільшення частки використання електротранспорту та електромобілів, зокрема доведення частки електробусів у парках перевізників до 100 відсотків, у 2030 році.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб – середній. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність».

Для суспільства і держави буде досягнуто сталий розвиток сектору економіки, відбуватиметься просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту, значно зменшаться: викиди CO₂ та забруднюючих речовин в атмосферне повітря, негативний вплив на довкілля. Україна виконуватиме свої зобов'язання, що випливають з Угоди про асоціацію, Директиви 2009/33.

Для громадян – підвищення якості атмосферного повітря, зменшиться негативний вплив на довкілля, захворюваність населення буде зменшуватися.

ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися статистичним методом виключно на підставі статистичних даних.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися не пізніше двох років з дати започаткування дії регуляторних норм, тобто не пізніше 01.01.2027.

Повторне відстеження результативності планується регуляторного акта здійснити через рік з дня введення в дію більшості його положень, тобто до 01.01.2031.

Періодичне відстеження здійснюватиметься раз на три роки, починаючи з дня виконання заходів з повторного відстеження.

Міністр інфраструктури України
КУБРАКОВ

Олександр

_____ 2021 р.

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами

Верховна Рада України п о с т а н о в л я є:

1. Внести до Закону України «Про автомобільний транспорт» (Відомості Верховної Ради України, 2006 р., № 32, ст. 273 із наступними змінами) такі зміни:

1) статтю 1 доповнити з урахуванням алфавітного порядку термінами такого змісту:

«автомобіль гібридний – колісний транспортний засіб, оснащений електричним тяговим двигуном та двигуном внутрішнього згорання, які приводять його в рух одночасно або по черго. Система акумулювання електричної енергії (акумуляторна батарея) автомобіля гібридного не має технічної можливості заряджатися від зовнішнього джерела енергії»;

«автомобіль з водневим паливним елементом (коміркою) – електромобіль, електричний тяговий двигун якого працює за рахунок енергії отриманої з водню»;

«автомобіль плагін-гібридний – колісний транспортний засіб, оснащений електричним тяговим двигуном та двигуном внутрішнього згорання. Система акумулювання електричної енергії (акумуляторна батарея) автомобіля плагін-гібридного має технічні можливості заряджатися від зовнішнього джерела енергії»;

«електромобіль (електричний транспортний засіб) – автомобіль, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю)»;

«електробус – автобус, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю)»;

«електромобіль вантажний – автомобіль вантажний, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю)»;

«електромобіль легковий – автомобіль легковий, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю)»;

«станція зарядки електромобілів – елемент інфраструктури, стаціонарний ресурсний джерело, призначений надавати електроенергію для заряджання систем



акумулювання електричної енергії (аккумуляторних батарей) електромобілів, автомобілів плагін-гібридних та інших електричних колісних транспортних засобів;»;

2) статтю 14 після частини першої доповнити новою частиною такого змісту:

«Забезпечення розвитку електромобілів та інфраструктури станцій зарядки електромобілів визначається пріоритетом формування державної політики у сфері автомобільного транспорту.».

У зв'язку з цим частини другу – восьму вважати відповідно частинами третьою – дев'ятою;

3) статтю 20 після частини четвертої доповнити новою частиною такого змісту:

«До перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування в режимі регулярних пасажирських перевезень, з 01 січня 2030 року допускаються виключно електробуси. Ємність системи акумулювання електричної енергії (аккумуляторної батареї) електробуса, на момент його допуску до експлуатації, має забезпечувати щоденний пробіг на маршруті загального користування без додаткового заряджання.»;

У зв'язку з цим частини п'яту – десяту вважати відповідно частинами шостою – одинадцятю;

4) статтю 34 після частини другої доповнити новою частиною такого змісту:

«Автомобільні перевізники, автомобільні самозайняті перевізники в кількісному складі парку електробусів зобов'язані мати не менше 90% електробусів вітчизняного виробництва, на частку яких має припадати не менше 85% місць для сидіння пасажирів із загального числа місць для сидіння пасажирів, якими обладнаний парк електробусів перевізника.»;

5) у статті 44:

частину другу після абзацу першого доповнити новим абзацом такого змісту:

«наявність електробусів у відсотковій частці серед парку автобусів не менше 20% на 01 січня 2025 року, не менше 40% на 01 січня 2027 року, не менше 80% на 01 січня 2029 року;».

