

# ЗЕЛЕНА КНИГА РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ МОТОРНИХ ПАЛИВ



ПРЯМУЄМО  
РАЗОМ

EU4Business

FORBIZ

Створення кращого  
бізнес-середовища



BRDO

Офіс ефективного  
регулювання

Жовтень-2020

## **ОФІС ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ**

office@brdo.com.ua, +38 (094) 832 49 12  
вул. Григорія Сковороди, 21/16, блок В  
www.brdo.com.ua

Офіс ефективного регулювання BRDO було засновано в листопаді 2015 року, задля сприяння створенню ефективного регулювання і поліпшення економічних свобод в Україні (з пріоритетом для малого/середнього бізнесу). Саме з цією метою ми реалізуємо інклюзивний та відкритий процес оптимізації регуляторних відносин на ринках паливно-енергетичного комплексу та житлово-комунального господарства, який призведе до взаємної довіри та партнерства держави й бізнесу.

Документ підготовлено експертами Офісу ефективного регулювання .

## **РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:**

**ПРЕДСТАВНИКИ ОФІСУ ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ:** Дорогань О.Д., Кравцова О.В., Корнєєва Ю.В., Загарій В.П., Оржель О.А.

## **АВТОРСЬКИЙ КОЛЕКТИВ:**

**КЕРІВНИК СЕКТОРУ ЕНЕРГЕТИКА:** Зоркін А.В.

**ГРУПА ЕКСПЕРТІВ ОФІСУ ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ:** Кикоть К.В., Москаленко Ю.Ю.

# СКОРОЧЕННЯ

**АЗС** — автозаправна станція

**АМКУ** — Антимонопольний комітет України

**ВВП** — валовий внутрішній продукт

**ГПЗ** — газопереробний завод

**ДП** — дизельне паливо

**ДПС** — Державна податкова служба

**ДСТУ** — Державний стандарт України

**Держстат** — Державна служба статистики України

**ЕСУ** — Енергетична стратегія України до 2035 року

**КМУ** — Кабінет Міністрів України

**КПГ** — компримований (стиснений) природний газ

**Мінпаливенерго** — Міністерство палива та енергетики України

**Міненерго** — Міністерство енергетики України

**НПЗ** — нафтопереробний завод

**ПКУ** — Податковий кодекс України

**СВГ** — скраплений вуглеводневий газ

**СЕАРП** — система електронного адміністрування реалізації пального

**ЦОЗ** — центральний об'єкт зберігання

# ПЕРЕДМОВА

Підготовка та публікація Зелених є книг є поширеною практикою стимулювання і організації професійних дискусій щодо актуальних проблем і шляхів їх вирішення. Як правило, публікація Зеленої книги з певної проблематики є передумовою наступного етапу — розробки документу, в якому формуються основи державної політики, спрямованої на розв'язання виявлених проблем.

Передумовою створення цієї книги стали наступні чинники:

- ◆ Висока залежність від імпортних поставок нафтопродуктів;
- ◆ Занепад вітчизняного виробництва нафтопродуктів;
- ◆ Необхідність гармонізації регуляторного поля у сфері виробництва та реалізації моторних палив з законодавством ЄС.

Дослідження присвячене пошуку та аналізу проблем застосування інструментів, що регулюють ринок бензинів, дизельного палива та скрапленого вуглеводневого газу, які використовуються у якості моторного пального.



Правильне та повне усвідомлення цієї проблематики дозволить системно підійти до реформування системи державного регулювання, прибрати невинновдані бар'єри, оптимізувати процедури, виправити помилково чи надмірно застосоване регулювання, імплементувати кращі світові практики. Результатом впровадження запропонованих підходів до розв'язання проблем стане розвиток ринку моторних палив, у т. ч., біопалив, відновлення нафтопереробної галузі України, збільшення частки споживання нафтопродуктів вітчизняного виробництва.

*Зелена книга сформована на основі аналізу законодавства України станом на 01.09.2020 р.*

# ЗМІСТ


<b>СКОРОЧЕННЯ</b> .....	3
<b>ПЕРЕДМОВА</b> .....	4
<b>РЕЗЮМЕ</b> .....	6
<b>1. АНАЛІЗ РИНКУ МОТОРНИХ ПАЛИВ</b> .....	7
1.1 Опис товару .....	7
1.2 Виробництво та імпорт .....	12
1.3 Діяльність компаній .....	24
1.4 Фіскальне регулювання та державна підтримка .....	27
1.5 Основні зацікавлені сторони ринку .....	33
Висновки за розділом 1 .....	34
<b>2. АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТИВ РИНКУ МОТОРНОГО ПАЛИВА</b> .....	35
2.1 Програмні та стратегічні документи .....	35
2.2 Характеристика регуляторних актів .....	41
2.3 Суб'єкти державного регулювання .....	46
2.4 Інструменти (засоби) державного регулювання .....	53
2.4.1 Ліцензування .....	54
2.4.2 Вимоги щодо функціонування акцизного складу .....	57
2.4.3 Податковий вексель та Журнал обліку погашення податкових векселів .....	60
2.4.4 Єдиний державний реєстр витратомірів-лічильників і рівнемірів-лічильників рівня пального .....	61
2.4.5 Паспорт якості палива, журнал реєстрації результатів випробувань та журнал реєстрації видачі паспортів .....	61
2.4.6 Свідоцтво про належність палива до альтернативного та Реєстр альтернативного палива .....	62
2.4.7 СЕАРП та ЄРАН .....	63
2.4.8 Акцизна накладна та декларація акцизного податку .....	64
2.4.9 Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів з значним класом наслідків .....	65
2.4.10 Декларація безпеки об'єкта підвищеної небезпеки .....	66
2.4.11 Мито та спецмито .....	66
2.4.12 Документи, що підтверджують країну походження товару .....	67
2.4.13 Митна декларація .....	68
2.4.14 Декларація відповідності матеріально-технічної бази суб'єкта господарювання вимогам законодавства з питань пожежної безпеки .....	68
2.5 Стан гармонізації законодавства України із законодавством ЄС .....	70
2.6 Європейські та українські стандарти викидів вихлопних газів .....	81
2.7 Світові та українські стандарти щодо біодизелю .....	85
Висновки за розділом 2 .....	87
<b>3. ПРОБЛЕМИ УЧАСНИКІВ РИНКУ</b> .....	88
3.1 Висока залежність від імпортних поставок нафтопродуктів, в першу чергу, з РФ та Республіки Білорусь .....	88
3.2 Низька конкурентоспроможність нафтопродуктів вітчизняного виробництва .....	91
3.3 Наявність «сірого ринку» моторного палива .....	95
3.4 Застарілі вимоги до якості моторних палив (у т.ч. біопалива) .....	98
3.5 Функціонування державного резерву з нафти та нафтопродуктів .....	100
3.6 Обмеженість статистичної інформації щодо виробництва нафтопродуктів в Україні .....	102
3.7 Відсутність технологічного регламенту/порядку щодо змішування палива з біокомпонентами .....	105
Висновки за розділом 3 .....	107
<b>4. КОНЦЕПЦІЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ</b> .....	108
<b>5. ДОДАТКИ</b> .....	111




# РЕЗЮМЕ

Економічне зростання будь-якої держави пов'язане із доступністю енергоресурсів. Нафта і нафтопродукти займають особливе місце у структурі споживання первинних енергоносіїв. Споживання моторних палив забезпечується переважно за рахунок імпорту, зростання якого відбувається вже протягом останніх **15** років. Порівняно з показниками 2004 року, імпорт нафтопродуктів зріс в **11** разів. У 2019 році сукупний обсяг імпорту нафтопродуктів склав **8,43 млн т**, основними імпортерами є  РФ та  Білорусь.

Вітчизняне виробництво моторних палив задовольняє лише **47%** попиту бензину, **12%** попиту дизельного пального (ДП) та **22%** попиту скрапленого вуглеводневого газу (СВГ). Загалом нафтопереробна галузь в Україні протягом останніх **14** років демонструє тенденцію зниження показників діяльності. З **шести** нафтопереробних заводів (НПЗ) на сьогодні в Україні функціонує лише **один**, а також **один** газопереробний завод (ГПЗ). При цьому технічної потужності діючих заводів достатньо для забезпечення країни нафтопродуктами, але, зважаючи на їх недозавантаженість, попит на нафтопродукти за рахунок їх внутрішнього виробництва задовольняється лише частково.

Саме тому підвищення конкурентоспроможності нафтопродуктів вітчизняного виробництва та відновлення нафтопереробної галузі у цілому має стати основною ціллю політики держави у сфері розвитку ринку моторних палив.

Регуляторне поле ринку традиційного та альтернативних видів моторного палива потребує удосконалення, а також гармонізації з законодавством  ЄС. Зокрема, на сьогодні:

-  відсутній інструмент, який убезпечував би від штучних ажіотажів на ринку нафтопродуктів, або інших кризових ситуацій в умовах потенціальної монополізації ринку, можливості картельних змов та значної залежності від імпорту;
-  відсутні дієві стимули виробництва біопалива як моторного палива;
-  неуніфіковані з європейськими стандарти якості моторного палива, у т.ч., біопалива, регламенти на паливо щодо викидів.

Варто відзначити, що активність, спрямована на створення та функціонування мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів в Україні, розпочалася ще наприкінці 2009 року, тим не менш, на сьогодні відповідна нормативно-правова база не прийнята. Прослідковується і невизначеність органів влади в обранні вектору державної політики щодо стимулювання виробництва біопалива. Так, Законом України «Про альтернативні види палива» з 2009 року було встановлено одним з основних принципів державної політики у сфері альтернативних видів палива поетапне збільшення нормативно визначеної частки споживання, у 2012 році в цьому Законі з'явився графік збільшення частки біоетанолу в бензинах моторних, що виробляються та/або реалізуються на території України, у відповідності до якого, з 2016 року вміст біоетанолу в бензині мав становити не менш як **7%**. Проте вказана норма так і не була реалізована, та, відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення умов ведення бізнесу (дерегуляція)»<sup>1</sup>, у 2015 році взагалі втратила чинність. Після цього у 2017 році розпочалася розробка нормативно-правової бази, що створила би передумови для стимулювання виробництва біопалива, у т.ч. встановлення обов'язкової частки рідкого біопалива в бензині, яка на сьогодні не прийнята.

Відбулись позитивні зрушення в частині удосконалення механізмів державного регулювання ринку моторних палив. У 2019 році запрацювали нові правила для ринку нафтопродуктів, а саме: запроваджено ліцензування на виробництво, зберігання та реалізацію пального та підвищено контроль за обігом пального. Основна мета таких змін — боротьба з тіньовим сегментом ринку нафтопродуктів, який, за окремими підрахунками, у 2018 році займав від **30** до **50%**<sup>2</sup> роздрібного ринку.

В цілому прослідковується непослідовність кроків органів влади, зволікання, як із розробкою, так і з прийняттям необхідної нормативно-правової бази. На думку експертів Офісу, складність реформування регуляторного поля у сфері обігу моторних палив викликана, насамперед, відсутністю єдиної стратегії розвитку нафтопереробної галузі, яка би визначила наявні проблеми, шляхи їх вирішення та встановила чіткі цілі, засоби їх досягнення та визначені терміни реалізації.

Офіс має сподівання, що ця книга допоможе органам виконавчої влади більш комплексно підійти до формування державної регуляторної політики у сфері розвитку ринку моторних палив та сфокусуватись на підвищенні енергетичної безпеки держави, зменшенні імпортозалежності ринку моторних палив, а також підвищенні конкурентоспроможності та якості нафтопродуктів вітчизняного виробництва.

<sup>1</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/191-19/ed20150212#Text>

<sup>2</sup> За даними Нафтогазової Асоціації України

# 1 | АНАЛІЗ РИНКУ МОТОРНИХ ПАЛИВ

## 1.1

### ОПИС ТОВАРУ

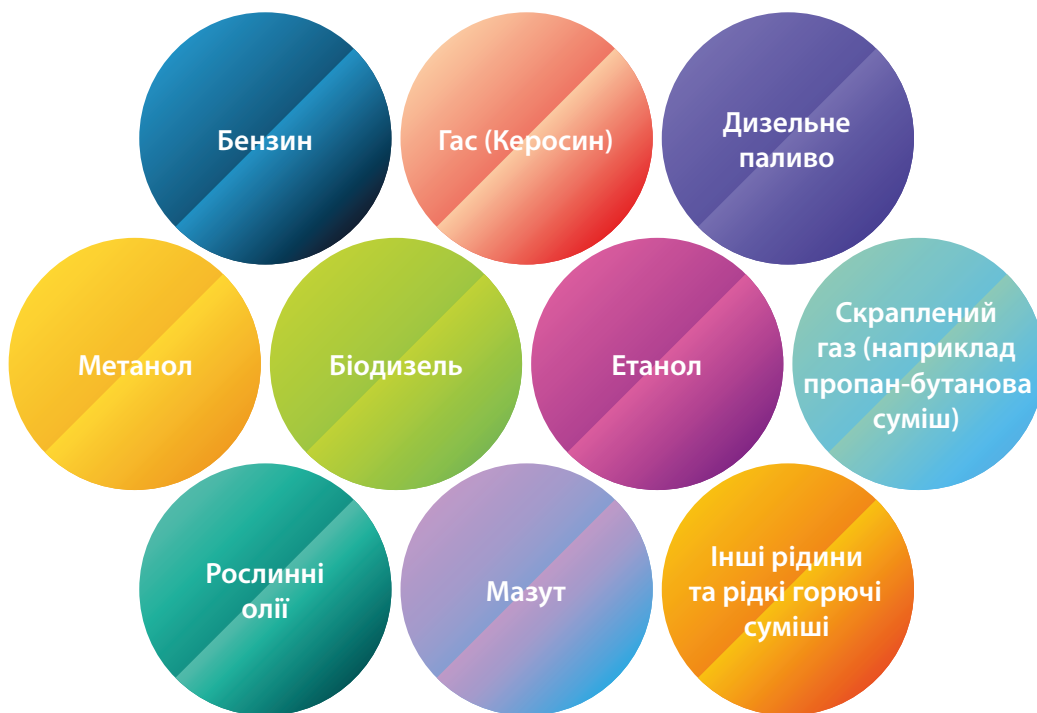
Пальне — нафтопродукти, скраплений газ, паливо моторне альтернативне, паливо моторне сумішеве, речовини, що використовуються як компоненти моторних палив, інші товари, зазначені у підпункті 215.3.4 статті 215 Податкового Кодексу України<sup>1</sup>.

**Пальне** — це речовина, що є джерелом енергії при спалюванні в двигунах, котельних та інших енергетичних установках.

Пальне (на відміну від решти видів палива) використовують переважно для засобів пересування (автомобілів, локомотивів, плавзасобів, літаків, ракет тощо), тому воно повинно складати достатньо малу частину об'єму і ваги засобу пересування, щоб забезпечити його високу ефективність.

Іноді вживається термін **хімічне пальне**, щоб підкреслити той факт, що енергія виділяється в процесі хімічної реакції окиснення (горіння).

До рідкого пального відносять:



**Нафтопродукт** — продукт, отриманий під час перероблення нафти, газового конденсату або їх суміші, за винятком продуктів нафтохімії<sup>2</sup>.

**Моторні палива** — ті види палива, що використовуються в двигунах внутрішнього згорання.<sup>3</sup> Основним сировинним джерелом отримання моторних палив є нафта та газовий конденсат.

<sup>1</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>

<sup>2</sup> Інструкція про порядок приймання, транспортування, зберігання, відпуску та обліку нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України затверджена спільним наказом Міністерства палива та енергетики України, Міністерства економіки України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 20 травня 2008 року N 281/171/578/155 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0805-08>

<sup>3</sup> [http://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/37207/1/%D0%9C%D0%BE%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%BD%D1%96\\_%D0%BF%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B2%D0%B0\\_%D0%91%D0%BE%D0%B9%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE\\_%D0%9D%D0%90%D0%A3\\_2017\\_%D0%92%D0%A1%D0%95\\_%D0%905.pdf](http://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/37207/1/%D0%9C%D0%BE%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%BD%D1%96_%D0%BF%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B2%D0%B0_%D0%91%D0%BE%D0%B9%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE_%D0%9D%D0%90%D0%A3_2017_%D0%92%D0%A1%D0%95_%D0%905.pdf)

Предметом цього дослідження є такі види моторного палива:

- ◆ бензини;
- ◆ дизельне паливо;
- ◆ скраплений газ;
- ◆ біопаливо.

**Бензин** — нафтове паливо для використання у поршневих двигунах з іскровим запалюванням.<sup>1</sup>

**Автомобільний бензин** — бензин для використання в автомобільних двигунах внутрішнього згорання.<sup>2</sup>

Відповідно до ДСТУ 4839:2007<sup>3</sup>, залежно від октанового числа, встановлено такі марки автомобільних бензинів:

- ◆ А-92-Євро — з октановим числом за дослідним методом не менше ніж **92**;
- ◆ А-95-Євро — з октановим числом за дослідним методом не менше ніж **95**;
- ◆ А-98-Євро — з октановим числом за дослідним методом не менше ніж **98**.

За вмістом сірки бензини ділять на **два** види:

- ◆ I — вміст сірки не більше ніж **10 мг/кг**;
- ◆ II — вміст сірки не більше ніж **50 мг/кг**.

**Дизельне паливо** — нафтове паливо для використання у двигунах внутрішнього згорання із запалюванням від стискання.<sup>4</sup>

Згідно з ДСТУ 7688:2015<sup>5</sup>, за кліматичними умовами використання встановлено такі марки дизельного палива:

- ◆ Л — літнє, що використовують за температури повітря не нижче ніж **5°C**;
- ◆ З — зимове, що використовують за температури повітря від **5°C** до **мінус 20°C**;
- ◆ Арк. — арктичне, що використовують за температури повітря нижче ніж **мінус 20°C**.

За рівнем екологічної безпеки встановлено такі екологічні класи дизельного палива: Євро-3, Євро-4, Євро-5.

**Вуглеводневі гази (ВГ)** — це суміші природних аліфатичних вуглеводнів різної будови, які знаходяться у порах і пустотах гірських порід, розчинені у нафті і пластових водах або розсіяні у ґрунті.

**Природні вуглеводневі гази або природні гази (ПГ)** (англ. — natural gas або NG) — це природна суміш різних газових компонентів, які перебувають у газоподібному агрегатному стані.

**Зріджений вуглеводневий газ (ЗВГ)** (англ. — liquefied natural gas або LNG) — це природний вуглеводневий газ, який за нормальних значень тиску і температури навколишнього середовища ( $p_c = 0,101325$  МПа,  $t_c = 20^\circ\text{C}$ ) перебуває

<sup>1</sup> ДСТУ 3437-96 Державний стандарт України. Нафтопродукти. Терміни та визначення

<sup>2</sup> ДСТУ 3437-96 Державний стандарт України. Нафтопродукти. Терміни та визначення

<sup>3</sup> [https://dnaop.com/html/33987/doc-%D0%94%D0%A1%D0%A2%D0%A3\\_4839\\_2007](https://dnaop.com/html/33987/doc-%D0%94%D0%A1%D0%A2%D0%A3_4839_2007)

<sup>4</sup> ДСТУ 3437-96 Державний стандарт України. Нафтопродукти. Терміни та визначення

<sup>5</sup> [http://online.budstandart.com/ru/catalog/doc-page?id\\_doc=62099](http://online.budstandart.com/ru/catalog/doc-page?id_doc=62099)



в газоподібному стані, але в разі зниження температури до  $t = -160^{\circ}\text{C}$  і підвищення тиску переходить у рідкий стан, що полегшує його зберігання й перевезення. Під час зрідження об'єм природного газу зменшується у **600** разів.

**Скrapлений вуглеводневий газ (СВГ)** (англ. — liquefied petroleum gas або LPG) — пропан-бутанова газова суміш, яка за нормальних значень тиску і температури навколишнього середовища ( $p_{\zeta} = 0,101325$  МПа,  $t_{\zeta} = 20^{\circ}\text{C}$ ) перебуває в газоподібному стані, але за певної зміни умов: незначному збільшенні тиску і сталій температурі або незначному зниженні температури і сталому тиску переходить у рідкий стан. СВГ має широку сферу використання — у комунально-побутовому споживанні, як паливо для двигунів внутрішнього згорання, як сировина хімічної промисловості тощо.<sup>1</sup>

Хімічний склад СВГ відрізняється і залежить від джерела їх отримання. Пропан і бутан — це зріджені вуглеводневі гази, які отримують з попутних нафтових і газоконденсатних родовищ.

Основні переваги СВГ:

- ◆ висока теплотворна здатність;
- ◆ повне згорання газової суміші;
- ◆ при згорянні не утворюється шкідливих речовин і домішок;
- ◆ можливість використання в місцях, де немає можливості використання природного газу, в т.ч. у двигунах автомобілів;
- ◆ використання як основного, резервного або аварійного палива.

В Україні з 02.01.2018 діє національний стандарт ДСТУ EN 589:2017 «Палива автомобільні. Газнафтовий скrapлений. Технічні вимоги та методи контролювання»<sup>2</sup>, який є ідентичним EN 589:2008+A1:2012 «Automotive fuels - LPG - Requirements and test methods»<sup>3</sup>.

**Компримований (стиснений) природний газ** (КПГ або CNG від англ. Compressed natural gas) — природний газ (метан  $\text{CH}_4$ ), стиснений на компресорній станції до тиску **200-250 бар** (**196-245 кг/см<sup>2</sup>**) для використання в якості палива в двигунах внутрішнього згорання. Компримування газу проводиться на автомобільних газонаповнювальних компресорних станціях, куди газ поставляється від магістральних трубопроводів. КПГ використовується на легкових автомобілях, пасажирському та легкому вантажному транспорті та комунальній техніці. Його якість повинна відповідати ДСТУ ГОСТ 27577:2005 «Газ природний паливний компримований для двигунів внутрішнього згорання»<sup>4</sup>.

Метанове паливо має більш високе октанове число і питому теплоту згорання ніж нафтове паливо або зріджені вуглеводневі гази і не змінює фізико-хімічні властивості при низьких температурах. Октанове число компримованого природного газу знаходиться в діапазоні **110-125** і при згорянні виробляє **48 500 кДж/кг**.

**Моторне біопаливо** — альтернативний вид палива, який отримують в результаті переробки сільськогосподарських культур із можливістю додавання домішок тваринної сировини, органічних промислових відходів і продуктів життєдіяльності.

**Біодизель**<sup>5</sup> (біодизельне паливо) — метилові та/або етилові етери вищих органічних кислот, отриманих з рослинних олій або тваринних жирів, що використовуються як біопаливо або біокомпонент.

<sup>1</sup> <https://nv.nltu.edu.ua/index.php/journal/article/view/658/654>

<sup>2</sup> <https://public.docs.openprocurement.org/get/82c2bd1d6b104b8e91594bc26c38f62a?KeyID=52462340&Signature=TdJF%252BQ8old92sUqikmh1pwokXVVeQV8H1KTJx6Nji7RW6lqScyZ2rpC4ThQ%252B5xkWEqmqYUWhKTPcBwNd8W88Ag%253D%253D>

<sup>3</sup> <https://standards.iteh.ai/catalog/standards/cen/212f6501-4cbc-4cdf-a652-2d8c6bf11630/en-589-2008a1-2012>

<sup>4</sup> [http://online.budstandart.com/ru/catalog/doc-page?id\\_doc=55443](http://online.budstandart.com/ru/catalog/doc-page?id_doc=55443)

<sup>5</sup> Закон України «Про альтернативні види палива»

В якості сировини для біодизеля можна використовувати будь-яку рослинну олію — ріпак (основна сировина в Європі), соя, пальмова і кокосова олія тощо, а також риб'ячий жир або жири тваринного походження. Цетанове число<sup>1</sup> біодизелю складає близько **51-55** (для порівняння, у традиційного дизельного палива воно дорівнює **45-52**). Тож його можна використовувати в дизельних установках (двигунах), без їх додаткової модифікації. При цьому, висока температура спалаху (не менше **120**) робить біодизель одним з найбільш пожежобезпечних видів палива<sup>2</sup>.

Біодизель — екологічно чисте паливо, при його згорянні не виділяється діоксид сірки. Розлитий біодизель розкладається практично повністю. При попаданні у ґрунт або воду він не представляє небезпеки для живих організмів.

**Біоетанол<sup>3</sup>** — спирт етиловий зневоджений, виготовлений з біомаси або спирту етилового-сирцю для використання в якості біопалива. Його прийнято відносити до біопалива першого покоління. Біоетанол — це звичайний етанол (етиловий спирт), але, на відміну від харчових спиртів, він виробляється за технологією укороченої дистиляції і не містить води. Крім того, він у великих кількостях містить метанол і сивушні масла, тому повністю непридатний для вживання людиною. Основна перевага біоетанолу перед бензином як джерела енергії — його порівняно низька вартість і відсутність шкідливих викидів в атмосферу. Для виробництва біоетанолу використовують сільськогосподарські культури з високим вмістом цукру або крохмалю (наприклад, цукрова тростина, цукровий буряк та кукурудза).

## **Технологія виробництва бензину та дизельного палива**

Бензин та дизельне паливо отримують, головним чином, у результаті переробки нафти. Первинна переробка нафти як для бензину, так і для дизельного палива передбачає очищення від пластової води, домішок неорганічних речовин. Далі нафта підлягає прямій перегонці, у результаті чого отримують бензинову, газову, дизельну, масляну фракції та мазут.

Наступний етап — вторинна переробка нафти. Для бензину така переробка в основному передбачає каталітичний риформінг<sup>4</sup> і каталітичний крекінг<sup>5</sup> фракцій, які були отримані при первинній перегонці. У результаті здійснення таких процесів отримується бензин з октановим числом **92-95**. Фактично у процесі каталітичного риформінгу отримується високооктановий компонент автомобільних бензинів з низькооктанових важких бензинових фракцій, а у процесі крекінгу здійснюється очищення від домішок сірки.

Після цього, виділені установками бензинові фракції і кілька інших компонентів змішуються. В підсумку виходить кінцевий товарний продукт.

Якщо ж виготовляється дизельне паливо, то основним методом етапу вторинної переробки нафти є термічний або каталітичний крекінг. Також може застосовуватись гідрокрекінг, для організації якого необхідний водень.

Технологія виробництва біодизеля та біоетанолу детально описана у Зеленій книзі «Регулювання виробництва рідких моторних біопалив»<sup>6</sup>.

1 [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A6%D0%B5%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B5\\_%D1%87%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%BE](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A6%D0%B5%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B5_%D1%87%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%BE)

2 <https://uk.wikipedia.org/wiki/Біодизель>

3 Закон України «Про альтернативні види палива»

4 <https://vue.gov.ua/%D0%A0%D0%B8%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D1%96%D0%BD%D0%B3>

5 <https://vue.gov.ua/%D0%9A%D1%80%D0%B5%D0%BA%D1%96%D0%BD%D0%B3>

6 <https://regulation.gov.ua/dialogue/energetika/52-rinok-biopaliva>

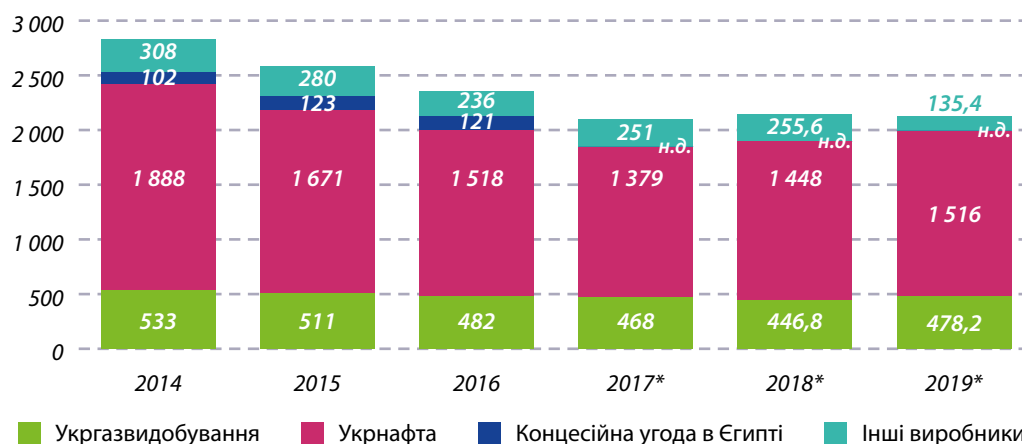
### ***Технологія виробництва скрапленого газу***

Пропан-бутанова суміш — супроводжуючий газ, який отримують в процесі нафто-, газодобування та промислової переробки їх складових (продукти стабілізації газового конденсату, супутній газ в процесі добування нафти, продукти різних технологічних процесів нафтопереробних заводів). Гази, які добувають з конденсатних родовищ, складаються з суміші сухого газу та парів конденсату. Пари конденсату являють собою суміш парів важких вуглеводнів. На газопереробних заводах з конденсату та попутних нафтових газів виділяють газовий бензин та пропан-бутанову фракцію.

## ВИРОБНИЦТВО ТА ІМПОРТ





Обсяги видобутку сирової нафти та газового конденсату у 2019 році в Україні порівняно з 1991 роком скоротились на **57%** з **4,9 млн т<sup>1</sup>** до **2,13 млн т<sup>2</sup>**, при цьому, протягом останнього десятиріччя обсяг видобутку скоротився більше ніж вдвічі. Одночасно, суттєво скоротились обсяги імпорту нафти або нафтопродуктів сирих — з **9,9 млн т** у 1998 році до **0,79 млн т** у 2019 році<sup>3</sup>.

Видобуток нафти і конденсату, тис. т<sup>4</sup>







\* всідсутні дані щодо видобутку в Єгипті

Натомість імпорт нафтопродуктів протягом останніх **15** років стрімко зростає (так, в 2004 році імпорт основних моторних палив становив **786 тис. т<sup>5</sup>**, а в 2012 році вже перевищив **6 млн т** і тримається на рівні **7-8 млн т** до сьогодні). Нарощування імпорту відбулось у зв'язку з комплексним впливом ряду економічних факторів, які починаючи з 2005 року, роблять нафтопродукти вітчизняного виробництва менш конкурентоспроможними.

По-перше, з грудня 2004 року змінилось податкове законодавство  РФ щодо диференціації експортних мит на нафту і нафтопродукти. Менші, ніж на нафту, мита на експорт нафтопродуктів стимулювали розвиток нафтопереробки в  РФ і  РБ, створили умови для інвестування в технологічні процеси переробки. Внаслідок цього російські власники українських НПЗ зменшили завантаження заводів в Україні, та збільшили поставки нафти на заводи в  Білорусі.

По-друге, в Україні скасовані мита на імпорт нафтопродуктів.

По-третє, великі українські мережі автозаправних станцій (АЗС) в основу своєї маркетингової стратегії з 2008 року заклали розвиток продажу нафтопродуктів стандартів Євро-4 та Євро-5, які в Україні на той час ще не вироблялись. Держава також стимулює споживачів до переходу на більш екологічні види пального, шляхом збільшення ввізного мита на старі автомобілі. НПЗ Східної Європи в  Польщі,  Угорщині,  Литві та ін. практично одразу зі вступом у  ЄС перейшли на випуск нафтопродуктів найвищих екологічних стандартів. Саме це зумовило збільшення обсягів імпорту з цих країн.





<sup>1</sup> Ukraine: Oil for 1991 — <https://www.iea.org/statistics/?country=UKRAINE&year=1991&category=Key%20indicators&indicator=CrudeExports&mode=chart&categoryBrowse=false&dataTable=OIL&showDataTable=true>

<sup>2</sup> Дані Міненерго, Укрнафта, Укргазвидобування



<sup>3</sup> [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/zd/e\\_iovt/arh\\_iovt2019.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/zd/e_iovt/arh_iovt2019.htm)

<sup>4</sup> За даними Міненерго, Нафтогаз України, Укргазвидобування, Укрнафта

<sup>5</sup> Ukraine: Oil for 2004 — <https://www.iea.org/statistics/?country=UKRAINE&year=2004&category=Key%20indicators&indicator=TPESbySource&mode=chart&categoryBrowse=false&dataTable=OIL&showDataTable=true>, Сапронов Ю.А., Костенко Д.М. Аналіз ринку нафтопродуктів в Україні, 2012 р.

Вказане призвело до зменшення виробництва палива в Україні, а також зупинки **5** з **7** українських нафтопереробних заводів (наразі працюють Кременчуцький НПЗ та Шебелинський ГПЗ). Ще **10** років назад в Україні працювало **6** нафтопереробних заводів — Кременчуцький НПЗ, Лисичанський НПЗ, Одеський НПЗ, Нафтопереробний Комплекс Галичина, Нафтохімік Прикарпаття та Херсонський НПЗ. Загальна потужність первинної переробки цих заводів складала **51-54 млн т** нафти на рік, що перевищувало аналогічні потужності  Польщі,  Угорщини,  Чехії та  Словаччини взяті разом. Проектна потужність цих заводів дозволяла не тільки забезпечити внутрішній попит на нафтопродукти, а й експортувати їх. Однак на практиці ці заводи були завжди недозавантажені. Серед причин, які призвели до закриття **5** НПЗ, — застаріле устаткування, низька якість продукції, невідповідність екологічним стандартам та небажання власників розвивати виробництво пального в Україні. За оцінкою фахівців, відновлення роботи цих НПЗ економічно недоцільно, оскільки для забезпечення належної якості продукції та ефективності роботи необхідні значні інвестиції (близько **1 млрд USD** на кожний). Крім того, навіть для діяльності працюючих підприємств на повну проектну потужність недостатньо сировини українського видобутку.

Проектна потужність Шебелинського ГПЗ становить **1 млн т** переробки на рік. Сировиною для заводу є нафта і газовий конденсат, що видобувається компанією УкрГазвидобування. Протягом останніх років потужності підприємства завантажені приблизно на **50%**.

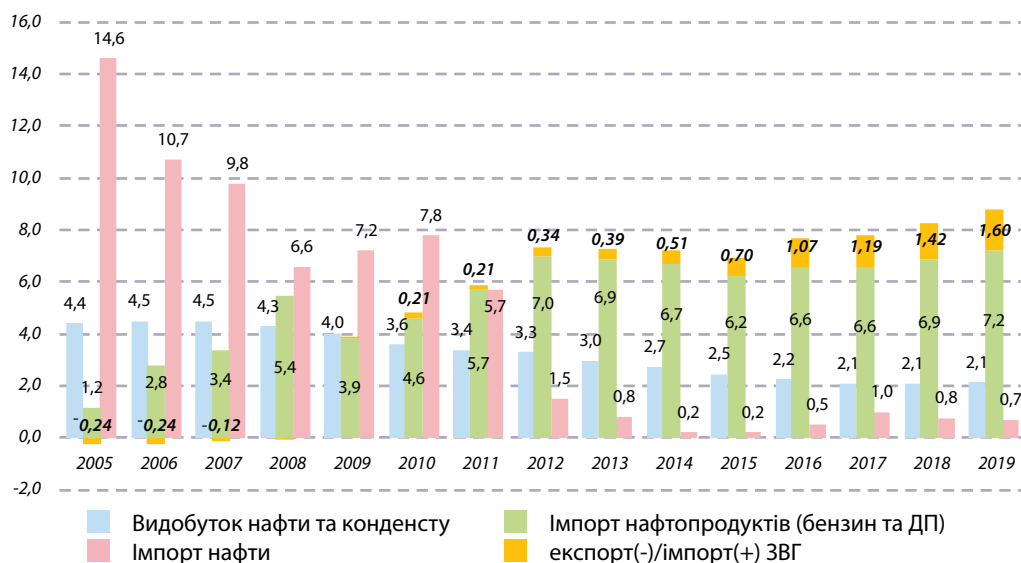
Проектна потужність Кременчуцького НПЗ з переробки сировини — **18,6 млн тонн** на рік, номінальна — приблизно **7,3 млн тонн** на рік.<sup>1</sup> Сировиною для заводу є нафта і газовий конденсат компанії Укрнафта, разом із нафтою, яка постачається морем, з  Казахстану,  Азербайджану та інших країн.

