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 (СО2). В річному обсягу лише автомобільним транспортом протягом 2019 року в атмосферне повітря, внаслідок споживання бензину та газойлю було викинуто 5398000\*3,183= 17181834 тон вуглекислого газу (СО2). 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).

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 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 (СО2) від експлуатації автомобілів з двигунами внутрішнього згорання є фактором, що напряму 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.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_