У зв'язку з цим абзаци другий, третій вважати відповідно абзацами третім, четвертим;

частину п'яту викласти в такій редакції:

«Договір з переможцем конкурсу (або дозвіл) органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають (або надають) на строк від трьох до п'яти років. У випадку, коли умовами конкурсу, які дотримано перевізником, передбачено наявність у перевізника електробусів, договір з переможцем конкурсу (або дозвіл) органи виконавчої влади та органи місцевого

самоврядування укладають (або надають) строком на сім років (при відсотковій частці електробусів, на дату подання заяви на участь у конкурсі, які будуть використовувати на даному маршруті, у парку перевізника менше 50%), та десять років (при відсотковій частці електробусів, на дату подання заяви на участь у конкурсі, які будуть використовувати на даному маршруті, у парку перевізника 50% та більше). Порушення перевізником вимог частини другої статті 44 цього Закону щодо мінімальної відсоткової частки електробусів серед парку автобусів, які використовуються на даному маршруті є підставою для зміни терміну дії договору на строк до п'яти років.».

2. Цей Закон набирає чинності з дня, наступного за днем його опублікування.

3. Кабінету Міністрів України протягом дванадцяти місяців із дня набрання чинності цим Законом:

привести власні нормативно–правові акти у відповідність з цим Законом;
забезпечити приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно–правових актів у відповідність з цим Законом.

**Голова
Верховної Ради України**

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

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

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проекту акта
<p>Стаття 1. Визначення основних термінів</p> <p>У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні:</p> <p>...</p> <p>Відсутній</p>	<p>Стаття 1. Визначення основних термінів</p> <p>У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні:</p> <p>...</p> <p>автомобіль гібридний – колісний транспортний засіб, оснащений електричним тяговим двигуном та двигуном внутрішнього згоряння, які приводять його в рух одночасно або по чергово. Система акумулювання електричної енергії (акумуляторна батарея) автомобіля гібридного не має технічної можливості заряджатися від зовнішнього джерела енергії;</p> <p>автомобіль з водневим паливним елементом (коміркою) – електромобіль, електричний тяговий двигун якого працює за рахунок енергії отриманої з водню;</p> <p>автомобіль плагін–гібридний – колісний транспортний засіб, оснащений електричним тяговим двигуном та двигуном внутрішнього згоряння. Система акумулювання електричної енергії (акумуляторна батарея) автомобіля плагін–гібридного має технічні можливості заряджатися від зовнішнього джерела енергії;</p> <p>електромобіль (електричний транспортний засіб) – автомобіль, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю);</p> <p>електробус – автобус, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою</p>



	<p>акумуляції електричної енергії (акумуляторною батареєю);</p> <p>електромобіль вантажний – автомобіль вантажний, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумуляції електричної енергії (акумуляторною батареєю);</p> <p>електромобіль легковий – автомобіль легковий, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумуляції електричної енергії (акумуляторною батареєю);</p> <p>станція зарядки електромобілів – елемент інфраструктури, стаціонарний або пересувний, призначений надавати електроенергію для зарядання систем акумуляції електричної енергії (акумуляторних батарей) електромобілів, автомобілів плагін–гібридних та інших електричних колісних транспортних засобів;</p> <p>...</p>
<p>Стаття 14. Засади розвитку автомобільного транспорту</p> <p>Розвиток автомобільного транспорту за погодженням з іншими центральними органами виконавчої влади відбувається відповідно до програми розвитку і вдосконалення транспорту, яку готує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, і затверджує Кабінет Міністрів України.</p> <p>Відсутній</p> <p>...</p>	<p>Стаття 14. Засади розвитку автомобільного транспорту</p> <p>Розвиток автомобільного транспорту за погодженням з іншими центральними органами виконавчої влади відбувається відповідно до програми розвитку і вдосконалення транспорту, яку готує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, і затверджує Кабінет Міністрів України.</p> <p>Забезпечення розвитку електромобілів та інфраструктури станцій зарядки електромобілів визначається пріоритетом формування державної політики у сфері автомобільного транспорту.</p> <p>...</p>
<p>Стаття 20. Вимоги до транспортних засобів і частин до них</p>	<p>Стаття 20. Вимоги до транспортних засобів і частин до них</p>

