



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 деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» (далі – проєкт акта).

Просимо погодити проєкт акта в установленому порядку.

- Додатки:
1. Проєкт акта на 2 арк. в 1 прим.
 2. Порівняльна таблиця до проєкту акта на 2 арк. в 1 прим.
 3. Пояснювальна записка до проєкту акта на 7 арк. в 1 прим.
 4. Аналіз регуляторного впливу до проєкту акта на 30 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

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів»

Верховна Рада України постановляє:

1. Внести зміни до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» (Відомості Верховної Ради України, 2005 р., № 34, ст. 435 із наступними змінами), доповнивши його новими статтями 5¹, 5² такого змісту:

«5¹. Забороняється митне оформлення з метою вільного обігу та перша державна реєстрація в Україні транспортних засобів, як вироблених в Україні, так і ввезених на митну територію України, за кодами товарних позицій:

згідно з УКТ ЗЕД:

8702 10 19, 8702 10 99 00, 8703 31 90, 8703 32 90, 8703 33 90 – з 01 січня 2027 року, за винятком транспортних засобів, ввезених на митну територію України до 31 грудня 2026 року включно;

8702 10 11, 8702 10 91 00, 8702 90 11 00, 8702 90 19 00, 8702 90 31 00, 8702 90 39 00, 8703 21 10 00, 8703 21 90, 8703 22 10 00, 8703 22 90, 8703 23 11, 8703 23 19, 8703 23 90, 8703 24 10 00, 8703 24 90, 8703 31 10 00, 8703 32 11 00, 8703 32 19 00, 8703 33 11 00, 8703 33 19 00, 8704, 8705, 8706 00 – з 1 січня 2030 року, за винятком транспортних засобів, ввезених на митну територію України до 31 грудня 2029 року включно;

згідно з Державним класифікатором продукції та послуг:

29.10.21, 29.10.22, 29.10.23, 29.10.30, 29.10.41, 29.10.42, 29.10.43, 29.10.44, 29.10.51, 29.10.59-50.00 – з 01 січня 2030 року, за винятком транспортних засобів вироблених до 31 грудня 2029 року.

5². Дія статті 5¹ цього Закону не поширюється на автомобілі з двигунами внутрішнього згорання:

1) для потреб Збройних Сил України та інших військових формувань, а також їх подальшої відомчої реєстрації та обліку таких транспортних засобів;

2) для потреб фермерських господарств, за умови державної реєстрації таких автомобілів за фермерськими господарствами, з метою їх використання поза межами автомобільних доріг загального користування при веденні фермерського господарства;

3) набутими в порядку спадкування;



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

4) вироблених до 01 січня 1981 року.».

2. Цей Закон набирає чинності з дня, наступного за днем його опублікування, та вводиться в дію з 01 січня 2027 року.

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

привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом;

забезпечити приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом.

**Голова Верховної Ради
України**

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проєкту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів»

1. Мета

Проєкт Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» (далі - законопроект) розроблено з метою реалізації окремих положень Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їїними 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».

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Законопроект 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.

90-95 відсотків викидів забруднюючих речовин у повітря у припадає на автомобільний транспорт з двигунами внутрішнього згорання (далі – автомобілі з ДВЗ), 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.

При цьому, зважаючи на бідніший рівень життя громадян України на відміну від мешканців ЄС, автомобільний транспорт українців та юридичних осіб, які є резидентами України, має більш високі показники експлуатації автомобілів, як по розміру довічного пробігу, так і по строків їх експлуатації, що є наслідком зокрема ввезення на територію України вживаних автомобілів з ЄС.

3. Основні положення проєкту акта

Законопроектом передбачається запровадити поетапну заборону ввезення та першої державної реєстрації в Україні автомобілів з ДВЗ, у тому числі і вироблених в Україні. Пропонується заборона з 01.01.2027 вживаних автомобілів з дизельними ДВЗ, з 01.01.2030 нових автомобілів з дизельними ДВЗ, а також вживаних і нових автомобілів з бензиновими ДВЗ.



Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

Заборона не буде поширюватися на автомобілі Збройних Сил України та інших військових формувань, автомобілі що використовуються фермерськими господарствами з метою їх використання поза межами автомобільних доріг загального користування при веденні фермерського господарства та автомобілі, що набуваються у спадок, а також на автомобілі вироблених до 01.01.1981.

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 Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року», 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.

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-трудової 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 заборона митного оформлення з метою вільного обігу та першої державної реєстрації в Україні транспортних засобів, як вироблених в Україні, так і ввезених на митну територію України: з 01.01.2027 вживаних автомобілів з ДВЗ із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем), з 01.01.2030 нових автомобілів з ДВЗ із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем), а також вживаних і нових автомобілів з ДВЗ з іскровим запалюванням, крім автомобілів Збройних Сил України та інших військових формувань, автомобілі що використовуються фермерськими господарствами, автомобілів, що набуваються у спадок, автомобілі, що можуть становити історичну чи колекційну цінність – випущені до 01.01.1981 та автомобілів, що за позиціями згідно з УКТ ЗЕД та ДК 016:2010 не увійшли до законопроекту.

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

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;

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

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 ввезення на митну територію України напередодні дат настання заборони ввезення значної кількості вживаних автомобілів з ДВЗ з країн Європейського Союзу, у значно більшій кількості за звичайні обсяги, з метою їх подальшої реалізації в Україні.

Шляхами мінімізації наведених ризиків є введення екологічного податку на викиди CO₂ та забруднюючих речовин в атмосферне повітря, заходи економічного стимулювання придбання електромобілів.

Реалізація закону не матиме впливу на розвиток регіонів, підвищення чи зниження спроможності територіальних громад; ринок праці, рівень зайнятості населення; 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; 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 (інформація про вплив та інформаційно-аналітичні матеріали додаються).

Згідно з інформацією Держстату 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. При цьому досить очевидно, при порівнянні даних за 2016 та 2019 роки, є динаміка зростання кількості (обсягів) шкідливих викидів від автомобільного транспорту, що з кожним роком лише погіршує екологію та навколишнє природне середовище призводячи до зростання негативного впливу на стан здоров'я населення.

За умови повної заміни автомобілів з двигунами внутрішнього згорання на електромобілі повністю припиниться викид нижченаведених шкідливих речовин в атмосферне повітря.

	Кількість викидів забруднюючих речовин, т		Кількість викидів забруднюючих речовин на одну особу, кг	
	2016	2019	2016	2019
Усього	1608516,6	1648827,0	37,7	39,2
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

За умови повної заміни автомобілів з ДВЗ на електромобілі зникне потреба у споживанні зазначених видів пального для автомобілів з двигунами внутрішнього згорання, що зменшить споживання природних ресурсів (нафти, газу) та матиме позитивний вплив на зменшення залежності України від Російської Федерації.

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

_____ 20__ р.

Додаток 1

до пояснювальної записки до проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів»

Інформація про вплив реалізації акта на інтереси заінтересованих сторін

Заінтересована сторона	Вплив реалізації акта на заінтересовану сторону	Пояснення очікуваного впливу
Громадяни	Позитивний вплив з 2027 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. Виробництво автомобілів з двигунами внутрішнього згорання з метою їх експорту за межі митної території України зберігається
Суб'єкти господарювання - перевізники	Короткостроковий – негативний, 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 окупили витрати на придбання електробуса лише за рахунок економії експлуатаційних витрат.
Держава	Позитивний	Зменшення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря, покращення довкілля, зменшення захворюваності населення та витрат на медицину, пов'язані з цими захворюваннями. Зменшення залежності від Російської Федерації