Споживання нафти, за даними Державної податкової служби (ДПС), склало **3088 тис. т**, зокрема імпоротної — **1013 тис. т**.

Таким чином, потужності заводу номінально завантажені менш ніж на третину, отже повна його завантаженість дозволить спільно з роботою Шебелинського ГПЗ забезпечити внутрішній попит на нафтопродукти.

Кременчуцький НПЗ з 2015 року інформацію щодо показників своєї роботи Міністерству енергетики та вугільної промисловості не надає. Відтак, статистична інформація щодо виробництва нафтопродуктів відображена лише по Шебелинському ГПЗ.

**Динаміка обсягів видобутку та імпорту нафти та нафтопродуктів, млн т<sup>2</sup>**



<sup>1</sup> <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/626885.html>

<sup>2</sup> <https://annualreport2016.naftogaz.com/ua/de-mi-zaraz/rinok-nafti-i-naftoproduktiv/>, Держстат, <https://business.ua/business/3510-propan-butanova-ukrajina>, Міненерго, <https://kosatka.media/uk/category/neft/analytics/eksport-i-impord-energoresursov-ukrainoy>, <https://consulting.a95.ua/press-center.html>, <https://www.epravda.com.ua/publications/2010/10/12/251506/>, <https://www.minprom.ua/digest/65746.html>

Неможливо оминати питання **якості** вітчизняних нафтопродуктів. Враховуючи, що у експертів Офісу відсутня можливість перевірки та оцінки якісних показників нафтопродуктів, які виробляються Кременчуцьким НПЗ та Шебелинським ГПЗ, за основу взято дослідження, проведене фахівцями Інституту споживчих експертиз. Випробування експлуатаційних характеристик авто при використанні різних видів пального були проведені на динамометричному стенді Dynapack. У дослідженні брали участь по чотири зразки бензину А-95 та А-92 – Mozyr (Мозирський НПЗ, , Білорусь), Orlen (Мажейкяський НПЗ, , Литва), Energy (Кременчуцький НПЗ) та Shebel (Шебелинський ГПЗ). Експерти дослідили такі параметри бензинів: максимальний крутний момент, максимальна потужність, фактична витрата пального (міський цикл, заміський цикл), відстань, подолану на повному баці (**50 л** пального, **100 л** пального).





Shebel 95 продемонстрував максимальний крутний момент, найкращий показник максимальної потужності разом з Orlen 95 та найбільшу подолану відстань на повному баці пального як **50 л**, так і **100 л** разом з Mozyr 95. Shebel 92, як і Orlen 92 у міському циклі — лідер з економічності, а також він продемонстрував найкращий показник максимальної потужності.




Що стосується Energy 95, то він продемонстрував найгірші показники по всім параметрам дослідження. Energy 92 продемонстрував найкращий показник максимальної потужності, проте по інших досліджуваних параметрах займає останнє місце.

Отже, за результатами дослідження можна зробити висновок, що бензин державного Шебелинського ГПЗ не поступається своїм закордонним аналогам, які брали участь у тестуванні, на відміну від продукції Кременчуцького НПЗ, споживчі характеристики якої значно гірші від інших зразків.<sup>1</sup>

Інститутом споживчих експертиз окремо було проведено перевірку якісних показників 95-го бензину<sup>2</sup>. У цьому дослідженні були відібрані зразки **11** мереж — WOG, KLO (виробництва Шебелинського ГПЗ), Chipo, Parallel, Glusco, ANP (імовірно виробництва Кременчуцького НПЗ), UPG, SunOil, Grand petrol, Avantage і Marshall, які досліджували на відповідність нормативам ДСТУ 7687:2015 (бензин А-95-Євро5). Зразки було перевірено за основними параметрами — октанове число, вміст сірки, об'ємні частини ароматичних вуглеводнів, бензолу, етанолу і метанолу. Серед досліджених зразків бензину мереж KLO та ANP продемонстрували відповідно: октанове число — **96,5** і **96,0** (норматив — не нижче **95**), кількість сірки була низькою — **4 мг/кг**, **6 мг/кг** (норматив — не більше **10 мг/кг**), об'ємна частка ароматичних вуглеводнів — **18%**, **29,3%** (норматив — не більше **35%**), об'ємна частка бензолу — **0,41%**, **0,77%** (норматив — не більше **1,0%**). Загалом всі показники у обох виробників не перевищують норматив, проте показники бензину Шебелинського ГПЗ кращі, оскільки бензин містить значно меншу об'ємну частку бензолу та ароматичних вуглеводнів.

**Український ринок** моторного палива дуже сильно залежить від зовнішніх ринків — більше **50%** внутрішнього споживання бензину, майже **80%** споживання СВГ та близько **90%** дизельного палива задовольняється за рахунок імпорту.

За даними ДФС<sup>3</sup>, найбільшими постачальниками нафти та нафтопродуктів (коди за УКТЗЕД — 2709 та 2710) в Україну (у вартісних показниках) є  РФ і  Білорусь. При цьому слід зазначити, що частка  РФ в балансі імпорту скоротилася з **37%** в 2018 році до **33%** в 2019 році. Імпорт з  Білорусі залишився на рівні **35%**.

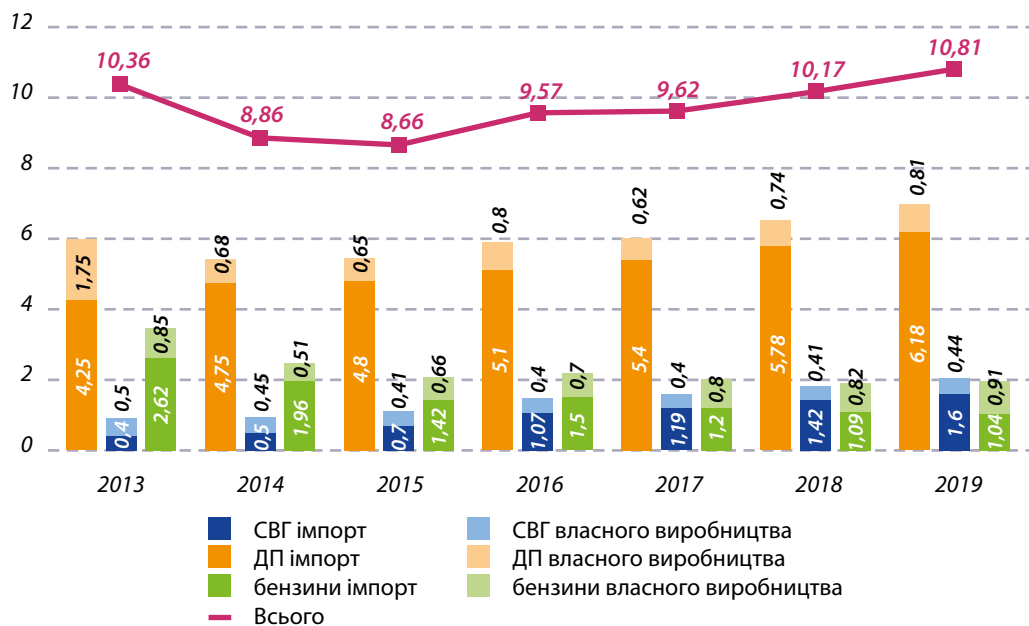
За даними Державної фіскальної служби та НАК «Нафтогаз України», Україна в 2019 році імпортувала близько **8,5 млн т** нафтопродуктів на **5,32 млрд USD**. Згідно з даними відомства, імпорт нафтопродуктів з  Росії в грошовому вираженні становить **32,7%** від витрат на імпорт нафтопродуктів, з  Білорусі — **35,4%**, з  Литви — **10,6%**.

<sup>1</sup> <https://expertise.in.ua/news/ukrainske-vs-importne-rezultati-dinamometricnih-viprobuvan.html>

<sup>2</sup> <https://autogeek.com.ua/eksperty-perevirly-yakist-benzynu-a-95/>

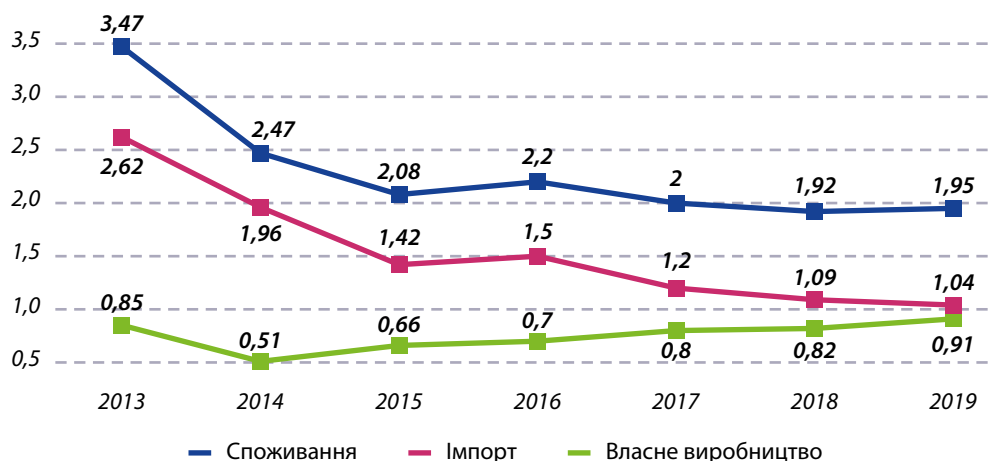
<sup>3</sup> <http://sfs.gov.ua/ms/f3>

## Структура споживання моторних палив, млн т<sup>1</sup>



**Споживання бензину** у 2019 році склало **1,95 млн т**, що на **1,6%** перевищило показник 2018 року. Внутрішнє виробництво підвищилося на **10%** — до **908 тис. т**, його частка в загальному балансі ринку зросла на **4** відсоткових пункти та склала **47%**. Кременчуцький НПЗ в 2019 році, за попередніми даними, збільшив виробництво бензинів на **8,5%** — до **751,8 тис. т**, Шебелинський ГПЗ — на **13%** — до **149 тис. т**<sup>2</sup>. Імпорт бензинів зменшився на **4,4%**, до **1,04 млн т**. При цьому, частка ринку Білорусі скоротилась з **44%** до **35,5%**, натомість частка імпортерів з Литви збільшився на **5** відсоткових пункта.

## Динаміка ринку бензинів в Україні, млн т



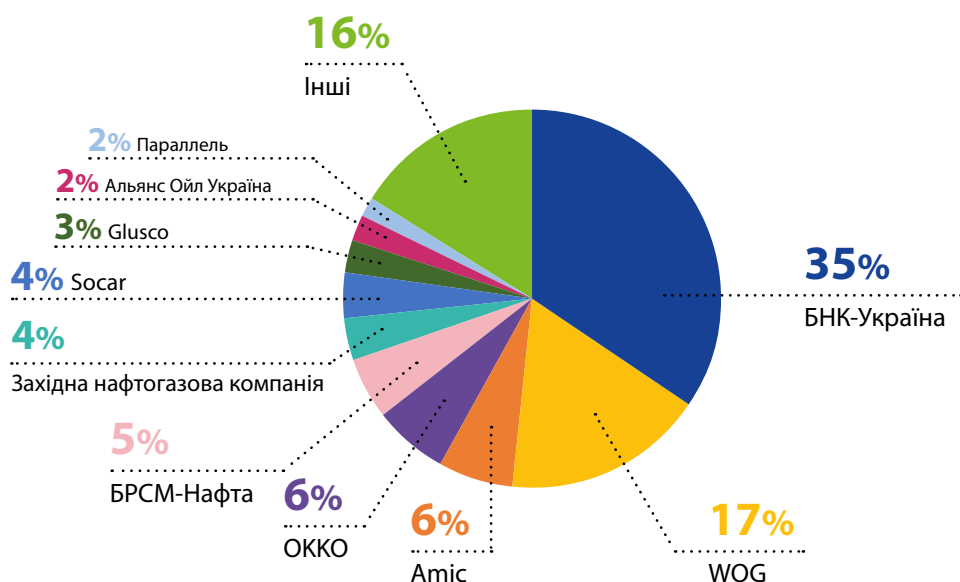
<sup>1</sup> Ринок палива в Україні - <http://zet.in.ua/statistika-2/energetika/rynok-topлива-v-ukraini/>, <https://consulting.a95.ua/>, розрахунки BRDO  
<sup>2</sup> Дані Нафтогаз України, Консалтингової групи А 95

### Структура наповнення ринку бензинів, %<sup>1</sup>



У 2005 році співвідношення імпорту до виробництва бензинів складало **23%**, а станом на 2014 рік обсяг їх імпорту вже майже в **4** рази перевищував обсяг виробництва. В подальшому, за рахунок суттєвого скорочення попиту на бензини та деякого зростання виробництва в Україні, виробництво майже зрівнялось з імпортом.

### Структура імпорту бензинів у розрізі імпортерів у 2018 році<sup>2</sup>



Лідером серед імпортерів бензину у 2018 році стало ТОВ «БНК-Україна», з обсягом **379,6 тис. т.** Найбільшими одержувачами бензинів, які імпортувало ТОВ «БНК-Україна», є ОККО (**215 тис. т.**), «Укрпаллетсистем» (**52 тис. т.**) і WOG (**43 тис. т.**). Друге місце серед імпортерів посіла мережа АЗС WOG з обсягом **187,5 тис. т.**, а мережа Amic знаходиться на третій позиції, імпортувавши **71 тис. т.** Слід зазначити, що у 2018 році WOG скоротила імпорт через «БНК-Україна» у **3** рази, пропорційно наростивши прямі поставки від білоруських НПЗ, що стало основною причиною скорочення обсягів імпорту компанією «БНК-Україна» порівняно з 2017 роком (на **28%**).<sup>3</sup>

<sup>1</sup> <https://bin.ua/news/economics/oilandgas/229767-rynok-benzina-v-2018-g-sokratilsya-na-5.html>, <http://www.nefterynok.info/statii/rynok-benzinov-2016-ne-vse-poteryano>, <https://ua.112.ua/statji/v-ukraini-zletily-tsiny-na-benzyn-i-dt-kolyi-avtomobilne-palyvo-podeshevshaie-413485.html>

<sup>2</sup> За даними [https://enkor.ua/ru/news/BNK-Ukraina\\_WOG\\_i\\_Amic\\_uderzhali\\_liderstvo\\_po\\_obemu\\_importa\\_benzina/235598](https://enkor.ua/ru/news/BNK-Ukraina_WOG_i_Amic_uderzhali_liderstvo_po_obemu_importa_benzina/235598)

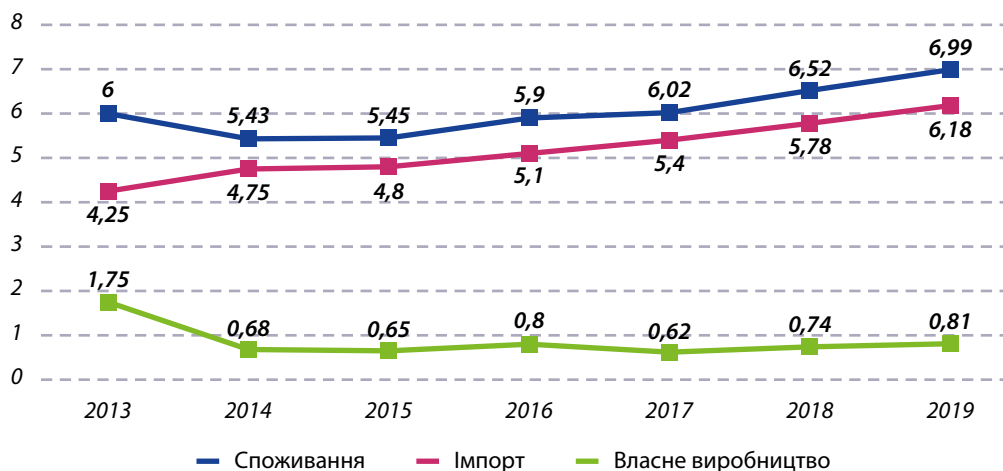
<sup>3</sup> [https://enkor.ua/ru/news/BNK-Ukraina\\_WOG\\_i\\_Amic\\_uderzhali\\_liderstvo\\_po\\_obemu\\_importa\\_benzina/235598](https://enkor.ua/ru/news/BNK-Ukraina_WOG_i_Amic_uderzhali_liderstvo_po_obemu_importa_benzina/235598)



Баланс українського ринку **дизельного палива** у 2019 році зріс на **7,3%**, до **6,99 млн т**, в порівнянні з 2018 року (**6,52 млн т**)<sup>1</sup>.

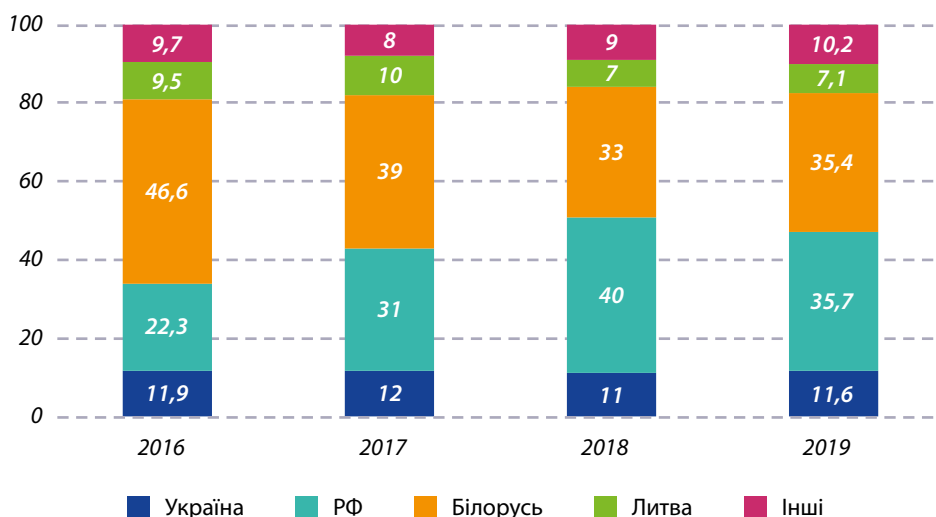
Внутрішнє виробництво ДП підвищилось на **10%** — до **812 тис. т**, його частка в загальному балансі ринку виросла **0,6** відсоткових пункти і склала **11,9%**. Кременчуцький НПЗ, за попередніми даними, збільшив виробництво на **11%** — до **725 тис. т**, Шебелинський ГПЗ «Укргазвидобування» — на **2%**, до **87 тис. т**.

### Динаміка ринку ДП в Україні, млн т



Імпорт ДП збільшився на **6,9%**, до **6,18 млн т**. Найбільшим постачальником дизпалива в Україну залишається **РФ**, при цьому її частка в балансі скоротилася з **41,5%** в 2018 році до **35,7%** в 2019 році (**2,5 млн т**). Імпорт з **Білорусь** в 2019 році збільшився на **14,8%** — до **2,47 млн т**, а частка в балансі підвищилася з **33,1%** в 2018 році до **35,4%**<sup>2</sup>.

### Структура наповнення ринку ДП, %<sup>3</sup>



<sup>1</sup> <https://consulting.a95.ua/press-center/2020/01/13/ukrainskii-rynok-dt-priblizilsya-k-7-mln-t.html>

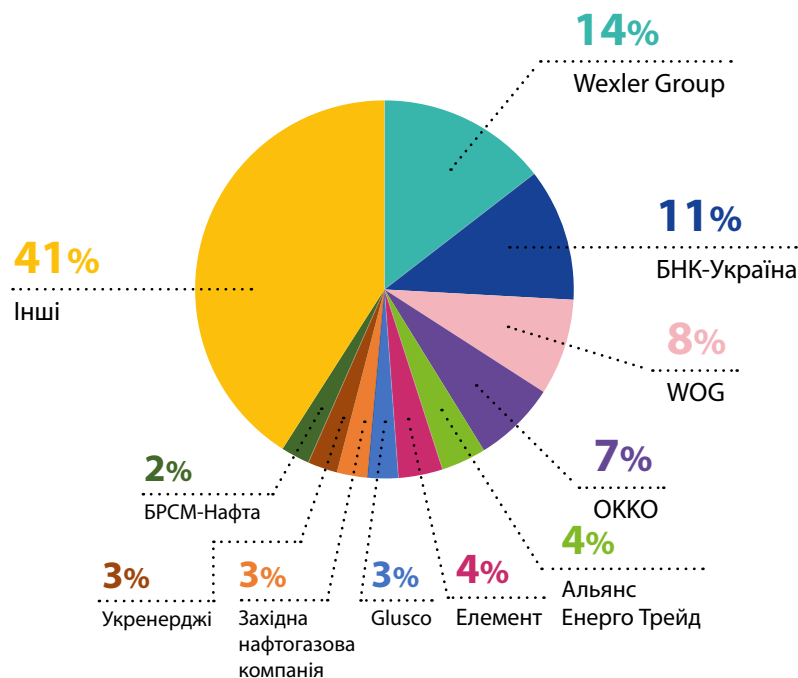
<sup>2</sup> Дані Нафтогаз України, Консалтингової групи А 95

<sup>3</sup> <http://www.nefterynok.info/stati/finansiruyaya-porebrik>, [https://enkorr.ua/a/news/Obem\\_rinka\\_DT\\_v\\_2018\\_g\\_stal\\_rekordnim\\_za\\_poslednie\\_17\\_let/235371](https://enkorr.ua/a/news/Obem_rinka_DT_v_2018_g_stal_rekordnim_za_poslednie_17_let/235371), <https://www.sonar2050.org/publications/vlast-benzokolonii/>, <https://consulting.a95.ua/press-center/2020/01/13/ukrainskii-rynok-dt-priblizilsya-k-7-mln-t.html>, розрахунок BRDO

На відміну від ринку бензинів, доля імпорту ДП неухильно зростає: якщо у 2005 році співвідношення імпорту до його внутрішнього виробництва складало **31%**, то станом на 2019 рік імпорт перевищував виробництво у **7,6** раз.

Сукупно за період 2005-2019 років обсяги виробництва нафтопродуктів підприємствами України зменшились на понад **80%**.

### Структура імпорту ДП у розрізі імпортерів у 2018 році<sup>1</sup>



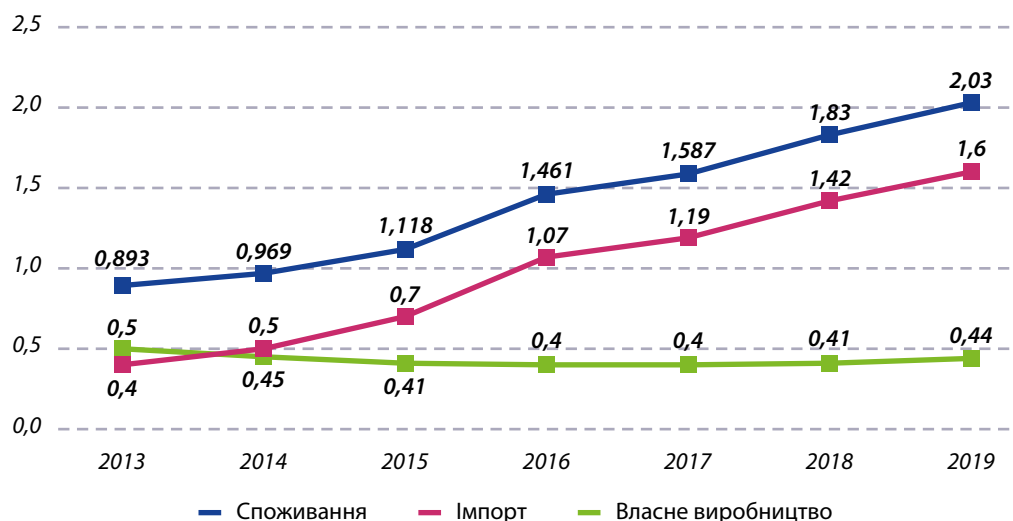
У 2018 році компанії «Анвітрейд», «Оптімусойл» і «Термінал Ойл», які входять у групу Wexler сумарно імпортували **946,5 тис. т** дизельного палива, найбільшим імпортером серед них є «Анвітрейд», яка поставила **511,7 тис. т** ДП. Друге місце серед імпортерів ДП посідає компанія «БНК-Україна», яка імпортувала **739,8 тис. т** дизельного палива. При цьому, прослідковується така сама тенденція, як і на ринку бензинів в частині імпорту, компанія «БНК-Україна» скоротила обсяги імпорту порівняно з 2017 роком на **29%** через переорієнтацію ОККО та WOG на прямі поставки від білоруських НПЗ. На третьому місці рейтингу імпортерів ДП — WOG, яка імпортувала в Україну **537,6 тис. т** дизельного палива.

**Споживання скрапленого вуглеводневого газу** в Україні в 2019 р. збільшилося порівняно з 2018 р. на **17,3%** — до **2,03 млн т**. Зазначений обсяг включає в себе, в тому числі, **110 тис. т** бутану, які надійшли в якості сировини на нафтохімічний завод Карпатнафтохім. В 2019 році обсяг ринку автогазу в тоннах вперше перевищив обсяг ринку бензину та склав **1,95 млн т**.

Внутрішнє виробництво СВГ зросло на **6,1%** до **438 тис. т**, але його частка в балансі ринку скоротилася з **23,9** до **21,6%**. Найбільшим виробником залишається Шебелинський ГПЗ з обсягом **176 тис. т**.

<sup>1</sup> За даними <https://aet.in.ua/news/rejting-importerov-dt-v-2018-godu/>

## Динаміка ринку СВГ в Україні, млн т



Імпорт СВГ в 2019 року, з урахуванням обсягів Карпатнафтохіму, збільшився на **12,5%** до **1,6 млн т**. Прямі поставки з **РФ** в 2019 р. зросли на **36%** до **694 тис. т**, а частка російського газу в балансі ринку підвищилася з **28** до **34%**. Таким чином, **РФ** стала найбільшим постачальником СВГ на український ринок, випередивши **Білорусь**. Обсяг прямих поставок з **Казахстану** зріс на **18%**, до **297 тис. т**. А їх частка в балансі склала **14,6%**. Морський імпорт СВГ в 2019 р. зріс до **58 тис. т**, що відповідає **3%** балансу ринку. У порівнянні з 2018 р, обсяг морського імпорту виріс в **3,2** рази<sup>1</sup>.

## Структура наповнення ринку СВГ, %<sup>2</sup>



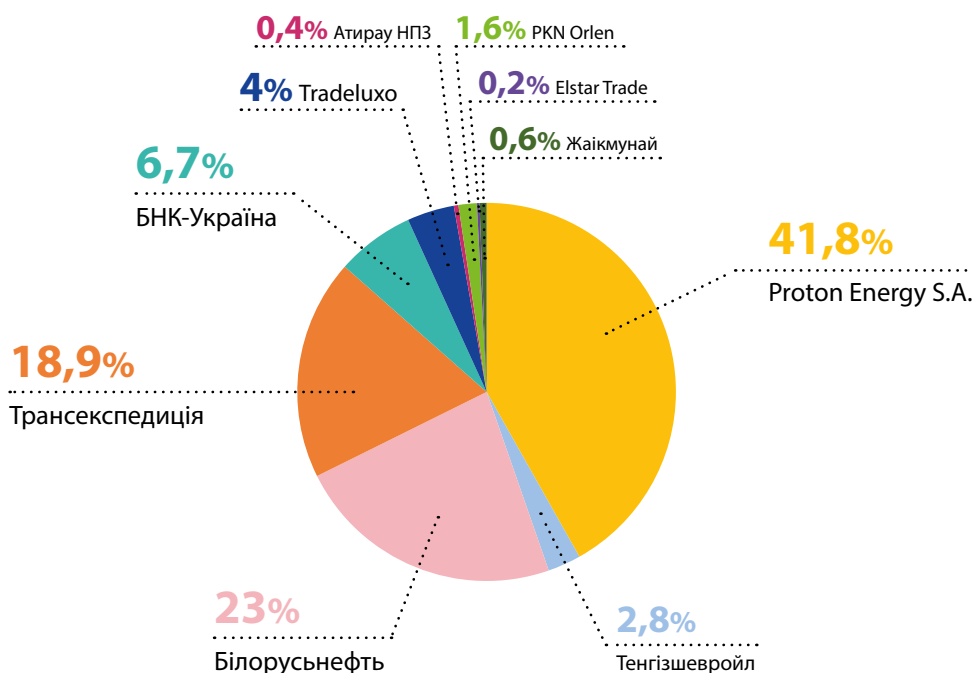
\* дані за 7 місяців

<sup>1</sup> Дані Нафтогаз України, Консалтингової групи А 95

<sup>2</sup> Дані «Консалтингової групи А-95», [https://cfts.org.ua/news/2019/02/22/v\\_2018\\_godu\\_ukraina\\_importirovala\\_szhizhennogo\\_gaza\\_na\\_665 mln\\_dollarov\\_51845](https://cfts.org.ua/news/2019/02/22/v_2018_godu_ukraina_importirovala_szhizhennogo_gaza_na_665 mln_dollarov_51845), [https://enkorrr.ua/a/news/Ukrainskiy\\_rinok\\_avtogaza\\_za\\_god\\_viros\\_na\\_9/235318](https://enkorrr.ua/a/news/Ukrainskiy_rinok_avtogaza_za_god_viros_na_9/235318), <https://www.epravda.com.ua/news/2019/04/22/647243/>, <https://nv.ua/ukr/ukraine/politics/nas-vsih-naduli-chomu-tsinii-na-avtomobilnij-gaz-zletili-vgoru-1769726.html>, <https://consulting.a95.ua/meropriyatiya/lpg-ukraine-2017/ukrainskii-rynok-lpgukrainian-lpg-market.html>

Враховуючи стрімке зростання попиту та стабільні обсяги внутрішнього виробництва, доля імпорту СВГ стрімко зростає: його частка у споживанні зросла з **44%** в 2013 році до **79%** у минулому році.

### Структура імпорту СВГ у розрізі імпортерів у 2018 році<sup>1</sup>



Найбільшим постачальником СВГ в Україну в 2018 році стала Proton Energy S.A. з обсягом **471,8 тис. т**. На другому місці рейтингу імпортерів знаходиться компанія «Тенгішевройл», яка імпортувала в Україну **212,8 тис. т** СВГ, збільшивши імпорт у **7,6** разів, порівняно з 2017 роком. Третє місце посідає компанія «Білорусьнефть», яка дещо знизила імпорт (на **16%**) порівняно з 2017 роком до **190,8 тис. т** СВГ.

Найпоширенішими видами **біопалива** є біодизель та біоетанол.

На сьогодні частка біопалива в структурі споживання моторних палив незначна (близько **0,5 %**), причому більша частина його задовольняється також за рахунок імпорту, а внутрішнє виробництво з 2013 по 2018 роки знизилось у **16,5** разів з деяким зростанням у 2017 році.

### Виробництво та споживання біопалива протягом 2013-2018 років (тис. т)<sup>2</sup>



<sup>1</sup> За даними [https://enkorrr.ua/ru/publications/Import\\_LPG\\_igra\\_v\\_dlinnuyu/235618](https://enkorrr.ua/ru/publications/Import_LPG_igra_v_dlinnuyu/235618)

<sup>2</sup> Енергетичний баланс України (продуктовий) [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/energ/en\\_bal\\_prod/arh\\_prod\\_2012.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/energ/en_bal_prod/arh_prod_2012.htm)

До переваг виробництва та використання моторного біопалива в українських умовах можна віднести:

- 1 Відновлюваність ресурсів. На відміну від інших видів палива, в першу чергу, вироблених з нафти, біопаливо має відновлювальний характер, тобто фактично його ресурс нескінченний. Процес створення продуктів харчування завжди матиме відходи, таким чином створюється основа для виробництва біопалива з цього виду сировини.
- 2 Скорочення викидів шкідливих продуктів та негативного впливу на атмосферу. Нафтопродукти під час процесу горіння викидають в повітря значну кількість вуглекислого газу, сірковмістких сполук та інші речовини. На відміну від викопного палива, біологічне здатне зменшити кількість шкідливих викидів на **30-50%**, а вуглецю викидається стільки, скільки рослина споживає протягом свого вегетативного періоду.
- 3 Економічна безпека, а саме зниження імпортозалежності. Як наслідок - покращення торговельного балансу, зростання валового внутрішнього продукту (ВВП), зайнятості населення та податкових надходжень. За оцінками фахівців<sup>1</sup>, заміщення **10%** нафтопродуктів біопаливом щорічно залишатиме в економіці України понад **500 млн USD** і викличе мультиплікативне зростання ВВП на **1,5 млрд USD**. Податкові надходження по ПДВ, податку на прибуток, подоходному податку та соціальним зборам в **2-3** рази збільшать доходи бюджету від цього виду господарської діяльності.

У 2018 році в Україну було імпортовано нафти та нафтопродуктів на суму **5,97 млрд USD**, а вже у 2019 році цей показник трохи знизився до **5,32 млрд USD**. Проте навіть зменшення імпорту не відміняє енергетичної залежності України. Тому стимулювання виробництва біопалива як моторного пального, наприклад, введення обов'язкових квот на його використання може дещо вирішити проблему залежності від імпорту нафтопродуктів.

**Ціни на нафтопродукти** є вільними, тобто не підлягають державному регулюванню.

Відповідно до інформації операторів ринку та експертів, об'єктивними факторами, що впливають на формування роздрібних цін на високооктанові бензини та дизельне паливо, є передусім:

- ◆ закупівельні ціни нафтопродуктів;
- ◆ вартість нафти,
- ◆ податкове навантаження, що діє в Україні;
- ◆ курс гривні до долара США та євро;
- ◆ торговельна надбавка (маржа), яка є достатньою для покриття обґрунтованих витрат роздрібних мереж та отримання прибутку.<sup>2</sup>

Частка націнки АЗС в структурі ціни палива є відносно незначною (за різними оцінками вона складає від **7-14%**, залежно від бренду).<sup>3</sup>

Закупівельна вартість нафтопродуктів включає вартість переробленої нафти, витрати на її транспортування, заробіток переробника і маржу трейдера. Акцизний податок на пальне встановлений у євро, що посилює залежність ціни на нафтопродукти від курсу європейської валюти.