<p>Конструкція та технічний стан транспортних засобів, а також їх частини мають відповідати вимогам, порядок визначення яких установлює Кабінет Міністрів України, та забезпечувати:</p> <p>...</p> <p>До перевезень пасажирів автобусами у нічний час (з двадцять другої до шостої години), крім тих, що використовуються на маршрутах загального користування в режимі регулярних пасажирських перевезень, допускаються автобуси, обладнані контрольними приладами (тахографами) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв.</p> <p>Відсутній</p> <p>...</p>	<p>Конструкція та технічний стан транспортних засобів, а також їх частини мають відповідати вимогам, порядок визначення яких установлює Кабінет Міністрів України, та забезпечувати:</p> <p>...</p> <p>До перевезень пасажирів автобусами у нічний час (з двадцять другої до шостої години), крім тих, що використовуються на маршрутах загального користування в режимі регулярних пасажирських перевезень, допускаються автобуси, обладнані контрольними приладами (тахографами) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв.</p> <p>До перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування в режимі регулярних пасажирських перевезень, з 01 січня 2030 року допускаються виключно електробуси. Ємність системи акумулювання електричної енергії (акумуляторної батареї) електробуса, на момент його допуску до експлуатації, має забезпечувати щоденний пробіг на маршруті загального користування без додаткового заряджання.</p> <p>...</p>
<p>Стаття 34. Вимоги до автомобільного перевізника</p> <p>Автомобільний перевізник повинен:</p> <p>...</p> <p>Автомобільні перевізники з кількістю транспортних засобів десять і більше зобов'язані організувати підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів автомобільного транспорту, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту, у термін один раз на п'ять років, а з питань безпеки перевезень, охорони праці та пожежної безпеки - у термін один раз на три роки в порядку, який визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.</p>	<p>Стаття 34. Вимоги до автомобільного перевізника</p> <p>Автомобільний перевізник повинен:</p> <p>...</p> <p>Автомобільні перевізники з кількістю транспортних засобів десять і більше зобов'язані організувати підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів автомобільного транспорту, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту, у термін один раз на п'ять років, а з питань безпеки перевезень, охорони праці та пожежної безпеки - у термін один раз на три роки в порядку, який визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.</p>

<p>Відсутній</p>	<p>Автомобільні перевізники, автомобільні самозайняті перевізники в кількісному складі парку електробусів зобов'язані мати не менше 90% електробусів вітчизняного виробництва, на частку яких має припадати не менше 85% місць для сидіння пасажирів із загального числа місць для сидіння пасажирів, якими обладнаний парк електробусів перевізника.</p>
<p>Стаття 44. Визначення умов перевезень та проведення конкурсу</p> <p>Організація проведення конкурсу та визначення умов перевезень покладаються на органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування.</p> <p>До обов'язкових умов конкурсу на перевезення пасажирів належать:</p> <p>Відсутній</p> <p>...</p> <p>Договір з переможцем конкурсу (або дозвіл) органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають (або надають) на термін від трьох до п'яти років.</p> <p>...</p>	<p>Стаття 44. Визначення умов перевезень та проведення конкурсу</p> <p>Організація проведення конкурсу та визначення умов перевезень покладаються на органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування.</p> <p>До обов'язкових умов конкурсу на перевезення пасажирів належать:</p> <p>наявність електробусів у відсотковій частці серед парку автобусів не менше 20% на 01 січня 2025 року, не менше 40% на 01 січня 2027 року, не менше 80% на 01 січня 2029 року;</p> <p>...</p> <p>Договір з переможцем конкурсу (або дозвіл) органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають (або надають) на строк від трьох до п'яти років. У випадку, коли умовами конкурсу, які дотримано перевізником, передбачено наявність у перевізника електробусів, договір з переможцем конкурсу (або дозвіл) органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають (або надають) строком на сім років (при відсотковій частці електробусів, на дату подання заяви на участь у конкурсі, які будуть використовувати на даному маршруті, у парку перевізника менше 50%), та десять років (при відсотковій частці електробусів, на дату подання заяви на участь у конкурсі, які будуть використовувати на даному маршруті, у парку перевізника 50% та більше). Порушення перевізником вимог частини другої</p>

статті 44 цього Закону щодо мінімальної відсоткової частки електробусів серед парку автобусів, які використовуються на даному маршруті є підставою для зміни терміну дії договору на строк до п'яти років.