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проекту акта
Відсутня	<p>5¹. Забороняється митне оформлення з метою вільного обігу та перша державна реєстрація в Україні транспортних засобів, як вироблених в Україні, так і ввезених на митну територію України, за кодами товарних позицій:</p> <p>згідно з УКТ ЗЕД:</p> <p>8702 10 19, 8702 10 99 00, 8703 31 90, 8703 32 90, 8703 33 90 - з 01 січня 2027 року, за винятком транспортних засобів, ввезених на митну територію України до 31 грудня 2026 року включно;</p> <p>8702 10 11, 8702 10 91 00, 8702 90 11 00, 8702 90 19 00, 8702 90 31 00, 8702 90 39 00, 8703 21 10 00, 8703 21 90, 8703 22 10 00, 8703 22 90, 8703 23 11, 8703 23 19, 8703 23 90, 8703 24 10 00, 8703 24 90, 8703 31 10 00, 8703 32 11 00, 8703 32 19 00, 8703 33 11 00, 8703 33 19 00, 8704, 8705, 8706 00 - з 1 січня 2030 року, за винятком транспортних засобів, ввезених на митну територію України до 31 грудня 2029 року включно;</p> <p>згідно з Державним класифікатором продукції та послуг:</p> <p>29.10.21, 29.10.22, 29.10.23, 29.10.30, 29.10.41, 29.10.42, 29.10.43, 29.10.44, 29.10.51, 29.10.59-50.00 – з 01 січня 2030 року, за винятком транспортних засобів вироблених до 31 грудня 2029 року.</p>
Відсутня	<p>5². Дія статті 5¹ цього Закону не поширюється на автомобілі з двигунами внутрішнього згорання:</p> <p>1) для потреб Збройних Сил України та інших військових формувань, а також їх подальшої відомчої реєстрації та обліку таких транспортних засобів;</p> <p>2) для потреб фермерських господарств, за умови державної реєстрації таких автомобілів за фермерськими господарствами, з метою їх використання поза межами автомобільних доріг загального користування при веденні</p>



	<p>фермерського господарства; 3) набутими в порядку спадкування; 4) вироблених до 01 січня 1981 року.</p>
--	---

Міністр інфраструктури України

_____ 20__ р.

Олександр КУБРАКОВ

Додаток 2

до пояснювальної записки до проєкту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів»

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 очевидною є негативна тенденція до зростання викидів забруднюючих речовин. Так за 2016 рік було здійснено сумарний викид забруднюючих речовин у розмірі 1608516,6 т, а за 2019 - 1648827,0 т. У перерахунку обсягів викидів на одну особу це становитиме 37,7 кг та 39,2 кг відповідно, а в 2020 році зріс до 42,6 кг (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, 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 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.

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



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

43% автомобілів, що перебувають у власності фізичних осіб, та 51% автомобілів, що перебувають у власності юридичних осіб виготовлені у 1999 році та раніше.

Зазначене негативно впливає на громадське здоров'я; екологію та навколишнє природне середовище, рівень забруднення атмосферного повітря. Надмірні викиди парникових газів, насамперед вуглекислого газу (CO₂) від експлуатації автомобілів з двигунами внутрішнього згорання є фактором, що напряду впливає на процеси глобального потепління, зміну клімату, збільшення непередбачуваних природних явищ (урагани, смерчі, наводнення, посуха, землетруси, тощо) та надмірно швидкого зростання середньої температури нашої планети.

Відповідно до розрахункових даних Енергетичного балансу України (продуктового) за 2019 рік автомобільним транспортом було спожито бензину 1579000 т, або 2134000 тис. л, газойлів (дизелю) 3819000 т, або 4493000 тис. л, газу 1800000 т, або 3273000 тис. л. Зазначене паливо в розрізі бензину та газойлів є на 100% імпортного постачання, газу імпортна складова становить 78%.

На противагу цьому електроенергія є на 100% власного виробництва. Заряджання акумуляторних батарей в нічні години дозволить сприяти балансуванню енергетичного ринку, споживати обсяги електроенергії, яка на сьогоднішній день просто втрачається (значні обсяги електроенергії втрачаються через відсутність попиту на вироблені в нічні години кіловат-години; за оперативними даними ПрАТ «НЕК «Укренерго», споживання електроенергії в об'єднаній енергосистемі України за 2020 рік становило 117,7 млрд кВт-год., а виробництво 148,8 млрд кВт-год.), призведе до передумов зниження тарифів на електроенергію.

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.

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.