Близько третини ціни на моторне пальне складає ПДВ та акцизний податок.

Таким чином, дві складові, які впливають найбільше на кінцеву ціну нафтопродуктів, безпосередньо залежать від курсу гривні до долара США та євро, оскільки

<sup>1</sup> Моторні біопалива – енергонезалежність та точка росту Української економіки - <http://saee.gov.ua/sites/default/files/Mykolaenko.pdf>

<sup>2</sup> <https://amcu.gov.ua/npas/pro-zapobigannya-porushennyam-zakonodavstva-pro-zahist-ekonomichnoyi-konkurenciji>

<sup>3</sup> [https://espreso.tv/article/2018/10/12/vid\\_chogo\\_zalezhat\\_ciny\\_na\\_palne\\_ta\\_chy\\_mozhlyvo\\_shtuchno\\_na\\_nykh\\_vplynuty](https://espreso.tv/article/2018/10/12/vid_chogo_zalezhat_ciny_na_palne_ta_chy_mozhlyvo_shtuchno_na_nykh_vplynuty)

закупівельна ціна визначається у доларах, а акцизний податок встановлений у євро.

Що стосується моторних палив українського виробництва, то ціна так само залежить від курсу відповідних іноземних валют, оскільки вони виробляються значною мірою з імпортованої нафти.

АМКУ, відповідно до покладених на нього завдань, в рамках здійснення державного контролю за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції, контролю за концентрацією, узгодженими діями суб'єктів господарювання, досліджує дії учасників ринку нафтопродуктів.

Так, наприкінці 2019 року АМКУ було проведено дослідження функціонування ринку нафтопродуктів протягом червня-листопада 2019 року, за результатами якого було встановлено, що рівень роздрібних цін в Україні на високооктанові бензини та дизельне паливо не корелюється зі змінами факторів, що впливають на їх формування та надано рекомендації операторам мереж АЗС вжити заходів щодо встановлення роздрібних цін на рівні, який існував би за умов значної конкуренції на ринку. Рекомендації були надані таким суб'єктам господарювання:

- ◆ ТОВ «ВЕСТ ПЕТРОЛ МАРКЕТ» (бренд WOG);
- ◆ ТОВ «ОККО-РІТЕЙЛ» (бренд ОККО);
- ◆ ПАТ «УКРНАФТА» (бренд UKRNAFTA);
- ◆ ПП «АМІК Україна» (бренд AMIC Energy);
- ◆ ТОВ «Альянс Холдинг» (бренд SHELL);
- ◆ ТОВ «СОКАР ПЕТРОЛЕУМ» (бренд SOCAR);
- ◆ ПП «Укрпалетсистем» (бренд UPG);
- ◆ ТОВ «ГЛУСКО Рітейл» (бренд GLUSCO).

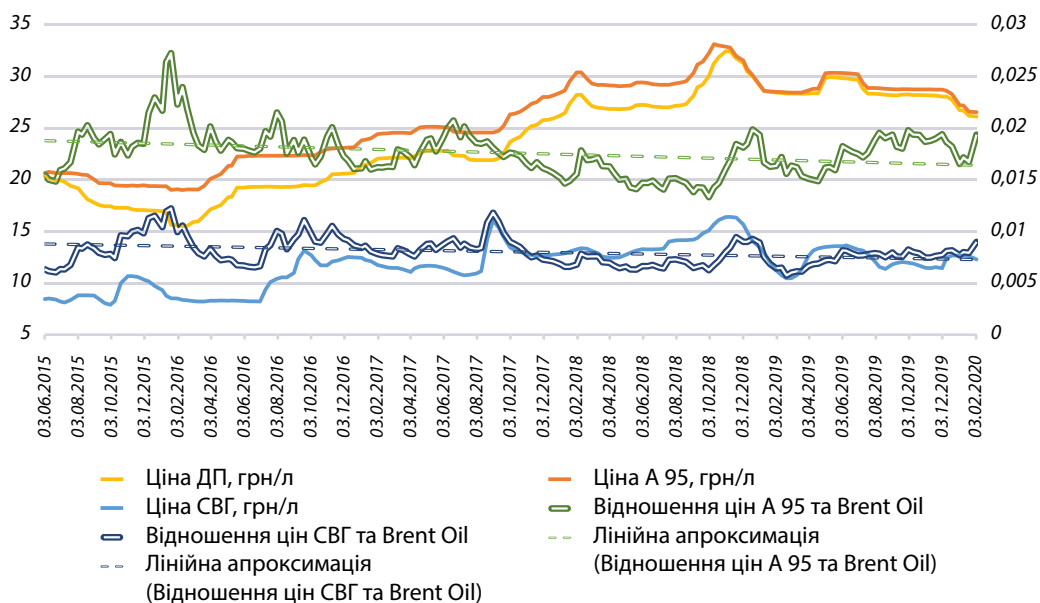
За інформацією АМКУ, після надання зазначених рекомендацій ціни на стелах поступово знизились, а саме:

- ◆ роздрібні ціни на бензин марки А-95 на АЗС, що працюють під брендами WOG, ОККО, AMIC Energy, SHELL, SOCAR, UPG, GLUSCO, знизилися більш, ніж на **2 грн/л**; на АЗС, що працюють під брендом UKRNAFTA, — на **1 грн/л**;
- ◆ роздрібні ціни на дизельне паливо на АЗС, що працюють під брендами WOG, ОККО, SHELL, SOCAR знизилися більш, ніж на **2 грн/л**; на АЗС, що працюють під брендами AMIC Energy, UKRNAFTA, UPG, GLUSCO — більш, ніж на **1 грн/л**.

Водночас, у АМКУ вважають, що надана учасниками ринку інформація за результатами розгляду рекомендацій не містить достатнього обґрунтування рівня встановлених цін на АЗС, та проводиться поглиблене дослідження.

При цьому, BRDO вважає, що дослідження цін протягом короткого періоду часу не є репрезентативним, оскільки вплив коливання ф'ючерсних цін на нафту на ціну нафтопродуктів на АЗС не є миттєвим, а складає, за нашими оцінками, не менше **трьох** місяців. Відповідно до проведеного BRDO аналізу відповідності цін на нафту на світових біржах та нафтопродукти в Україні, з урахуванням коливання курсу національної валюти, протягом 2015-2019 років, можна зробити висновок, що в довгострокове відношення цих величин є сталим, а їх короткострокові коливання мають різну направленість.

## Співвідношення ціни нафти (Brent) та нафтопродуктів в Україні<sup>1</sup>



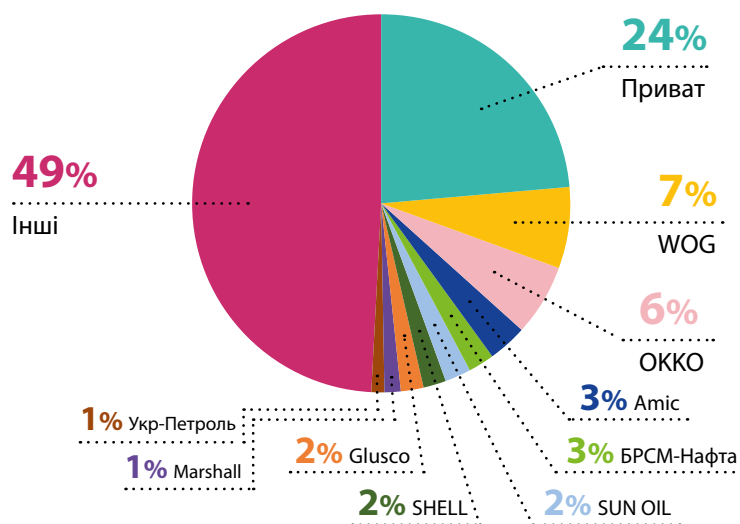
<sup>1</sup> <https://index.minfin.com.ua/ua/markets/fuel/>, <http://www.livecharts.co.uk/MarketCharts/brent.php>, <https://bank.gov.ua/markets/exchanges/generates/?date=03.02.2020&period=daily>

## ДІЯЛЬНІСТЬ КОМПАНІЙ

В Україні роздрібну торгівлю нафтопродуктами здійснює близько **800** суб'єктів господарювання<sup>1</sup>. Загалом в Україні станом на грудень 2019 року налічується **6416** АЗС (у тому числі АГНКС)<sup>2</sup>, які здійснюють оптовий та роздрібний продаж світлих нафтопродуктів та газу, що на **5%** менше, ніж у грудні 2015 року. Слід відмітити, що з 2015 року кількість АЗС (у тому числі АГНКС), хоч і в незначних кількостях, але поступово зменшується. Обсяг реалізованої продукції (бензинів моторних, дизельного палива, пропана і бутана скрапленого, газу природного скрапленого) протягом 2015-2019 років зріс на **14%** у гривневому еквіваленті та зменшився на **2%** у доларовому еквіваленті<sup>3</sup>.

Найбільшими мережами АЗС в Україні (станом на 2019 рік) є: Укрнафта, WOG, ОККО, Shell, UPG, Amic, Socar, KLO, БРСМ, Glusco<sup>4</sup>.

Частка учасників ринку за кількістю АЗС у 2018 році<sup>5</sup>



За інформацією Консалтингової компанії А-95, група «Приват», до якої входять, зокрема, бренди ANP, «Авіас», «Sentoza», «Юкон», «Укрнафта», «Мавекс»<sup>6</sup>, є лідером по кількості АЗС — до складу групи входять **1 534** станцій, другою є мережа WOG, до складу якої входить **450** АЗС, та наздоганяє її мережа ОККО — **403** від загальної кількості АЗС.

<sup>1</sup> <https://amcu.gov.ua/npas/pro-zapobigannya-porushennyam-zakonodavstva-pro-zahist-ekonomichnoyi-konkurenciji>

<sup>2</sup> [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/sr/prsv\\_az\\_m/prsv\\_az\\_m\\_u/prsv\\_az\\_m\\_1219\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/sr/prsv_az_m/prsv_az_m_u/prsv_az_m_1219_u.htm)

<sup>3</sup> За розрахунками BRDO на основі даних Держстату [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/sr/prsv\\_az\\_m/prsv\\_az\\_m\\_u/prsv\\_az\\_m\\_1219\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/sr/prsv_az_m/prsv_az_m_u/prsv_az_m_1219_u.htm)

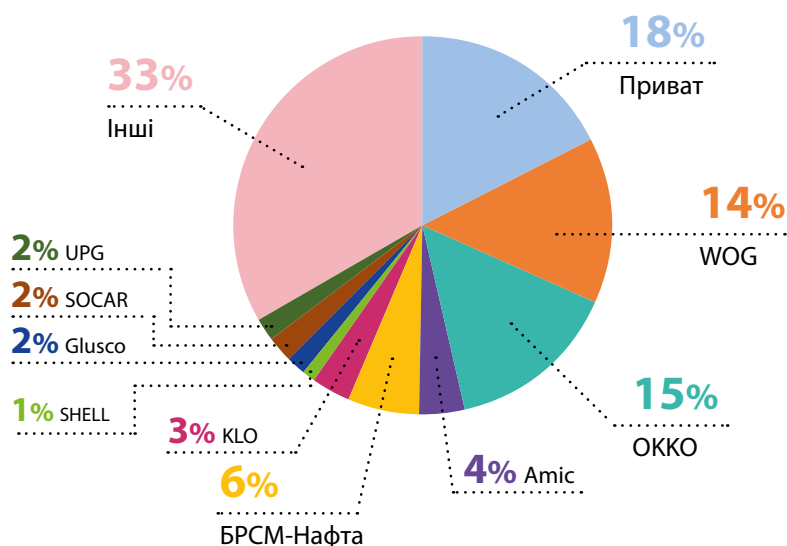
<sup>4</sup> <https://uaenergy.com.ua/post/12957/top-10-krupnejshih-setej-azs-nazvanie-chislo-azs-brendy-geografiya-vladelets>

<sup>5</sup> За даними <https://zet.in.ua/statistika-2/energetika/rynok-nefteproduktov-ukrainy-i-ukrainskie-azs/>

<sup>6</sup> <https://zet.in.ua/statistika-2/energetika/rynok-nefteproduktov-ukrainy-i-ukrainskie-azs/>, [https://biz.censor.net.ua/resonance/3000312/zapravschiki\\_ukrainy](https://biz.censor.net.ua/resonance/3000312/zapravschiki_ukrainy)



## Частка учасників ринку за обсягом продажів у 2018 році<sup>1</sup>



Що стосується реалізації нафтопродуктів, то і тут група «Приват» посідає перше місце — **1 187 тис. т**, на другому і третьому місці по обсягу реалізації нафтопродуктів мережа ОККО (**995 тис. т**) і WOG (**965 тис. т**) відповідно.

Згідно з даними, які оприлюднила Нафтогазова асоціація України (НАУ), за 2018 рік в країні було продано до **1,2 млн т** пального поза межами легальних АЗС. Тобто в «тіні» знаходилось від **30%** до **50%** роздрібного ринку, залежно від регіону і виду продукції.<sup>2</sup>

За підтримки громадськості НАУ було створено Карту нелегальних АЗС<sup>3</sup>, яка містить інформацію щодо виявлених місць торгівлі нафтопродуктами з ознаками порушення норм чинного законодавства. Дана Карта також має на меті допомогти правоохоронним органам у виявленні незаконного бізнесу, а громадськості — проконтролювати діяльність правоохоронних органів. З 01 жовтня 2018 року на карті було помічено **988** нелегальних об'єктів з продажу пального, **166** з яких продовжували працювати станом на 01 липня 2020. За оцінкою експертів, сукупний прибуток нелегальних заправок в рік становив близько **100 млн USD**, а фактичні втрати бюджету від несплачених податків за 2018 рік склали щонайменше **10 млрд грн**.

Кременчуцький НПЗ, який є найбільшим нафтопереробним заводом в Україні, належить ПАТ «Укртатнафта», яке, у свою чергу, знаходиться під контролем групи «Приват». При чому процес отримання контролю групою «Приват» над ПАТ «Укртатнафта» створив неабиякі проблеми для держави.

ПАТ «Укртатнафта» була створена указами президентів України і Татарстану в 1994 році на базі Кременчуцького НПЗ<sup>4</sup>. Фондом державного майна України на час створення Підприємства внески до його статутного фонду були здійснені за рахунок передачі цілісного майнового комплексу АТ «Кременчукнафтооргсинтез», що забезпечило державі володіння **637 743 210** акціями. Інші засновники розрахувались за акції грошовими коштами (**35,4 млн USD — 9,872%**), цінними паперами (акціями АТ «Татнефтьпром» — Міністерство земельних та майнових відносин Республіки Татарстан — **28,778%**), векселями (на **65,8 млн USD — 18,296%**, у тому числі компанія «AmRUZ TRADING AG» (Швейцарія) — на **30 млн USD**, корпорація «Seagroup International Inc» (США) — на **35,8 млн USD**).<sup>5</sup>

<sup>1</sup> За даними <https://zet.in.ua/statistika-2/energetika/rynok-nefteproduktov-ukrainy-i-ukrainskie-azs/>

<sup>2</sup> <https://mind.ua/publications/20194305-yak-pracyue-nelegalnij-rinok-naftoproduktiv-v-ukraini>

<sup>3</sup> <https://pervirazs.info/>

<sup>4</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/704/94>

<sup>5</sup> <http://www.dkrs.gov.ua/kru/uk/publish/article/35325?sessionid=F505946A43225CE929F5B5D192AF1499>

У 2007 році в результаті рейдерської захоплення<sup>1</sup>, а також низки судових рішень частка татарстанських акціонерів в НПЗ була практично обнулена<sup>2</sup>.

27.06.2009 було проведено аукціон з продажу пакета простих іменних акцій, емітованих АТ «Укртатнафта» у кількості **271 006 000** штук, випущених у документарній формі, що становить **18,296%** статутного фонду (капіталу), які придбало ТОВ «Корсан»<sup>3</sup>, наближене до групи «Приват». А у звіті «Укртатнафти» за 2010 рік зазначено, що ТОВ «Корсан», станом на 31 грудня 2010 володів **47,074%** акцій компанії<sup>4</sup>.

У відповідності до російсько-української угоди про заохочення і взаємний захист інвестицій, «Татнефть» почала арбітражний розгляд проти України. Позиція татарстанської сторони полягає в тому, що Україна, попри надані гарантії, не може забезпечити захист іноземних інвестицій, відповідно саме вона і має відшкодувати збитки інвестору. Претензії були винесені на суму **2,4 млрд USD**.

У 2014 році міжнародний арбітраж виніс рішення на користь «Татнефть» і зобов'язав Україну виплатити російській компанії компенсацію в розмірі **112 млн USD**, а також відсотки. З тих пір Україна в міжнародних судах намагається оскаржити дане рішення. З 2017 року представники України і «Татнефть» сперечалися в Московському арбітражному суді щодо його ефективної юрисдикції, а також щодо наявності в Україні на території  РФ майна, яке може бути враховано в рамках стягнення за позовом російської нафтової компанії. «Татнефть» наполягала, що обернути на стягнення можна частину будівлі Культурного центру України в Москві, яка використовується в комерційних цілях, однак українській стороні вдалося довести дипломатичний імунітет будівлі. За рішенням Міжнародного комерційного арбітражного суду Україна має виплатити компанії «Татнефть» **112 млн USD**.

Станом на 2018 рік розмір присудженої компенсації з урахуванням відсотків сягає **144 млн USD**<sup>5</sup>. Подальше затягування виконання рішення міжнародного арбітражу може призвести до арешту українських активів за кордоном.

Варто зазначити, що вищезазначені дії групи «Приват» призвели фактично до необхідності здійснювати виплати за рахунок Державного бюджету України. Крім того, такі дії призвели до погіршення іміджу країни та інвестиційного клімату.

<sup>1</sup> <https://www.pravda.com.ua/news/2007/10/20/3306433/>

<sup>2</sup> <https://www.stockworld.com.ua/ru/reports/owners/list/00152307>

<sup>3</sup> [http://www.arbitr.gov.ua/docs/28\\_2681877.html](http://www.arbitr.gov.ua/docs/28_2681877.html)

<sup>4</sup> <http://www.nefterynok.info/novosti/korsan-skoncentriroval-482-ukrtatnafty>

<sup>5</sup> <https://pravo.ru/news/215493/>

## ФІСКАЛЬНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ДЕРЖАВНА ПІДТРИМКА

До підакцизних товарів належить пальне, у тому числі товари (продукція), що використовуються як пальне для заправлення транспортних засобів, обладнання або пристроїв з двигунами внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення, з двигунами внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням, з двигунами внутрішнього згоряння з кривошипно-шатунним механізмом та коди яких, згідно з УКТ ЗЕД, не зазначені у підпункті 215.3.4 пункту 215.3 статті 215 Податкового кодексу України (крім газу природного у газоподібному стані за кодом 2711 21 00 00 згідно з УКТ ЗЕД)<sup>1</sup>

Податковим кодексом України (ПКУ) встановлені ставки акцизного податку з одиниці реалізованого товару, зокрема:

- ◆ бензини моторні;
- ◆ скраплений газ;
- ◆ біодизель та його суміші;
- ◆ паливо моторне альтернативне.

Ставки акцизного податку		
Вид палива	Податковий кодекс	Директива 2003/96/ЄС
<b>бензини моторні:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● із вмістом не менш як 5 мас. % біоетанолу або не менш як 5 мас. % етил-трет-бутилового ефіру або їх суміші;</li> <li>● інші</li> </ul>	213,5 євро за 1000 л	359 євро за 1000 л
<b>дизельне паливо (газойль)</b>	139,5 євро за 1000 л	330 євро за 1000 л
<b>скраплений газ (пропан або суміш пропану з бутаном) та інші гази</b>	52 євро за 1000 л	125 євро за 1000 кг
<b>біодизель та його суміші</b> (що не містять або містять менш як 70 мас. % нафти або нафтопродуктів, одержаних з бітумінозних порід) на основі моноалкільних складних ефірів жирних кислот	106 євро за 1000 л	
<b>паливо моторне альтернативне</b>	162 євро за 1000 л	

З наведеної таблиці видно, що, ставки акцизного податку на бензини моторні із вмістом біоетанолу не відрізняються від ставок на інші види бензинів, що, враховуючи додаткові витрати на змішування, знижує конкурентність бензинів з вмістом біоетанолу по відношенню до традиційних.

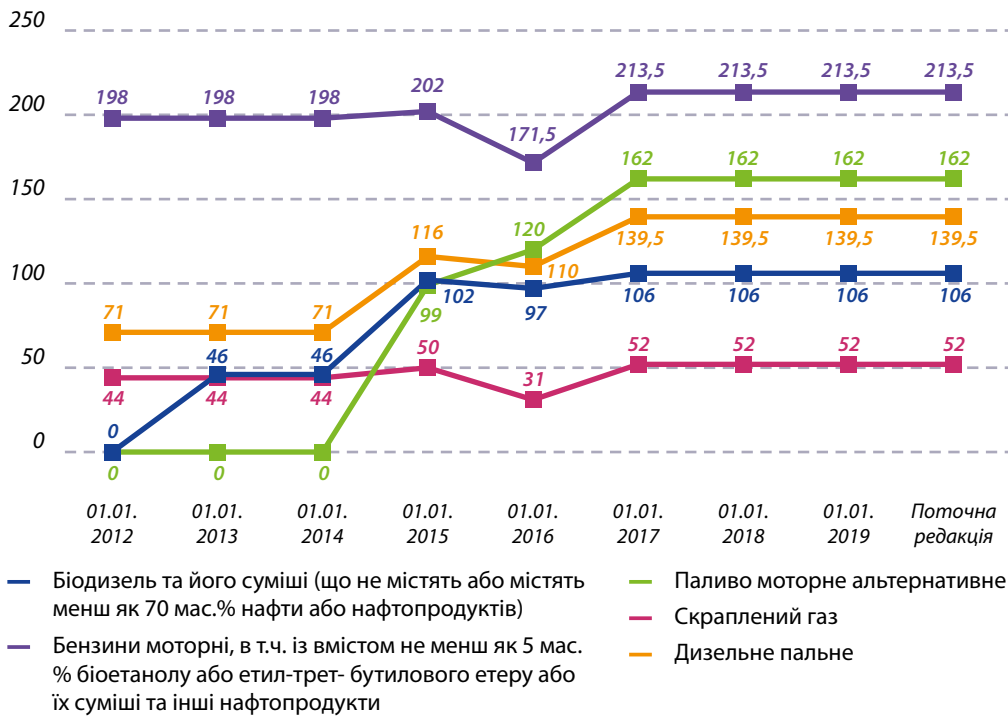
При цьому варто зазначити, що ставки акцизного податку в Україні на моторні бензини, дизельне паливо та скраплений газ значно нижчі, ніж мінімальні ставки, встановлені Директивою 2003/96/ЄС.

Акцизний податок з біодизелю до 2012 року взагалі не справлявся. Разом з тим, у 2013 році біодизель став підакцизним товаром та ставку податку було встановлено у розмірі **46 євро/т**. З 2015 року ставка податку зросла більше, ніж вдвічі і залишається на цьому рівні до сьогодні<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Стаття 215 Податкового кодексу України

<sup>2</sup> Податковий кодекс України

## Ставки акцизного податку на моторне пальне протягом 2012-2019 років<sup>1</sup>

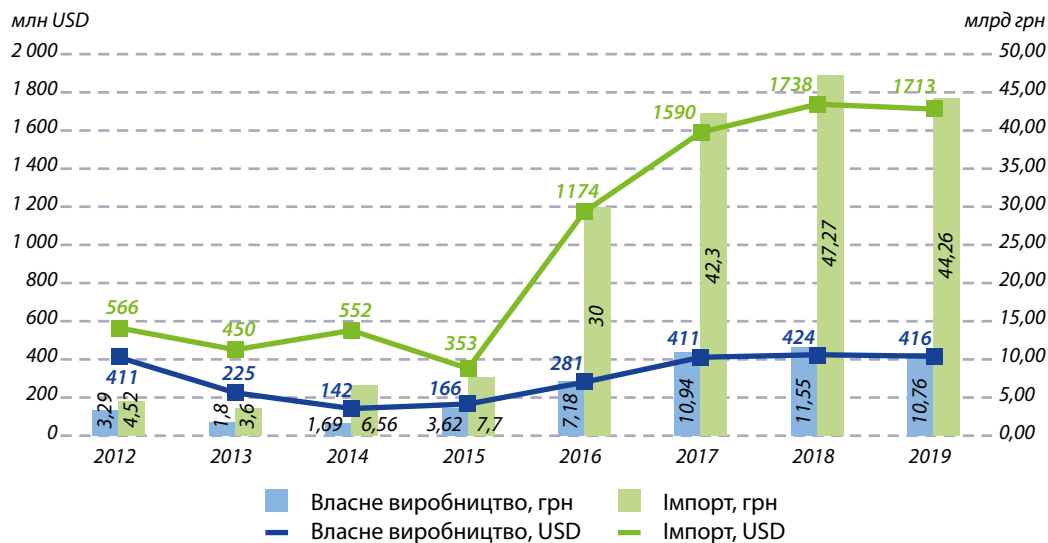


Надходження до Державного бюджету України з акцизного податку на пальне власного виробництва з 2012 по 2019 роки збільшилися у **3** рази у гривні, що зумовлено зниженням в кілька разів курсу національної валюти, при цьому, у доларовому еквіваленті надходження до 2015 року знизилися на **65%** у зв'язку із спадом виробництва пального, і лише у 2017 року повернулись на рівень 2012 року, у зв'язку із зростанням ставки акцизу на дизельне паливо.

Що стосується надходжень з акцизного податку на імпортне пальне, то у гривні протягом 2012-2019 років вони збільшилися у **10** разів, і у **3** рази — у доларовому еквіваленті.

Така тенденція зумовлена, насамперед нарощуванням імпорту пального, та зростанням ставки акцизу на ДП, при цьому стрімке зростання надходжень саме у гривні обумовлене її девальвацією.

## Надходження до зведеного бюджету з акцизного податку на пальне протягом 2012-2019 років (млрд грн/млн USD)<sup>2</sup>

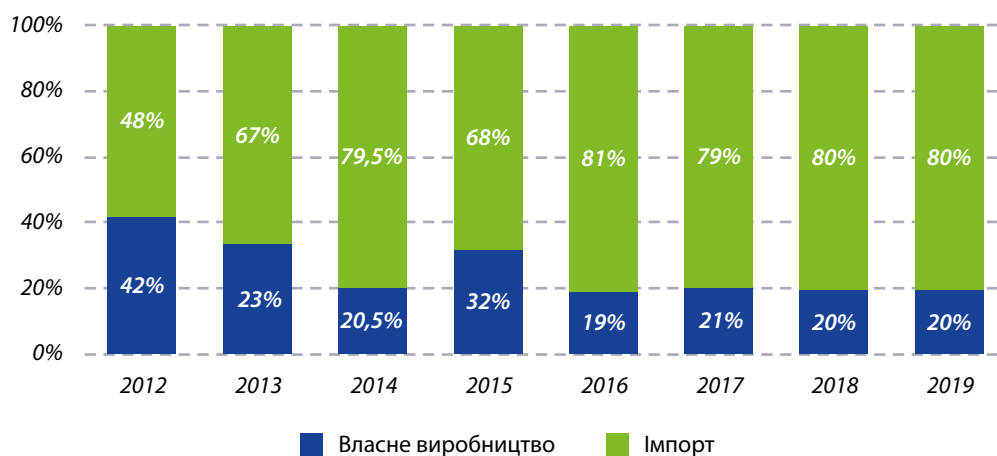


<sup>1</sup> Податковий кодекс України

<sup>2</sup> За Даними Державної казначейської служби України <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu>

Надходження до Державного бюджету з акцизного податку на пальне власного виробництва у загальній структурі надходжень з цього податку знизилось з **42%** у 2012 році до **20%** у 2019 році.

### Баланс надходжень до зведеного бюджету з акцизного податку на пальне<sup>1</sup>



З 01 серпня 2019 року запроваджено спеціальне мито на ДП та СВГ, що поставляється з РФ трубопровідним транспортом<sup>2</sup>. На дизельне паливо (коди УКТЗЕД 2710 19 43 00 - 2710 19 48 00) встановлено спецмито з 01 серпня 2019 року — **3,75%**, а з 01 жовтня 2019 року — **4%** до митної вартості, а на скраплений газ (коди УКТЗЕД 2711 12 11 00, 2711 12 19 00, 2711 12 94 00, 2711 12 97 00, 2711 13 10 00, 2711 13 91 00, 2711 13 97 00) встановлено з 01 серпня 2019 року — **1,75%**, а з 01 жовтня 2019 року — **3%** до митної вартості.

Таке рішення призвело до скорочення обсягу імпорту ДП на **7,8%** (на **211 тис. т**), до **2,5 млн т**. Введення мит призвело до зміни логістичної схеми поставок російського дизельного палива в Україну — зростання відвантажень з трубопровідного терміналу в Гомелі (Білорусь) на **98%**, до **860 тис. т** і прямих залізничних поставок через східний кордон на **122%**, до **398 тис. т**.<sup>3</sup>

Ситуація з поставками скрапленого газу з РФ протилежна. Прямі поставки з РФ у 2019 році виросли на **36%** до **694 тис. т**, а частка російського газу в балансі ринку підвищилася з **28%** до **34%**. У результаті чого, РФ стала основним імпортером скрапленого газу в Україну.<sup>4</sup>

Встановлення диференційованих акцизних ставок на різні види палива подекуди створює умови для нецільового використання палива. Починаючи з 2016 року зростання ринку авіапалива істотно випереджало динаміку зростання авіаперевезень.

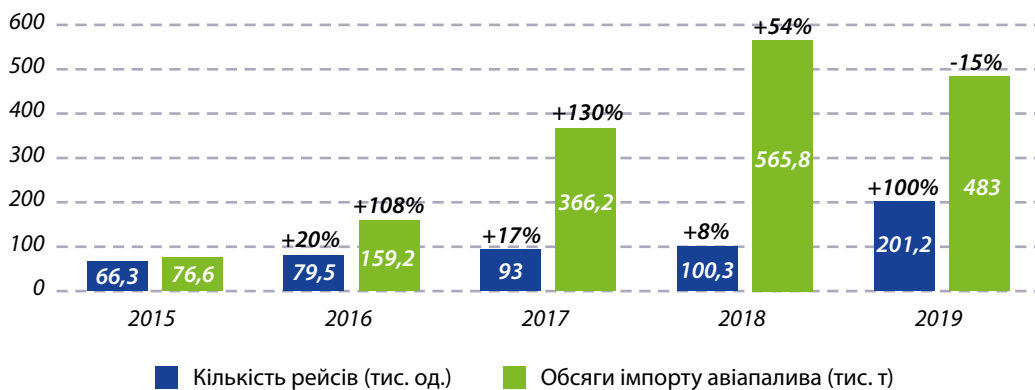
<sup>1</sup> За Даними Державної казначейської служби України <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu>

<sup>2</sup> Постанова КМУ від 17 липня 2019 р. № 624 «Питання запровадження спеціального мита на окремі товари походженням з Російської Федерації, що ввозяться на митну територію України» <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/624-2019-%D0%BF#Text>

<sup>3</sup> <https://consulting.a95.ua/press-center/2020/01/13/ukrainskii-rynok-dt-priblizilsya-k-7-mln-t.html>

<sup>4</sup> <https://consulting.a95.ua/press-center/2020/01/10/obem-ukrainskogo-rynka-sug-prevysil-2-mln-t.html>

## Динаміка зростання авіаперевезень та обсягів імпорту авіапалива<sup>1</sup>



Така динаміка може пояснюватися нецільовим використанням авіапалива. Його можна змішувати з дизельним паливом і продавати під виглядом ДП. Змішування палив має економічний сенс через значну різницю в акцизному податку на ДП (**139,5 євро/тис. л**) і авіапаливо (**21 євро/тис. л**). У результаті цього Державний бюджет України недоотримує кошти, а таке «ДП» шкодить двигунам автомобілів.

Контроль за цільовим використанням авіаційного бензину здійснюється шляхом погашення податкових векселів на підставі документів про постачання палива від імпортера або виробника до кінцевих споживачів, якими можуть бути авіаперевізники, суб'єкти літакобудування для потреб держави та Державного резерву. Додатковий контроль за обігом пального здійснюється із застосуванням рівнемірів та витратомірів.

З 01 січня 2019 набрали чинності норми Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо покращення адміністрування та перегляду ставок окремих податків і зборів», відповідно до яких, у разі нецільового використання бензинів авіаційних, оподаткування бензинів авіаційних при їх ввезенні на митну територію України або реалізації вироблених в Україні, здійснюється зі сплатою акцизного податку із застосуванням підвищувального коефіцієнта **10**. Такий підвищувальний коефіцієнт не застосовується у випадку, коли імпортер або виробник видав податковий вексель. Такий вексель видається на суму акцизного податку, нарахованого на обсяг ввезених на митну територію України або вироблених в Україні бензинів авіаційних або палива для реактивних двигунів, виходячи із ставки, яка визначається як різниця між ставкою, встановленою підпунктом 215.3.4 пункту 215.3 статті 215 ПКУ із застосуванням підвищувального коефіцієнта **10**, та ставкою, встановленою цим підпунктом без застосування підвищувального коефіцієнта **10**.

Імпортер оформлює податковий вексель у **трьох** примірниках, а виробник — у **двох** примірниках. Перший примірник подається контролюючому органу (векселедержателю) за місцезнаходженням імпортера або виробника, другий примірник залишається імпортеру або виробнику, а третій примірник подається контролюючому органу за місцем митного оформлення таких бензинів авіаційних або палива для реактивних двигунів.

Після взяття податкового векселя на облік перший примірник податкового векселя залишається у векселедержателя, другий та третій примірники з відміткою векселедержателя про взяття на облік у той самий день повертаються векселедавцю, з яких другий примірник залишається імпортеру або виробнику, а третій примірник подається контролюючому органу за місцем митного оформлення таких бензинів авіаційних або палива для реактивних двигунів.

<sup>1</sup> За даними Державіаслужби, [https://zn.ua/ukr/ECONOMICS/gfs-zablokuvala-import-v-ukrayinu-aviapaliva-186251\\_.html](https://zn.ua/ukr/ECONOMICS/gfs-zablokuvala-import-v-ukrayinu-aviapaliva-186251_.html)  
<https://mind.ua/news/20180818-rinok-aviapaliva-zris-majzhe-na-70-za-2017-rik>  
[https://enkor.ua/ru/news/Import\\_aviakerosina\\_v\\_2018\\_g\\_viros\\_na\\_70/235331](https://enkor.ua/ru/news/Import_aviakerosina_v_2018_g_viros_na_70/235331)  
[https://myc.news.ua/ekonomika\\_/import\\_aviatopliva\\_v\\_ukrainu\\_iz\\_litvy\\_i\\_grecii\\_snilzlya](https://myc.news.ua/ekonomika_/import_aviatopliva_v_ukrainu_iz_litvy_i_grecii_snilzlya)

Податковий вексель без сплати коштами зазначеної в ньому суми акцизного податку погашається у разі підтвердження факту цільового використання бензинів авіаційних або палива для реактивних двигунів протягом строку, на який виданий такий вексель.