...

Міністр інфраструктури України

_____ 20__ р.

Олександр КУБРАКОВ

Додаток

до пояснювальної записки до проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами»

Довідкові та інші інформаційно-аналітичні матеріали, що обґрунтовують необхідність прийняття акта

Згідно з даними Держстату України при порівнянні даних за 2016 та 2019 роки викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від автомобільного транспорту розрахованих на основі даних про кінцеве використання палива автомобільним транспортом, наведених у енергетичному балансі України, без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях прослідковується негативна тенденція до зростання викидів забруднюючих речовин. Так за 2016 рік було здійснено сумарний викид забруднюючих речовин у розмірі 1608517 т, а за 2019 – 1648827 т. У перерахунку обсягів викидів на одну особу це становитиме 37,7 кг та 39,2 кг відповідно. Окремо слід зазначити статистику за 2020 рік, в якому у зв'язку з пандемією викликану коронавірусною хворобою 2019 (COVID-19), обмежувальними заходами та зростанням у зв'язку з цим використання приватного транспорту кількість викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від автомобільного транспорту різко зросла на 10,5% від рівня 2016 року до 1778659 т (попередні дані). Іншими словами зростання кількості викидів лише за 2020 рік було в 3 рази більшим ніж сумарно за чотири попередні роки разом взяті. В перерахунку на особу обсягів викидів в 2020 році зріс до 42,6 кг. При цьому робота автомобільного транспорту у сфері громадських перевезень за 2020 рік склала лише 56,4% у порівнянні з 2019 роком, що демонструє залежність зростання викидів від зменшення роботи громадського транспорту і зворотну тенденцію щодо зменшення викидів при збільшенні роботи громадського транспорту.

У нижченаведеній таблиці відображені дані щодо викидів забруднюючих речовин від автомобільного транспорту і розраховані на основі даних про кінцеве використання палива автомобільним транспортом, наведених у енергетичному балансі України, без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

За умови належного та достатнього розвитку громадського транспорту значно зменшиться використання приватного транспорту для перевезення пасажирів, що спричинить зменшення попиту на паливе для автомобілів з



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

двигунами внутрішнього згорання та як наслідок зменшиться кількість викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від автомобільного транспорту.

	Кількість викидів забруднюючих речовин, т			Кількість викидів забруднюючих речовин на одну особу, кг		
	2016	2019	2020*	2016	2019	2020*
Усього	1608516,6	1648827,0	1778659,0	37,7	39,2	42,6
діоксид сірки	17637,5	19803,2		0,4	0,5	
оксид вуглецю	1227084,7	1255224,6		28,8	29,9	
діоксид азоту	164288,3	178778,1		3,8	4,3	
оксид азоту	839,9	798,6		0,0	0,0	
неметанові леткі органічні сполуки	170602,0	162622,1		4,0	3,9	
аміак	8,7	6,3		0,0	0,0	
метан	5068,7	5128,4		0,1	0,1	
сажа	22986,8	26465,7		0,5	0,6	

* попередні дані

Крім викидів забруднюючих речовин, автомобільний транспорт з кожної тони спожито бензину моторного та газойлю (палива дизельного) здійснює викид в атмосферне повітря 3183 кг вуглекислого газу (CO₂). В річному обсягу лише автомобільним транспортом протягом 2019 року в атмосферне повітря, внаслідок споживання бензину та газойлю було викинуто $5398000 \cdot 3,183 = 17181834$ тон вуглекислого газу (CO₂). За розрахунковими даними наведеними ДП «Укравтогаз» НАК «Нафтогаз України» за спалювання 1 тони газу, у якості моторного палива, здійснюється викид 2,5 тони вуглекислого газу (CO₂); від споживання газу автомобільним транспортом протягом 2019 року в атмосферне повітря було викинуто біля 4500000 тон вуглекислого газу (CO₂).