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 А, В+С+Д+Е, F, H, K, 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, Матвеевим 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: 141383 (одиниць), у тому числі малого підприємництва 23564 (одиниць) та мікропідприємництва 117819 (одиниць);

питома вага суб'єктів малого та мікропідприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 93,4 (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

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> <i>кількість необхідних одиниць обладнання X вартість одиниці</i>	0,4 шт. (кількість автомобілів, що замінюється щорічно) x 277500 грн. (суму витрат на придбання однієї одиниці електромобіля) = 111000 грн.	111000 грн.	555000 грн.
2.	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

	<p>Формула:</p> <p>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 підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість процедур обліку за рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</p>			
3.	<p>Процедури експлуатації та обслуговування обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали, технічне обслуговування)</p> <p>Формула:</p> <p>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 підприємництва</p> <p>* пункти 3, 4 розділу 3 Додатку 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта «ТЕСТ малого підприємництва (М-Тест)» об'єднані з огляду на відсутність роздільного обліку таких витрат</p>	<p>- 37000 грн.</p> <p>(на експлуатаційних витратах відбувається щорічна економія в 37000 грн для кожного з 0,4 одиниці електромобіля)</p>	<p>-37000 + (-37000)*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>- 555000 грн.</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>
4.	Об'єднано з п.3			
5.	Інші процедури (уточнити)	<p>0,00</p> <p>(витрати відсутні)</p>	<p>0,00</p> <p>(витрати відсутні)</p>	<p>0,00</p> <p>(витрати відсутні)</p>

6.	Разом, гривень <i>Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 +5)</i>	74000 грн.	X	0,00 (витрати відсутні)
7.	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць (малого підприємництва)	23564	23564	23564
8.	Сумарно, гривень <i>Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 X рядок 7)</i>	1 743 736 000 грн.	X	0,00 (витрати відсутні)
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва 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 підприємництва (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: 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>	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

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 підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	23564	23564	23564
16.	Сумарно, гривень <i>Формула:</i> <i>відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, 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 підприємництва на виконання вимог регулювання.

Витрати з'являються після першої черги регуляторних заборон, які вводяться в дію з 01 січня 2027 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 підприємництва мають у власності по 16,6 автомобіля, замінювати які будуть протягом 40 років, або по 0,4 автомобіля на рік. Витрати на придбання одного електромобіля замість автомобіля (різниця в їх вартості) становить 10 тис дол. США. Річні витрати по курсу НБУ 27,75 грн/дол. США становитимуть $0,4 \times 10\,000 \times 27,75 = 111\,000$ грн. Економія на експлуатаційних витратах становитиме $1/3$ від 111 500 грн, що дорівнює 37 000 грн.

рік	витрати, грн.	економія, грн.	загалом різниця витрат та економії, грн.	загалом витрати наростаючим підсумком, грн.
1	111 000	37 000	74 000	74 000
2	111 000	$37\,000 \times 2 = 74\,000$ Економія відбувається як за рахунок електромобіля придбаного в поточному році, так і за рахунок експлуатації електромобіля придбаного в попередньому періоді	37 000	111 000
3	111 000	$37\,000 \times 3 = 111\,000$	0	111 000
4	111 000	$37\,000 \times 4 = 148\,000$	- 37 000	74 000

5	111 000	$37\,000 * 5 = 185\,000$	- 74 000	0
6	111 000	$37\,000 * 6 = 222\,000$	- 111 000	- 111 000

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.

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 $6 * 111\,000 = 666\,000$ грн., різниця у витратах та економії становитиме – 111 000 грн. (відображено в таблиці).

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	1 743 736 000 грн.	0,00 (витрати відсутні)

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	1 743 736 000 грн.	0,00 (витрати відсутні)
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	1 743 736 000 грн.	0,00 (витрати відсутні)

5. Розроблення корегуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання: буде проведено в строк до 01.01.2027 шляхом введення екологічного податку на викиди CO₂, що забруднюють атмосферне повітря, створенням за рахунок таких надходжень фонду з якого будуть здійснюватися стимулюючі виплати фізичним та юридичним особам, що вперше набуватимуть у власність електромобілі. 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 підприємництва щодо запропонованого регулювання не проводилося, не здійснюється також і повторна оцінка витрат суб'єктів малого підприємництва для скорегованих процедур починаючи з пункту 2 цього додатка.

