**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

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

**I. Визначення проблеми**

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

Причинами виникнення проблеми є:

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

- посилення негативного впливу СО2, 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 напряму 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 слідує 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 /СО2/ не більше 2,72 г/км, оксиду азоту /NOx/ 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 /СО2/ не більше 0,5 г/км, оксиду азоту /сумарно NOx/ не більше 0,41 г/км, твердих частинок /сажі, РМ/ не більше 0,005 г/км) лише посилювали вимоги щодо зменшення викидів забруднюючих (токсичних) речовин в атмосферне повітря. Відповідно автомобілі випущені у більш ранні роки відповідають більш раннім стандартам ЄС з більшою кількістю дозволених викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря.

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

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 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 |

Крім наведених даних щодо викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря, особливу увагу слід приділити викидам вуглекислого газу (СО2), 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 (СО2). В річному обсягу лише автомобільним транспортом протягом 2019 року в атмосферне повітря було викинуто 5398000\*3,183= 17181834 тон вуглекислого газу (СО2) 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 (СО2); від споживання газу автомобільним транспортом протягом 2019 року в атмосферне повітря було викинуто біля 4500000 тон вуглекислого газу (СО2). 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 (СО2).

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 – Трейдер), 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 Трейдером ринок газойлів в Україні в 2020 році становить біля 7405 тис. т. Порівнюючи заявлені Трейдером 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, аніж 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 десятків інших міст світу. Однак солідний вік транспортних засобів, та відповідно їх технічний стан призводять до такої кількості викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря, що Київ входить до когорти найбільш брудних міст світу.

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 згоряння із запалюванням вiд стиснення (дизелем або напiвдизелем), 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**

Проєкт 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 |
| **Альтернатива 1**Збереження status quo - відсутність регулюванняСпосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення | Такий спосіб не забезпечує просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту. Не відповідає вимогам Європейського Союзу щодо Директиви 2009/33 ЄС. |
| **Альтернатива 2**Прийняття проєкту закону України.Забезпечує досягнення цілей державного регулювання | 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 |
| **Альтернатива 3**Створення фінансових стимулів Спосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення | Такий спосіб не забезпечує суттєве просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту та не забезпечує необхідного зменшення викидів СО2 в атмосферне повітря. |

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтер-нативи | Вигоди | Витрати |
| **Альтернатива 1**Збереження status quo - відсутність регулюванняСпосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення | Немає  | На подолання наслідків: збільшення викидів СО2 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  |
| **Альтернатива 2**Прийняття проєкту закону України.Забезпечує досягнення цілей державного регулювання | Суттєве зменшення витрат на подолання наслідків викидів СО2 в атмосферне повітря, поліпшення стану довкілля, зменшення захворюваності населення, уповільнення процесів глобального потепління, виконання Україною взятих на себе міжнародних зобов’язань, зокрема за Угодою про асоціацію, Директиви 2009/33, використання електроенергії, що втрачається у нічні години, покращення балансування ринку електроенергії | Немає  |
| **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 СО2 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 регулюванняСпосіб 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 СО2 та забруднюючих речовин в атмосферне повітря, останні за підсумками 2019 року становили 39,2 кг викидів на одну особу  |
| **Альтернатива 2**Прийняття проєкту закону України.Забезпечує досягнення цілей державного регулювання | Суттєве зменшення витрат на: лікування у зв’язку з негативним впливом на здоров’я; ліквідацію погіршення стану довкілля, які викликані суттєвим зменшенням викидів СО2 та забруднюючих речовин в атмосферне повітря | Збільшення споживчих цін на електромобіль у порівнянні з цінами на автомобіль з ДВЗ |
| **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 статистичним 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 альтер-нативи | Вигоди | Витрати |
| **Альтернатива 1**Збереження status quo - відсутність регулюванняСпосіб оцінюється, як такий, що потребує вдосконалення | Мінімальні (експлуатація автомобілів з ДВЗ призводить до втрат довкілля та погіршення стану екології, а також збитків суб’єктів господарювання)  | На відшкодування збитків завданих довкіллю та погіршення стану екології, а також великі експлуатаційні витрати на автомобіль з ДВЗ |
| **Альтернатива 2**Прийняття проєкту 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 електромобіля 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 втрат довкілля 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 проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб’єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта») | 0 |
| **Альтернатива 2**Прийняття проєкту 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 х 20 000 х 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 \* 2 = 481 000Економія відбувається як за рахунок електромобіля придбаного в поточному році, так і за рахунок експлуатації електромобіля придбаного в попередньому періоді   | 240 500 | 721 500 |
| 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 результа тивності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| **Альтерна тива 2** | Виконання Україною взятих на себе міжнародних зобов’язань, зокрема за Угодою про асоціацію, зменшення викидів СО2 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 порівняння з автомобілем з ДВЗ |
| **Альтерна тива 3** | Часткове (у порівнянні з альтернативою 2) виконання Україною взятих на себе міжнародних зобов’язань, зокрема за Угодою про асоціацію, незначне зменшення викидів СО2 в атмосферне повітря | 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 залишаться невирішеними). Введення екологічного податку хоча і буде сприяти заміни автомобіля з ДВЗ на електромобіль, однак лише незначній частині власників автомобілів з ДВЗ |
| **Альтерна тива 1** | Збереження можливості придбання автомобілів за меншими цінами у порівнянні з вартістю електромобілів  | Збільшення викидів СО2 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 законопроєкту 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 витрачатимуть суб’єкти господарювання на виконання вимог акта – за умови отримання статистичної інформації про кошти, які витрачатимуть 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. Проєкт 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 СО2 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.

**IX. 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                                     Олександр КУБРАКОВ**

\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2021 р.