Дані з відкритих джерел засвідчують, що столиця України місто Київ, маючи на своїй території великих промислових забруднювачів, таких як металургійні чи гірничо-збагачувальні комбінати, шахти, нафтопереробні заводи чи заводи з переробки хімічної промисловості і тому подібне, а лише завдяки викидам автомобільного транспорту постійно знаходиться біля першої десятки найбільш забруднених міст світу. При цьому за кількістю мешканців Київ посідає місце в кінці першої сотні найбільш чисельних міст світу, відповідно і кількість автомобільного транспорту в столиці України є меншою за кількість автомобілів у багатьох десятків інших міст світу. Однак старий вік транспортних засобів, та відповідно їх технічний стан призводять до такої кількості викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря, що Київ входить до когорти найбільш брудних міст світу.

Згідно даних з відкритих джерел, експлуатаційні витрати автобуса вартістю 200 тис. Євро з дизельним двигуном у місті Львів становлять 1450 тис. грн, експлуатаційні витрати електробуса вартістю 300 тис. Євро на тому ж маршруті (пробіг 200 км на день) становлять лише 297 тис. грн. Різниця в

експлуатаційних витратах (1150 тис. грн, або біля 34 тис. ЄВРО) дозволяє за 3 роки експлуатації електробуса покрити різницю вартості електробуса та автобуса. Ця ж пропорція є справедливою для будь-яких інших одиниць автомобілів та електромобілів.

За даними Мініфраструктури станом на 01.01.2020 в автомобільних парках перевізників налічується 51909 одиниць автобусів, які до 01.01.2030 необхідно замінити на електробуси. Умова, за якої парк автомобільного перевізника має складатися з не менш як дев'яноста відсотків електробусів вітчизняного виробництва, на частку яких має припадати не менше восьмидесяти п'яти відсотків місць для сидіння пасажирів із загального числа місць для сидіння пасажирів, якими обладнаний парк електробусів перевізника, буде стимулювати розвиток вітчизняного автомобілебудування. Згідно інформації, отриманої в робочому порядку від представників вітчизняного автомобілебудування, сумарна потужність виробництва вітчизняних виробників на сьогодні може коливатися біля однієї тисячі електробусів на рік та може бути збільшена протягом 2-3 років до десяти тисяч електробусів на рік, що є достатнім для повної заміни парку автобусів перевізників на електробуси протягом 5-ти років.

Вищевикладене засвідчує, що реалізація закону матиме позитивний вплив на ринкове середовище, забезпечення захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян і держави; громадське здоров'я, покращення стану здоров'я населення або його окремих груп; екологію та навколишнє природне середовище, обсяг природних ресурсів, рівень забруднення атмосферного повітря.

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проєкту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами»

1. Мета

Проєкт Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами» (далі - законопроєкт) розроблено з метою 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 «Щодо просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту» та покликаний стимулювати використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами.

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Законопроєкт розроблено на виконання ініціативи Президента України, визначеної листом від 12.10.2020 № 01-01/840, доручення Прем'єр-міністра України від 15.10.2020 № 42418/1/1-20, Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430, Рішення Комітету Верховної Ради України з питань екологічної політики та природокористування від 31.03.2021 № 74/13.

Частина перша статті 2 Закону України «Про автомобільний транспорт» (далі – Закон) визначає, що законодавство про автомобільний транспорт складається з Закону, законів України «Про транспорт», «Про дорожній рух», чинних міжнародних договорів та інших нормативно-правових актів у сфері автомобільних перевезень. Закон містить визначення термінів автомобіль та таким його різновидам як автомобіль вантажний, автомобіль легковий, автобус.

Закон України «Про дорожній рух» не надає визначення будь-яким термінам, проте вживає різні терміни для одного і того ж різновиду транспортного засобу, так у статті 6 вжито термін «електромобіль», а в статті 7 відповідно «транспортний засіб, оснащеними електричними двигунами (одним чи декількома).

Законом України від 11.07.2019 № 2754-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів» (далі – Закон про зміни) зобов'язано низку

центрального органу виконавчої влади у шестимісячний строк внести Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59



зміни до ДСТУ 4278:2006, вживаючи фразу «транспортних засобів, які приводяться в рух електричним двигуном і не мають двигуна внутрішнього згоряння», та до ДСТУ 4100:2014, вживаючи фрази «Для електромобілів», «Станція зарядки електромобілів», тощо. Крім того, Законом про зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення вводиться відповідальність за ряд порушень стосовно транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома).