- 117819 належать до суб'єктів мікропідприємництва (Д) у володінні яких перебуває 30% з 1,3 млн автомобілів, що становить 390 тис. автомобілів (В). У власності одного суб'єкта знаходиться 3,3 автомобіля (В);

* суб'єктів малого підприємництва вп'ятеро менше за суб'єктів мікропідприємництва, однак останні мають вп'ятеро менший річний дохід, що в результаті врахування цих чинників призводить до рівної кількості автомобілів, що перебувають у їх власності. Суб'єктів малого підприємництва в два з половиною рази більше за суб'єктів середнього або великого підприємництва, проте останні мають вп'ятеро більший річний дохід. В цілому вищенаведений розподіл 40/30/30 має бути близьким до реальної статистики, яка не ведеться з 29.12.2009;

- суб'єкти середнього або великого підприємництва середньозважено мають у своїй власності автомобілі вартістю 40-50 тис. дол. США (В), еквівалентні електромобілі коштують 60-70 тис. дол. США (В), з чого слідує, що витрати (додаткові) підприємства на придбання однієї одиниці автотранспорту становитиме 20 тис. дол. США (В);

- у порівнянні з суб'єктами середнього або великого підприємництва, суб'єкти малого та мікропідприємництва займають нішу менш вартісних робіт, послуг, тому їх автомобільний транспорт середньозважено знаходиться у нижчій цінній категорії та коштує 20-25 тис. дол. США (В) еквівалентні електромобілі коштують 30-35 тис. дол. США (В), з чого слідує, що витрати (додаткові) підприємства на придбання однієї одиниці автотранспорту становитиме 10 тис. дол. США (В);

- 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) (Д) 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;

- суб'єкти середнього або великого підприємництва мають у власності по 52 автомобіля, замінювати які будуть протягом 40 років, або по 1,3 автомобіля на рік (В);

- суб'єкти малого підприємництва мають у власності по 16,6 автомобіля, замінювати які будуть протягом 40 років, або по 0,4 автомобіля на рік (В);

- суб'єкти мікропідприємництва мають у власності по 3,3 автомобіля, замінювати які будуть протягом 40 років, або по 0,1 автомобіля на рік (В);

- у період з 2021 рік по 2026 рік включно витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта будуть рівними нулю, оскільки перша черга регуляторних заборон вводиться в дію з 01 січня 2027 року. Нижченаведені витрати розраховані починаючи з 01.01.2027;

- суб'єкти середнього або великого підприємництва витрачають на придбання 1,3 електромобілів по 20 тис дол. США, що по курсу НБУ 27,75 грн/дол. США становитиме:

$$1,3 \times 20\,000 \times 27,75 = 721\,500 \text{ грн,}$$

при цьому в перший рік експлуатації електромобіля економія на експлуатаційних витратах становитиме 1/3 від 721 500 грн, або 240 500 грн.

За 5 років витрати становитимуть $721\,500 \times 5 = 3\,607\,500$ 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.

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	721500	3607500
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	-240500	-3607500
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	481000	0
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	10020	10020
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	4819620000	0

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	721500	-240500	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)				
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 деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів»

І. 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. Станом 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 електромобілів (з урахуванням гібридів) біля 50 тисяч одиниць (тобто електромобілі складають біля 0,36% від загальної кількості автомобілів). За інформацією Держстату України, за 11 місяців 2020 року обсяг оптового та роздрібного продажу світлих нафтопродуктів і газу через АЗС становив (у тонах) бензину моторного - 1384556, газойлів (палива дизельного) – 1600547, пропану і бутану скраплених – 1136038. Юридичні особи мають змогу набувати у власність пальне не лише на АЗС, а зокрема напряду у виробника чи постачальника палива. 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



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

слідуює з наведеного найбільшими забруднювачами атмосферного повітря є юридичні особи, які маючи у володінні лише 10,6% від усіх транспортних засобів, що перебувають на обліку, споживають понад 50% використаного палива.

Стандарти Європейського Союзу (далі – ЄС) по викидам забруднюючих (токсичних) речовин в атмосферне 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 слідуює, 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.