З огляду на динаміку 2019 року, можна зробити висновки про позитивний ефект від впровадження системи контролю за обігом пального на практику нецільового використання авіаційного палива.

Національний план дій з відновлюваної енергетики на період до 2020 року<sup>1</sup> передбачав, що **розвиток біопаливної галузі** може стимулюватись за рахунок<sup>2</sup>:

- ◆ державних та місцевих програм підтримки (гранти, дотації, субсидії тощо);
- ◆ звільнення від оподаткування прибутку виробників біопалива;
- ◆ звільнення від оподаткування прибутку, отриманого від виробництва теплової енергії з використанням біопалив;
- ◆ звільнення від оподаткування прибутку виробників техніки, обладнання та устаткування для виготовлення та реконструкції технічних і транспортних засобів, які споживають біологічні види палива.

Проте, застосування вказаних механізмів державної підтримки в повній мірі не було передбачено ані на рівні Державного бюджету України, а ні на рівні ПКУ.

Слід також зазначити, що на сьогодні жодним стратегічним державним документом не передбачені шляхи стимулювання розвитку біопаливної галузі.

Натомість, ПКУ<sup>3</sup> передбачає:

- ◆ звільнення до 01 січня 2019 року від ПДВ під час імпорту техніки, обладнання, устаткування, що використовуються для реконструкції існуючих і будівництва нових підприємств з виробництва біопалива, для виготовлення та реконструкції технічних і транспортних засобів з метою споживання біопалива, якщо такі товари не виробляються та не мають аналогів в Україні, а також технічних та транспортних засобів, у тому числі самохідних сільськогосподарських машин, що працюють на біопаливі, якщо такі товари не виробляються в Україні;
- ◆ податкову знижку, до витрат якої може бути включено суму коштів, сплачених платником податку у зв'язку із переобладнанням транспортного засобу, що належить платникові податку, з використанням у вигляді палива моторного сумішевого, біоетанолу, біодизелю, стиснутого або скрапленого газу, інших видів біопалива;
- ◆ зменшені, у порівнянні з традиційними нафтопродуктами, акцизні ставки — наприклад ставка для палива моторного альтернативного становить **162 євро за 1000 літрів**, для біодизелю — **106 євро за 1000 літрів**, а для бензинів — **213,50 євро за 1000 літрів**;
- ◆ нульовий податок для 100-відсоткового спирту із біоетанолу, що використовується підприємствами для виробництва бензинів моторних сумішевих із вмістом біоетанолу, ЕТБЕ або інших добавок на основі біоетанолу, а також біоетанолу, який використовується для виробництва біопалива.

<sup>1</sup> Про Національний план дій з відновлюваної енергетики на період до 2020 року, затверджено розпорядженням КМУ від 01.10.2014 №902



<sup>2</sup> Згідно з Законом України «Про альтернативні види палива», Національним планом дій з відновлюваної енергетики на період до 2020 року, затвердженим розпорядженням КМУ від 01.10.2014 №902, Податковим кодексом України

<sup>3</sup> Пункт 2 Підрозділу 2 Розділу XX, пункти 166.3.7, 215.3.4, 229.1.1 Податкового кодексу України

Разом з тим, зважаючи на низькі темпи розвитку біопаливної галузі, у порівнянні з іншими видами ВДЕ, можна констатувати, що наведені преференції не справляють позитивного ефекту для виробників біопалива.

Що стосується більш традиційних видів моторного пального, то, зокрема, Державним бюджетом України не передбачені заходи підтримки внутрішнього виробництва таких видів пального, та в той же час відсутні стратегічні документи, які б визначали механізми підтримки виробництва бензину, дизельного палива та скрапленого газу.

Варто відзначити, що на сьогодні Міністерством енергетики України, в рамках відповідної робочої групи здійснюється розробка Концепції розвитку ринку нафтопродуктів та газових палив України на період 2025 рік, яка передбачає, зокрема:

-  підтримку вітчизняного виробництва палив та зміцнення енергобезпеки країни за рахунок збільшення частки нафтопродуктів власного виробництва у загальному кошику споживання виключно ринковими методами;
-  підтримку сталого розвитку біопаливної галузі.



## ОСНОВНІ ЗАІНТЕРЕСОВАНІ СТОРОНИ РИНКУ

До заінтересованих сторін ринку моторних палив відносяться виробники та імпортери палива, у тому числі, біопалива, оператори мереж АЗС, а також споживачі палива.

Показник	Обсяг виробленої / спожитої продукції у 2019 р.	Кількість суб'єктів на ринку, од.
<b>Група 1. Постачання</b>		
Виробники бензину та ДП	бензин ≈ 900 тис. т ДП - 812 тис. т	2
Виробники скрапленого газу	438 тис. т	6
Виробники біопалива	4 тис. т <sup>1</sup>	14 <sup>2</sup>
Імпортери бензину	1,04 млн т	близько 100 компаній
Імпортери ДП	6,18 млн т	близько 100 компаній
Імпортери біопалива	56 тис. т <sup>3</sup>	дані відсутні
<b>Група 2. Торгівля</b>		
АЗС (у тому числі АГНКС)		800 суб'єктів господарювання (6416 АЗС) <sup>4</sup>
<b>Група 3. Споживання</b>		
Споживачі бензину	1,95 млн т	
Споживачі ДП	6,99 млн т	
Споживачі скрапленого газу	2,03 млн т	

Найбільший рівень інтересу мають виробники, імпортери моторного пального, з одного боку, та його споживачі — з іншого.

Імпортери моторних палив займають значну долю ринку, більша частина споживання моторних палив задовольняється на рахунок імпорту. Натомість в Україні функціонують лише **2** виробники бензину та дизельного палива: Кременчуцький НПЗ «Укртатнафти» та Шебелинський ГПЗ «Укргазвидобування».

Особливу увагу варто приділити реалізації та споживанню біопалива як моторного пального. В Україні частка біопалива в структурі споживання моторних палив становить лише **0,5%**, при цьому, основна його частина задовольняється також за рахунок імпорту.




<sup>1</sup> Станом на 2018 рік

<sup>2</sup> Протягом 2019-2020 років, відповідно до Реєстру альтернативних видів палива Державного агентства з енергоефективності та енергозбереження України [http://sae.gov.ua/sites/default/files/Reestr\\_10.12.2018.xls](http://sae.gov.ua/sites/default/files/Reestr_10.12.2018.xls)


<sup>3</sup> Станом на 2018 рік

<sup>4</sup> Станом на грудень 2019 року

## ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ 1

Забезпечення перспективного розвитку ринку моторних палив і диверсифікації шляхів постачання нафтопродуктів є складовою енергетичної незалежності країни. Огляд стану вітчизняного ринку моторних палив демонструє, що попит на бензин, ДП та СВГ лише частково задовольняється за рахунок внутрішнього виробництва, незважаючи на технологічну можливість забезпечити внутрішній попит за рахунок потужностей українських підприємств. Завантаженість потужностей єдиних функціонуючих в Україні нафтопереробного та газопереробного заводів складає близько **25%** та **50%** відповідно. Загалом, кінцевий попит на нафту та нафтопродукти переважно задовольняється за рахунок їх імпорту з  РФ,  Білорусі,  Литви та інших країн.

Основною тенденцією протягом 2016-2019 років є зменшення споживання бензинів (на **11%**) та їх заміщення дизельним паливом та скрапленим вуглеводневим газом, що обумовлено нижчою ціною СВГ, та збільшенням використання дизельних автомобілів.

Оскільки український ринок моторних палив є імпортозалежним, ціни на внутрішньому ринку напряму залежать від цін на нафту на світових біржах, а також від курсу гривні до долара США та євро. Близько третини ціни на моторне пальне складають податки. Проте, ставки акцизного податку в Україні на моторні бензини, ДП та СВГ значно нижчі, ніж мінімальний розмір цього податку у  ЄС.

За оцінкою Нафтогазової Асоціації України, понад **1500** заправок працює нелегально і їх кількість постійно зростає, а обсяг реалізації палива через такі заправки в 2018 році перевищував **1.2 млн тонн**.<sup>1</sup> За допомогою громадськості з жовтня 2018 року розпочався моніторинг нелегальних об'єктів з продажу пального, а наприкінці 2019 року державними органами було розпочато активну боротьбу з «сірою» частиною ринку, яка принесла позитивні результати протягом перших місяців 2020 року.

Виробництво біопалива могло б послабити проблему залежності від імпорту нафтопродуктів, проте вітчизняне його виробництво протягом 2013-2018 років знизилось у **16,5** разів. Загалом частка біокомпонентів становить близько **0,5%** у структурі споживання моторних палив. Така ситуація обумовлена, перш за все, відсутністю стимулювання виробництва біопалива. Наприклад, ставки акцизного податку на бензини моторні із вмістом біоетанолу не відрізняються від ставок на інші види бензинів, що, враховуючи додаткові витрати на змішування, знижує конкурентність бензинів з вмістом біоетанолу, по відношенню до традиційних моторних палив.

Варто констатувати, що на сьогодні в Україні загалом відсутнє стимулювання збільшення внутрішнього виробництва моторних палив.

<sup>1</sup> <http://oilers.org.ua/ru/2018/12/17/2434/>

## 2 | АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ РИНКУ МОТОРНОГО ПАЛИВА

Для системного перегляду державного регулювання, Офісом ефективного регулювання було розроблено методику аналізу регулювання ринків (Rolling Review)<sup>1</sup>. Одним з основних завдань дослідження є формування вичерпного переліку регуляторних актів<sup>2</sup>, які безпосередньо регулюють цивільно-правові відносини, що виникають між усіма учасниками ринку (заінтересованими сторонами) навколо процедур, що мають безпосередньо галузевий вплив на ринок моторного палива. Критерії для оцінки актів на предмет належності їх до регуляторних визначені абзацом 2 статті 1 Закону України «Про засади державної регуляторної політики»<sup>3</sup>. Аналізу підлягали виключно такі регуляторні акти, які мають первинний характер (основні акти). На відміну від первинних, регуляторні акти про внесення змін до інших актів не є самостійними регуляторними актами, вони безпосередньо не здійснюють правове регулювання, тому не були включені до переліку.

### 2.1

#### ПРОГРАМНІ ТА СТРАТЕГІЧНІ ДОКУМЕНТИ

«Енергетична стратегія України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність»<sup>4</sup> (далі — ЕСУ) є документом, який окреслює стратегічні орієнтири розвитку паливно-енергетичного комплексу України на період до 2035 року. ЕСУ розроблено в контексті Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», затвердженої Указом Президента України від 12 січня 2015 року № 5<sup>5</sup>. Метою ЕСУ є забезпечення потреб суспільства та економіки в паливно-енергетичних ресурсах у технічно надійний, безпечний, економічно ефективний та екологічно прийнятний спосіб для гарантування поліпшення умов життєдіяльності суспільства.

Досягнення цілей, визначених ЕСУ, передбачається здійснювати поетапно шляхом виконання планів заходів:

- 1 Перший етап реалізації: Реформування енергетичного сектору (до 2020 року);
- 2 Другий етап: Оптимізація та інноваційний розвиток енергетичної інфраструктури (до 2025 року);
- 3 Третій етап: Забезпечення сталого розвитку (до 2035 року).

Відповідно до Першого етапу (до 2020 року) в сфері нафтопродуктів було заплановано наступні заходи:

- ◆ формування сприятливої політики для технічного переоснащення та модернізації НПЗ та ГПЗ із використанням сучасних технологій глибокої переробки;
- ◆ створення сприятливих фіскальних умов, тарифів та інвестиційного клімату для постачання сировини нафти для переробки;


<sup>1</sup> Методика Rolling Review — <http://brdo.com.ua/instruments/pereglyad-diyuchykh-regulyatsij/>

<sup>2</sup> Доручення Кабінету Міністрів України від 01.08.2016 №16499/28/1-16 щодо проведення системного перегляду регуляторних актів

<sup>3</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1160-15#Text>

<sup>4</sup> <http://mpe.kmu.gov.ua/minugol/control/uk/doccatalog/list?currDir=50358>

<sup>5</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015#Text>

- ◆ забезпечення щонайменше **50%** потреб внутрішнього ринку в нафтопродуктах екологічного класу не нижче Євро-5 українського виробництва;
- ◆ удосконалення державної системи контролю якості нафтопродуктів (посилення стандартів якості моторного палива та контролю за їх дотриманням);
- ◆ впровадження системи ринкового нагляду за якістю моторного палива, запровадження заходів із стимулювання дотримання визначених стандартів якості та посилення інформування суспільства щодо компаній, відповідальних за поширення неякісного палива;
- ◆ сприяння раціональному використанню автомобільного палива та інших енергоресурсів шляхом розвитку відповідних технологій та застосування високотехнологічного обладнання;
- ◆ стимулювання збільшення використання екологічних видів моторного палива, збільшення частки екологічних видів палива в балансі їх споживання із забезпеченням стимулів до її нарощення; підтримка запровадження енергоефективних, раціональних та екологічних технологій на всьому ланцюгу: від виробництва до постачання нафтопродуктів кінцевим споживачам;
- ◆ реалізація заходів для надійного енергозабезпечення та захищеності енергетичної інфраструктури, диверсифікації джерел і маршрутів постачання нафтопродуктів, у т.ч. подолання залежності від  РФ у постачанні енергетичних ресурсів;
- ◆ створення умов для зниження залежності від імпорتنих надходжень на користь розширення і використання потужностей власного виробництва і диверсифікації імпорту (не більше **30%** з одного джерела);
- ◆ створення умов та розвиток інфраструктури для подальшого поширення використання СВГ та КПГ як автопалив та палива для побутових потреб;
- ◆ забезпечення переходу України на європейські стандарти якості газу EN 589;
- ◆ приведення українського законодавства щодо технологічної, пожежної, екологічної безпеки на підприємствах до вимог, визначених європейськими директивними положеннями;
- ◆ відновлення логістичної інтермодальної мережі (залізниця+автотранспорт) на базі вузлових терміналів (ГНС<sup>1</sup>): завод-виробник – залізниця – ГНС – малотонажний автотранспорт – роздрібна торгівля; забезпечення подальшого розвитку постачання СВГ через порти Чорного та Азовського морів та західні кордони України;
- ◆ забезпечення максимально ефективного використання інфраструктури та транспортного парку при імпорті СВГ залізничним транспортом;
- ◆ належне обґрунтування розміру страхового запасу газу та ідеї його створення з використанням світового досвіду, фіксації правил на заздалегідь визначений термін із можливістю його перегляду і коригування не раніше ніж один раз на два роки;
- ◆ створення мінімальних запасів нафти та нафтопродуктів за **90**-денним (або **61**-денним) стандартом і змішаною системою управління ними;
- ◆ оптимізація запасів відповідно до структури споживання по регіонах, а також по сценаріях використання.

Для забезпечення реалізації першого етапу ЕСУ розпорядженням Кабінету Міністрів України від 06 червня 2018 р. № 497-р схвалено План заходів з реалізації Енергетичної стратегії України до 2035 року «Безпека, енергоефективність та конкурентоспроможність»<sup>1</sup>

На другому етапі (до 2025 року) заплановано:

- ◆ стимулювання виробництва більш безпечних для споживача й довкілля видів палива, зокрема СВГ і КПП біологічного палива другого покоління
- ◆ підтримання обсягу надходжень кожного виду нафтопродуктів від одного постачальника на рівні не більше як 30 % від загального обсягу імпорту;
- ◆ збільшення до **20%** частки енергії з відновлюваних джерел, використовуваної на транспорті;
- ◆ поступове наближення до стандартів якості нафтопродуктів, що застосовується в державах-членах ЄС;
- ◆ створення стимулів для широкого використання газового і альтернативного (нафтовому) видів палива;
- ◆ стимулювання розвитку мереж для заправки транспортних засобів більш безпечними для споживача й довкілля видами палива.

На третьому етапі (до 2035 року) заплановано:

- ◆ стимулювання розвитку мереж електричних зарядок та заміщення вуглеводневого палива.

01 лютого 2020 року на офіційному сайті Міністерства енергетики та захисту довкілля було оприлюднено проект розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції розвитку газо- та нафтопереробної промисловості України до 2025 року та затвердження плану заходів з її реалізації»<sup>2</sup>. Проект розпорядження розроблено Міністерством на виконання пункту 127 Плану заходів з реалізації етапу «Реформування енергетичного сектору (до 2020 року)» ЕСУ.

### Очікуваний стан і прирощення потужностей/обсягів виробництва до 2025 року відповідно до Концепції<sup>3</sup>

Переробні потужності	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Нафтопереробка, млн т:</b>	<b>3,97</b>	<b>4,37</b>	<b>4,37</b>	<b>5,87</b>	<b>5,87</b>	<b>7,87</b>
ПАТ «Укртатнафта»	3,10	3,50	3,50	5,00	5,00	7,00
<b>АТ «Укргазвидобування», в тому числі:</b>	<b>0,87</b>	<b>0,87</b>	<b>0,87</b>	<b>0,87</b>	<b>0,87</b>	<b>0,87</b>
Шебелинське ВПГКН	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55
Селещинський ТЦСК	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32

<sup>1</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/497-2018-%D1%80#Text>

<sup>2</sup> <https://menr.gov.ua/news/34635.html>

<sup>3</sup> [https://menr.gov.ua/files/docs/Projekt/2020/19022020/3\\_%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F.%D0%9D%D0%9F\\_%D0%B7%D0%B0%D1%81.%D0%A6%D0%9E%D0%92%D0%92\\_%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F.pdf](https://menr.gov.ua/files/docs/Projekt/2020/19022020/3_%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F.%D0%9D%D0%9F_%D0%B7%D0%B0%D1%81.%D0%A6%D0%9E%D0%92%D0%92_%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F.pdf)

Проектом Концепції розвитку газо- та нафтопереробної промисловості України до 2025 року передбачається досягнення наступного цільового стану:

#### на 2020-2021 роки:

- ♦ оптимізовано структуру споживання моторного пального в Україні з фокусом на продукцію, що виробляється в країні, у т.ч. завдяки перегляду акцизної політики щодо видів пального в 2020 році;
- ♦ створено умови для збільшення обсягів вітчизняного виробництва нафтопродуктів, диверсифікації і зниження залежності від їх імпорту.

#### на 2022-2023 роки:

- ♦ наявні підприємства, що можуть забезпечити щонайменше **30 відсотків** потреб внутрішнього ринку моторного пального екологічного класу не нижче Євро-5 за конкурентною ціною;
- ♦ щонайменше **50 відсотків** продукції переробних підприємств реалізується через електронні торговельні системи;
- ♦ зменшено частку дизельного пального у загальній структурі споживання на користь більш екологічних видів пального, а саме КПП, СВГ — до **5%**;

#### на 2024-2025 роки:

- ♦ наявні підприємств, що можуть забезпечити щонайменше **50 відсотків** потреб внутрішнього ринку в нафтопродуктах екологічного класу не нижче Євро-5 за конкурентною ціною;
- ♦ уся продукція переробних підприємств реалізується через електронні торговельні системи;
- ♦ зменшено частку дизельного пального у загальній структурі споживання на користь більш екологічних видів пального, а саме КПП, СВГ — до **10%**.

Отже, із запланованих заходів, що передбачені проектом Концепції розвитку газо- та нафтопереробної промисловості України до 2025 року, можна зробити висновок, що виконання заходів першого етапу ЕСУ переноситься на 2025 рік.

Відповідно до звіту «Моніторинг ОЕСР енергетичної стратегії України на період до 2035 р.» Організації економічного співробітництва та розвитку<sup>1</sup>, ЕСУ має низку структурних недоліків, які можуть вплинути на якість її реалізації. Також відсутня методологічна чіткість стосовно складових нижчого та вищого рівня реформи енергетичного сектору. Серед додаткових питань — відсутність у чинній стратегії механізмів ефективної оцінки ризиків та часових рамок реалізації, що не дозволяє належним чином врахувати ієрархію та послідовність реформ<sup>2</sup>.

У 2006 році була затверджена **Програма диверсифікації джерел постачання нафти в Україні**<sup>3</sup> на період до 2015 року, одним з основних напрямів якої є забезпечення розвитку нафтопереробної галузі, формування стабільного ринку нафти і нафтопродуктів шляхом модернізації нафтопереробних заводів, поліпшення якості і підвищення конкурентоспроможності вироблених в Україні нафтопродуктів. Передбачалось вжиття, зокрема, таких заходів:

- ♦ модернізація та реконструкція нафтопереробних заводів з метою доведення глибини переробки нафти до **80 відсотків**, поліпшення якісних характеристик нафтопродуктів;

<sup>1</sup> <https://www.oecd.org/eurasia/competitiveness-programme/eastern-partners/Monitoring-the-energy-strategy-Ukraine-2035-UKR.pdf>

<sup>2</sup> Більш детально з галузевим моніторингом прогресу у реалізації ЕСУ 2035 можна ознайомитись в Додатку 5

<sup>3</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1572-2006-%D0%BF/ed20061108#Text>

- ◆ будівництво нових сучасних нафтопереробних заводів з глибиною переробки нафти не менш як **95 відсотків**;
- ◆ розроблення пропозицій щодо внесення змін до законодавства з метою створення сприятливих умов для здійснення реконструкції та модернізації нафтопереробних заводів.

У 2009 році було схвалено **Концепцію державної цільової науково-технічної програми розвитку виробництва та використання біологічних видів палива**<sup>1</sup>, метою якої було комплексне розв'язання проблеми виробництва і використання енергетичних ресурсів, підвищення рівня екологічної та енергетичної безпеки країни, зменшення обсягу використання природного газу та нафтопродуктів за рахунок впровадження екологічно чистих технологій на основі використання відновлюваних джерел енергії, підвищення рівня охорони навколишнього природного середовища. У цій Концепції зазначено, що розвиток виробництва біопалива можливий шляхом розроблення та виконання Державної цільової науково-технічної програми розвитку виробництва та використання біологічних видів палива (далі — Програма), яка буде розв'язувати завдання у комплексі з іншими проблемами, зокрема з виробництва і використання біогазу.

Програма спрямована на диверсифікацію джерел енергії, використання потенціалу аграрного виробництва та переробної промисловості шляхом запровадження та використання біотехнологій, технологій переробки органічної сировини, в тому числі, побутових і промислових відходів. З метою забезпечення успішного виконання Програми під час її розроблення повинні бути вирішені питання щодо створення механізму нормативно-правового, фінансового, наукового, організаційного забезпечення та системи моніторингу.

Проблему передбачалось розв'язати, зокрема, шляхом:

- ◆ розроблення єдиної з країнами ЄС системи кодів на біоетанол і дизельне біопаливо, що полегшить здійснення імпортно-експортних операцій;
- ◆ удосконалення технологій одержання етил-трет-бутилового ефіру та забезпечення його виробництва з одночасним виключенням з виробництва метил-трет-бутилового ефіру;
- ◆ удосконалення технологій виробництва біоетанолу та дизельного біопалива;
- ◆ сприяння будівництву об'єктів з виробництва біогазу, дизельного біопалива, біоетанолу, а також перепрофілювання частини підприємств харчової та переробної промисловості на виробництво біопалива;
- ◆ розвитку новітніх технологій та впровадження інноваційних розробок виробництва біопалива другого покоління.

Строк виконання Програми — 2010-2014 роки, але очікувані результати так і не були досягнуті.

У 2011 році була затверджена **Державна програма розвитку внутрішнього виробництва**<sup>2</sup>, якою передбачалось здійснення реконструкції і модернізації нафтопереробних заводів, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності нафтопереробної галузі, збільшенню глибини переробки нафти до **73-85** і більше відсотків, а також покращенню якості виробленої продукції.

<sup>1</sup> <https://www.kmu.gov.ua/npas/201151833>

<sup>2</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1130-2011-%D0%BF/ed20110912#Text>

Досягнення зазначених цілей передбачається здійснити у **два** етапи:

- ◆ I етап (до 2015 року) — необхідно забезпечити (у редакції зазначеної програми: завершити) глибоку переробку нафти переважно шляхом будівництва установок каталітичного крекінгу, гідрокрекінгу і вісбрекінгу, коксування і виробництво бітуму, а також модернізувати установки гідроочищення і каталітичного риформінгу, побудувати установки ізомеризації та алкілування з метою забезпечення випуску високоякісних моторних палив;
- ◆ II етап (2015-2025 роки) — необхідно забезпечити будівництво установок деасфальтації, деметалізації і коксування гудрону, гідрокрекінгу вакуумного газойлю і деасфальтизатів.

У 2016 році було утворено Міжвідомчу робочу групу з питань функціонування ринку нафти і нафтопродуктів та розвитку нафтопереробної промисловості, якою був розроблений проект Концепції розвитку газо- та нафтопереробної промисловості України до 2025 року, опублікований лише на початку 2020 року на офіційному веб-сайті Мінекоенерго<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> [https://menr.gov.ua/files/docs/Proekt/2020/19022020/3\\_%D0%A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F.%D0%9D%D0%9F\\_%D0%B7%D0%B0%D1%81.%D0%A6%D0%9E%D0%92%D0%92\\_%D0%A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F.pdf](https://menr.gov.ua/files/docs/Proekt/2020/19022020/3_%D0%A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F.%D0%9D%D0%9F_%D0%B7%D0%B0%D1%81.%D0%A6%D0%9E%D0%92%D0%92_%D0%A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F.pdf)



## ХАРАКТЕРИСТИКА РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ

На момент підготовки даної книги було визначено **51** чинний регуляторний акт, що безпосередньо складають регуляторне поле ринку моторного палива, а саме:



З повним переліком чинних регуляторних актів можна ознайомитись в Додатку 1.

Основними нормативно-правовими актами, що регулюють діяльність ринку, є ПКУ, що визначає перелік підакцизних товарів<sup>1</sup>, та Закон України від 19.12.1995 №481/95-ВР «Про державне регулювання виробництва і обігу спирту етилового, коньячного і плодового, алкогольних напоїв та тютюнових виробів»<sup>2</sup>, який визначає основні засади державної політики щодо регулювання виробництва та торгівлі біоетанолу. Закон був доповнений терміном «біоетанол», відповідно до Закону України від 21.05.2009 №1391-VI «Про внесення змін до деяких законів України щодо сприяння виробництву та використанню біологічних видів палива»<sup>3</sup>. З 01.07.2019 року Закон<sup>4</sup> змінив назву на Закон України «Про державне регулювання виробництва і обігу спирту етилового, коньячного і плодового, алкогольних напоїв, тютюнових виробів та пального» та визначає також засади державної політики щодо регулювання виробництва, експорту, імпорту, оптової і роздрібної торгівлі паливом. Зазначені зміни зумовлені прийняттям Закону України від 23.11.2018 №2628-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо покращення адміністрування та перегляду ставок окремих податків і зборів»<sup>5</sup>.

Цим Законом, зокрема, передбачено:<sup>6</sup>

- ◆ відображення в СЕАРП фактичного руху палива за місцями зберігання (до цього облік здійснювався за суб'єктами господарювання);
- ◆ здійснення порівняння даних з СЕАРП та даних витратомірів-лічильників і рівнемірів-лічильників рівня пального у резервуарі щодо обсягів обігу та залишків пального за кодами згідно з УКТ ЗЕД, акцизними складами та розпорядниками акцизних складів;
- ◆ запровадження ліцензування діяльності всіх суб'єктів господарювання, які здійснюють виробництво, зберігання, оптову та роздрібну торгівлю паливом;
- ◆ запровадження контролю за цільовим використанням пального, призначеного для цілей авіаційного транспорту (бензинів авіаційних та палива для реактивних двигунів), встановлення відповідальності за використання такого товару не за призначенням (у разі нецільового використання пального застосовувати збільшуючий коефіцієнт **10**);
- ◆ запровадження ведення в СЕАРП окремого обліку за переміщенням спирту.

1 п. 215.1 Податкового кодексу України

2 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/481/95-%D0%B2%D1%80>

3 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1391-17>

4 Закон України від 19.12.1995 №481/95-ВР «Про державне регулювання виробництва і обігу спирту етилового, коньячного і плодового, алкогольних напоїв та тютюнових виробів»

5 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2628-19>

6 Звіт рахункової палати за 2018 рік [https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Reports/2018/ZVIT\\_RP\\_2018.pdf](https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Reports/2018/ZVIT_RP_2018.pdf)

Норми щодо змін в адмініструванні акцизного податку пального та спирту набули чинності з 1 липня 2019 року. Мінфіном також запропоновано низку заходів для вирішення питання унеможливлення ухилення від сплати митних платежів при митному оформленні нафтопродуктів, зокрема, шляхом визначення єдиних нормативів використання вимірювальних засобів, програми забезпечення їх роботи, застосування міжнародних стандартів при визначенні обсягу нафтопродуктів. Мінфіном прийнято наказ «Про затвердження формату даних, структури та форм електронних документів для наповнення Єдиного державного реєстру витратомірів-лічильників і рівнемірів-лічильників рівня пального у резервуарі», яким, зокрема, доручено ДПС до 1 квітня 2019 року забезпечити створення та функціонування Єдиного державного реєстру витратомірів-лічильників і рівнемірів-лічильників рівня пального у резервуарі.

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку видів продукції, щодо яких органи ринкового нагляду здійснюють державний ринковий нагляд»<sup>1</sup>, такий вид продукції, як автомобільні бензини, дизельне, суднове та котельне паливо, відноситься до сфери відповідальності Держекоінспекції. Проте в листах<sup>2</sup> до Рахункової палати Мінагрополітики й Держпродспоживслужба вважають за доцільне передати цей вид продукції до сфери відповідальності Держпродспоживслужби як органу ринкового нагляду, що дозволить у стислий термін вжити заходи щодо суттєвого зменшення реалізації в Україні палива невідомого походження та зекономити кошти Державного бюджету України на утримання одного з органів ринкового нагляду, який створюється при Держекоінспекції.

Як приклад невчасного реагування державного органу на зміну регулювання можна навести ситуацію, що сталася з нормами природних втрат нафтопродуктів. Через прийняття постанови КМУ від 23.11.2016 року № 1066 «Про визнання деяких актів УРСР такими, що втратили чинність, та актів СРСР такими, що не застосовуються на території України» постанова Державного комітету СРСР щодо матеріально-технічного постачання від 26.03.1986 року № 40 «Про затвердження природних норм убутку нафтопродуктів при прийманні, зберіганні, відпуску і транспортуванні» віднесена до переліку нормативно-правових актів СРСР, що не застосовуються на території України. Варто зазначити, що норми природних втрат були актуальні для 80-90-х років ХХ століття, але для теперішнього рівня прогресу в технічних засобах для приймання, зберігання, відпуску та зберігання нафти та нафтопродуктів, зазначені норми є застарілими. Проте, норми, які були затверджені в постанові Державного комітету СРСР, застосовувались п. 13.17 Інструкції про порядок приймання, транспортування, зберігання, відпуску та обліку нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України, затвердженої наказом Міненерго, Мінекономіки, Мінтрансу, Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 20.05.2008 р. № 281/171/578/155 (далі — Інструкція)<sup>3</sup>. Відповідно до зазначеного пункту, нестача нафти і нафтопродуктів у межах затверджених норм природних втрат включається до інших витрат операційної діяльності.

Згідно з пунктом 216.3 ПКУ, податкове зобов'язання щодо втраченого підакцизного товару (продукції) не виникає, якщо, зокрема, такий товар (продукцію) втрачено внаслідок його (її) випаровування в процесі виробництва, обробки, переробки, зберігання, транспортування чи з іншої причини, пов'язаної з природним результатом. Ця вимога застосовується у разі втрати підакцизних товарів (продукції) у межах нормативів втрат, які затверджуються в порядку, що визначається Кабінетом Міністрів України.

1 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1069-2016-%D0%BF>

2 [https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2018/23-2\\_2018/8317.pdf](https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2018/23-2_2018/8317.pdf)  
[https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2018/23-2\\_2018/25502.pdf](https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2018/23-2_2018/25502.pdf)

3 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0805-08>

Відповідно до пункту 15.3 Інструкції, нестачі у межах норм природних втрат нафти та нафтопродуктів, які не належать підприємству, а перебувають на відповідальному зберіганні, визнаються витратами підприємства, яке надало на зберігання нафту та нафтопродукти (якщо інше не передбачене умовами договору). Пунктом 231.1 ПКУ встановлено обов'язок платника акцизного податку з реалізації пального складати акцизну накладну, зокрема на обсяги пального, втраченого як у межах, так і понад установлені норми втрат.

Отже, у суб'єктів господарювання, що здійснюють операції з приймання, транспортування, зберігання, відпуску та обліку нафти і нафтопродуктів, виникали втрати пального у зв'язку з його випаровуванням, проте суб'єкти господарювання не могли віднести такі втрати до інших витрат операційної діяльності.

ДПС у індивідуальній податковій консультації від 10.09.2018 р. № 3907/6/99-99-15-03-03-15/ІПК зазначила, що положеннями ПКУ та наказом Міністерства фінансів України від 23.01.2015 № 14, яким затверджено форму декларації акцизного податку та порядок її заповнення, не передбачено відображення в декларації різниць між даними бухгалтерського та фактичного обліку наявності палива, пов'язаних з природним убутком нафтопродуктів та механізму їх нарахування. Отже, всі обсяги нестачі пального, виявлені під час інвентаризації, класифікувались як «негосподарські» витрати підприємства. Суб'єкт господарювання, який вказаний як власник пального, повинен був нарахувати компенсуючі податкові зобов'язання з ПДВ з обсягів нестачі (пункт 198.5 статті 198 ПКУ), адже обсяги втраченого пального класифікувалися як такі, що не пов'язані з господарською діяльністю.

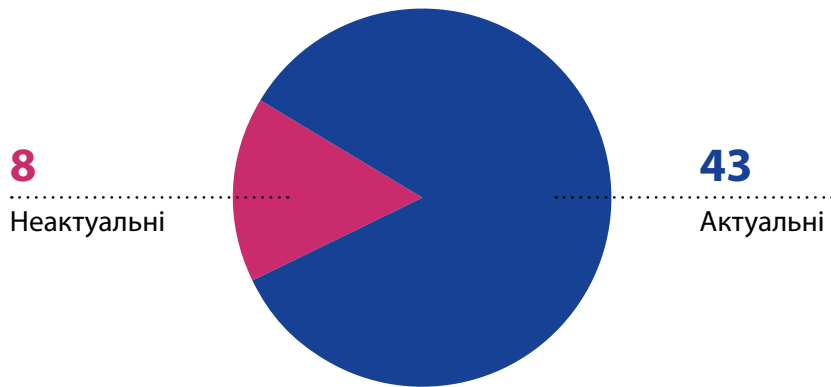
Відсутність нормативно-правового акту щодо норм втрат нафтопродуктів негативно впливало на фінансовий стан суб'єктів господарювання, які працюють у сфері виробництва, транспортування, зберігання та розподілу нафтопродуктів, підприємств – споживачів нафтопродуктів, а також через ціну продукції — всіх роздрібних споживачів. Фінансові збитки суб'єктів господарювання були зумовлені необхідністю сплачувати акцизний податок та податок на додану вартість з нафтопродуктів, яких не стало в результаті здійснення операцій з ними (приймання, відпуску, зберігання, транспортування). Також відсутність обліку втрат призводило до безпідставної матеріальної відповідальності посадових осіб підприємств. Зокрема, це стосується підприємств, що належать до сфери управління Державного агентства резерву України та Міністерства оборони України.

