**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

**до проєкту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами»**

**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.

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 автомобілів електромобілів (з урахуванням гібридів) біля 50 тисяч одиниць (тобто електромобілі складають біля 0,36% від загальної кількості автомобілів).

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 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.

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 1608517 т, а за 2019 – 1648827 т. У перерахунку обсягів викидів на одну особу це становитиме 37,7 кг та 39,2 кг відповідно. Окремо слід зазначити статистику за 2020 рік, в якому у зв’язку з пандемією, викликаною коронавірусною хворобою 2019 (COVID*-*19), обмежувальними заходами, зменшенням роботи автомобільного та міського електричного транспорту у сфері громадських перевезень і, як наслідок, 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 (попередні дані). Іншими словами, зростання кількості викидів лише за 2020 рік було в 3 рази більшим ніж сумарно за чотири попередні роки разом взяті. В перерахунку на особу обсягів викидів в 2020 році зріс до 42,6 кг з 37,7 кг в 2016 році, або зростання шкідливих викидів на 4,9 кг на одну особу за період 2016-2020 роки. При цьому робота автомобільного транспорту у сфері громадських перевезень за 2020 рік склала лише 56,4% у порівнянні з 2019 роком, а міського електричного біля 63% (ведеться статистика окремо по трамваям – 68,1%, тролейбусам – 63,9% та метрополітену – 57,4%), що демонструє залежність зростання викидів від зменшення роботи громадського транспорту і зворотну тенденцію щодо зменшення викидів при збільшенні роботи громадського транспорту.

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.

За умови належного та достатнього розвитку громадського транспорту значно зменшиться використання приватного транспорту для перевезення пасажирів, що спричинить зменшення попиту на пальне для автомобілів з двигунами внутрішнього згорання та, як наслідок, зменшиться кількість викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від автомобільного транспорту.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Кількість викидів забруднюючих речовин, т  | Кількість викидів забруднюючих речовин на одну особу, кг      |
| 2016 | 2019 | 2020\* | 2016 | 2019 | 2020\* |
| **Усього** | **1608516,6** | **1648827,0** | **1778659,0** | **37,7** | **39,2** | **42,6** |
|  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 |  |

\* попередні дані

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 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.

Закон України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року» зобов’язує 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. Проте з урахуванням зростання викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря (на понад 10,5% за період з 2016 по 2020 рік, з яких понад 8% приросту припадає на 2020 рік, в якому майже вдвічі скоротилася робота автомобільного транспорту та міського електричного транспорту у сфері громадських перевезень), які нині становлять вже понад 110% від рівня 2015 року необхідно до 2030 року скоротити щонайменше вже 40% від рівня 2015 року. Зважаючи, що викиди розподіляються між приватними автомобілями та автомобілями юридичних осіб в пропорції 4:6, а саме співвідношення кількості автомобілів становить відповідно 8,4:1 (середньостатистично один автомобіль юридичної особи здійснює в 12 разів викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря аніж один автомобіль фізичної особи, а заміна лише одного автомобіля юридичної особи на електромобіль дасть такий же ефект зменшення шкідливих викидів як і заміна дванадцяти автомобілів на електромобілі фізичних осіб, хоча потребує коштів для такої заміни в дванадцять разів менше) зазначені проблеми пропонується частково розв’язати шляхом  введення регуляторної норми, відповідно до якої громадський транспорт на 01.01.2030 має складатися виключно з екологічних (кліматично нейтральних) видів транспорту.

При цьому слід зважати, що скорочення роботи громадського транспорту відбулося насамперед через економічні збитки, які несли перевізники, виконуючи вимоги щодо обмеження кількості пасажирів, що одночасно могли перебувати у салоні транспортного засобу. Запровадження використання електромобілів (електробусів) у сфері громадських перевезень, які мають експлуатаційні витрати на 80% менші за аналогічні витрати транспорту з двигунами внутрішнього згоряння, дозволить уникнути різкого зменшення роботи громадського транспорту, яке зафіксовано у 2020 році, в наступних схожих ситуаціях, та матиме позитивні наслідки щодо зменшення шкідливих викидів до атмосферного повітря.

Як зазначалося вище, автомобілі юридичних осіб експлуатуються в 9 разів інтенсивніше за автомобілі фізичних осіб, відтак термін економічної окупності цих транспортних засобів в 9 разів меншою за автомобілі фізичних осіб, яких майже в 9 разів більше за автомобілі юридичних осіб. Відтак наявні ресурси доцільно направити, в першу чергу, на заміну автомобільного парку юридичних осіб. Щоб досягти поставленої цілі скорочення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря до розміру 70% від рівня 2015 року від наявних за підсумками 2020 року 110%, необхідно до 2030 року замінити орієнтовно від 1/2 до 2/3 парку автомобілів юридичних осіб, тобто від 700 тисяч до 1 мільйона одиниць, що експлуатуються найбільш інтенсивно. Таким чином, раціональним є використання ресурсів, за яким заміна лише 5% кількості автомобілів зареєстрованих в Україні призведе до того, що викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря скоротяться на 30-40%.

За даними Мінінфраструктури станом на 01.01.2020 в автомобільних парках перевізників налічується 51909 одиниць автобусів, які до 01.01.2030 необхідно замінити на електробуси, оскільки зазначені автомобілі мають найбільш інтенсивний режим експлуатації та відповідно здійснюють найбільший викид забруднюючих речовин в атмосферне повітря у порівнянні з іншими одиницями автомобільного транспорту.

