**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 ‑ законопроєкт) розроблено з метою реалізації окремих положень Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію), Директиви 2009/33/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року «Щодо просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту».

1. **Обґрунтування необхідності прийняття акта**

Законопроєкт розроблено на виконання ініціативи Президента України визначеної листом від 12.10.2020 № 01-01/840, доручення Прем’єр-міністра України від 15.10.2020 № 42418/1/1-20, Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430.

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.

1. **Основні положення проекту акта**

Законопроєктом 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.

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.

1. **Правові аспекти**

Правові підстави розроблення законопроєкту 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.

1. **Фінансово-економічне обґрунтування**

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

1. **Позиція заінтересованих сторін**

Законопроєкт 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.

1. **Оцінка відповідності**

В законопроєкті наявні положення, що стосуються зобов’язань України у сфері європейської інтеграції.

За предметом правового регулювання законопроєкт не стосуються 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.

1. **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 вiд стиснення (дизелем або напiвдизелем), з 01.01.2030 нових автомобілів з ДВЗ із запалюванням вiд стиснення (дизелем або напiвдизелем), а також вживаних і нових автомобілів з ДВЗ з iскровим 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](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/584%D0%B1-18#n339) та ДК 016:2010 не увійшли до законопроєкту.

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 СО2 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 очевидною, 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 проєкту 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 окупити 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 |

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