Лише в серпні 2020 року Урядом була прийнята постанова КМУ від 05 серпня 2020 року № 686 «Про затвердження норм втрат нафтопродуктів під час їх приймання, зберігання, відпуску, перевантаження та транспортування»<sup>1</sup>, яким впорядковано облік втрат нафтопродуктів під час приймання, зберігання, відпуску, перевантаження та транспортування автомобільним, залізничним, морським і річковим та трубопровідним транспортом. Отже, на усунення проблеми було витрачено майже 4 роки.

За результатами аналізу спеціальних регуляторних актів ринку моторного палива можна стверджувати, що 8 з 51 актів є неактуальними, а 2 акти такими, що мають ознаки незаконних, чи такими, що були прийняті без належних підстав. Слід зазначити, що наказ Міністерства палива та енергетики та Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 04.06.2007 №271/121 «Про затвердження Інструкції з контролювання якості нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України» є неактуальним та має одночасно ознаки незаконності.

<sup>1</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/686-2020-%D0%BF#Text>

## Аналіз актуальності

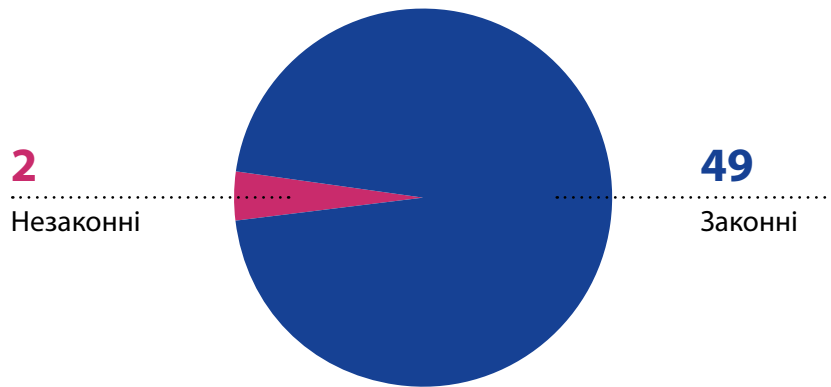


Акти, що мають ознаки неактуальних за методикою Rolling Review:

- 1) Закон України «Про державний ринковий нагляд і контроль нехарчової продукції».
- 2) Закон України «Про загальну безпечність нехарчової продукції».
- 3) Постанова Кабінету Міністрів України від 05.12.2007 №1375 «Про затвердження переліків підприємств з усіма стадіями технологічного процесу з виготовлення нафтопродуктів, що мають право виробляти бензини моторні сумішеві із вмістом етил-трет-бутилового ефіру або з добавками на основі біоетанолу».
- 4) Наказ Мінфіну від 27.03.2013 №430 «Про затвердження Порядку роботи податкових постів, установлених на підприємствах суб'єктів господарювання, які використовують речовини, що використовуються як компоненти моторних палив та отримуються за нульовою ставкою акцизного податку або ввезені на митну територію України без сплати акцизного податку, як сировину для виробництва у хімічній промисловості, форм Довідки про прогнозований обсяг речовин, які планується отримати від підприємства-виробника або ввезти на митну територію України, Довідки про цільове використання як сировини для виробництва у хімічній промисловості речовин, що використовуються як компоненти моторних палив, та Журналу обліку погашення податкових векселів».
- 5) Спільний наказ Мінпаливенерго та Держспоживстандарту України від 04.06.2007 №271/121 «Про затвердження Інструкції з контролювання якості нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України».
- 6) Наказ Держкоменергозбереження від 10.12.2004 №183 «Про затвердження Порядку проведення експертизи для підтвердження належності палива до альтернативного».
- 7) Постанова Органів влади СРСР №107 від 07.08.1987 «Про затвердження норм природного убутку бензинів у разі перевезення морськими суднами наливом».
- 8) Наказ Мінпаливенерго України №658 від 24.12.2008 «Про затвердження Правил пожежної безпеки для об'єктів зберігання, транспортування та реалізації нафтопродуктів».

З переліком можна додатково ознайомитись в Додатку 2.

## Аналіз законності



Акти, що мають ознаки незаконних за методикою Rolling Review:

- 1 Декрет Кабінету Міністрів України від 21.01.1993 №7-93 «Про державне мито».
- 2 Наказ Міністерства палива та енергетики України від 04.06.2007 №271/121 «Про затвердження Інструкції з контролювання якості нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України».

З переліком можна додатково ознайомитись в Додатку 3.

## СУБ'ЄКТИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Державне регулювання на ринку моторного палива здійснюють:



**Кабінет Міністрів України (КМУ)** в межах своїх повноважень<sup>1</sup>, забезпечує проведення державної економічної політики та здійснення державної регуляторної політики, визначає обсяги продукції (робіт, послуг) для державних потреб, порядок формування та розміщення державного замовлення на її виробництво, вирішує, відповідно до законодавства, інші питання щодо задоволення державних потреб у продукції (роботах, послугах); утворює, згідно із законом, державні резервні фонди фінансових і матеріально-технічних ресурсів та приймає рішення про їх використання<sup>2</sup>. КМУ визначив стратегічний план розвитку галузі у ЄСУ та розробив проект розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції розвитку газота нафтопереробної промисловості України до 2025 року та затвердження плану заходів з її реалізації»<sup>3</sup>.

До компетенції КМУ віднесено<sup>4</sup> визначення порядків видачі свідоцтва про належність палива до альтернативного, ведення обліку біомаси, що використовується для виробництва біопалива та біокомпонентів.

**Міністерство енергетики України (Міненерго)** є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, який:

- ◆ здійснює формування та реалізацію державної політики в електроенергетичному, ядерно-промисловому, вугільно-промисловому, торфодобувному, нафтогазовому та нафтогазопереробному комплексі (далі — паливно-енергетичний комплекс);
- ◆ здійснює формування та реалізацію державної політики у сфері ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, енергозбереження, відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива (крім питань забезпечення енергоефективності будівель та інших споруд);

<sup>1</sup> Закон України «Про Кабінет Міністрів України»

<sup>2</sup> Стаття 20 Закону України від 27.02.2014 №794-VII «Про Кабінет Міністрів України»

<sup>3</sup> Проект розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції розвитку газота нафтопереробної промисловості України до 2025 року та затвердження плану заходів з її реалізації» <https://menr.gov.ua/news/34635.html>

<sup>4</sup> Закон України «Про альтернативні види палива»

- ◆ здійснює управління у сфері наукової та науково-технічної діяльності в паливно-енергетичному комплексі;
- ◆ приймає рішення щодо введення підземних сховищ нафти та газу у дослідно-промислового та промислового експлуатацію;
- ◆ забезпечує в межах повноважень, передбачених законом, організацію та проведення аукціонів з продажу нафти, газового конденсату та скрапленого газу;
- ◆ розробляє державні цільові програми диверсифікації джерел і шляхів постачання вуглеводнів, ядерного палива, ядерних матеріалів та природного газу;
- ◆ забезпечує в межах повноважень, передбачених законом, організацію внутрішнього контролю і внутрішнього аудиту та їх здійснення на підприємствах (зокрема суб'єктах господарювання, державна частка у статутному капіталі яких перевищує **50 відсотків** чи становить величину, яка забезпечує право вирішального впливу держави на господарську діяльність таких суб'єктів господарювання), в установах та організаціях, що належать до сфери управління Міненерго;
- ◆ проводить в установленому законодавством порядку відбір інвестиційних проектів у паливно-енергетичному комплексі, для реалізації яких у реальному секторі економіки надається державна підтримка;
- ◆ здійснює підготовку інвестиційних проектів, що підтримуються міжнародними фінансовими організаціями, та нагляд за їх реалізацією в паливно-енергетичному комплексі;
- ◆ здійснює міжнародне співробітництво з питань, що належать до його компетенції;
- ◆ створює відомчий матеріальний резерв для запобігання виникненню та ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій у паливно-енергетичному комплексі;
- ◆ затверджує в межах повноважень, передбачених законом, нормативно-правові акти з питань ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, енергозбереження, відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива;
- ◆ подає Кабінетові Міністрів України в межах повноважень, передбачених законом, пропозиції щодо встановлення річних квот підтримки на наступні **п'ять** років з метою економічного стимулювання, забезпечення ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, енергозбереження, збільшення частки відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива в енергетичному балансі України.

**Міністерство фінансів України (Мінфін)** є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну фінансову політику, державну політику у сфері державного пробірного контролю, бухгалтерського обліку та аудиту та забезпечує формування та реалізацію єдиної державної податкової, митної політики.

**Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів** є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України та забезпечує:

- ◆ формування та реалізацію державної політики у сфері охорони навколишнього природного середовища, екологічної безпеки;
- ◆ формування державної політики щодо здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища.

**Міністерство інфраструктури України (Мінінфраструктури)** є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту

**Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України (Мінекономіки)** є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики економічного, соціального розвитку і торгівлі, державної інвестиційної політики, державної зовнішньоекономічної політики, державної політики у сфері технічного регулювання, стандартизації, метрології та метрологічної діяльності, формування державної політики у сфері захисту прав споживачів.

Основними завданнями Мінекономіки є:

- ◆ формування та реалізація державної політики економічного і соціального розвитку;
- ◆ формування та реалізація державної політики у сфері технічного регулювання, стандартизації, метрології та метрологічної діяльності;
- ◆ державної політики у сфері державного ринкового нагляду;
- ◆ державної політики у сфері торгівлі та побутових послуг;
- ◆ методологічне забезпечення та складання загальнодержавних балансів попиту і пропозиції за основними видами промислової продукції, продовольчих та паливно-енергетичних ресурсів;
- ◆ сприяння підвищенню енергоефективності підприємств агропромислового комплексу та розвитку сировинної бази для виробництва біопалива;
- ◆ забезпечення у межах повноважень, передбачених законом, розвитку виробництва і використання альтернативних видів палива та відновлюваних джерел енергії.

**Державна екологічна інспекція України (Держекоінспекція)** є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра захисту довкілля та природних ресурсів і який реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, зокрема нагляд за додержання екологічних показників нафтопродуктів (бензину автомобільного та дизельного палива), які реалізуються шляхом оптової та роздрібною торгівлі суб'єктами господарювання.

Держекоінспекція для виконання покладених на неї завдань має право здійснювати відбір проб та інструментально-лабораторні вимірювання екологічних показників нафтопродуктів (бензину автомобільного і дизельного палива).



**Державна служба з питань праці (наразі Держпраці, раніше Держгірпромнагляд<sup>1</sup>)** є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра соціальної політики, і який реалізує державну політику у сферах промислової безпеки, охорони праці, гігієни праці, поводження з вибуховими матеріалами промислового призначення, здійснення державного гірничого нагляду, а також з питань нагляду та контролю за додержанням законодавства про працю, зайнятість населення, загальнообов'язкове державне соціальне страхування від нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання, які спричинили втрату працездатності, у зв'язку з тимчасовою втратою працездатності<sup>2</sup>. Держпраці видає дозволи на виконання робіт підвищеної небезпеки та на експлуатацію (застосування) машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки, контролює дотримання умов дії таких дозволів.

**Державна податкова служба України** є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра фінансів і який реалізує державну податкову політику. Основними завданнями Державної податкової служби є реалізація та внесення на розгляд Міністра фінансів пропозицій щодо державної податкової політики, державної політики у сфері боротьби з правопорушеннями під час застосування податкового законодавства, здійснення в межах повноважень, передбачених законом, контролю за надходженням до бюджетів та державних цільових фондів податків, зборів, платежів, державної політики у сфері контролю за виробництвом та обігом спирту, алкогольних напоїв, тютюнових виробів, пального. Відповідно до Закону України «Про державне регулювання виробництва і обігу спирту етилового, коньячного і плодового, алкогольних напоїв, тютюнових виробів та пального», саме ДПС як податковий орган вносить відомості до Єдиного державного реєстру суб'єктів господарювання, які отримали ліцензії на право виробництва, зберігання, оптової та роздрібною торгівлі паливом, та місць виробництва, зберігання, оптової та роздрібною торгівлі паливом (далі - Єдиний реєстр ліцензіатів та місць обігу пального) після видачі/призупинення/анулювання ліцензії на право виробництва пального та Єдиний державний реєстр виробників спирту етилового, коньячного і плодового та зернового дистиляту, спирту етилового ректифікованого виноградного, спирту етилового ректифікованого плодового, дистиляту виноградного спиртового, спирту-сирцю плодового, біоетанолу, алкогольних напоїв та тютюнових виробів.

**Державна митна служба**, основними завданнями якої є реалізація та внесення на розгляд Міністра фінансів пропозицій щодо забезпечення реалізації державної митної політики, зокрема забезпечення митної безпеки та захисту митних інтересів України і створення сприятливих умов для розвитку зовнішньоекономічної діяльності, збереження належного балансу між митним контролем і спрощенням законної торгівлі, забезпечення реалізації державної політики у сфері боротьби з правопорушеннями під час застосування законодавства з питань державної митної справи, запобігання та протидії контрабанді, боротьби з порушеннями митних правил.

**Енергетична митниця України** — спеціалізований територіальний орган державної митної служби, який займається митним контролем енергоносіїв. В обов'язки входить крім іншого, декларування природного і скрапленого газу, нафтопродуктів, електроенергії.<sup>3</sup>

Одна з основних функцій Енергетичної митниці України є контроль за дотриманням суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності встановленого законодавством порядку переміщення енергоносіїв через кордон.

<sup>1</sup> Постанова КМУ від 10.09.2014 №422 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади»

<sup>2</sup> Постанова КМУ від 11.02.2015 № 96 «Про затвердження Положення про Державну службу України з питань праці»

<sup>3</sup> <https://customs.in.ua/ua/energetichna-mitnitsya-ukrayini/>

**Державне агентство з енергоефективності та енергозбереження України (Держенергоефективності)** є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра енергетики і який реалізує державну політику у сфері ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, енергозбереження, відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива. Основними завданнями Держенергоефективності є реалізація державної політики у сфері ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, енергозбереження, відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива.

Держенергоефективності, відповідно до покладених на нього завдань:

- ◆ розробляє, погоджує та здійснює контроль за виконанням державних цільових програм у сфері ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, енергозбереження, відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива, погоджує галузеві, регіональні та місцеві програми у цій сфері;
- ◆ реалізує державно-приватне партнерство у сфері ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, енергозбереження, відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива;
- ◆ видає документ про належність палива до альтернативного;
- ◆ здійснює моніторинг за ефективним використанням паливно-енергетичних ресурсів, відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива;
- ◆ забезпечує розроблення державних норм, правил, технічних регламентів у сфері ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, енергозбереження, відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива.

**Державна служба України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів (Держпродспоживслужба)** є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства та який реалізує державну політику у галузі метрологічного нагляду, ринкового нагляду в межах сфери своєї відповідальності, здійснює державний контроль за додержанням законодавства про захист прав споживачів.

Держпродспоживслужба:

- ◆ у сфері здійснення метрологічного нагляду:
  - перевіряє діяльність суб'єктів господарювання щодо додержання ними метрологічних вимог;
  - подає законодавчо регульовані засоби вимірювальної техніки, що перебувають в експлуатації, для інспекційної повірки в випадках, передбачених законодавством
- ◆ у сфері здійснення державного нагляду (контролю) за дотримання законодавства про захист прав споживачів:
  - перевіряє додержання суб'єктами господарювання, що провадять діяльність у сфері торгівлі і послуг, вимог законодавства про захист прав споживачів, а також правил торгівлі та надання послуг;
  - проводить контрольні перевірки правильності розрахунків із споживачами за реалізовану продукцію відповідно до закону;
  - накладає на суб'єктів господарювання сфери торгівлі і послуг, стягнення за порушення законодавства про захист прав споживачів;
  - передає матеріали перевірок на дії осіб, що містять ознаки кримінального правопорушення, органам досудового розслідування;

у сфері здійснення державного ринкового нагляду:

- здійснює, відповідно до законодавства, моніторинг причин і кількості звернень споживачів (користувачів) про захист їх права на безпечність продукції, причин і кількості нещасних випадків та випадків заподіяння шкоди здоров'ю людей внаслідок споживання продукції (користування нею);
- проводить перевірки характеристик продукції, в тому числі, відбирає зразки продукції та забезпечує проведення їх експертизи (випробування);
- здійснює моніторинг дій суб'єктів господарювання щодо вилучення з обігу та/або відкликання продукції, щодо якої прийнято рішення про вилучення з обігу та/або відкликання;
- вживає відповідних заходів до своєчасного попередження споживачів (користувачів) про виявлену небезпеку, яку становить продукція;

**Державна служба України з надзвичайних ситуацій (ДСНС)** є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра внутрішніх справ і який реалізує державну політику у сфері цивільного захисту, захисту населення і територій від надзвичайних ситуацій та запобігання їх виникненню, ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, рятувальної справи, гасіння пожеж, пожежної та техногенної безпеки, діяльності аварійно-рятувальних служб, а також гідрометеорологічної діяльності.

Основними завданнями ДСНС є:

реалізація державної політики у сфері цивільного захисту, захисту населення і територій від надзвичайних ситуацій, запобігання їх виникненню, ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, рятувальної справи, гасіння пожеж, пожежної та техногенної безпеки, діяльності аварійно-рятувальних служб, а також гідрометеорологічної діяльності;

здійснення державного нагляду (контролю) за додержанням і виконанням вимог законодавства у сфері цивільного захисту, пожежної та техногенної безпеки, діяльності аварійно-рятувальних служб;

організовує та забезпечує охорону від пожеж підприємств, установ, організацій та інших об'єктів на підставі договорів;

розглядає у разі звернення фізичних чи юридичних осіб проектну документацію щодо влаштування засобів протипожежного захисту (систем пожежогасіння, пожежної сигналізації, оповіщення про пожежу та управління евакуацією населення, протидимного захисту, пожежного спостереження, вогнезахисної обробки будівельних конструкцій (виробів, матеріалів), автоматизованих систем раннього виявлення загрози виникнення надзвичайних ситуацій та оповіщення населення у разі їх виникнення), а також бере участь у прийманні проведених робіт із влаштування зазначених засобів;

складає акти перевірок, видає приписи, постанови, розпорядження про усунення порушень вимог законодавства у сфері цивільного захисту, пожежної та техногенної безпеки, а в разі встановлення порушень, що створюють загрозу життю та здоров'ю людей, звертається безпосередньо та через територіальні органи до адміністративного суду щодо застосування заходів реагування у вигляді повного або часткового зупинення до повного усунення порушень вимог законодавства у сфері цивільного захисту, пожежної та техногенної безпеки роботи підприємств, окремих виробництв, виробничих дільниць, агрегатів, експлуатації будівель, об'єктів, споруд, цехів, дільниць, окремих приміщень, а також машин, механізмів, устаткування, транспортних засобів, зупинення проведення робіт, у тому числі будівельно-монтажних, випуску та реалізації пожежонебезпечної продукції, систем та засобів протипожежного захисту.

**Антимонопольний комітет України (АМКУ)** — є державним органом із спеціальним статусом, метою діяльності якого є забезпечення державного захисту конкуренції у підприємницькій діяльності та у сфері публічних закупівель.

Основним завданням АМКУ є участь у формуванні та реалізації конкурентної політики в частині:

- ◆ здійснення державного контролю за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції на засадах рівності суб'єктів господарювання перед законом та пріоритету прав споживачів,
- ◆ запобігання, виявлення і припинення порушень законодавства про захист економічної конкуренції;
- ◆ сприяння розвитку добросовісної конкуренції;
- ◆ методичного забезпечення застосування законодавства про захист економічної конкуренції;
- ◆ контроль щодо створення конкурентного середовища та захисту конкуренції у сфері державних закупівель.

У сфері здійснення контролю за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції АМКУ має такі повноваження:

- ◆ розглядати заяви і справи про порушення законодавства про захист економічної конкуренції та проводити розслідування за цими заявами і справами;
- ◆ приймати передбачені законодавством про захист економічної конкуренції розпорядження та рішення за заявами і справами, перевіряти та переглядати рішення у справах, надавати висновки щодо кваліфікації дій відповідно до законодавства про захист економічної конкуренції;
- ◆ перевіряти суб'єкти господарювання щодо дотримання ними вимог законодавства про захист економічної конкуренції та під час проведення розслідувань за заявами і справами про порушення законодавства про захист економічної конкуренції;
- ◆ при розгляді заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, проведенні перевірки та в інших передбачених законом випадках, вимагати інформацію (в тому числі з обмеженим доступом) від суб'єктів господарювання, їх посадових осіб і працівників, інших фізичних та юридичних осіб;
- ◆ у випадках та порядку, передбачених законом, проводити огляд службових приміщень та транспортних засобів суб'єктів господарювання-юридичних осіб, вилучати або накладати арешт на предмети, документи чи інші носії інформації, які можуть бути доказами або джерелом доказів у справі незалежно від їх місцезнаходження;
- ◆ вносити до органів виконавчої влади обов'язкові для розгляду подання щодо анулювання ліцензій, припинення операцій, пов'язаних із зовнішньоекономічною діяльністю суб'єктів господарювання, у разі порушення ними законодавства про захист економічної конкуренції;
- ◆ звертатися до суду з позовами, заявами і скаргами у зв'язку із застосуванням законодавства про захист економічної конкуренції, а також із запитами щодо надання інформації про судові справи, що розглядаються цими судами відповідно до законодавства про захист економічної конкуренції.

## 2.4

# ІНСТРУМЕНТИ (ЗАСОБИ) ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Прямий вплив на діяльність галузі виробництва та реалізації моторного пального здійснюється державою за допомогою 23 регуляторних інструментів, при цьому, планується<sup>1</sup> запровадити додаткові механізми контролю за екологічним впливом (критерії сталості, вимоги до скорочення викидів), та інструменти регулювання ресурсного наповнення та ціноутворення на ринку (біржову торгівлю та формування резервів нафтопродуктів).

### Основні інструменти регулювання галузі

№	Інструмент регулювання	Орган державної влади, що має повноваження застосовувати інструмент регулювання
1	Ліцензування	ДПС
2	Вимоги щодо функціонування акцизного складу	ДПС
3	Податковий вексель	ДПС
4	Журнал обліку погашення податкових векселів	ДПС
5	Єдиний державний реєстр витратомірів-лічильників і рівнемірів — лічильників рівня пального	ДПС
6	Паспорт якості палива	Держекоінспекція, Держпродспоживслужба
7	Журнал реєстрації результатів випробувань	Держекоінспекція
8	Журнал реєстрації видачі паспортів	Держекоінспекція
9	Свідоцтво про належність палива до альтернативного	Держенергоефективності
10	Реєстр альтернативного палива	Держенергоефективності
11	Система електронного адміністрування реалізації пального	ДПС
12	Єдиний реєстр акцизних накладних	ДПС
13	Акцизна накладна	ДПС
14	Декларація акцизного податку	ДПС
15	Акцизні ставки	ДПС
16	Мито та Спецмито	Митна служба
17	Документами, що підтверджують країну походження товару	Митна служба
18	Митна декларація	Митна служба

<sup>1</sup> План заходів з реалізації етапу «Реформування енергетичного сектору (до 2020 року)» Енергетичної стратегії України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність», затвердженого розпорядженням КМУ від 06.06.2018. №497-р, Пункти 1702 та 1703 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та ЄС, ЄСАР і їхніми державами-членами, затвердженому постановою КМУ від 25.10.2017 №1106, План заходів щодо виконання зобов'язань в рамках Договору про заснування Енергетичного Співтовариства, затверджений розпорядженням КМУ від 03.08.2011. №733-р

19	Сертифікат про прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів з значним класом наслідків	Органи державного архітектурно-будівельного контролю
20	Декларація безпеки об'єкта підвищеної небезпеки	Держпраці
21	Перелік підприємств, що мають право виробляти бензини моторні з добавками на основі біоетанолу	КМУ
22	Технічні регламенти для нафтопродуктів	КМУ
23	Декларація відповідності матеріально-технічної бази суб'єкта господарювання вимогам законодавства з питань пожежної безпеки	ДСНС
24	Критерії сталості*	
25	Вимоги до скорочення викидів*	
26	Обов'язкова торгівля біопаливом та біокомпонентами*	
27	Резерв нафти та нафтопродуктів*	
28	Резерв нафти та нафтопродуктів*	

\* інструменти, що будуть впроваджені для виконання завдань та заходів у рамках зобов'язань, взятих Україною, відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС

## 2.4.1

### ЛІЦЕНЗУВАННЯ

Ліцензування — засіб державного регулювання провадження видів господарської діяльності, спрямований на забезпечення безпеки та захисту економічних і соціальних інтересів держави, суспільства, прав та законних інтересів, життя і здоров'я людини, екологічної безпеки та охорони навколишнього природного середовища<sup>1</sup>.

Відповідно до Закону України від 02.03.2015 №222-VIII «Про ліцензування видів господарської діяльності», ліцензія — це запис у Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань про рішення органу ліцензування щодо наявності у суб'єкта господарювання права на провадження визначеного ним виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню та видається на необмежений строк.

Проте, дія зазначеного Закону не поширюється на виробництво і торгівлю спиртом етиловим, коньячним і плодовим, алкогольними напоями та тютюновими виробами. Отже, ліцензія для здійснення такого виду діяльності — це документ державного зразка, який засвідчує право суб'єкта господарювання на провадження діяльності протягом визначеного строку.

ДПС видає ліцензії терміном на **5** років та розміщує реєстр ліцензіатів на власному сайті у вільному доступі.

З 01 липня 2019 під ліцензування підпадають суб'єкти господарювання, які є власниками або користувачами місць, де вони здійснюють діяльність з виробництва, зберігання пального (власного або отриманого на зберігання від інших осіб), оптової та роздрібною торгівлі паливом. Також ліцензія потрібна суб'єктам господарювання, які здійснюють оптову торгівлю паливом без наявності у них відповідних місць торгівлі.

<sup>1</sup> Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності» <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text>

Ліцензія видається за заявою суб'єкта господарювання, до якої додається пакет документів. На офіційному сайті ДПС розміщено зразки рекомендованих форм заяв ДПС<sup>1</sup>. Також разом із заявою та пакетом документів надається квитанція про справляння плати за ліцензію.

Вид господарської діяльності, на який отримується ліцензія	Документи для отримання ліцензій	Плата за ліцензію
<p>Ліцензія на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● зберігання палива</li> <li>● роздрібна торгівля паливом</li> <li>● оптова торгівля паливом</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Документи, що підтверджують право власності /користування земельною ділянкою з відповідним цільовим призначенням.</li> <li>2. Акт вводу/готовності об'єкту до експлуатації, сертифікат про прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів до кожного об'єкту продажу або зберігання.</li> <li>3. Дозвіл на початок виконання робіт підвищеної небезпеки та початок експлуатації (застосування) машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки.</li> </ol>	<p>Зберігання палива — <b>780 грн на рік</b></p> <p>Роздрібна торгівля — <b>2000 грн на рік</b> за кожне місце торгівлі</p> <p>Оптова торгівля палива —</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>5 000 грн</b> за наявності місця торгівлі (за кожне)</li> <li>2. <b>10 000 грн</b> за відсутності місця торгівлі</li> </ol>
<p>Ліцензія на виробництво палива</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Документи, що підтверджують право власності /користування земельною ділянкою з відповідним цільовим призначенням.</li> <li>2. Акт вводу/готовності об'єкту до експлуатації, сертифікат про прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів до кожного об'єкту виробництва.</li> <li>3. Документ, що підтверджує наявність акредитованої лабораторії з перевірки якості пального.</li> <li>4. Дозвіл на початок виконання робіт підвищеної небезпеки та початок експлуатації обладнання, підвищеної небезпеки.</li> <li>5. Технологічна документація, що стосується виробництва пального;</li> <li>6. Технічні умови щодо виробництва пального заданої якості</li> </ol>	<p><b>780 грн на рік</b></p>
<p>Ліцензія на виробництво біоетанолу</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Копії засновницьких документів</li> <li>2. Атестат виробництва, виданий центральним органом виконавчої влади</li> <li>3. Договір з акредитованою відповідно до законодавства лабораторією (у разі відсутності власної акредитованої лабораторії)</li> </ol>	<p><b>780 грн на рік</b></p>

<sup>1</sup> <https://tax.gov.ua/podatki-ta-zbori/zagalnoderjavni-podatki/aktsiznij-podatok/litsenzuvannya/73445.html>

До суб'єктів господарювання застосовуються фінансові санкції у вигляді штрафів у разі:

- ◆ виробництва пального без наявності ліцензії — **1 млн грн**;
- ◆ оптової торгівлі паливом або зберігання пального без наявності ліцензії — **500 тис. грн**;
- ◆ роздрібною торгівлі паливом без наявності ліцензії — **250 тис. грн**;
- ◆ виробництва біоетанолу без наявності ліцензії — **200%** вартості виробленої продукції (за оптово-відпускними цінами), але не менше **85 тис. грн**;
- ◆ сплати сум акцизного податку та податку на додану вартість шляхом взаємних заліків, зустрічних зобов'язань, вексями, в тому числі казначейськими, та в інших формах, які не передбачають сплату таких платежів коштами, — у розмірі вартості відвантаженої продукції;
- ◆ вивезення біоетанолу з території акцизного складу або транспортування такої продукції без відмітки представника органу доходів і зборів на товарно-транспортній накладній про погодження відпуску — **200%** вартості вивезеної або транспортованої продукції, але не менше **15 тис. грн**;
- ◆ неподання чи несвоєчасного подання звіту або подання звіту з недостовірними відомостями — у розмірі **17 тис. грн**.

Рішення про стягнення штрафів приймаються органами доходів і зборів та/або органом, який видав ліцензію.

23 листопада 2018 було прийнято Закон № 2628-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо покращення адміністрування та перегляду ставок окремих податків і зборів»<sup>1</sup>, більшість аграрної спільноти виступила з різкою критикою положень, що стосувались зберігання пального для сільськогосподарських потреб<sup>2</sup>. Відповідно до зазначеного Закону, суб'єкти господарювання, що використовують паливо як кінцеві споживачі та зберігають паливо у своїх ємностях, повинні були отримати ліцензію на зберігання пального. Для цього необхідно було підготувати заяву з пакетом документів, як і гравці ринку нафтопродуктів, серед яких:

- ◆ документи на речові права на ділянку, на якій знаходиться місце зберігання пального,
- ◆ акти про введення в експлуатацію об'єкта зберігання,
- ◆ дозвіл на початок виконання робіт підвищеної небезпеки,
- ◆ документи у сфері охорони праці.

*Примітка:*

*На думку суб'єктів господарювання, що використовують паливо як кінцеві споживачі, запровадження такого регулювання було надмірне через наступне:*

- ліцензію потрібно було отримувати на кожне окреме місце зберігання пального, тобто, на будь-яку діжку, цистерну тощо.
- складна процедура підготовки документів, які потрібні для оформлення ліцензії. В Україні і сьогодні існує багато земельних ділянок із невизначеним правовим статусом, речове право на які належним чином не оформлене. А через часту зміну правовстановлюючих документів, реєстрів тощо, отримати дійсні документи, які підтверджують власність чи користування певною ділянкою, є просто неможливим. До того ж, окреме питання виникло і щодо отримання дозволу на початок виконання робіт підвищеної небезпеки. Такі дозволи видаються на підставі висновку експертизи стану охорони праці та безпеки промислового виробництва суб'єкта господарювання під час виконання заявлених робіт підвищеної небезпеки.

<sup>1</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2628-19>

<sup>2</sup> <https://agropolit.com/blog/356-litsenziyi-dlya-zberigannya-palnogo-agrariyami-cherгова-peremoga-agrosektoru>



Небезпечними роботами ж у даному випадку вважається зберігання пального об'ємом більше 5 тис. т. Переважна більшість підприємств не має потужностей для зберігання такого об'єму палива.

- ємності для зберігання пального, які є акцизним складом, мають бути обладнані витратомірами-лічильниками та/або рівнемірами-лічильниками. Встановлення систем витратомірів-лічильників та/або рівнемірів-лічильників є дорогим.

18 грудня 2019 року ВРУ було прийнято Закон України «Про внесення змін до ПКУ та деяких інших законодавчих актів України щодо покращення адміністрування акцизного податку»<sup>1</sup>, яким зменшено пакет документів, який повинен надати суб'єкт господарювання, що здійснює зберігання пального, яке не реалізується іншим особам і використовується виключно для потреб власного споживання чи промислової переробки, для отримання ліцензії. В цьому випадку суб'єкт господарювання подає заяву, де зазначають:

- ◆ інформацію про використання пального для потреб власного споживання чи переробки,
- ◆ загальну місткість резервуарів, що використовуються для зберігання пального,
- ◆ фактичне місцезнаходження резервуарів, що використовуються для зберігання пального.

Зміни вносяться також до ПКУ в частині адміністрування акцизного податку. Також запроваджується норма, відповідно до якої операції із заправлення паливом стороннього транспорту, залученого до роботи за договорами підряду, віднесено до власного споживання.

## 2.4.2

### ВИМОГИ ЩОДО ФУНКЦІОНУВАННЯ АКЦИЗНОГО СКЛАДУ

Акцизний склад — це:

- ◆ спеціально обладнані приміщення на обмеженій території (далі — приміщення), розташовані на митній території України, де під контролем постійних представників контролюючого органу розпорядник акцизного складу провадить свою господарську діяльність шляхом вироблення, оброблення (перероблення), змішування, розливу, пакування, фасування, зберігання, одержання чи видачі, а також реалізації спирту етилового, горілки та лікеро-горілчаних виробів;
- ◆ приміщення або територія на митній території України, де розпорядник акцизного складу провадить свою господарську діяльність шляхом вироблення, оброблення (перероблення), змішування, розливу, навантаження-розвантаження, зберігання, реалізації пального.

Акцизним складом не є:

- ◆ приміщення відокремлених підрозділів розпорядника акцизного складу, які використовуються ним виключно для пакування, фасування, зберігання, одержання чи видачі маркованих марками акцизного податку горілки та лікеро-горілчаних виробів, відвантажених з акцизного складу, а також для здійснення оптової та/або роздрібною торгівлі відповідно до отриманої розпорядником акцизного складу ліцензії;

<sup>1</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/391-IX#Text>

◆ приміщення або територія, на кожній з яких загальна місткість розташованих ємностей для навантаження-розвантаження та зберігання пального не перевищує **200 кубічних метрів**, а суб'єкт господарювання (крім платника єдиного податку четвертої групи) — власник або користувач такого приміщення або території отримує протягом календарного року пальне в обсягах, що не перевищують **1000 кубічних метрів** (без урахування обсягу пального, отриманого через паливороздавальні колонки в місцях роздрібної торгівлі паливом, на які отримано відповідні ліцензії), та використовує пальне виключно для потреб власного споживання чи промислової переробки і не здійснює операцій з реалізації та зберігання пального іншим особам.

