

## ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами»

### 1. Мета

Проєкт Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами» (далі - законопроект) розроблено з метою реалізації Закону України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року», 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), якою визнається намір України поступово реформувати свою політику та управління, в тому числі політику, що стосується довкілля та зміни клімату, відповідно до політики ЄС, 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

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, Рішення Комітету Верховної Ради України з питань екологічної політики та природокористування від 31.03.2021 № 74/13.

За оприлюдненими Світовим банком даними з посиланням на Всесвітню організацію охорони здоров'я (ВООЗ) слідує, що у 2016 році забруднення повітря твердими частинками, до пандемії коронавірусної хвороби, було пов'язано із передчасною смертю близько 120 осіб на 100 000 осіб в Україні, а 1,1 млн років життя з поправкою на інвалідність втрачалося щороку через забруднення атмосферного повітря. Середньорічні концентрації ТЧ2.5 у містах України, де, як правило, розташовані станції моніторингу якості повітря (МЯП), були приблизно вдвічі більші, ніж рекомендовані ВООЗ граничні показники.

Дослідження в інших країнах показали, що люди, які мають хвороби, пов'язані з тривалим впливом на організм забрудненого повітря, є більш вразливими до коронавірусної хвороби. Отже, забруднення повітря могло



Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400  
Дійсний з 25.05.2021 0:00:00 по 24.05.2023 23:59:59



86/32-2/63-22 від 30.05.2022

Як слідує з оприлюднених даних в Україні лише за 2016 рік в Україні біля 51240 осіб померло внаслідок забруднення повітря твердими частинками, а за 30 років незалежності в Україні смерть понад півтора мільйона українців викликана саме забрудненим повітрям, де в містах на долю автомобільного транспорту припадає біля 90% усіх забруднень.

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 індустриальних 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.

Частина перша статті 2 Закону України «Про автомобільний транспорт»



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Міністерство інфраструктури України

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400  
Дійсний з 25.05.2021 0:00:00 по 24.05.2023 23:59:59



86/32-2/63-22 від 30.05.2022

(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 центральних органів виконавчої влади у шестимісячний строк внести 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».

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



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400  
Дійсний з 25.05.2021 0:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

Міністерство інфраструктури України



86/32-2/63-22 від 30.05.2022

елементом (коміркою), автомобіль гібридний, автомобіль плагін-гібридний, станція зарядки електромобілів.

В Кодексі України про адміністративні правопорушення, Законі України «Про дорожній рух» терміни «транспортний засіб, оснащений електричними двигунами (одним чи декількома)» в усіх відмінках і числах замінено на термін «електромобіль» у відповідних відмінках і числах.

Також законопроект визначає, що забезпечення розвитку електромобілів та інфраструктури станцій зарядки електромобілів визначається пріоритетом формування державної політики у сфері автомобільного транспорту; у сферах регулярних пасажирських перевезень, регулярних спеціальних пасажирських перевезень, нерегулярних 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 норма, згідно якої закупівля електробусів має здійснюватися у відповідності до Закону України «Про публічні закупівлі». Також законопроект передбачає встановлення квот для автомобільного парку перевізника вантажів у містах, згідно з якими не менше 50% парку вантажних автомобілів повна маса яких не перевищує 7,5 тонн, мають складати вантажні електромобілі. Зазначені норми направлені на заміну найбільших споживачів вуглеводних видів палива (переважно дизельного палива) електромобілями, що дозволить суттєво скоротити споживання дефіцитного палива та у ще більшій частині скоротити викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря.

#### 4. Правові аспекти

Правові підстави розроблення законопроекту впливають 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



Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400  
Дійсний з 25.05.2021 0:00:00 по 24.05.2023 23:59:59



86/32-2/63-22 від 30.05.2022

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-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 розбудова державної політики у сфері автомобільного транспорту, направленої на розвиток громадського транспорту, за рахунок екологічно чистого транспорту, правова визначеність вживання термінів електромобіль (електричний транспортний електробус, електромобіль вантажний, електромобіль легковий,



ДОКУМЕНТ СЕДМінфраструктури

Міністерство інфраструктури України

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400  
Дійсний з 25.05.2021 0:00:00 по 24.05.2023 23:59:59



86/32-2/63-22 від 30.05.2022

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;

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 CO<sub>2</sub> 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

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400  
Дійсний з 25.05.2021 0:00:00 по 24.05.2023 23:59:59



86/32-2/63-22 від 30.05.2022

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 <sub>2</sub> в атмосферне повітря, покращення довкілля, зменшення захворюваності населення та витрат на медицину, пов'язані з цими захворюваннями.

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

20\_\_ р.



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400  
Дійсний з 25.05.2021 0:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

Міністерство інфраструктури України



86/32-2/63-22 від 30.05.2022