Законом України «Про Митний тариф України» встановлено Митний тариф України, яким під кодом 8703 80 10 вжито термін «Автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей (крім моторних транспортних засобів товарної позиції 8702), включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі: - оснащені виключно електричними двигунами (одним чи декількома)».

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430, оперує термінами «електромобіль», «електробус», «електротранспорт».

Закон України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року» передбачає досягти у 2030 році:

- викиди забруднюючих речовин у атмосферне повітря від пересувних джерел умовно приведені до оксиду вуглецю з урахуванням відносної агресивності основних забруднювачів у розмірі 70% від рівня 2015 року;
- викиди парникових газів у 2030 році мають становити менше 60% від розміру викидів парникових газів у 1990 році;
- 10 відсотків електротранспорту у загальній кількості нових придбаних автотранспортних засобів.

90-95 відсотків викидів забруднюючих речовин у повітря міст, у місцях скупчення людей припадає на автомобільний транспорт, за виключенням індустріальних мегаполісів, в яких до забруднюючих викидів від автомобільного транспорту додатково додаються шкідливі викиди промислового виробництва. Транспортна політика ЄС поставила завдання скоротити наполовину використання автомобілів на традиційних видах пального у містах до 2030 року та повністю від них відмовитися до 2050 року.

Згідно з даними Держстату України за період з 2016 по 2019 роки викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря від автомобільного транспорту зросли на 2,5% з 1608517 т до 1648827 т. Проте лише за 2020 рік, у зв'язку з пандемією, викликаною коронавірусною хворобою 2019 (COVID-19), обмежувальними заходами та зростанням у зв'язку з цим використання приватного транспорту кількість викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від автомобільного транспорту різко зросла на 10,5% від рівня 2016 року до 1778659 т. Іншими словами, зростання кількості викидів лише за 2020 рік було в 3 рази більшим, ніж сумарно за чотири попередні роки разом взяті. При цьому робота автомобільного транспорту у сфері громадських перевезень за 2020 рік склала лише 56,4% у порівнянні з 2019 роком, що лише

стверджує необхідність розвитку як сфери громадського транспорту, так і самого автопарку громадського транспорту за рахунок екологічних (кліматично нейтральних) видів транспорту. Це дозволить у поєднанні з іншими заходами виконати вимоги зокрема Закону України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року» та знизити викиди забруднюючих речовин у атмосферне повітря від пересувних джерел, умовно приведені до оксиду вуглецю, з урахуванням відносної агресивності основних забруднювачів у розмірі 70% від рівня 2015 року, які нині становлять вже понад 110% від рівня 2015 року.

З урахуванням наявних проблем необхідно на законодавчому рівні усунути прогалину в невизначеності термінів електромобіля, а також завчасно зафіксувати напрямок розвитку громадського транспорту за рахунок екологічно чистого транспорту, визначивши цей напрямок пріоритетом формування державної політики у сфері автомобільного транспорту.

3. Основні положення проекту акта

Законопроектом передбачається надати визначення таким термінам, як електромобіль (електричний транспортний засіб), електробус, електромобіль вантажний, електромобіль легковий, автомобіль з водневим паливним елементом (коміркою), автомобіль гібридний, автомобіль плагін-гібридний, станція зарядки електромобілів.

Також законопроект визначає, що забезпечення розвитку електромобілів та інфраструктури станцій зарядки електромобілів визначається пріоритетом формування державної політики у сфері автомобільного транспорту; у сфері регулярних пасажирських перевезень, з 01.01.2030 допускаються виключно електробуси; обов'язкові умови конкурсу на перевезення пасажирів доповнюються нормою, яка передбачає наявність мінімальної відсоткової частки, яку 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. Термін дії договору, який укладається з переможцем конкурсу збільшується до 7 років, коли 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; з метою стимулювання вітчизняного виробника, створення умов для будівництва іноземними компаніями з виробництва електромобілів, нових заводів з випуску/збирання електромобілів в Україні пропонується введення процентної квоти на електробуси вітчизняного виробництва в парках автомобільних перевізників, автомобільних самозайнятих перевізників.