Критерій, визначений цим підпунктом, щодо загальної місткості ємностей для навантаження-розвантаження та зберігання пального не застосовується до ємностей суб'єктів господарювання, які є розпорядниками хоча б одного акцизного складу;

◆ приміщення або територія, незалежно від загальної місткості розташованих ємностей для навантаження-розвантаження та зберігання пального, власником або користувачем яких є суб'єкт господарювання — платник єдиного податку четвертої групи, який отримує протягом календарного року пальне в обсягах, що не перевищують **10000 кубічних метрів** (без урахування обсягу пального, отриманого через паливороздавальні колонки в місцях роздрібної торгівлі паливом, на які отримано відповідні ліцензії), та використовує пальне виключно для потреб власного споживання і не здійснює операцій з реалізації та зберігання пального іншим особам;

◆ паливний бак як ємність для зберігання пального безпосередньо в транспортному засобі або обладнанні чи пристрої;

◆ приміщення або територія, у тому числі платника податку, де зберігається або реалізується виключно пальне у споживчій тарі ємністю до **5 літрів** включно, отримане від виробника або особи, яка здійснила його розлив у таку тару.

Згідно з підпунктом 14.1.6-1 пункту 14.1 статті 14 ПКУ акцизний склад пересувний — транспортний засіб (автомобільний, залізничний, морський, річковий, повітряний, магістральний трубопровід), на якому переміщується та/або зберігається пальне або спирт етиловий на митній території України.

Транспортний засіб набуває статусу акцизного складу пересувного протягом періоду його використання для:

◆ переміщення в ньому митною територією України пального або спирту етилового, що реалізується (крім пального або спирту етилового, що переміщується митною територією України прохідним транзитом або внутрішнім транзитом, визначеним підпунктом «а» пункту 2 частини другої статті 91 Митного кодексу України);

◆ зберігання в ньому пального або спирту етилового на митній території України;

◆ ввезення пального або спирту етилового на митну територію України, з якого сплачено акцизний податок або на умовах, визначених статтею 229 цього Кодексу.

Транспортний засіб, в якому переміщується та/або зберігається пальне або спирт етиловий, право власності на які належить декільком розпорядникам акцизного складу пересувного, є декількома акцизними складами пересувними, кількість яких дорівнює кількості власників пального або спирту етилового, що переміщується та/або зберігається в такому транспортному засобі.

Транспортний засіб, в якому переміщується та/або зберігається пальне або спирт етиловий, право власності на які переходить від одного суб'єкта господарювання до іншого, вважається іншим акцизним складом пересувним.

Не є акцизним складом пересувним:



транспортний засіб, що використовується суб'єктом господарювання, який не є розпорядником акцизного складу та платником акцизного податку, для переміщення на митній території України власного пального або спирту етилового для потреб власного споживання чи промислової переробки;



паливний бак транспортного засобу.

Акцизні склади повинні бути обладнані витратомірами-лічильниками обсягу виробленого спирту етилового, які зареєстровані в Єдиному державному реєстрі витратомірів-лічильників обсягу виробленого спирту етилового.

Не обладнуються витратомірами-лічильниками та рівнемірами-лічильниками акцизні склади, на яких здійснюється виключно зберігання та реалізація пального, що отримується та реалізується у тарі виробника без зміни розфасовки, а також скрапленого газу природного, бензолу, метанолу.

Акцизні склади підприємств, на яких здійснюється діяльність з переробки нафти, газового конденсату, природного газу та їх суміші, з метою вилучення цільових компонентів, що передбачає повний технологічний цикл їх переробки в готову продукцію (пальне), повинні бути обладнані лише витратомірами-лічильниками на кожному місці відпуску готової підакцизної продукції (пального) наливом з такого акцизного складу.

За порушення вимог до відправлення електронного документообігу з 01 січня 2020 року встановлено штрафні санкції у розмірі **1 тис. грн** за кожний не переданий до ДПС електронний документ.

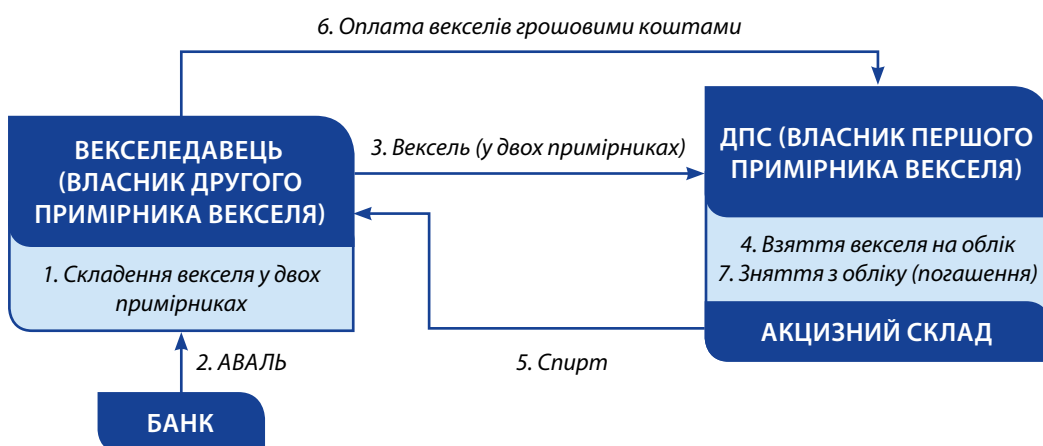
10 вересня 2019 року Державна регуляторна служба погодила проект наказу Мінфіну «Про затвердження Порядку створення та ведення Переліку транспортних засобів, що переміщують пальне або спирт»<sup>1</sup>. Цей документ унормовує облік транспортних засобів, що набули статусу пересувних акцизних складів, а також використовуються суб'єктами господарювання для переміщення власного пального, і забезпечує реалізацію норм закону в частині перевезення нафтопродуктів з нафтобаз до заправних станцій автомобільним транспортом. Проте інформація про затвердження зазначеного проекту станом на 01 вересня 2020 відсутня.

<sup>1</sup> [http://www.drs.gov.ua/analysis\\_projects/nakaz-pro-zatverdzhennya-poryadku-stvorennya-ta-vedennya-pereliku-transportnyh-zasobiv-shho-peremishhuyut-palne-abo-spyrt/?print\\_page=true](http://www.drs.gov.ua/analysis_projects/nakaz-pro-zatverdzhennya-poryadku-stvorennya-ta-vedennya-pereliku-transportnyh-zasobiv-shho-peremishhuyut-palne-abo-spyrt/?print_page=true)

### 2.4.3

## ПОДАТКОВИЙ ВЕКСЕЛЬ ТА ЖУРНАЛ ОБЛІКУ ПОГАШЕННЯ ПОДАТКОВИХ ВЕКСЕЛІВ

Податковий вексель — це простий вексель, авальований банком, що видається векселедавцем: до отримання з акцизного складу спирту етилового, до отримання з нафтопереробного підприємства нафтопродуктів або до ввезення нафтопродуктів на митну територію України і є забезпеченням виконання ним зобов'язання сплатити суму акцизного податку у строк, визначений статтями 225, 229 Податкового кодексу України<sup>1</sup>.



Вексельні бланки купуються підприємствами в комерційних банках України<sup>2</sup>. Під час придбання вексельних бланків також сплачується державне мито за кожен бланк<sup>3</sup>. Державне мито сплачується за місцем розгляду та оформлення документів<sup>4</sup> в розмірі **0,1** неоподаткованого мінімуму доходів громадян за кожний бланк.

До моменту отримання спирту або пального з акцизного складу підприємство (векселедавець) надає органу ДПС (векселедержателю)<sup>5</sup> за своїм місцем реєстрації належним чином оформлений податковий вексель на суму акцизу, нарахованого на обсяг, що отримується виходячи зі ставки, визначеної у ПКУ<sup>6</sup>.

Бланки векселів є документами суворої звітності. Видані податкові векселі обліковуються векселедавцем в окремому Журналі обліку погашення податкових векселів. Журнал повинен бути пронумерований, прошнурований та скріплений гербовою печаткою органу державної податкової служби.

<sup>1</sup> Підпункт 14.1.176 Податкового Кодексу

<sup>2</sup> Податкові векселі при отриманні спирту <https://online.dtkr.ua/Book/0b3abf55-f0be-4fb3-8b42-2bf816de1496navPoint-11>

<sup>3</sup> п. 2 Указу Президента України від 02.11.1993 №504/93 «Про сплату державного мита за вексельні бланки»

<sup>4</sup> ст. 6 Декрету Кабінету Міністрів України від 21.01.1993 №7-93 «Про державне мито»

<sup>5</sup> Підпункт 229.1.2 Податкового Кодексу

<sup>6</sup> Підпункт 215.3.1 Податкового Кодексу

#### 2.4.4

### ЄДИНИЙ ДЕРЖАВНИЙ РЕЄСТР ВИТРАТОМІРІВ-ЛІЧИЛЬНИКІВ І РІВНЕМІРІВ-ЛІЧИЛЬНИКІВ РІВНЯ ПАЛЬНОГО

Єдиний державний реєстр витратомірів-лічильників і рівнемірів-лічильників рівня пального у резервуарі - це електронна база даних, яка містить податкову інформацію про розпорядників акцизних складів, наявні у них акцизні склади, розташовані на акцизних складах резервуари, витратоміри та рівнеміри, їх серійні (ідентифікаційні) номери, а також дані про фактичні залишки пального на початок та кінець звітної доби та про фактичний обсяг обігу пального у розрізі кодів товарних підкатегорій згідно з УКТЗЕД, акцизних складів та розпорядників акцизних складів;

Електронні документи для наповнення Реєстру формуються розпорядниками акцизних складів та надсилаються до Реєстру за місцем розташування акцизного складу щодня (крім днів, у які акцизний склад не працює). Одноразово до Реєстру подається інформація про:

- ◆ особу розпорядника акцизного складу;
- ◆ наявні акцизні склади та резервуари;
- ◆ встановлені витратоміри і рівнеміри.

З 01 липня 2019 року розпорядники акцизних складів подають до Реєстру дані про добові фактичні обсяги:

- ◆ отриманого та реалізованого спирту у розрізі кодів **УКТ ЗЕД** у декалітрах **100**-відсоткового спирту, приведених до температури **20°C**,
- ◆ отриманого та реалізованого пального у розрізі кодів **УКТ ЗЕД** у літрах, приведених до температури **15°C**.

#### 2.4.5

### ПАСПОРТ ЯКОСТІ ПАЛИВА, ЖУРНАЛ РЕЄСТРАЦІЇ РЕЗУЛЬТАТІВ ВИПРОБУВАНЬ ТА ЖУРНАЛ РЕЄСТРАЦІЇ ВИДАЧІ ПАСПОРТІВ

Паспорт якості — документ, що містить дані для ідентифікації та фактичні значення показників якості нафти та/або нафтопродуктів, отримані в результаті лабораторних випробувань, і їх відповідність вимогам нормативних документів.

За результатами випробувань проб нафти та/або нафтопродуктів випробувальна лабораторія оформлює паспорт якості за формою N 11-НК<sup>1</sup>. Підставою для заповнення паспорта якості є акт відбирання проби, записи і висновки про якість нафти та/або нафтопродуктів, які занесено до журналів реєстрації результатів випробувань. Оформлення паспортів якості на підставі робочих зошитів лаборантів не допускається. Номер паспорта якості надається згідно з порядковим номером проби в журналі реєстрації проб. У паспорті, що видається випробувальною лабораторією на підставі випробувань проби стороннього підприємства, зазначаються лише показники, які обумовлені договором. Паспорти якості передаються виключно замовнику. Передача паспортів чи інформації, що міститься в них, іншим організаціям чи особам здійснюється за письмовою згодою замовника або у випадках, передбачених законодавством України.

<sup>1</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0762-07/print>

Паспорт, що видається випробувальною лабораторією на нафту або нафтопродукт, заповнюється в повному обсязі показників, обумовлених нормативним документом на нафтопродукт. Значення показників, що не визначались випробувальною лабораторією, переносяться з даних паспорта, виданого вантажовідправником чи іншою випробувальною лабораторією, до якої проба надсилалась на випробування, про що робиться відповідна примітка. У паспорті якості робиться висновок про відповідність (невідповідність) нафти або нафтопродукту вимогам нормативного документа або ставиться штамп «Стандартний» чи «Нестандартний». У паспорті якості зазначаються номер та дата його видачі. Паспорт якості підписується лаборантом, що заповнював паспорт якості, та начальником лабораторії, підписи завіряються печаткою. Паспорти якості, видані вантажовідправником (отримані з транспортними документами) по одному примірнику від кожної партії нафти та/або нафтопродукту, зберігаються в організації не менше **трьох** місяців після реалізації даної партії нафтопродукту.

Паспорт якості видається уповноваженому одержувачу під підписку у журналі реєстрації видачі паспортів за формою N 4-НК. Якщо паспорт видається на нафту та/або нафтопродукти, що транспортуються залізничним чи іншим транспортом, у журналі проставляється номер транспортної накладної; якщо паспорт надсилається поштою, у журналі ставиться номер супровідного листа, за яким його відправлено.

На підприємствах, які не мають власних випробувальних лабораторій, оцінювання якості під час приймання, зберігання і відпуску нафти та/або нафтопродуктів за окремими показниками дозволяється здійснювати за допомогою експрес-методів. Результати, отримані з використанням нестандартизованих експрес-методів, не приймаються для оформлення паспортів якості і не мають підстави для визнання нафти та/або нафтопродуктів, що відповідають вимогам нормативних документів. Результати випробувань записуються в Журнал реєстрації випробувань нафтопродуктів із застосуванням експрес-методів, у якому повинен бути передбачений перелік показників, за якими проводилися випробування нестандартизованими експрес-методами, та підпис виконавця випробувань. Сторінки журналу повинні бути пронумеровані, прошнуровані та скріплені підписом керівника і печаткою підприємства.

У разі встановлення нестандартності нафтопродукту за результатами випробувань з використанням нестандартизованих експрес-методів випробування проби нафтопродукту виконують в акредитованій у встановленому порядку випробувальній лабораторії.

Нафту та/або нафтопродукт відпускають споживачам лише після підтвердження випробувальною лабораторією їх відповідності вимогам нормативних документів і наявності паспорта якості на нафту та/або нафтопродукт, що міститься в конкретному резервуарі.

## 2.4.6

### СВІДОЦТВО ПРО НАЛЕЖНІСТЬ ПАЛИВА ДО АЛЬТЕРНАТИВНОГО ТА РЕЄСТР АЛЬТЕРНАТИВНОГО ПАЛИВА

Альтернативне паливо — це паливо, яке є альтернативою (заміною) відповідним традиційним видам палива і яке виробляється (видобувається) з нетрадиційних джерел та видів енергетичної сировини.

Належність палива до альтернативного, підтверджується Свідоцтвом, виданим Держенергоефективності строком на **два** роки із занесенням інформації про таке паливо та його виробника в Реєстр альтернативних видів палива<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Сайт Держенергоефективності <http://saee.gov.ua/uk/business/reestry>

Для оформлення Свідоцтва потрібно надати експертний висновок про наявність ознак альтернативного виду палива. Така експертиза проводиться з метою перевірки відповідності палива вимогам Закону України «Про альтернативні види палива», а також обов'язковим для кожного виду палива технічним показникам. Експертиза проводиться сертифікованими випробувальними лабораторіями.

Рішення про видачу Свідоцтва вноситься Держенергоефективності протягом **10** днів з дня отримання оригіналу підписаного комплексу документів. Свідоцтво видається строком на **два** роки за формою, встановленою постановою Кабінету Міністрів України від 05.10.2004 № 1307. У разі втрати свідоцтва, Держенергоефективності, за заявою заінтересованої особи, видає його дублікат.

Суб'єкти господарської діяльності, які реалізують альтернативне паливо, на вимогу покупця надають документ, що підтверджує якість палива та його належність до альтернативних видів палива.

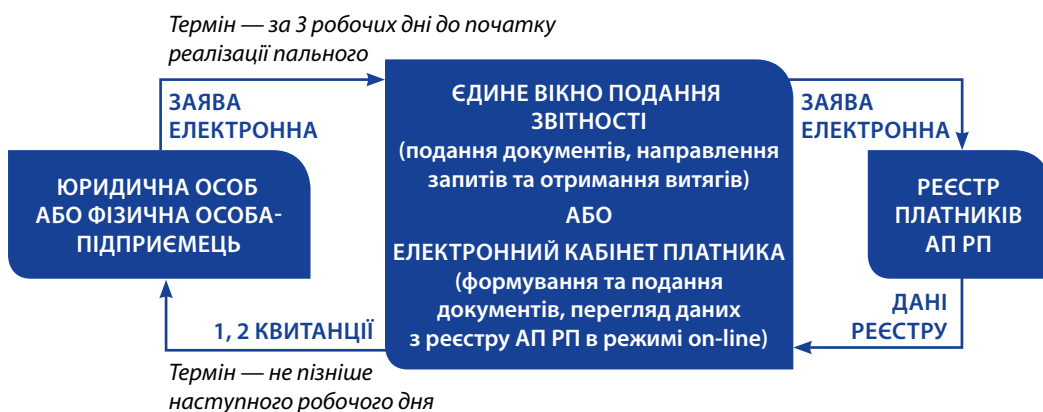
## 2.4.7

### СЕАРП ТА ЄРАН

З 001 березня 2016 року запроваджена система електронного адміністрування реалізації пального (СЕАРП) та Єдиний реєстр акцизних накладних (ЄРАН)<sup>1</sup>. ЄРАН ведеться ДПС, згідно з наданими платниками акцизного податку електронними документами.

Особи, які здійснюватимуть реалізацію пального, підлягають обов'язковій реєстрації в СЕАРП до початку здійснення реалізації пального.

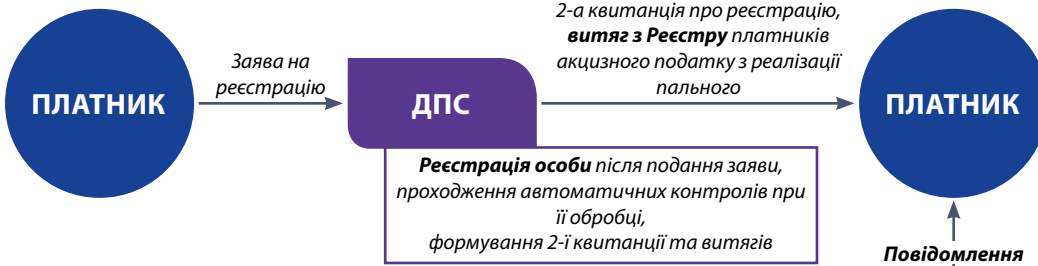
#### Реєстрація платників акцизного податку з реалізації пального



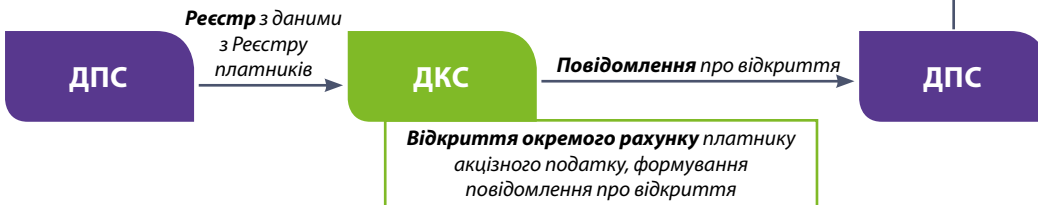
<sup>1</sup> Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2016 році»

## Схема електронного адміністрування РП

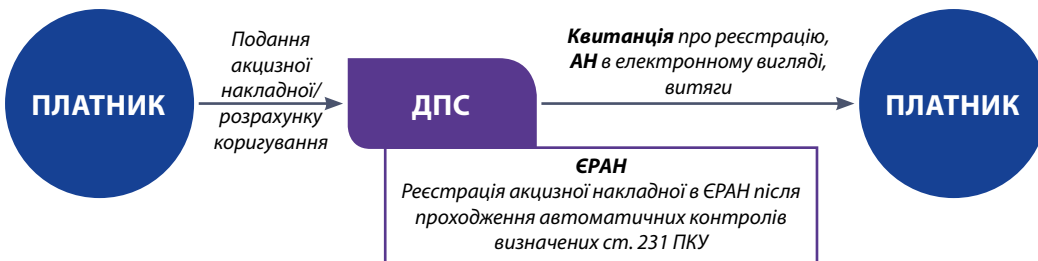
### 1 ЕТАП: РЕЄСТРАЦІЯ ОСІБ, ЯКІ ЗДІЙСНЮВАТИМУТЬ РЕАЛІЗАЦІЮ ПАЛЬНОГО (ст. 212 ПКУ)



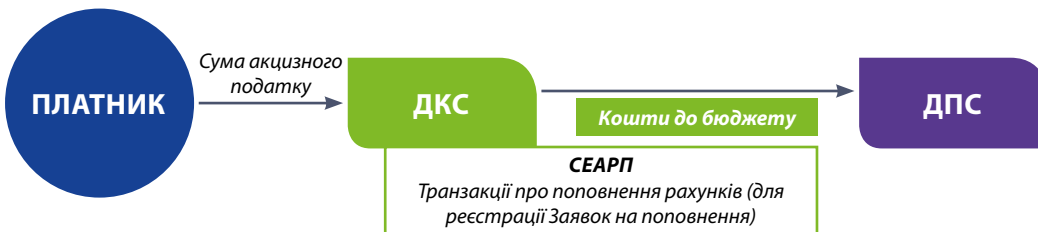
### 2 ЕТАП: ВІДКРИТТЯ ЕЛЕКТРОННОГО РАХУНКУ ПЛАТНИКУ (ст. 232 ПКУ)



### 3 ЕТАП: РЕЄСТРАЦІЯ АКЦИЗНИХ НАКЛАДНИХ РОЗРАХУНКІВ КОРИГУВАННЯ В ЄРАН (ст. 231 ПКУ)



### 4 ЕТАП: ПОПОВНЕННЯ ЕЛЕКТРОННОГО РАХУНКУ



## 2.4.8

### АКЦИЗНА НАКЛАДНА ТА ДЕКЛАРАЦІЯ АКЦИЗНОГО ПОДАТКУ

При реалізації пального платник податку зобов'язаний скласти в електронній формі акцизну накладну за кожним кодом товарної підкатегорії, згідно з УКТ ЗЕД, реалізованого пального та зареєструвати в ЄРАН. Реєстрація акцизних накладних та/або розрахунків коригування у ЄРАН здійснюється не пізніше **п'ятнадцяти** календарних днів, наступних за датою їх складання. У разі порушення особою, яка реалізує пальне, порядку заповнення та/або порядку реєстрації акцизної накладної в ЄРАН, отримувач пального має право протягом **60** календарних днів, що настають за днем реалізації пального, подати до ДПС заяву із скаргою разом із документами, що підтверджують факт отримання такого пального. Надходження такої заяви є підставою для проведення позапланової виїзної перевірки особи, яка реалізує пальне.

Податкова декларація — документ, що подається платником податків контролюючим органам у строки, встановлені законом, на підставі якого



здійснюється нарахування та/або сплата грошового зобов'язання, у тому числі податкового зобов'язання або відображаються обсяги операції (операцій), доходів (прибутків), щодо яких податковим та митним законодавством передбачено звільнення платника податку від обов'язку нарахування і сплати податку і збору, чи документ, що свідчить про суми доходу, нарахованого (виплаченого) на користь платників податків - фізичних осіб, суми утриманого та/або сплаченого податку. Податкова декларація складається у порядку, встановленому статтею 48 ПКУ.

Порядок заповнення та подання декларації акцизного податку, а також форма декларації акцизного податку затверджено наказом Міністерства фінансів України від 23.01.2015 № 14<sup>1</sup>.

## 2.4.9

### **СЕРТИФІКАТ ПРО ПРИЙНЯТТЯ В ЕКСПЛУАТАЦІЮ ЗАКІНЧЕНИХ БУДІВНИЦТВОМ ОБ'ЄКТІВ З ЗНАЧНИМ КЛАСОМ НАСЛІДКІВ**

Прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із значними наслідками, а також комплексів (будов), до складу яких входять об'єкти з різними класами наслідків (відповідальності), здійснюється на підставі акта готовності об'єкта до експлуатації, шляхом видачі відповідними органами державного архітектурно-будівельного контролю сертифікату. Об'єкти, де виробляється, зберігається та реалізується пальне, належать до об'єктів із значними (СС3) наслідками

Датою прийняття в експлуатацію об'єкта є дата реєстрації декларації або видачі сертифіката. Експлуатація об'єктів, не прийнятих (якщо таке прийняття передбачене законодавством) в експлуатацію, забороняється.

Замовник несе відповідальність за повноту та достовірність даних, зазначених у поданій ним декларації чи акті готовності об'єкта до експлуатації, за експлуатацію об'єкта без зареєстрованої декларації або сертифіката.

Під час розгляду питання прийняття в експлуатацію об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із значними наслідками, орган державного архітектурно-будівельного контролю має право оглядати об'єкт із здійсненням фото- та відеофіксації, відбирати зразки продукції, призначати експертизу, одержувати проектну та виконавчу документацію, визначені будівельними нормами, стандартами і правилами, отримувати матеріали, відомості, довідки, пояснення з питань, що виникають під час огляду об'єкта, та залучати в разі потреби установи, організації, у тому числі громадські об'єднання осіб з інвалідністю, державні органи (їх консультативно-дорадчі органи).

Розмір плати за видачу сертифіката становить для закінчених будівництвом об'єктів із значними (СС3) наслідками — **5,2** прожиткового мінімуму для працездатних осіб.

<sup>1</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0105-15>

## 2.4.10

### ДЕКЛАРАЦІЯ БЕЗПЕКИ ОБ'ЄКТА ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ

Суб'єкт господарювання, у власності або користуванні якого є хоча б один об'єкт підвищеної небезпеки, організовує розроблення і складання декларації безпеки об'єкта підвищеної небезпеки.

Декларація безпеки складається за формою ОПН-1<sup>1</sup> на основі дослідження суб'єктом господарювання ступеня небезпеки та оцінки рівня ризику виникнення аварій, що пов'язані з експлуатацією цих об'єктів. Для об'єктів підвищеної небезпеки, що експлуатуються, декларація безпеки складається як самостійний документ, а для об'єктів підвищеної небезпеки, що будуються (реконструюються, ліквідуються), - як складова частина відповідної проектної документації.

Декларація безпеки повинна включати:

- ◆ результати всебічного дослідження ступеня небезпеки та оцінки рівня ризику;
- ◆ оцінку готовності до експлуатації об'єкта підвищеної небезпеки, відповідно до вимог безпеки промислових об'єктів;
- ◆ перелік прийнятих з метою зниження рівня ризику рішень і здійснених з метою запобігання аваріям заходів;
- ◆ відомості про заходи щодо локалізації і ліквідації можливих наслідків аварій.

## 2.4.11

### МИТО ТА СПЕЦМИТО

Мито — це загальнодержавний податок, встановлений Податковим кодексом України, який нараховується та сплачується відповідно до Митного кодексу України, законів України та міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

В Україні застосовуються такі види мита:


- ◆ ввізне мито;
- ◆ вивізне мито;
- ◆ сезонне мито;
- ◆ особливі види мита: спеціальне, антидемпінгове, компенсаційне, додатковий імпорتنний збір.

У випадках, передбачених законами України (якщо інше не передбачено міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України), з метою захисту економічних інтересів України та українських товаровиробників у разі ввезення товарів на митну територію України, незалежно від інших видів мита, може застосовуватися спеціальне мито (далі — спецмито). Спецмито сплачується незалежно від інших податків і зборів (обов'язкових платежів), у тому числі мита, які, як правило, справляються при імпорті в Україну.

Воно може виконувати функції як засобу захисту національного товаровиробника (коли товари ввозяться в Україну в обсягах та/або за таких умов, що їх ввезення заподіює або створює загрозу заподіяння значної шкоди національному товаровиробнику), так і заходів у відповідь на дискримінаційні та/або недружні

<sup>1</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/956-2002-%D0%BF>

дії інших держав, митних союзів та економічних угруповань, які обмежують реалізацію законних прав та інтересів суб'єктів ЗЕД України. У цих випадках спеціальне мито запроваджується відповідним рішенням Міжвідомчої комісії з міжнародної торгівлі<sup>1</sup>.

Як приклад реалізації інструменту, можна навести постанову КМУ від 17.07.2019<sup>2</sup> та постанову КМУ від 17 серпня 2020 р. № 719<sup>3</sup>, якими запроваджуються спеціальні мита на окремі товари походженням з  РФ, що ввозяться на митну територію України:

- ◆ для важких дистилатів (газойлів) за кодами згідно з УКТЗЕД 2710 19 43 00 — 2710 19 48 00, що ввозяться трубопровідним транспортом та поміщуються у митний режим імпорту:
  - з 1 серпня 2019 р. — **3,75 відсотка**;
  - з 1 жовтня 2019 р. — **4 відсотки**;
- ◆ для газів скраплених за кодами згідно з УКТЗЕД 2711 12 11 00, 2711 12 19 00, 2711 12 94 00, 2711 12 97 00, 2711 13 10 00, 2711 13 91 00, 2711 13 97 00 та вуглеводнів за кодом згідно з УКТЗЕД 2901 10 00 10, що ввозяться у митному режимі імпорту:
  - з 1 серпня 2019 р. — **1,75 відсотка**;
  - з 1 жовтня 2019 р. — **3 відсотки**.

Варто зазначити, що відповідні спеціальні мита будуть застосовуватись лише до 31 грудня 2020 року<sup>4</sup>, в разі якщо КМУ не ухвалить рішення про продовження або запровадження нових спеціальних мит.

## 2.4.12

### ДОКУМЕНТИ, ЩО ПІДТВЕРДЖУЮТЬ КРАЇНУ ПОХОДЖЕННЯ ТОВАРУ

Документами, що підтверджують країну походження товару, є сертифікат про походження товару, декларація про походження товару, засвідчена декларація про походження товару, сертифікат про регіональне найменування товару<sup>5</sup>. Країна походження товару заявляється (декларується) митному органу шляхом зазначення назви країни походження товару та відомостей про документи, що підтверджують походження товару, у митній декларації:

- ◆ Сертифікат про походження товару — це документ, який однозначно свідчить про країну походження товару і виданий компетентним органом даної країни або країни вивезення, якщо у країні вивезення сертифікат видається на підставі сертифіката, виданого компетентним органом у країні походження товару.
- ◆ Декларація про походження товару — це письмова заява про країну походження товару, зроблена у зв'язку з вивезенням товару виробником, продавцем, експортером (постачальником) або іншою компетентною особою на комерційному рахунку чи будь-якому іншому документі, який стосується товару.

<sup>1</sup> <http://www.visnuk.com.ua/uk/publication/100014188-spetsmito-pri-importi-poryadok-zaprovadzhennya-ta-spravlyannya>

<sup>2</sup> <https://www.kmu.gov.ua/npas/pitannya-zaprovadzhennya-speciального-mita-na-okremi-tovari-pohodzhennyam-z-t170719>

<sup>3</sup> <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zaprovadzhennya-speciального-mita-na-okremi-tovari-pohodzhennyam-z-rosijskoyi-federaciyi-shcho-t170820>

<sup>4</sup> Постанова КМУ від 17 серпня 2020 р. № 719 «Про запровадження спеціального мита на окремі товари походженням з Російської Федерації, що ввозяться на митну територію України» втрачає чинність 31.12.2020 року

<sup>5</sup> <http://if.sfs.gov.ua/media-ark/news-ark/print-169204.html>



Засвідчена декларація про походження товару — це декларація про походження товару, засвідчена державною організацією або компетентним органом, наділеним відповідними повноваженнями.

Сертифікат про регіональне найменування товару — це документ, який підтверджує, що товари відповідають визначенню, характерному для відповідного регіону країни, та виданий компетентним органом відповідно до законодавства країни вивезення товару.

У разі, якщо в документах про походження товару є розбіжності у відомостях про країну походження товару або органом доходів і зборів встановлено інші відомості про країну походження товару, ніж ті, що зазначені у документах, декларант або уповноважена ним особа має право надати органу доходів і зборів для підтвердження відомостей про заявлену країну походження товару додаткові відомості.

## 2.4.13

### МИТНА ДЕКЛАРАЦІЯ

Декларування здійснюється шляхом заявлення за встановленою формою (письмовою, усною, шляхом вчинення дій) точних відомостей про товари, мету їх переміщення через митний кордон України, а також відомостей, необхідних для здійснення їх митного контролю та митного оформлення. При застосуванні письмової форми декларування можуть використовуватися як електронні документи, так і документи на паперовому носії або їх електронні (скановані) копії, засвідчені електронним цифровим підписом декларанта або уповноваженої ним особи. Митна декларація та інші документи, подання яких передбачено Митним Кодексом, оформлені на паперовому носії та у вигляді електронних документів, мають однакову юридичну силу. Формат митних декларацій, що подаються як електронні документи, базується на міжнародних стандартах електронного обміну даними.

Положення про митні декларації та форми митних декларацій затверджено постановою КМУ від 21.05.2012 № 450.

## 2.4.14

### ДЕКЛАРАЦІЯ ВІДПОВІДНОСТІ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ СУБ'ЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ ВИМОГАМ ЗАКОНОДАВСТВА З ПИТАНЬ ПОЖЕЖНОЇ БЕЗПЕКИ

Декларація відповідності матеріально-технічної бази суб'єкта господарювання вимогам законодавства з питань пожежної безпеки — відповідність матеріально-технічної бази вимогам законодавства з питань пожежної безпеки. У такий спосіб суб'єкт господарювання набуває права на початок роботи новоствореного підприємства, початок використання об'єктів нерухомості (будівель, споруд, приміщень або їх частину без отримання іншого документа дозвільного характеру, якщо це не передбачено законодавством.

Декларація заповнюється суб'єктом господарювання і подається ним або надсилається рекомендованим листом за місцем розташування об'єкта (об'єктів) нерухомості до адміністратора центру надання адміністративних послуг або через Єдиний державний портал адміністративних послуг.


Суб'єкт господарювання з високим ступенем прийнятного ризику разом з декларацією подає позитивний висновок за результатами оцінки (експертизи)

протипожежного стану підприємства, об'єкта чи приміщення, яка проводиться суб'єктом господарювання, який одержав відповідну ліцензію.