У нижченаведеній таблиці відображені дані щодо викидів забруднюючих речовин від автомобільного транспорту 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. При цьому досить очевидною є динаміка зростання кількості (обсягів) шкідливих викидів від автомобільного транспорту, при порівнянні даних за 2016 та 2019 роки, що призводить з кожним роком лише до погіршення стану навколишнього природного середовища, яке забруднюється все інтенсивніше призводячи до зростання негативного впливу на стан довкілля та здоров'я населення.

	Кількість викидів забруднюючих	Кількість викидів забруднюючих речовин
--	--------------------------------	--

	речовин, т		на одну особу, кг	
	2016	2019	2016	2019
Усього	1608516,6	1648827,0	37,7	39,2
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

Крім наведених даних щодо викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря, особливу увагу слід приділити викидам вуглекислого газу (CO₂), які лише посилюють наявні процеси потепління призводячи до збільшення парникового ефекту та більш стрімкого потепління і зміну клімату на Землі.

З кожної тони спожито бензину моторного та палива дизельного в атмосферне повітря викидається 3183 кг вуглекислого газу (CO₂). В річному обсягу лише автомобільним транспортом протягом 2019 року в атмосферне повітря було викинуто $5398000 \cdot 3,183 = 17181834$ тон вуглекислого газу (CO₂) від споживання бензину та газойлів. Крім того, 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). Сумарно від роботи автомобільного транспорту, лише за офіційною статистикою споживання палива, протягом 2019 року було викинуто в атмосферне повітря 21,7 млн т вуглекислого газу (CO₂).

Окремо слід наголосити, що вищезазначені цифри вказані/розраховані на підставі даних офіційної статистики. Поряд з цим загальновідомим є факт існування в Україні тіньового ринку нафтопродуктів. Так швейцарський трейдер Proton Energy Group S.A. (далі – Треjder), згідно із його заявою, є єдиним постачальником продукції НК «Роснафта» в Україну і в 2020 році поставив в Україну 1,77 млн т газойлів (палива дизельного), що становить 23,9% ринку газойлів. Виходячи з даних, оприлюднених Треjderом ринок газойлів в Україні в 2020 році становить біля 7405 тис. т. Порівнюючи заявлені Треjderом дані з розрахунковими даними енергетичного балансу України (продуктового) за 2019 рік наведеного Держстатом України де імпорт для загального споживання (транспорт, промисловість, сільське господарство, інші) в Україні становив: газойлів (палива дизельного) – 6257 тис. т, з урахуванням річних коливань 2019 та 2020 років, маємо дійти висновку, що тіньовий ринок газойлів (палива

дизельного) в Україні може становити біля 1100 тис. т, якщо виходити з даних заявлених Трейдером. У такому разі реальна кількість викидів забруднюючих речовин та парникових газів в атмосферне повітря буде значно більшою, ніж наведена в розрахункових даних Держстату України, які опираються лише на офіційну статистику без врахування наявності тіньового ринку. І таке становище лише посилює проблему.

Дані з відкритих джерел засвідчують, що столиця України м. 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 м. 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 десятках 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.

Тому, зазначені проблеми пропонується розв'язати шляхом поетапної заборони ввезення та першої державної реєстрації в Україні автомобілів з двигунами внутрішнього згорання, у тому числі і вироблених в Україні.

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 двигунами (одним чи декількома), а джерелом енергії для електричних двигунів є 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 приймається до уваги при придбанні автомобіля, особливо в сучасних реаліях, коли переважна більшість автомобілів, що ввозиться до України є категорією вживаних автомобілів з двигуном внутрішнього згорання 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.

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. Не відповідає вимогам Європейського Союзу щодо Директиви 2009/33 ЄС.</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, що дозволить суттєво зменшити викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря</p>

<p>Альтернатива 3 Створення фінансових стимулів</p> <p>Спосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення</p>	<p>Такий спосіб не забезпечує суттєве просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту та не забезпечує необхідного зменшення викидів CO₂ 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>	<p>Немає</p>	<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 проекту закону України.</p> <p>Забезпечує досягнення цілей державного регулювання</p>	<p>Суттєве зменшення витрат на подолання наслідків викидів CO₂ 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</p>	<p>Немає</p>