4. Правові аспекти

Правові підстави розроблення законопроекту випливають з пункту «с» статті 361 Угоди про асоціацію, що передбачає співробітництво з метою збереження, захисту, поліпшення і відтворення якості навколишнього середовища, захист громадського здоров'я, розсудливе та раціональне використання природних ресурсів та заохочення заходів на міжнародному рівні, спрямованих на вирішення регіональних і глобальних проблем навколишнього середовища, зокрема, у сфері якості атмосферного повітря, зі статті 368(1) Угоди про асоціацію, згідно з якими співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, Закону України «Про автомобільний транспорт», Закону України «Про дорожній рух», Закону України від 11.07.2019 № 2754-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів», Закону України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року», Закону України «Про Митний тариф України», ініціативи Президента України, визначеної листом від 12.10.2020 № 01-01/840, доручення Прем'єр-міністра України від 15.10.2020 № 42418/1/1-20, Рішення Комітету Верховної Ради України з питань екологічної політики та природокористування від 31.03.2021 № 74/13.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація Закону не потребує фінансування з Державного бюджету України чи місцевого бюджету.

6. Позиція заінтересованих сторін

Законопроект не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудої сфери, прав осіб з інвалідністю, функціонування і застосування української мови як державної, сфери наукової та науково-технічної діяльності.

7. Оцінка відповідності

В законопроекті наявні положення, що стосуються зобов'язань України у сфері європейської інтеграції.

За предметом правового регулювання законопроект не стосується прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод, не впливає на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, не містить ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією, не створює підстави для дискримінації.

8. Прогноз результатів

Очікуваними результатами реалізації закону є розбудова державної політики у сфері автомобільного транспорту, направленої на розвиток громадського транспорту, за рахунок екологічно чистого транспорту, правова визначеність вживання термінів електромобіль (електричний транспортний засіб), електробус, електромобіль вантажний, електромобіль легковий, автомобіль з водневою паливною коміркою, автомобіль гібридний, автомобіль плагін-гібридний, станція зарядки електромобілів, а також переоснащення парку автомобільних перевізників, автомобільних самозайнятих перевізників за рахунок електробусів, забезпечення використання з 01.01.2030 на автобусних маршрутах загального користування в режимі регулярних пасажирських перевезень виключно електробусів. Даний крок дозволить раціонально використовувати наявні ресурси з метою досягнення поставленого завдання: скоротити викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря до розміру 70% від рівня 2015 року від наявних за підсумками 2020 року понад 110% від рівня 2015 року шляхом заміни лише 5% кількості автомобілів, зареєстрованих в Україні, забезпечивши при цьому скорочення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря на 30-40%.

Критеріями, за якими буде оцінюватися ефективність його реалізації, є кількісні:

на 01.01.2030 100% парку автомобільних перевізників, автомобільних самозайнятих перевізників становлять електробуси, з яких не менше 90% становлять електробуси вітчизняного виробництва, на частку яких припадає не менше 85% місць для сидіння пасажирів із загального числа місць для сидіння пасажирів, якими обладнаний парк електробусів перевізника.

збільшення частки використання електротранспорту та електромобілів, зокрема доведення частки електротранспорту у внутрішньому сполученні до 75 відсотків у 2030 році;

відсоток електромобілів у загальній кількості автомобілів, зареєстрованих в Україні;

та якісний – покращення якості атмосферного повітря у містах.

Можливими ризиками є спроба замінити увесь парк автобусів, наявний у перевізників (яких за даними Мінінфраструктури станом на 01.01.2020 налічується 51909 одиниць) в останні роки строку експлуатації автобусів з

двигунами внутрішнього згорання (орієнтовно з 2027 до 2030), що може перевищувати виробничі потужності вітчизняних виробників.

Шляхами мінімізації наведеного ризику будуть заходи щодо стимулювання будівництва іноземними компаніями з виробництва електромобілів, нових заводів з випуску/збирання електромобілів в Україні, а також заходи економічного стимулювання придбання електромобілів, які будуть розроблятися з введенням екологічного податку на викиди CO₂ та забруднюючих речовин в атмосферне повітря.

Реалізація закону не матиме впливу на розвиток регіонів, підвищення чи зниження спроможності територіальних громад; погіршення стану здоров'я населення або його окремих груп; інші суспільні відносини.