Згідно з пунктом 6 Порядку подання та реєстрації декларації відповідності матеріально-технічної бази суб'єкта господарювання вимогам законодавства з питань пожежної безпеки, затвердженої постановою КМУ від 05.06.2013 № 440 передбачено, що декларація реєструється ДСНС або її територіальним органом протягом **5** робочих днів з дня її надходження. в той час як згідно зі статтею 57 Кодексу цивільного захисту України декларація реєструється дозвільним органом протягом **10** робочих днів з дня її надходження.

## СТАН ГАРМОНІЗАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ІЗ ЗАКОНОДАВСТВОМ ЄС

Україна, відповідно до взятих на себе зобов'язань за міжнародними договорами<sup>1</sup> у сфері європейської інтеграції, повинна реформувати енергетичні ринки та гармонізувати регуляторні правила роботи на них з вимогами Acquis ЄС.

Базове законодавство  ЄС у сфері регулювання ринку моторного палива формують 6 ключових документів.

Acquis communautaire	Напрямок регулювання
1. Директива 98/70/ЄС про якість бензину та дизельного палива <sup>2</sup>	Регулювання ринків моторного палива
2. Директива 2009/119/ЄС про зобов'язання держав-членів підтримувати мінімальний рівень резервів сирої нафти та/або нафтопродуктів <sup>3</sup>	Регулювання ринків моторного палива
3. Директива 2003/96/ЄС про реструктуризацію системи Співтовариства щодо оподаткування енергоносіїв та електроенергії <sup>4</sup>	Фіскальна політика у сфері енергетики
4. Директива 2009/28/ЄС про заохочення до використання енергії, виробленої з відновлюваних джерел <sup>5</sup>	Розвиток ВДЕ
5. Директива 94/63/ЄС про контроль викидів летких органічних сполук із резервуарів із нафтопродуктами та при їхньому транспортуванні з нафтобаз до заправних станцій <sup>6</sup>	Регулювання ринків моторного палива
6. Директива 2016/802/ЄС про зменшення вмісту сірки у деяких видах рідкого палива <sup>7</sup>	Регулювання ринків моторного палива

За оцінками Енергетичного Співтовариства<sup>8</sup>, стан гармонізації регуляторного поля України у сфері розвитку ринку моторного палива та альтернативних видів моторного палива є низьким: стан імплементації законодавства у сфері нафтового ринку становить **10%**, а у сфері відновлювальної енергії на транспорті складає лише **2%** (частка використання відновлюваних джерел енергії у транспортному секторі знаходиться на рівні **1%**).

Проте експерти Офісу ефективного регулювання, вважають що для оцінки стану гармонізації регуляторного поля також необхідно враховувати імплементацію частини положень Директиви 98/70/ЄС (більш детально можна ознайомитись далі), отже показник гармонізації повинен бути вищим.

<sup>1</sup> У 2014 році підписано Угоду про Асоціацію, у 2011 році Україна приєдналась до Енергетичного Співтовариства

<sup>2</sup> Directive 98/70/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 1998 relating to the quality of petrol and diesel fuels and amending Council Directive 93/12/EEC — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31998L0070>

<sup>3</sup> Council Directive 2009/119/EC of 14 September 2009 imposing an obligation on Member States to maintain minimum stocks of crude oil and/or petroleum products - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32009L0119>

<sup>4</sup> Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32003L0096>

<sup>5</sup> Directive 2009/28/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the promotion of the use of energy from renewable sources and amending and subsequently repealing Directives 2001/77/EC and 2003/30/EC — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32009L0028>

<sup>6</sup> European Parliament and Council Directive 94/63/EC of 20 December 1994 on the control of volatile organic compound (VOC) emissions resulting from the storage of petrol and its distribution from terminals to service stations — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31994L0063>

<sup>7</sup> Directive (EU) 2016/802 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 relating to a reduction in the sulphur content of certain liquid fuels — <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>

<sup>8</sup> Annual implementation report Energy Community Secretariat 1 November 2019 — [https://www.energy-community.org/dam/jcr:a915b89b-bf31-4d8b-9e63-4c47dfcd1479/EnC\\_IR2019.pdf](https://www.energy-community.org/dam/jcr:a915b89b-bf31-4d8b-9e63-4c47dfcd1479/EnC_IR2019.pdf)

## Оцінка Енергетичного Співтовариства щодо стану гармонізації регуляторного поля України

Індикатор виконання зобов'язань	Оцінка транспозиції	Статус імплементації	Опис
Зобов'язання про запаси			Розроблена модель щодо створення, зберігання, оновлення та використання мінімальних запасів. Розроблено проект закону «Про мінімальні запаси нафти та нафтопродуктів».
Наявність та доступність			Відсутні мінімальні запаси нафти та нафтопродуктів.
Звітування			На законодавчому рівні відсутня норма щодо функціонування системи публічної статистичної звітності про створення, зберігання, оновлення та використання мінімальних запасів. Деякі дані надаються Державною службою статистики України (Держстатом) в рамках щорічного звіту щодо енергетичного балансу. Наразі Держстат працює над збором даних для щомісячної статистики обігу нафти та нафтопродуктів.
Процедури на випадок виникнення надзвичайних ситуацій (emergency procedures)			Відсутні процедури, відповідно до Директиви 2009/119 / ЄС.
Використання альтернативних джерел енергії в транспортному секторі			Статті 17 - 21 Директиви 2009/28 / ЄС не імплементовані. Відповідні зміни до Закону «Про альтернативні джерела енергії» не прийняті.

Відповідно до Додатку XXVII до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Україна проводить консультації з Європейською Комісією щодо сумісності законодавчої пропозиції щодо регулювання енергетичної сфери з положеннями Acquis ЄС. Обов'язок проводити консультації стосується пропозицій про внесення змін до вже наближеного національного законодавчого акту. Зазначені законодавчі пропозиції мають бути наближені до законодавчих актів ЄС, перелічених у додатку XXVII-B.

Україна має утримуватися від введення в дію актів, поданих на проведення консультацій до того, як Європейська Комісія завершила оцінювання сумісності законопроекту з відповідними положеннями acquis ЄС та у випадку, якщо Європейська Комісія дійшла висновку, що законопроект є несумісним із зазначеними положеннями Acquis ЄС.

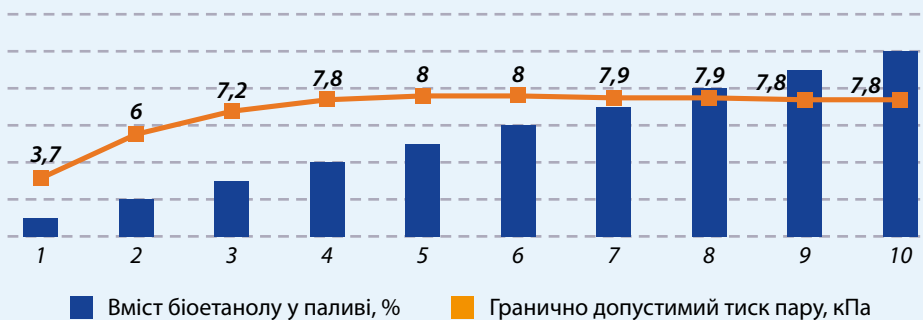
**Директива №98/70/ЄС<sup>1</sup>** обмежує вміст свинцю та сірки в паливі з метою зменшення негативного впливу продуктів згоряння на атмосферне повітря. Зокрема, постачальники палива зобов'язані забезпечити за період 2011-2020 скорочення парникових викидів від життєвого циклу палива на **10%**.

**Щодо бензинів**, то з 01.01.2000 року держави-члени забороняють збут бензину з вмістом свинцю на своїй території. Виключення допускається лише для етилованих бензинів, що використовуються старими транспортними засобами. Проте граничний обсяг свинцю в них не повинен перевищувати **0,15 г/л**, а сукупний обсяг продажу таких бензинів не повинен перевищувати **0,03%** від обсягу ринку. Гранично допустимий вміст кисню в бензині має становити **2,7%**, а етанолу — **5%**. Максимальний тиск пари не повинен перевищувати **60** або **70 кПа**, в залежності від клімату країни;

**Щодо дизелю**, то вміст сірки в дизельному паливі не повинен перевищувати **10 мг/кг**. Граничний вміст жирних кислот метилових ефірів (FAME), які є основними молекулами в біодизельному паливі, становить **7%**. Проте, такий вміст може бути перевищений у разі відповідності дизелю визначеним в Директиві характеристикам.

**Щодо регулювання біопалива**, то воно враховується для визначення стану досягнення цілі з скорочення викидів, виключно за умови його відповідності критеріям сталого розвитку<sup>2</sup>.

**Вимоги до палива, що містить біоетанол**



Разом з тим, для біопалива можуть встановлюватись більш м'які цілі з скорочення викидів, порівняно з традиційними видами палива (наприклад, Директива надає можливість зняти відповідні зобов'язання з постачальників біоавіапалива).

На постачальників палива покладається обов'язок:

- ◆ надання споживачам інформації щодо вмісту біопалива в бензині та, зокрема, про належне використання різних сумішей палива;
- ◆ здійснювати моніторинг викидів від палива та подавати відповідну звітність.

Для імплементації Директиви 98/70/ЄС<sup>3</sup> Україна має до 1 вересня 2020 року, зокрема:

- ◆ прийняти відповідне законодавство та визначити уповноважений орган;
- ◆ провести оцінку національного споживання палива;
- ◆ встановити систему моніторингу за якістю палива;
- ◆ заборонити продаж етилованого бензину;

<sup>1</sup> Додаток XXX до глави 6 «Навоколишнє природне середовище» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС — [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/ugoda-pro-asociaciyu/30\\_Annex.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/ugoda-pro-asociaciyu/30_Annex.pdf)

<sup>2</sup> Зокрема не враховується біопаливо, отримане за рахунок використання земель з високим ступенем біорізноманіття та/або з високим вмістом вуглецю, торф'яників

<sup>3</sup> Додаток XXX до глави 6 «Навоколишнє природне середовище» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС





встановити вимоги для позашляхових транспортних засобів та сільськогосподарських і лісгосподарських тракторів для забезпечення можливості використання неетилованого бензину;

впровадити систему правового регулювання, що охоплює випадки виняткових подій та системи збору внутрішньодержавних даних про якість палива.

З 2003 року в Україні заборонено реалізацію та ввезення в Україну етилованого бензину та свинцевих домішок до бензину (крім авіаційного бензину)<sup>1</sup>, а гранично допустима концентрація свинцю в бензині становить **5 міліграмів на один куб. дм**. Проте, більшість вимог до моторного палива не приведені у відповідність до норм Директиви. Імплементация Директиви не завершена і нерозривно зв'язана з впровадженням європейських стандартів якості палива<sup>2</sup>. Так, Україна з 2018 року перейшла на стандарт Євро-5<sup>3</sup>, питання ж щодо впровадження Євро-6, який діє в ЄС поки відкладено — зокрема ввезення транспортних засобів, що йому не відповідають, дозволяється до 01 січня 2025<sup>4</sup>.

В частині регулювання біопалива та біокомпонентів вимоги Директиви №2009/28/ЄС ідентичні вимогам Директиви № 98/70/ЄС. На виконання пункту 127 плану заходів з реалізації етапу «Реформування енергетичного сектору (до 2020 року)» ЕСУ<sup>5</sup>, Міненерговугілля було доручено до кінця 2019 року розробити та подати Кабінетові Міністрів проект Концепції розвитку газо- та нафтопереробної промисловості, ринку нафтопродуктів та газових палив України. У січні 2019 року створено робочу групу з підготовки згаданого документа<sup>6</sup>. В 2020 році проект Концепції опубліковано на офіційному сайті Міністерства<sup>7</sup>. Цільовими результатами Концепції є створення системної галузевої політики та фіскальних і регуляторних умов сприяння відновленню і підвищенню ефективності роботи підприємств газо- і нафтопереробної галузі, збільшенню частки вітчизняних нафтопродуктів на українському ринку та стабілізація його загального стану, зниженню залежності від імпорتنних постачань нафтопродуктів, покращенню зовнішньоторговельного балансу, збільшення у середньо- та довгостроковій перспективі відрахувань до бюджетів різних рівнів завдяки створенню більшої доданої вартості (переробці додаткових обсягів нафти на противагу імпорту готових нафтопродуктів), створенню нових робочих місць, розширення ринку (ділової активності) для суміжних галузей (постачальників, нафтогазовидобувних підприємств), а також збільшення завантаження нафтотранспортної системи України та обсягів залізничних перевезень.

Водночас, робота з імплементации Директиви №98/70/ЄС була фактично зупинена у зв'язку з прийняттям Міненерговугілля рішення<sup>8</sup> (в подальшому скасоване<sup>9</sup>) про реорганізацію ДП «Науково-дослідний інститут нафтопереробної та нафтохімічної промисловості «МАСМА» — головного виконавця більшої частини завдань щодо розроблення гармонізованих національних стандартів. Внаслідок цього в 2019 році видано лише один документ. Для **50** стандартів розробляються перші редакції.<sup>10</sup>

1 Закон України «Про заборону ввезення і реалізації на території України етилованого бензину та свинцевих добавок до бензину»

2 EN 228, EN 590, EN 589 - визначено три марки високооктанових палив із детонаційною стійкістю за дослідним методом 91, 95 та 98 октанових одиниць

3 Технічний регламент щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, суднових та котельних палив, затверджений постановою КМУ від 1 серпня 2013 р. №927

4 Закон України Про внесення змін до статті 2 Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» щодо міжнародних екологічних вимог для деяких транспортних засобів

5 По затвердженню плану заходів з реалізації етапу «Реформування енергетичного сектору (до 2020 року)» Енергетичної стратегії України на період до 2035 року <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/497-2018-p>

6 [http://mpe.kmu.gov.ua/minugol/control/uk/publish/article?art\\_id=245336530&cat\\_id=35109](http://mpe.kmu.gov.ua/minugol/control/uk/publish/article?art_id=245336530&cat_id=35109)

7 [https://menr.gov.ua/files/docs/Proekt/2020/19022020/3\\_%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F.%D0%9D%D0%9F\\_%D0%B7%D0%B0%D1%81.%D0%A6%D0%9E%D0%92%D0%92\\_%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F.pdf](https://menr.gov.ua/files/docs/Proekt/2020/19022020/3_%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F.%D0%9D%D0%9F_%D0%B7%D0%B0%D1%81.%D0%A6%D0%9E%D0%92%D0%92_%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F.pdf)

8 Наказ Міненерговугілля «Про реорганізацію державного підприємства «Науково-дослідний інститут нафтопереробної та нафтохімічної промисловості «МАСМА» від 17.02.2016 № 91;

9 Наказ Міненерговугілля «Про припинення реорганізації Державного підприємства «Науково-дослідний інститут нафтопереробної та нафтохімічної промисловості «МАСМА» від 26.01.2017 № 79

10 <http://dixigroup.org/publications/ukraina-ta-ugoda-pro-asociaciju-noviy-sezon-monitoringoviy-zvit-za-9-misyaciv-2019/>

**Директива 2016/802/ЄС** передбачає зменшення викидів діоксиду сірки, які утворюються при спалюванні окремих типів рідких видів палива, що в свою чергу зменшує шкідливий вплив таких викидів на людину та довкілля. Обмеження вмісту сірки у окремих рідких видах палива, які виробляють з нафти, не розповсюджується на:

- ◆ види палива, які призначені для цілей дослідження і тестування;
- ◆ види палива, які призначені для обробки перед завершальним спалюванням;
- ◆ види палива, які обробляються у нафтопереробній галузі;
- ◆ види палива, які використовуються і розміщуються на ринку у найбільш віддалених регіонах Співтовариства за умови, що відповідні держави-члени забезпечать, щоб у цих регіонах: — не використовувались важкі мазути, якщо вміст сірки в них перевищує **3%** за вагою;
- ◆ види палива, які використовуються на військових кораблях та інших суднах на військовій службі.
- ◆ будь-яке використання видів палива на судні, які потрібні для конкретної цілі безпеки корабля чи порятунку життя у морі;
- ◆ будь-яке використання видів палива на кораблі, що потрібно внаслідок пошкодження, яке зазнав корабель чи його обладнання, за умови, що будуть вжиті всі розумні заходи після настання пошкодження для попередження чи мінімізації надмірних викидів і такі заходи мають бути вжиті якомога швидше для усунення пошкодження;
- ◆ види палива, що використовуються на борту суден, які експлуатують затверджені технології скорочення викидів.

Директива передбачає, що важкі мазути не можуть використовуватись, якщо вміст сірки перевищує **1%** від маси.

Для імплементації Директиви<sup>1</sup> Україна мала до 1 вересня 2019 року прийняти відповідне законодавство та визначити уповноважений орган, а також встановити ефективну систему відбирання зразків та відповідних аналітичних методів аналізу.

У 2018 році планом заходів з реалізації етапу «Реформування енергетичного сектору (до 2020 року)» ЕСУ було надано завдання розробити та подати КМУ проекти рішення про внесення змін до Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, суднових та котельних палив, а також проекту Технічного регламенту щодо вимог до газу нафтового скрапленого, з метою приведення вимог до якості та безпечності вуглеводневого пального у відповідність з європейськими стандартами.

Проект постанови КМУ «Про затвердження технічного регламенту щодо вимог до газу скрапленого для автомобільного транспорту, комунально-побутового споживання та промислових цілей та внесення зміни до постанови КМУ від 28 грудня 2016 р. № 1069» розроблено Мінекоенерго та розміщено на офіційному сайті міністерства 27 листопада 2019 року<sup>2</sup>. Проект внесення змін до Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, суднових та котельних палив оприлюднено на сайті міністерства станом на 27 листопада 2019 року<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Додаток XXX до глави 6 «Навколишнє природне середовище» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС

<sup>2</sup> <https://menr.gov.ua/news/34151.html>

<sup>3</sup> <https://menr.gov.ua/news/34155.html>

**Директива ЄС № 2003/96/ЄС<sup>1</sup>** визначає загальні умови оподаткування на енергоносії та електроенергію. Зі спожитого обсягу енергоносіїв та електроенергії сплачується податок. Зазначений податок не застосовується для:

- ◆ теплової енергії;
- ◆ енергетичних продуктів, які використовуються для цілей інших, ніж у якості моторного пального та опалення приміщень;
- ◆ енергетичних продуктів, які використовуються як моторне пальне або з метою опалення, так і з іншою метою;
- ◆ електроенергії, яка переважно застосовується для хімічного відновлення і в електролітичних та металургійних процесах;
- ◆ електроенергії, якщо вона становить понад **50%** вартості кінцевого продукту;
- ◆ виробництва іншої нерудної мінеральної продукції.

На основі цього принципу, Директивою встановлено мінімальні ставки для оподаткування. Рівень оподаткування, що застосовується країнами-членами, не може бути нижче мінімальних ставок, встановлених Директивою.

Водночас, держави-члени можуть застосовувати під фіскальним контролем повне чи часткове звільнення від або зменшення рівня оподаткування, зокрема, моторних палив, що використовуються:

- ◆ у сфері виробництва, розробки, тестування та підтримки літаків та кораблів;
- ◆ для днопоглиблювальних робіт у судноплавних водних шляхах та портах.

Директива сприяла ліквідації спотворення конкуренції, яке існувало між державами-членами через відмінності у структурі акцизів на енергоносії та електроенергію, встановила пріоритети більш ефективного використання енергії (з метою зменшення залежності від імпортованих енергоносіїв та зменшення викидів вуглекислого газу). Оподаткування акцизами енергоносіїв та електроенергії в ЄС нині має на меті не тільки зменшення залежності країн Європи від імпортованих енергоносіїв, а також заохочення використання відновлюваних джерел енергії.<sup>2</sup>

Положення Директиви<sup>3</sup> мають бути впроваджені, виходячи із майбутніх потреб України у сфері захисту навколишнього середовища та енергоефективності, до 31 грудня 2021 року.

В 2015 році КМУ було схвалено розроблені Міністерством фінансів плани імплементації актів законодавства ЄС у сфері оподаткування, митних питань та сприяння торгівлі<sup>4</sup>. Проте Уряд не приділяв значної уваги імплементації Директиви 2003/96/ЄС (зокрема, положень про мінімальний розмір оподаткування пального) через низьку платоспроможність населення й наявність кризи неплатежів. З 1 липня 2019 року було запроваджено ліцензування діяльності суб'єктів господарювання, які виробляють та/або зберігають пальне, здійснюють оптову та/або роздрібну торгівлю ним.

<sup>1</sup> Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32003L0096>

<sup>2</sup> Оподаткування акцизами енергоносіїв та електроенергії в Європейському Союзі [http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE\\_FILE\\_DOWNLOAD=1&Image\\_file\\_name=PDF/vprc\\_2016\\_9\\_30.pdf](http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/vprc_2016_9_30.pdf)

<sup>3</sup> Додаток XXVIII до глави 6 «Навколишнє природне середовище» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС

<sup>4</sup> Розпорядження КМУ від 22 квітня 2015 р. № 391-р «Про схвалення розроблених Міністерством фінансів планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері оподаткування, митних питань та сприяння торгівлі» <https://www.kmu.gov.ua/npas/248122201>

**Директивою 2009/119/ЄС** запроваджуються правила, спрямовані на забезпечення підвищеного рівня безпеки для постачання нафти, що ґрунтуються на солідарності між державами-членами та на підтримання мінімального рівня резервів сирової нафти та/або нафтопродуктів, а також на впровадження процедур, що дозволяють уникнути значного дефіциту. Загальний рівень резервів нафти, має бути еквівалентним, щонайменше найбільшій кількості, представлений або **90** днями середньодобового значення імпорту нетто, або **61** днем середнього внутрішнього добового споживання.

Спеціальні резерви є власністю держави-члена або заснованого нею центрального об'єкту зберігання (ЦОЗ) та зберігаються на території Співтовариства.

Основною метою ЦОЗ є набуття, зберігання та продаж нафтових резервів в цілях цієї Директиви або з метою виконання міжнародних угод про зберігання нафтових ресурсів. Він є єдиною організацією або установою, якій можуть бути надані повноваження для придбання або продажу спеціальних ресурсів. Кожна держава-член, відповідно до викладених в цій статті умов, може взяти на себе зобов'язання підтримувати мінімальний рівень нафтових резервів, що визначається в розмірі кількості днів споживання.

Спеціальні резерви можуть складатися лише з однієї або декількох категорій наступних продуктів, визначених пункті 4 Додатку В Регламенту (ЄС) № 1099/2008:

- ◆ етан,
- ◆ зріджений нафтовий газ,
- ◆ автомобільний бензин,
- ◆ авіаційний бензин,
- ◆ пальне типу бензину для реактивних двигунів (пальне типу важкого бензину для реактивних двигунів або JP4),
- ◆ реактивне пальне типу гасу,
- ◆ інші види гасу,
- ◆ газойль/дизельне паливо (дистильоване дизельне паливо),
- ◆ нафтове паливо (з високим та низьким рівнем вмісту сірки),
- ◆ уайт-спірит та спеціальні бензини,
- ◆ мастильні матеріали,
- ◆ бітум,
- ◆ парафіни,
- ◆ нафтовий кокс.

Нафтопродукти, що входять до складу спеціальних резервів, обліковуються кожною державою-членом на основі категорій, що містяться в частині 2 статті 9 Директиви 2009/119/ЄС. Держави-члени переконуються в тому, що для розрахункового року, визначеного відповідно до правил, що містяться в статті 3 і стосуються продукції, включеної до використаних ним категорій, еквівалент в сирій нафті обсягів, що були спожиті на території держави-члена становить щонайменше **75%** внутрішнього споживання, обчисленого з використанням зазначеного в Додатку II методу.

Для кожної з вибраних державою-членом категорій, спеціальні резерви, які остання взяла на себе зобов'язання зберігати, відповідають заданій кількості днів середнього добового споживання, виміряного на основі їх еквівалента в сирій нафті протягом розрахункового року, визначеного відповідно до правил,

передбачених статтею 3. Кожна зацікавлена держава-член розробляє та передає Комісії для кожної категорії продукції статистичну виписку спеціальних резервів, наявних станом на останній день кожного календарного місяця з уточненням обсягів та кількості днів середнього споживання протягом розрахункового календарного року, що становлять ці резерви. Якщо деякі з цих спеціальних резервів зберігаються поза межами території держави-члена, вона надає докладну інформацію про резерви, що зберігаються на території або за участі різних держав-членів та зазначених ЦОЗ. Крім того вона повинна надати докладну інформацію про те, чи резерви їй належать повністю, чи її ЦОЗ є повністю або частково власником зазначених резервів.

Для імплементації Директиви<sup>1</sup> Україна має до 1 вересня 2020 року відобразити положення Директиви в законодавстві і впровадити відповідні зміни до 1 вересня 2028 року.

Визначені Директивою правила спрямовані на забезпечення безпеки для постачання нафти та підтримання мінімального рівня резервів сировини нафти та/або нафтопродуктів, а також на впровадження необхідних процедурних засобів для того, щоб уникнути значного дефіциту нафтопродуктів.

У 2009 році було схвалено Концепцію створення в Україні мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів на період до 2020 року<sup>2</sup>, якою передбачалось:

- ◆ розроблення і прийняття нормативно-правових актів щодо створення, зберігання, оновлення та використання мінімальних запасів;
- ◆ створення інституційної структури управління процесом створення, зберігання, оновлення та використання мінімальних запасів, зокрема визначення органу виконавчої влади, який визначає, у межах своїх повноважень, обсяги запасів нафти і нафтопродуктів за видами, здійснює контроль за створенням, зберіганням, оновленням та використанням зазначених мінімальних запасів, а також управління процесом зберігання, оновлення та використання мінімальних запасів;
- ◆ визначення порядку створення, зберігання, оновлення та використання мінімальних запасів;
- ◆ залучення до створення мінімальних запасів усіх учасників ринку нафти і нафтопродуктів, незалежно від форми власності;
- ◆ створення територіально розгалуженої мережі зберігання мінімальних запасів для забезпечення наявності запасу в обсязі **90**-денного внутрішнього споживання нафти і нафтопродуктів;
- ◆ запровадження системи публічної статистичної звітності про створення, зберігання, оновлення та використання мінімальних запасів.

Головним виконавцем у впровадженні реформи по формуванню стратегічних запасів нафти та нафтопродуктів є Державне агентство резерву України.

До 01 липня 2018 року мало бути<sup>3</sup>:

- ◆ розроблено та затверджено моделі мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів;
- ◆ розроблено та затверджено план реалізації моделі мінімальних запасів нафти та нафтопродуктів;
- ◆ розроблено та затверджено плани дій введення в обіг екстрених і спеціальних резервів у разі значного порушення постачання нафти;

<sup>1</sup> Додаток XXVII до глави 6 «Навколишнє природне середовище» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС

<sup>2</sup> <https://www.kmu.gov.ua/npas/243201132>

<sup>3</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF>

- ◆ розроблено та подано на розгляд Кабінету Міністрів України законопроект про підтримку мінімальних запасів нафти та нафтопродуктів;
- ◆ опрацьовано законопроект з експертами ЄС;
- ◆ забезпечено супроводження розгляду Верховною Радою України законопроект.

02 грудня 2019 року Президент України ввів в дію рішення Ради національної безпеки і оборони України від 02 грудня 2019 року «Про невідкладні заходи щодо забезпечення енергетичної безпеки»<sup>1</sup>, яким, зокрема, зобов'язав КМУ до 01 квітня 2020 року подати на розгляд Верховної Ради України законопроект щодо «створення мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів з урахуванням вимог Європейського Союзу щодо створення та підтримки таких запасів»<sup>2</sup>. Проте станом на 01 вересня 2020 року на офіційному сайті Верховної Ради інформація про законопроект відсутня.

**Директива ЄС №2009/28/ЄС** визначає напрями заохочення виробництва і використання біопалива<sup>3</sup> та передбачає, що до 2020 року мінімальна частка ВДЕ, що використовується транспортним сектором, має становити **10%**. Для розрахунку досягнення цієї цілі враховуються показники споживання біопалива та електроенергії, виробленої з альтернативних джерел.

Країни-учасниці повинні гармонізувати цілі внутрішньої політики з вказаною загальноєвропейською ціллю. Механізмами досягнення вказаної цілі є:

- ◆ реалізація спільних проектів з розвитку ВДЕ;
- ◆ державна підтримка;
- ◆ створення мінімально необхідних та необтяжливих процедур регулювання діяльності ВДЕ (надання дозволів, ліцензій, сертифікатів тощо);
- ◆ застосування до малих об'єктів ВДЕ спрощених адміністративних процедур за принципом офіційного повідомлення.

Біопаливо має відповідати визначеним в Директиві критеріям сталого розвитку (стабільності). По-перше, скорочення викидів парникових газів, пов'язане із використанням біопалива та біопаливних рідин, має складати принаймні **50-60%**, в залежності від виду палива, у порівнянні з використанням традиційних видів палива. По-друге, біопаливо та біопаливні рідини не повинні виготовлятися із сировини, що походить із земель з підвищеним значенням для біологічної різноманітності, з торф'яників та інших земель з високими вуглецевими запасами.

Постачальники біопалива зобов'язані використовували систему масового балансу, яка дозволить змішувати частини сировини або біопалива з різними ознаками стабільності та передбачатиме, що сукупність усіх частин, видалених із суміші, матиме такі самі ознаки стабільності та кількості, як і сукупність усіх частин, доданих до суміші.

Національним планом дій з відновлюваної енергетики на період до 2020 року<sup>4</sup> передбачається, що частка ВДЕ у транспортному секторі має становити **10%** від сукупного обсягу енергоспоживання. ЄСУ передбачає, що сукупний обсяг використання біомаси, біопалива та відходів має зрости з **2,3%** від сукупного обсягу загального первинного постачання енергії у 2015 році до **4,9%** у 2020 році та до більше ніж **11,5%** у 2035 році.

<sup>1</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0008525-19>

<sup>2</sup> [http://enref.org/wp-content/uploads/2019/12/Monthly-November-December\\_rs.pdf](http://enref.org/wp-content/uploads/2019/12/Monthly-November-December_rs.pdf)

<sup>3</sup> «Біопаливна рідина» означає рідке паливо, що виробляється з біомаси та призначається для енергетичного використання, іншого аніж транспорт, враховуючи виробництво електроенергії, опалення або охолодження; «біопаливо» означає вироблене з біомаси рідке або газоподібне паливо, що використовується для транспорту

<sup>4</sup> Національний план дій з відновлюваної енергетики на період до 2020 року, затверджено розпорядженням КМУ від 01.10.2014 №902

До 20 вересня 2015 року Закон України «Про альтернативні види палива» передбачав, що вміст біоетанолу в бензині має становити не менш як **7%**. Проте відповідна норма не мала впливу на розвиток виробництва біопалива, оскільки не була створена система обліку та контролю за дотриманням норм щодо вмісту біокомпонентів у паливі моторному<sup>1</sup>. Крім того, у 2015 році<sup>2</sup> на підставі Закону України № 191-VIII від 12.02.2015 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення умов ведення бізнесу (дерегуляція)»<sup>3</sup> норми щодо вмісту біоетанолу втратили чинність.

Національний план дій передбачає, що розвиток біопаливної галузі може стимулюватись за рахунок<sup>4</sup>:

- ◆ державних та місцевих програм підтримки (гранти, дотації, субсидії тощо);
- ◆ звільнення від оподаткування прибутку виробників біопалива;
- ◆ звільнення від оподаткування прибутку, отриманого від виробництва теплової енергії з використанням біопалив;
- ◆ звільнення від оподаткування прибутку виробників техніки, обладнання та устаткування для виготовлення та реконструкції технічних і транспортних засобів, які споживають біологічні види палива.

Розроблений народними депутатами проект Закону<sup>5</sup> пропонує зробити біоетанол обов'язковим компонентом в бензинах, встановлює частки спирту в паливі з 1 липня 2021 в **5%** з подальшим її збільшенням до **6%** в 2022 році і до **7%** в 2023 році. Нове правило буде мати і виключення, під яке підпадають бензини з октановим числом **98** і вище, а також бензини, які поставляються для потреб Міністерства оборони, Державного резерву і для створення мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів.

Представники нафтопереробного комплексу не підтримують запровадження таких норм, у зв'язку із шкодою, що начебто може задати біоетанол деталям автомобілю, та неможливістю здійснювати контроль над ціноутворенням складових моторного палива.<sup>6</sup>

На думку фахівців галузі, основна причина побоювань нафтових компаній щодо проекту Закону, полягає в тому, що вони не зможуть контролювати ціну на біоетанол, виробництво якого не задіяно в їх вертикально-інтегрованих ланцюгах.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> Лист Держенергоефективності від 21.01.2018 №54-01/17/31-18

<sup>2</sup> Закон України №4940-VI від 19.06.2012 «Про внесення змін до деяких законів України щодо виробництва та використання моторних палив з вмістом біокомпонентів», що вносив зміни у Закон України «Про альтернативні види палива» було визнано, таким що втратив чинність. Однак із скасуванням Закону не відновлюється попередня редакція інших Законів до яких ним було внесено зміни, зокрема, з огляду на позицію Конституційного суду України у рішенні по справі № 1-50/2009 від 19 жовтня 2009 року, згідно з якою з набранням чинності певним законом його норми про внесення змін до інших законів стають їх частиною і вичерпують свою дію. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v026p710-09>

<sup>3</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/191-19>

<sup>4</sup> Згідно з Законом України «Про альтернативні види палива», Національним планом дій з відновлюваної енергетики на період до 2020 року, затвердженим розпорядженням КМУ від 01.10.2014 №902, Податковим кодексом України

<sup>5</sup> [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=68617](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68617)



<sup>6</sup> <https://ubr.ua/market/industrial/bioetanol-v-benzine-s-2021-hoda-vyrastut-li-tseny-i-pochemu-neftepererabatyvajushchie-kompanii-protiv-3892881>

<sup>7</sup> <https://ubr.ua/market/industrial/bioetanol-v-benzine-s-2021-hoda-vyrastut-li-tseny-i-pochemu-neftepererabatyvajushchie-kompanii-protiv-3892881>

**Директива 94/63/ЄС** про контроль викидів летких органічних сполук із резервуарів із нафтопродуктами та при їхньому транспортуванні з нафтобаз до заправних станцій запроваджує облік усіх нафтобаз для зберігання та завантаження нафтопродуктів, встановлення технічних засобів для зменшення витоку нафтопродуктів із резервуарів на нафтобазах і заправних станціях і під час зливу/залливу; приведення у відповідність до визначених вимог усіх резервуарів і пристроїв зливу/залливу.

Для імплементації Директиви<sup>1</sup> Україна мала до 1 грудня 2019 року прийняти відповідне законодавство та визначити уповноважений орган, а також визначити усі термінали для зберігання та завантаження бензину.

КМУ не ухвалено постанову «Про затвердження Технічного регламенту про вимоги до зберігання, транспортування та перевантаження палива, відповідного обладнання та сервісних станцій», лише розроблено проект наказу Мінфіну «Про затвердження Порядку створення та ведення Переліку транспортних засобів, що переміщують пальне або спирт»<sup>2</sup>. В 2020 році Державна податкова служба України запустила пілотний проект електронного сервісу «Перелік транспортних засобів, що переміщують пальне або спирт етиловий». За допомогою цього електронного сервісу кожен охочий може перевірити чи законно транспортні засоби перевізників здійснюють переміщення пального або спирту етилового<sup>3</sup>. В 2016 році Мінприроди мало затвердити рекомендації з контролю роботи автозаправних станцій та провести інвентаризації нафтобаз, проте станом на дату підготовки цієї Зеленої книги інформація щодо виконання зазначених завдань відсутня.