	2009/33, використання електроенергії, що втрачається у нічні години, покращення балансування ринку електроенергії	
Альтернатива 3 Створення фінансових стимулів Спосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення	Мінімальні (отримання додаткових коштів від екологічного податку), існує ризик збільшення витрат на подолання наслідків викидів CO ₂ та забруднюючих речовин в атмосферне повітря, через збільшення загальної кількості автомобілів та збільшення споживання ними палива, ризик подальшого погіршення стану довкілля, збільшення захворюваності населення	Немає

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтер-нативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження status quo - відсутність регулювання Спосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення	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 2019 року становили 39,2 кг викидів на одну особу
Альтернатива 2 Прийняття проекту закону України. Забезпечує досягнення цілей державного	Суттєве зменшення витрат на: лікування у зв'язку з негативним впливом на здоров'я;	Збільшення споживчих цін на електромобіль у порівнянні з цінами на автомобіль з ДВЗ

регулювання	ліквідацію погіршення стану довкілля, які викликані суттєвим зменшенням викидів CO ₂ та забруднюючих речовин в атмосферне повітря	
Альтернатива 3 Створення фінансових стимулів Спосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення	Мінімальні (зменшення споживчої ціни на електромобіль на розмір фінансового стимулу придбання електромобіля)	Немає

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання *

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання (з основним видом діяльності згідно КВЕД секції А, В+С+Д+Е, F, H, K), одиниць	337	9683	23564	117819	151403
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,2	6,4	15,6	77,8	100

* Розрахункові дані за статистичними даними Держстату у 2019 році. Зроблено припущення, що основна кількість автомобілів знаходиться у власності підприємств з основним видом діяльності згідно КВЕД секції А, В+С+Д+Е, F, H, K.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження status quo - відсутність регулювання	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

Спосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення		великі експлуатаційні витрати на автомобіль з ДВЗ
Альтернатива 2 Прийняття проекту закону України. Забезпечує досягнення цілей державного регулювання	Позитивний вплив на інновації та розвиток, забезпечить у середньостроковій та довгостроковій перспективі значну економічну вигоду за рахунок 4-5 кратного зменшення витрат на технічне обслуговування та паливно-мастильні матеріали, збільшення строку експлуатації автомобіля у порівнянні з автомобілем з ДВЗ	Витрати на покриття різниці вартості придбання електромобіля у порівнянні з витратами на автомобілі з ДВЗ
Альтернатива 3 Створення фінансових стимулів Спосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення	Мінімальні (незначний вплив на інновації та розвиток із збереженням витрат доквілля та погіршення стану екології, а також збитків суб'єктів господарювання)	Немає

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	0

проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	
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 **
Альтернатива 3 Створення фінансових стимулів. 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 ***

** - витрати з'являються після першої черги регуляторних заборон, які вводяться в дію з 01 січня 2027 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 або великого підприємництва мають у власності по 52 автомобіля, замінювати які будуть протягом 40 років, або по 1,3 автомобіля на рік. Витрати на придбання одного електромобіля замість автомобіля (різниця в їх вартості) становить 20 тис дол. США. Річні витрати по курсу НБУ 27,75 грн/дол. США становитимуть $1,3 \times 20\,000 \times 27,75 = 721\,500$ грн. Економія на експлуатаційних витратах становитиме $1/3$ від 721 500 грн, що дорівнює 240 500 грн.

рік	витрати, грн.	економія, грн.	загалом різниця витрат та економії, грн.	загалом витрати наростаючим підсумком, грн.
1	721 500	240 500	481 000	481 000
2	721 500	$240\,500 \times 2 = 481\,000$	240 500	721 500
		Економія відбувається як за рахунок електромобіля		

		придбаного в поточному році, так і за рахунок експлуатації електромобіля придбаного в попередньому періоді		
3	721 500	$240\,500 * 3 = 721\,500$	0	721 500
4	721 500	$240\,500 * 4 = 962\,000$	- 240 500	481 000
5	721 500	$240\,500 * 5 = 1\,202\,500$	- 481 000	0
6	721 500	$240\,500 * 6 = 1\,443\,500$	- 721 500	- 721 500

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.