 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 тяговими двигунами (одним чи декількома), а джерелом енергії для електричних двигунів є система акумулювання електричної енергії (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 згоряння (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 береться 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**

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 у сфері громадського 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 у сфері громадського транспорту. Не відповідає вимогам Європейського Союзу щодо Директиви 2009/33. |
| **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 у сфері громадського транспорту, що дозволить суттєво зменшити викиди забруднюючих речовин 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 та забруднюючих речовин 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  |

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 2020 року становили 42,6 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 | Немає |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання (покласу 49.31 секції Н)**\***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання (з основним видом діяльності згідно КВЕД секції H, клас 49.31), одиниць | 2 | 273 | 465 | 5104 | 5844 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 0,03 | 4,67 | 7,96 | 87,34 | 100 |

\* Розрахункові дані за статистичним даними Мінінфраструктури та Держстату у 2019 році. За даними Мінінфраструктури на 01.01.2020 **загальна кількість діючих ліцензій у в**нутрішніх перевезеннях пасажирів автобусами 13687, а відсоткове співвідношення великих, середніх та малих (з урахуванням мікро) підприємств взято згідно КВЕД секції H клас 49.31 (Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення). Ліцензії видавалися не лише підприємствам, що відносяться до класу 49.31, але й з інших класів. Зроблено припущення, що частка великих, середніх та малих (з урахуванням мікро) підприємств у кількості ліцензіатів (13687) є однаковою з відсотковим співвідношення великих, середніх та малих (з урахуванням мікро) підприємств взято згідно КВЕД секції H клас 49.31 (Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення).

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання(по усім ліцензіатам)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 5 | 638 | 1090 | 11954 | 13687 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 0,03 | 4,67 | 7,96 | 87,34 | 100 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 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 | Ппозитивний 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 |

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 \*\* |

\*\* - витрати з’являються після першої черги регуляторних заборон, які вводяться в дію з 01 січня 2025 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 підприємництва мають у власності по 40,4 алектробуси, замінювати які необхідно до 2030 року (тобто мінімально за 6 років), або по 6,7 алектробуси на рік. Витрати на придбання одного електробуса замість автобуса (різниця в їх вартості) становить орієнтовно 100 тис ЄВРО. Річні витрати по курсу НБУ на 29.04.2021 33,526 грн/ЄВРО становитимуть 6,7 х 100 000 х 33,526 = 22 462 420 грн. Економія на експлуатаційних витратах становитиме 1/3 від 22 462 420 грн, що дорівнює 7 487 473 грн.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| рік | витрати, грн. | економія, грн. | загалом різниця витрат та економії, грн. | загалом витрати наростаючим підсумком, грн. |
| 1 | 22 462 420  | 7 487 473 | 14 974 946 | 14 974 946 |
| 2 | 22 462 420  | 7 487 473 \* 2 = 14 974 946Економія відбувається як за рахунок електромобіля придбаного в поточному році, так і за рахунок експлуатації електромобіля придбаного в попередньому періоді   | 7 487 473 | 22 462 420  |
| 3 | 22 462 420  | 7 487 473 \* 3 = 22 462 420 | 0 | 22 462 420  |
| 4 | 22 462 420  | 7 487 473 \* 4 = 29 949 893 | * 7 487 473
 | 14 974 946 |
| 5 | 22 462 420  | 7 487 473 \* 5 = 37 437 366 | * 14 974 946
 | 0 |
| 6 | 22 462 420  | 7 487 473 \* 6 = 44 924 840 | * 22 462 420
 | * 22 462 420
 |

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 (формула є справедливою для перших шести років дії регуляторної норми, у період коли існують як витрати так і прибуток від дії регуляторної норми, тобто у період коли відбувається щорічне зростання кількості електробусів, які замінили автобуси).

**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 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 електробуса у порівнянні з витратами на придбання автобуса з ДВЗ | Цілі державного регулювання будуть досягнуті повною мірою, проблема більше існувати не буде. Існуючі витрати можуть бути компенсовані стимулюючими виплатами при придбанні електробуса та меншими витратами на експлуатацію електробуса в порівняння з автомобусом 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, що продемонстровано у 2020 році, коли викиди забруднюючих речовин на одну особу зросли з 39,2 кг у 2019 році до 42,6 кг у 2020 році, 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 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 | Ппісля заборони в ЄС виробництва та експлуатації автомобілів з ДВЗ, у тому числі і автобусів, 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 автомобільний транспорт», якими пропонується встановити поетапну, починаючи з 01.01.2025, відсоткову ставку, яку мають займати електробуси в автомобільному парку перевізника та повної заборони використання автобусів з ДВЗ у сфері громадського транспорту з 01.01.2030. Також з метою стимулювання розвитку вітчизняного автомобілебудування, та з метою забезпечення повної заміни автобусів на електробуси до 01.01.2030 встановлюється норма щодо відсоткової частки електробусів вітчизняного виробництва у парку перевізника. Остання вимога грунтується на необхідності замінювати автобуси з ДВЗ на електробуси саме вітчизняного виробництва, оскільки за період 8 років, що залишився до 2030 року, необхідно замінити понад 50 тисяч наявних автобусів з ДВЗ, а необхідні на їх закупівлю кошти у розмірі 12-15 мільярдів ЄВРО є достатніми для розвитку вітчизняного автомобілебудування, супутніх галузей економіки та відсутні для закупівлі імпортної продукції.

**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 електробуса та автобуса 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 електробусів у парках перевізників до 100 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.

 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 започаткування дії регуляторних норм, тобто не пізніше 01.01.2027.

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.