Реалізація закону матиме позитивний вплив на ринкове середовище, забезпечення захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян і держави; ринок праці, рівень зайнятості населення; громадське здоров'я, покращення стану здоров'я населення або його окремих груп; екологію та навколишнє природне середовище, обсяг природних ресурсів, рівень забруднення атмосферного повітря, води, земель, зокрема забруднення утвореними відходами, що зазначено в нижченаведеній таблиці (дані і розрахунки, які обґрунтовують такий прогноз додаються).

Заінтересована сторона	Вплив реалізації акта на заінтересовану сторону	Пояснення очікуваного впливу
Громадяни	Позитивний вплив з 2025 року	Покращення стану здоров'я населення, особливо його груп, що проживають у містах. Зменшення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря, зменшення тарифів на проїзд (за умови відсутності інфляційних процесів)
Суб'єкти господарювання – виробники автомобілів	Позитивний	Можливість планування виробництва, зайняття ніші виробництва електромобілів, електробусів.
Суб'єкти господарювання - перевізники	Короткостроковий – негативний, середньостроковий та довгостроковий – позитивний	Більшість перевізників для ведення господарської діяльності з перевезення пасажирів купують вживані мікроавтобуси та автобуси малої місткості, які є значно дешевшими за нові, з країн ЄС. Електробуси дорожчі за свої аналоги з двигунами внутрішнього згорання за рахунок вартості акумуляторних батарей, вартість яких може сягати 50% від вартості електробуса.

		Експлуатаційні витрати на електробуси в 4-5 разів менші від експлуатаційних витрат автобусів, мікроавтобусів, що дозволяє за 8-10 років повністю окупити витрати на придбання електробуса лише за рахунок економії експлуатаційних витрат.
Держава	Позитивний	Створення нових робочих місць для виконання програми переоснащення парку перевізників за рахунок електробусів. Зменшення викидів забруднюючих речовин та CO ₂ в атмосферне повітря, покращення довкілля, зменшення захворюваності населення та витрат на медицину, пов'язані з цими захворюваннями.

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

_____ 20__ р.

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення проєкту Закону України

«Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами»

6 Липня 2021, 15:22

Проєкт Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами» (далі – проєкт акта) розроблено з метою 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 «Щодо просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту» та покликаний стимулювати використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, на виконання Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430, реалізації ініціативи Президента України визначеної листом від 12.10.2020 № 01-01/840, доручення Прем'єр-міністра України від 15.10.2020 № 42418/1/1-20, Рішення Комітету Верховної Ради України з питань екологічної політики та природокористування від 31.03.2021 № 74/13.

Законопроектом передбачається :

- надати визначення таким термінам як електромобіль (електричний транспортний засіб), електробус, електромобіль вантажний, електромобіль легковий, автомобіль з водневим паливним елементом (коміркою), автомобіль гібридний, автомобіль плагін-гібридний, станція зарядки електромобілів;
- визначити, що забезпечення розвитку електромобілів та інфраструктури станцій зарядки електромобілів визначається пріоритетом формування державної політики у сфері автомобільного транспорту;
- запровадити використання електробусів у сфері регулярних пасажирських перевезень встановивши, що з 01.01.2030 допускаються до використання виключно електробуси;
- доповнити обов'язкові умови конкурсу на перевезення пасажирів нормою, яка передбачає наявність мінімальної відсоткової частки, яку 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. Термін дії договору, який укладається з переможцем конкурсу збільшується до 7 років, коли 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;
- стимулювання вітчизняного виробника, створення умов для будівництва іноземними компаніями з виробництва електромобілів, нових заводів з випуску/збирання електромобілів в Україні шляхом введення процентної квоти на електробуси вітчизняного виробництва в парках автомобільних перевізників, автомобільних самозайнятих перевізників.

Зауваження та пропозиції до проєкту акта від фізичних та юридичних осіб слід надсилати протягом місяця шляхом надсилання листів, електронних листів на адресу: Директорат цифрової інфраструктури на транспорті Мінінфраструктури, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14; mashtabey@mtu.gov.ua та на адресу Державної регуляторної служби України.

[Проєкт Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами»](#)

[Пояснювальна записка](#)

[Додаток до пояснювальної записки](#)

[Порівняльна таблиця](#)

[Аналіз регуляторного впливу](#)

[Додаток 1 до АРВ](#)

[Додаток 2 до АРВ](#)