*** - сума витрат розрахункова та базується на витратах Альтернативи 2, однак детально не може бути розрахована за відсутності фінансових стимулів (їх розміру), які мають виплачуватися (за умови їх прийняття та затвердження) особам, що набувають вперше електромобіль у власність.

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 3	2	цілі державного регулювання можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться)

		невирішеними)
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 електромобіля у порівнянні з витратами на придбання автомобіля з ДВЗ	Цілі державного регулювання будуть досягнуті повною мірою, проблема більше існувати не буде. Існуючі витрати можуть бути компенсовані стимулюючими виплатами при придбанні електромобіля та меншими витратами на експлуатацію електромобіля в порівнянні з автомобілем з ДВЗ
Альтернатива 3	Часткове (у порівнянні з альтернативою 2) виконання Україною взятих на себе міжнародних зобов'язань, зокрема за Угодою про	Збільшення витрат на придбання електромобіля у порівнянні з витратами на придбання автомобіля з ДВЗ	Цілі державного регулювання можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми

	асоціацію, незначне зменшення викидів CO ₂ в атмосферне повітря		залишаться не вирішеними). Введення екологічного податку хоча і буде сприяти заміні автомобіля з ДВЗ на електромобіль, однак лише незначній частині власників автомобілів з ДВЗ
Альтернатива 1	Збереження можливості придбання автомобілів за меншими цінами у порівнянні з вартістю електромобілів	Збільшення викидів CO ₂ 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, невиконання Україною взятих на себе міжнародних зобов'язань, зростання залежності від імпортованих нафтопродуктів	Цілі державного регулювання не будуть досягнуті. Існуюча проблема лише поглиблюватиметься, негативні наслідки 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 3	Цілі державного регулювання можуть бути досягнуті частково	Після заборони в ЄС виробництва та експлуатації автомобілів з ДВЗ вони масово за демпінговими цінами будуть завезені до України, яка в майбутньому має вирішувати додаткову задачу з утилізації таких транспортних засобів
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 збільшується, глобальне потепління катастрофічно прискорюється	Після заборони в ЄС виробництва та експлуатації автомобілів з ДВЗ вони масово за демпінговими цінами будуть завезені до України, яка в майбутньому має вирішувати додаткову задачу з утилізації таких транспортних засобів

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 деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів», якими пропонується поетапна заборона на ввезення та першу державну реєстрацію транспортних засобів: з 01.01.2027 вживаних автомобілів з дизельними двигунами внутрішнього згорання, з 01.01.2030 нових автомобілів з дизельними двигунами внутрішнього згорання, вживаних та нових автомобілів з бензиновими двигунами внутрішнього згорання.

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 електромобіля та автомобіля 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 приведеного 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 електротранспорту у внутрішньому сполученні до 75 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 ЄС.

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 його введення в дію, тобто не пізніше 01.01.2029.

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.

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення проєкту Закону України

«Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів»

9 Липня 2021, 11:20

Проєкт Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» (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.

Законопроектом передбачається запровадити поетапну заборону ввезення та першої державної реєстрації в Україні автомобілів з двигунами внутрішнього згорання, у тому числі і вироблених в Україні. Пропонується заборона:

- з 01.01.2027 вживаних автомобілів з дизельними двигунами внутрішнього згорання;

- з 01.01.2030 нових автомобілів з дизельними двигунами внутрішнього згорання, а також вживаних і нових автомобілів з бензиновими двигунами внутрішнього згорання.

Заборона не буде поширюватися на автомобілі Збройних Сил України та інших військових формувань, автомобілі що використовуються фермерськими господарствами з метою їх використання поза межами автомобільних доріг загального користування при веденні фермерського господарства та автомобілі, що набуваються у спадок, а також на автомобілі виготовлені до 01 січня 1981 року.

Зауваження та пропозиції до проєкту акта від фізичних та юридичних осіб слід надсилати протягом місяця шляхом надсилання листів, електронних листів на адресу: 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 деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів»](#)

[Пояснювальна записка](#)

[Додаток до пояснювальної записки](#)

[Порівняльна таблиця](#)

[Аналіз регуляторного впливу](#)

[Додаток 1 до АРВ](#)

[Додаток 2 до АРВ](#)