Держави-члени  ЄС ставлять перед собою доволі амбітні цілі зі зменшення викидів CO<sub>2</sub> та заборони використання викопних видів палива у транспортному секторі. Так, відповідно до Повідомлення Комісії щодо Європейської Зеленої Угоди від 11.12.2019 (COM(2019) 640 final)<sup>4</sup>, для досягнення кліматичної нейтральності необхідно зменшити на **90%** викиди у сфері транспорту до 2050. Це стосується автомобільного, залізничного, авіаційного та водного транспорту. Практика надання субсидій на викопне паливо повинна припинитися, зокрема у цьому зв'язку планується переглянути Директиву № 2003/96/ЄС про оподаткування енергоносіїв та електроенергії.  ЄС повинен паралельно нарощувати виробництво та впровадження екологічно безпечних альтернативних видів транспортного палива. Комісія також пропонує переглянути до червня 2021 р. законодавство щодо рівнів викидів CO<sub>2</sub> для автомобілів та мікроавтобусів, з метою поступового переходу з 2025 року до пересування транспортними засобами з нульовими викидами.

<sup>1</sup> Додаток XXX до глави 6 «Навколишнє природне середовище» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС

<sup>2</sup> [http://www.drs.gov.ua/analysis\\_projects/nakaz-pro-zatverdzhennya-poryadku-stvorenniya-ta-vedennya-pereliku-transportnyh-zasobiv-shho-peremishhuyut-palne-abo-spyrt/?print\\_page=true](http://www.drs.gov.ua/analysis_projects/nakaz-pro-zatverdzhennya-poryadku-stvorenniya-ta-vedennya-pereliku-transportnyh-zasobiv-shho-peremishhuyut-palne-abo-spyrt/?print_page=true)

<sup>3</sup> <https://tax.gov.ua/media-tsentri/novini/408332.html>

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1576150542719&uri=COM%3A2019%3A640%3AFIN>



## ЄВРОПЕЙСЬКІ ТА УКРАЇНСЬКІ СТАНДАРТИ ВИКИДІВ ВИХЛОПНИХ ГАЗІВ

Європейські стандарти викидів визначають допустимі межі для викидів вихлопних газів нових автомобілів, що продаються в Європейському союзі. Ці норми викидів визначаються в серії директив ЄС з поступовим запровадженням нових етапів з більш жорсткими стандартами.

У Європейському союзі викиди оксидів азоту, загальні вуглеводні, вуглеводні, що не містять метан, окис вуглецю і твердих частинок, регулюються для більшості типів транспортних засобів, в тому числі, легкових автомобілів, вантажних автомобілів, локомотивів, тракторів та аналогічних машин, барж, але за винятком морських суден і літаків. Для кожного типу транспортного засобу застосовуються різні стандарти. Відповідність визначається шляхом запуску двигуна при стандартизованому циклі випробувань. Несумісні транспортні засоби не можуть бути продані в ЄС, але нові стандарти не застосовуються до транспортних засобів, які вже присутні в транспортній системі. Не допускається використання технологій, що не були регламентовані відповідними стандартами. Нові моделі транспортних засобів, повинні відповідати поточним або запланованим стандартам.

Етапи, як правило, називають Євро-1, Євро-2, Євро-3, Євро-4, Євро-5 і Євро-6 для стандартів в області транспортних засобів малої вантажопідйомності. Отже, автовиробники мають чіткий орієнтир, яких екологічних показників вони повинні досягти і в якому році.

### Хронологія впровадження європейських регламентів на паливо в Європі та Україні

Стандарт викидів	Застосування до нових легкових автомобілів у Європі починаючи	Застосування до більшості ввезених автомобілів у Європі починаючи	Введення в Україні
Євро-1	1 липня 1992 року	31 грудня 1992 року	
Євро-2	1 січня 1996 року	1 січня 1997 року	1 січня 2006 року
Євро-3	1 січня 2000 року	1 січня 2001 року	1 січня 2013 року
Євро-4	1 січня 2005 року	1 січня 2006 року	1 січня 2014 року
Євро-5	1 вересня 2009 року	1 січня 2011 року	1 січня 2016 року
Євро-6	1 вересня 2014 року	1 вересня 2015	1 січня 2025 року

Починаючи з етапу Євро-2, правила ЄС вводять різні обмеження на викиди для дизельних і бензинових автомобілів. Дизелі мають більш суворі стандарти оксиду вуглецю, але допускають більш високі викиди оксиду азоту. Транспортні засоби з двигуном внутрішнього згоряння звільняються від стандартів твердих частинок до етапу Євро-4, але для автомобілів з двигунами з прямим впорскуванням обмеження становлять до 0,005 г/км для Євро-5 і Євро-6. Стандарт числа частинок був введений в 2011 році з Євро-5 для дизельних двигунів, а в 2014 році з Євро-6 для бензинових двигунів. Інтервал між впровадженнями еко-стандартів в ЄС склав близько 5 років. Зменшення рівня викидів відбувається за рахунок заміщення вживаних транспортних засобів з більш низьким екологічним стандартом на нові з більш високим.

## Стандарти Євро по викидам токсичних речовин

Стандарт	Дата виконання <sup>1</sup>	CO	THC*	NMHC*	NOx	HC+NOx	PM**
		(г/км)	(г/км)	(г/км)	(г/км)	(г/км)	(г/км)
<b>Бензинові двигуни</b>							
Євро-1	Жовтень 1994	2.72	-	-	-	0.97	-
Євро-2	Січень 1998	2.2	-	-	-	0.5	-
Євро-3	Січень 2000	2.3	0.20	-	0.15	-	-
Євро-4	Січень 2005	1.0	0.10	-	0.08	-	-
Євро-5	Вересень 2009	1.0	0.10	0.068	0.06	-	0.005 <sup>2</sup>
Євро-6	Вересень 2014	1.0	0.10	0.068	0.06	-	0.005 <sup>3</sup>
<b>Дизельні двигуни</b>							
Євро-1	Жовтень 1994	2.72	-	-	-	0.97	0.14
Євро-2	Січень 1998	1.0	-	-	-	0.7	0.08
Євро-3	Січень 2000	0.64	-	-	0.50	0.56	0.05
Євро-4	Січень 2005	0.50	-	-	0.25	0.30	0.025
Євро-5	Вересень 2009	0.50	-	-	0.18	0.23	0.005
Євро-6	Вересень 2014	0.50	-	-	0.08	0.17	0.005

\* вуглеводні (THC і NMHC)

\*\* тверді частинки

Оскільки бензинові та дизельні двигуни виробляють різні типи викидів, вони підпадають під різні стандарти. Новий стандарт Євро-6 для бензинових двигунів за технічними параметрами мало чим відрізняється від стандарту Євро-5. Найбільше такі вимоги посилюються саме для дизельних двигунів, оскільки дизельні двигуни виробляють більше твердих частинок (або сажі).

Ефект від застосування етапів полягає у поступовому впровадженні інноваційних рішень в конструкцію автомобіля, які зменшують викиди відпрацьованих газів. Крім модернізації автомобілів, на кожному етапі введення нових норм Євро впроваджувалися і більш жорсткі вимоги до якості бензину: обмеження вмісту ароматичних вуглеводнів, зниження вмісту сірки, заборона використання антидетонаційних присадок. Конструктивні зміни в автомобілях та більш чисті види палива призвели до різкого зниження рівня регульованих забруднюючих речовин.

Склад відпрацьованих газів залежить від багатьох чинників: виду та якості застосовуваного палива, присадок та мастил, умов руху автомобіля, режимів роботи двигуна автомобіля, його технічного стану та інших факторів. Наявність у відпрацьованих газах шкідливих речовин зумовлено виглядом та умовами згоряння палива. Найбільша кількість шкідливих речовин у складі вихлопних газів, утворюється при не відрегульованій паливній системі автомобіля. Правильне її налаштування дозволяє знизити їх кількість, а спеціальні нейтралізатори знижують токсичність таких газів у 6 і більше разів.

Оновлення екологічної політики України є однією з невід'ємних частин європейського інтеграційного процесу.<sup>4</sup> В Україні вводиться поетапне посилення вимог до екологічних параметрів автомобілів при ввезенні в Україну, відповідно до Закону України від 06.07.2012 №5177-VI «Про внесення змін до закону України

<sup>1</sup> Дата, після якої всі нові двигуни на ринку повинні відповідати стандарту

<sup>2</sup> Застосовується тільки для автомобілів з двигунами з безпосереднім уприскуванням

<sup>3</sup> Застосовується тільки для автомобілів з двигунами з безпосереднім уприскуванням

<sup>4</sup> <https://fra.org.ua/uk/an/publikatsii/analitika/avtomobili-v-suchasni-iekologichnii-polititsi>

«Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» щодо колісних транспортних засобів»<sup>1</sup>. Українське законодавство було приведено у відповідність до положень Угоди ЄЕК ООН про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та / або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів. Перехід до більш жорстких екологічних стандартів — це необхідний крок, що дозволяє зменшити кількість шкідливих викидів в атмосферу. Особливо актуально це для нашої країни, враховуючи катастрофічний середній вік автопарку — **20** років.

Так, з 01 січня 2016 року в Україні для автотранспорту почав діяти екологічний стандарт Євро-5. Далі, з 01 січня 2018 року мали б набути чинності норми щодо запровадження Євро-6. Введення нових стандартів значно обмежує імпорт старих автомобілів, що вже були у користуванні і належать до нижчого класу екологічної безпеки. Однак Україна відклала введення екологічних стандартів Євро-6 на **2** роки, до 1 січня 2020 року<sup>2</sup>. Підставою для такого відтермінування стала ініціатива щодо підвищення рівня екологічності автомобільного парку України через стимулювання розвитку ринку автотранспортних засобів екологічного стандарту Євро-5 та надання можливості адаптації виробництва та ринку транспортних засобів до поетапного введення в нашій країні вимог екологічної безпеки, які відповідають міжнародним природоохоронним нормам щодо колісних транспортних засобів.

В 2020 році запровадження Євро-6 не відбулося через прийняття Закону України «Про внесення змін до статті 2 Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» щодо міжнародних екологічних вимог для деяких транспортних засобів»<sup>3</sup>. Зазначеним Законом введення Євро-6 переноситься на початок 2025 року. Відповідно до пояснювальної записки зазначеного Закону, нові норми екологічного стандарту Євро-6 не розповсюджуються на імпорт вживаних автомобілів, фактично ці норми будуть стосуватись тільки імпорту нових автомобілів та автомобілів національного виробництва, що призведе до збільшення їх вартості. Зважаючи на низький рівень продажів нових автомобілів (близько **40%** відсотків перших реєстрацій у 2018 році), вітчизняні автомобілебудівні підприємства не спроможні перейти до освоєння випуску нових моделей автомобілів. Легковий автомобіль середньостатистичного українця фактично відповідає екологічним стандартам Євро-0 – Євро-2. Тому, на думку авторів Закону, очікувати підвищення рівня екологічності автомобільного парку шляхом оновлення за рахунок поповнення новими автомобілями дуже сумнівно через низький платоспроможний попит населення та збільшення вартості нових транспортних засобів на ринку.

Перехід до високих євро-стандартів не повинен бути відірваний від розвитку всієї системи. Зокрема, введення Євро-6 має супроводжуватися також і приведенням у відповідність виробництва палива, адже норми палива значно відстають від екологічних вимог до автотранспортних засобів. Відповідність же автомобіля нормам за вмістом у вихлопних газах забруднюючих речовин безпосередньо залежить від відповідності екологічним нормам палива, що споживається.

До 2000 року в Україні діяв **один** єдиний стандарт<sup>4</sup>, який регламентував рівень викидів оксиду вуглецю і вуглеводнів на холостому ході відповідно від **1,5 об %** до **3,0 об %** і від **0,1 об %** до **0,3 об % (1000 ppm-3000 ppm)**<sup>5</sup>. Нормативи встановлювались залежно від кількості циліндрів і режиму холостого ходу,

<sup>1</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5177-17#n8>

<sup>2</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2098-19/ed20170714>

<sup>3</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/313-IX>

<sup>4</sup> ГОСТ 17.2.2.02.-87. Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерений содержания оксида углерода и углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями

<sup>5</sup> Стандарти національні та міжнародні стандарти щодо норм викидів відпрацьованих газів автомобілів. щодо норм викидів відпрацьованих газів автомобілів. аналіз вимог [http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?C21COM=2&l21DBN=UJR&P21DBN=UJRN&IMAGE\\_FILE\\_DOWNLOAD=1&Image\\_file\\_name=PDF/ssia\\_2009\\_6\\_5.pdf](http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&l21DBN=UJR&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/ssia_2009_6_5.pdf)

на мінімальних і підвищених обертах роботи двигуна, для усіх типів і марок бензинових двигунів. Рівень димності дизельних двигунів регламентувався стандартом<sup>1</sup>, відповідно до вимог якого димність не повинна була перевищувати від **40%** до **50%** для дизелів без наддуву і з наддувом відповідно. Згадані стандарти не враховували тип палива, використовуваного автомобілями, температурний режим двигуна, була відсутня протокольна форма результату вимірювань, похибка вимірювань не відповідала сучасним вимогам. Таким чином виникла необхідність створення сучасних вітчизняних стандартів, гармонізованих з міжнародними нормативами, які б унормували рівень викидів від автотранспортних засобів відповідно до екологічних вимог.

На початку 2004 року в Україні були розроблені та введені в дію **2** нових екологічних національних стандартів<sup>2</sup> (ДСТУ 4276-04 та ДСТУ 4277-04), що відповідно регламентують норми димності та токсичності відпрацьованих газів від автотранспортних засобів, які працюють на бензині або газовому паливі. Вимоги національних стандартів України та європейських нормативів Євро-2, -3, -4, -5 регулюють різні параметри, тому пряме порівняння таких стандартів та нормативів неможливе. Згідно з ДСТУ 4277-04 вимірюється процентний, відносний вміст CO і CH, а нормативи Євро регламентують масові викиди в г/км CO, CH і NOx на одиницю пробігу для легкових автомобілів і г/кВт-год для вантажних. Значно відрізняються методи і прилади для вимірювання. Згідно з національними вимогами, застосовується тільки інфрачервоний метод вимірювання, а за нормами Євро — інфрачервоний для вимірювання CO, хемілюмінесцентний для вимірювання NOx, полум'яно-іонізаційний для вимірювання суми вуглеводнів. В Україні автомобіль перевіряється на холостому ході, що фактично можна провести навіть у польових умовах. Випробування згідно з нормативами Євро вимагає складного і коштовного обладнання — (сотні тисяч євро), автомобіль встановлюється на бігових барабанах, імітується його їздовий цикл в умовах міста: розгін — прямолінійний рух — гальмування, і так декілька разів (час випробування **20,3 хв.**, довжина умовного шляху **11,0 км**). При цих випробуваннях за допомогою газоаналізаторів проводяться вимірювання масового (абсолютного) викиду шкідливих речовин для конкретного типу автомобіля. Окрім того, норми Євро регламентують рівні випаровувань паливно-мастильних матеріалів з автомобілів, що стоять з вимкненим двигуном, і тверді частинки у відпрацьованих газах автомобілів з дизельними двигунами.

Тому порівняння національного стандарту ДСТУ 4277-04 і нормативі «Євро» немає сенсу, це різні по своїй суті екологічні стандарти, які в той же час дають оцінку екологічного стану автомобіля, з різних режимів роботи автомобіля: національні стандарти на холостому ході, стандарти «Євро» при русі автомобіля.

З 01 січня 2018 року в Україні набула чинності вимога Технічного регламенту до автомобільних бензинів і дизельного палива, яка вводить в обов'язковий обіг тільки бензини і дизпалива стандарту Євро-5.

Нафтогазовидобувна компанія в «Укргазвидобування» перейшла на виробництво дизельного палива екологічного класу Євро-5 на потужностях Шебелинського ГПЗ з жовтня 2016 року. Перші оптові партії дизпалива Євро-5 запропоновані до продажу на електронних біржових торгах на майданчику «Української енергетичної біржі» 1 листопада 2016 року.

Кременчуцький НПЗ почав виробництво палива Євро-5 у 2017 році. Згідно вимог Технічного регламенту, «Укртатнафта» освоїла серійне виробництво палива за новими стандартами. Компанія перейшла на випуск бензинів Євро-4 і Євро-5 за ДСТУ 7687:2015 і дизельного палива Євро-4 і Євро-5 за ДСТУ 7688:2015<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ГОСТ 21393-75. Автомобили с дизелями. Дымность отработавших газов

<sup>2</sup> ДСТУ 4276-04. Норми і методи вимірювань димності у відпрацьованих газах автомобілів з дизелями або газодизелями.

ДСТУ 4277-04. Норми і методи вимірювання вмісту оксиду вуглецю та вуглеводнів у відпрацьованих газах автомобілів, що працюють на бензині або газовому паливі.

<sup>3</sup> <https://ua.interfax.com.ua/news/general/322101.html>

## СВІТОВІ ТА УКРАЇНСЬКІ СТАНДАРТИ ЩОДО БІОДИЗЕЛЮ

Розробка стандартів для виробництва та використання біодизеля на основі алкільних ефірів та його сумішей як автомобільного палива розпочалася в 1990-х роках. Перший стандарт ASTM (ASTM D6751) був прийнятий в США у 2002 році. У Європі стандарт EN 14214 на біодизельне паливо (заснований на колишньому DIN 51606) було доопрацьовано у жовтні 2003 року. Стандарти США та ЄС мають міжнародне значення; вони зазвичай є відправною точкою для специфікацій біодизеля, розроблених в інших країнах<sup>1</sup>.

Підходи до стандартів США та ЄС щодо біодизеля відрізняються. У США ASTM D6751 встановлює специфікації для запасів біодизельного палива для середнього дистилляту. Починаючи з 2012 року, стандарт ASTM D6751 визначає два сорти біодизеля: 2-Б клас (ідентичний біодизелю, визначеному попередніми версіями стандарту) та 1-Б клас із більш жорстким контролем щодо моногліцеридів та фільтрацією холодного всмоктування. ASTM визначено два автомобільні стандарти на суміші біодизель / дизельне паливо: ASTM D975, була модифікована в 2008 році, щоб забезпечити змішування до 5% біодизеля. ASTM D7467 — специфікація для біодизельних сумішей від B6 до B20 (вміст біодизелю від 6 до 20%).

В Європі були розроблені стандартні технічні характеристики для незмішаного біодизельного палива, а також для деяких біодизельних сумішей вищого рівня, тоді як суміші низького рівня поширюються на EN 590, європейську специфікацію дизельного палива:

- ◆ EN 14214 встановлює технічні умови для метилових ефірів жирних кислот для дизельних двигунів. На відміну від ASTM D6751, B100, який відповідає цьому стандарту, може використовуватися в дизельному двигуні без змішування (якщо двигун був адаптований для роботи на B100) або змішувався з дизельним паливом для отримання суміші відповідно до EN 590 або інших діючих стандартів.
- ◆ EN 14214:2012 вніс ряд змін, включаючи розширення сфери застосування для використання тепла на мазуті та оновлення для сумішей до B10. Також створено додатковий набір кліматичних класів на основі вмісту моногліцеридів.
- ◆ Суміші для біодизельного / дизельного палива до B7 охоплюються EN 590. EN 590:2004 дозволив суміші до 5% метилового ефіру жирних кислот (FAME) у дизельному паливі, тоді як EN 590: 2009 збільшив допустимий вміст FAME до 7%.
- ◆ EN 16709, запроваджений у 2015 році, охоплює суміші B20 та B30 для використання у власних флотах. Біокомпонент в EN 16709 повинен відповідати стандарту EN 14214, а дизельний компонент — EN 590.
- ◆ Стандарт, аналогічний EN 590, EN 16734, що охоплює суміші до B10 запроваджений у 2016 році.

<sup>1</sup> [https://dieselnet.com/tech/fuel\\_biodiesel\\_std.php#stab](https://dieselnet.com/tech/fuel_biodiesel_std.php#stab)

Європейська специфікація біодизелю, EN 14214, є більш обмежувальною і стосується лише моно-алкільних складних ефірів, виготовлених з метанолом, метиловими ефірами жирних кислот. Мінімальний вміст ефіру визначається на рівні **96,5%**. Додавання компонентів, які не є метиловими ефірами жирних кислот (крім добавок), не допускається.

Згідно європейського стандарту EN 14214:2012-11 «Нафтопродукти рідкі. Метилові ефіри жирних кислот (FAME) для дизельних двигунів і опалення. Вимоги та методи випробувань», вміст лужних металів в біодизелі не повинен перевищувати **5 мг/кг**. Аналогічні значення лужних металів в біодизелі зафіксовані і в вітчизняному стандарті ДСТУ 6081:2009 «Ефіри метилові жирних кислот олій і жирів для дизельних двигунів. Технічні вимоги», американському ASTM D 6751 «Паливо біодизельне (B100) як компонент змішування для дистильованих палив. Технічні умови» та німецькому DIN 51606. Вміст калію і натрію, відповідно до європейських EN 14109:2003 і EN 14108:2003 та вітчизняних ДСТУ EN 14109:2009 і ДСТУ EN 14108:2009, визначають атомною половецевою абсорбційною спектрометрією. Разом із тим, визначення вмісту лужних металів за допомогою атомної половецевої абсорбційної спектрометрії досить дороге. Наприклад, вартість атомно-абсорбційного спектрометра C-115M1 з додатковим обладнанням перевищує **100 тис. грн**, а вартість дослідження однієї проби на даному прикладі може доходити до **500 грн**. Крім того, на корозійні властивості біодизеля впливають не самі лужні метали, а їх сполуки з гідроксильною групою OH, тобто луги. За німецьким стандартом на біодизель DIN 51606 його лужність не повинна перевищувати **5 мг/кг**.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> [http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE\\_FILE\\_DOWNLOAD=1&image\\_file\\_name=PDF/nvnau\\_tech\\_2014\\_196\(1\)\\_19.pdf](http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&image_file_name=PDF/nvnau_tech_2014_196(1)_19.pdf)


## ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ 2

Починаючи з другого півріччя 2019 року держава посилила контроль над обігом моторного палива, шляхом введення ліцензування на виробництво, зберігання та реалізацію пального з метою посилення відповідальності за нелегальні операції з паливом.

За оцінками Енергетичного Співтовариства, стан гармонізації регуляторного поля сфері розвитку ринку моторного палива та альтернативних видів моторного палива є низьким: стан імплементації законодавства у сфері нафтового ринку становить **10%**, а у сфері відновлювальної енергії на транспорті складає лише **2%**. Україна поки не імплементувала в повному обсязі жодну Директиву, що регулює ринок моторного палива:

- ◆ Директива 98/70/ЄС про якість бензину та дизельного палива.
- ◆ Директива 2009/119/ЄС про зобов'язання держав-членів підтримувати мінімальний рівень резервів сирової нафти та/або нафтопродуктів.
- ◆ Директива 2003/96/ЄС<sup>1</sup> про реструктуризацію системи Співтовариства щодо оподаткування енергоносіїв та електроенергії.
- ◆ Директива 2009/28/ЄС про заохочення до використання енергії, виробленої з відновлюваних джерел.
- ◆ Директива 94/63/ЄС про контроль викидів летких органічних сполук із резервуарів із нафтопродуктами та при їхньому транспортуванні з нафтобаз до заправних станцій
- ◆ Директива 2016/802/ЄС про зменшення вмісту сірки у деяких видах рідкого палива.

Більшість документів, що мають актуалізувати українське законодавство відповідно до європейських вимог, знаходяться в статусі проектів або концепцій. Отже, нестача ресурсів і відсутність систематичних дій органів виконавчої влади призвела до невиконання більшості завдань з імплементації. При цьому, для оцінки стану гармонізації необхідно також враховувати виконання положень Директиви 98/70/ЄС, відповідно до якої, з 2018 року на території України заборонено виробництво та реалізацію пального нижче стандарту Євро-5. Вітчизняні нафтопереробні заводи перейшли на цей стандарт в 2017 році. Проте наразі відсутня інформація щодо інвестицій в обладнання, яке забезпечувало б виробництво палива стандарту Євро-6.

Контроль відпрацьованих газів автомобілів є глобальною проблемою і кожна країна створює свої нормативи і стандарти, які регламентують рівні викидів токсичних речовин. Такі національні стандарти діють і в Україні. В той же час в європейських країнах розроблені регіональні нормативи «Євро», які послідовно, поетапно регламентують зменшення викидів токсичних компонентів. Враховуючи напрямок по гармонізації європейського законодавства в Україні, стандарти ДСТУ 4276-04, ДСТУ 4277-04 та Технічний регламент щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, судових та котельних палив потребують модернізації і корегування. Також необхідно пришвидшити роботу щодо національних стандартів, передбачених Програмою робіт з національної стандартизації (зі змінами) і необхідного для гармонізації вимог до якості й безпечності палива в Україні та  ЄС.

<sup>1</sup> Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32003L0096>

## 3 | ПРОБЛЕМИ УЧАСНИКІВ РИНКУ

### 3.1

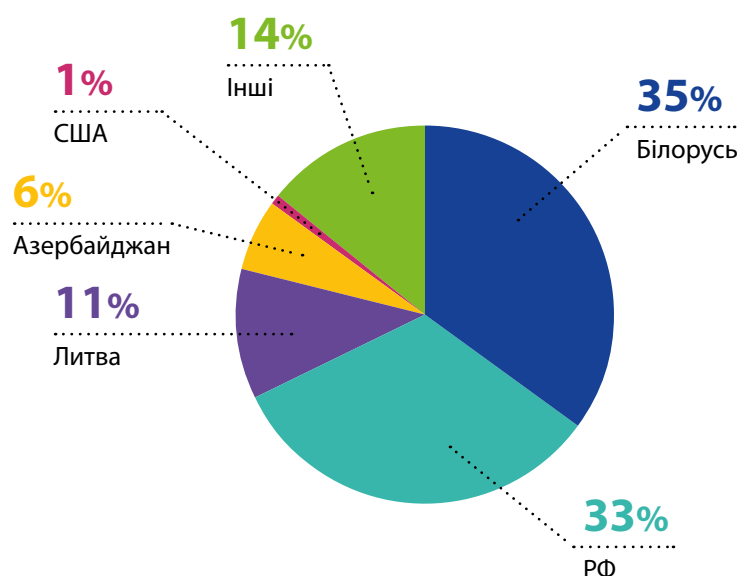
## ВИСОКА ЗАЛЕЖНІСТЬ ВІД ІМПОРТНИХ ПОСТАВОК НАФТОПРОДУКТІВ, В ПЕРШУ ЧЕРГУ, З РФ ТА РЕСПУБЛІКИ БІЛОРУСЬ

### Інформаційно-довідкова картка проблеми

Носій проблеми:	Всі учасники ринку		
Причина проблеми:	Низький рівень внутрішнього виробництва		
Масштаб проблеми:	Значний	Гострота проблеми:	Висока
Динаміка проблеми:	Негативна		

Український ринок нафтопродуктів є імпортозалежним. Близько **80%** попиту на нафтопродукти задовольняється за рахунок зовнішніх джерел. За даними ДПС, найбільшими постачальниками нафти та нафтопродуктів (коди за УКТЗЕД — 2709, 2710) в Україну (у вартісних показниках) є 🇧🇪 Білорусь і 🇷🇺 РФ, з частками більше **30%** кожна. Таким чином, ресурсне наповнення ринку прямо залежить від стабільності поставок пального із зазначених країн.

### Структура імпорту нафти і нафтопродуктів у 2019 році<sup>1</sup>















Беручи до уваги поточний стан відносин України з 🇷🇺 РФ є загроза нестабільних, політично мотивованих поставок нафти та нафтопродуктів з 🇷🇺 РФ. Враховуючи значну її частку на ринку, це потенційно загрожує енергетичній безпеці держави. Наприклад, у квітні 2019 року Урядом 🇷🇺 РФ було введено заборону з 01 червня 2019 року вивозу без спеціальних дозволів із 🇷🇺 РФ на територію України деяких товарів, зокрема, нафти або нафтопродуктів сирих, з поставками яких могли бути затримки через отримання безпосередньо спецдозволів.



Такий крок 🇷🇺 РФ є свідченням її непередбачуваності і намаганням чинити економічний та політичний тиск на Україну. Також варто усвідомлювати, що у разі введення повної заборони експорту нафтопродуктів в Україну, було би

<sup>1</sup> За даними ДПС <http://sfs.gov.ua/ms/>



проблематично оперативно замінити третину імпортного палива, це може на початковому етапі спричинити суттєвий дефіцит пального, та як результат — підвищення ціни. Проблема ускладнюється можливістю  РФ впливати в цьому питанні на  Білорусь, що може призвести до припинення поставок і з цієї країни, а отже дефіциту на ринку до **70%** попиту.

З метою диверсифікації шляхів постачання нафтопродуктів, зокрема дизельного пального та скраплених газів, з 01 серпня 2019 року запроваджено спеціальне мито на ДП та СВГ, ввезені з  РФ. Введення мит призвело до зміни логістичної схеми поставок російського дизельного палива в Україну — зростання відвантажень з трубопровідного терміналу в Гомелі ( Білорусь) і прямих залізничних поставок через східний кордон. Частка  РФ в балансі імпорту, хоч і несуттєво, але все ж таки скоротилась з **34,6%** в 2018 році до **32,7%** в 2019 році. Імпорт з  Білорусі в 2019 році залишився на рівні **35,4%**. Отже такий крок виявився неефективним, тому необхідно терміново вживати інші заходи для зміни структури імпорту на користь країн, що мають передбачувану політику по відношенню до України. Теоретично Україна може мати різні джерела поставки нафти, окрім  РФ та  Білорусі, а саме:  Азербайджан,  Казахстан, країни Північної Африки, Близького Сходу. Збільшення обсягів імпорту з альтернативних джерел та розширення кола імпортерів знизить ресурсозалежність від  РФ та  Білорусі, та як наслідок зміцнить енергетичну незалежність України.

Диверсифікація шляхів та зовнішніх джерел постачання нафти та нафтопродуктів є дієвим механізмом для зменшення залежності імпортних поставок нафтопродуктів саме з  РФ та  Білорусі, але для зменшення імпортозалежності України необхідно нарощувати власне виробництво нафтопродуктів, а також виробництво біопалива. Збільшення вітчизняного виробництва біопалива як моторного пального, могло би дещо зменшити імпорт нафтопродуктів. Але стимулів для її розвитку, що на сьогодні надає держава, наприклад, податкові знижки для користувачів біопаливом, зменшені акцизні ставки для біодизелю та нульовий податок для **100**-відсоткового спирту із біоетанолу, недостатньо для зростання обсягів виробництва та споживання біокомпонентів в Україні.

Убезпечити Україну від нестабільних поставок нафтопродуктів імпортерами може формування мінімальних запасів нафти та нафтопродуктів, які забезпечать **90**-денне споживання паливних матеріалів на випадок форс-мажорних ситуацій та упереджуватимуть створення штучних ажіотажів на ринку нафтопродуктів.


## Резюме щодо державної політики, спрямованої на розв'язання проблеми

### ЦІЛЬ ПОЛІТИКИ:

Задоволення потреб споживачів моторного палива.

### ІНСТРУМЕНТ ПОЛІТИКИ

#### ПОТОЧНІ:

Спеціальне мито на ДП та СВГ, ввезені з  РФ.

#### ДОЦІЛЬНІ ДЛЯ ВИКОРИСТАННЯ:

Приватизація.

Мінімальні запаси нафти і нафтопродуктів.

Цільові показники споживання моторного біопалива.

#### МОЖЛИВОСТІ ОПТИМІЗАЦІЇ ПОТОЧНОГО КУРСУ ПОЛІТИКИ:

##### Альтернатива 1.

Стимулювання збільшення обсягів нафтопродуктів вітчизняного виробництва, шляхом надання державної підтримки виробникам (зокрема, шляхом запровадження пільгового режиму імпорту обладнання для технічного переоснащення, модернізації вітчизняних нафто- та газопереробних підприємств, надання компенсації частини відсоткової ставки кредиту при залученні капіталу для модернізації обладнання, надання державних гарантій тощо).

##### Альтернатива 2.

Приватизація Одеського НПЗ з умовою його модернізації та відновлення роботи.

##### Альтернатива 3.

Стимулювання розвитку біопаливної галузі, шляхом встановлення цільових показників частки біокомпонентів у загальному обсязі реалізації моторного палива.

##### Альтернатива 4.

Формування та функціонування мінімальних запасів нафтопродуктів після прийняття відповідного законопроекту.

##### Альтернатива 5.



Альтернатива 2 + Альтернатива 3 + Альтернатива 4.

## 3.2

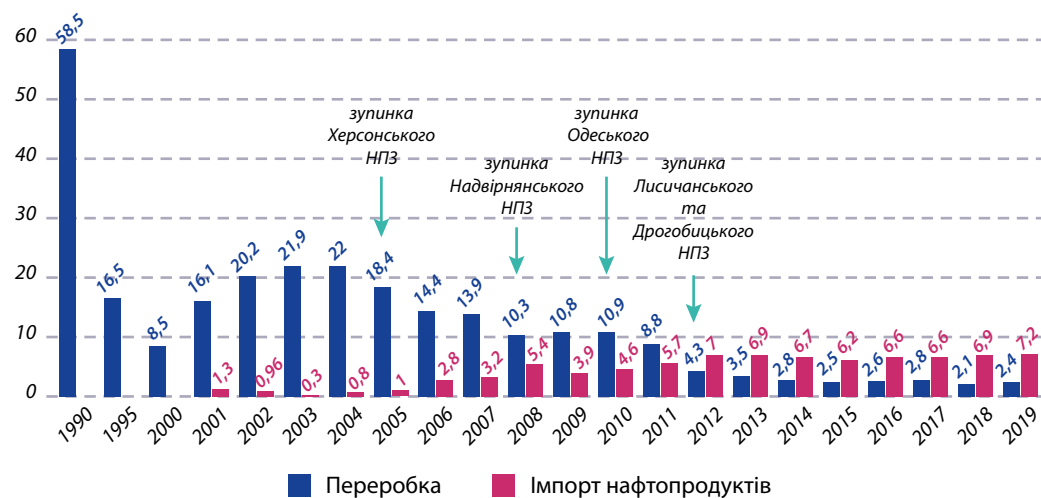
# НИЗЬКА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ НАФТОПРОДУКТІВ ВІТЧИЗНЯНОГО ВИРОБНИЦТВА


### Інформаційно-довідкова картка проблеми

Носій проблеми:	Виробники нафтопродуктів		
Причина проблеми:	Застаріле обладнання НПЗ Дефіцит нафти українського походження		
Масштаб проблеми:	Значний	Гострота проблеми:	Висока
Динаміка проблеми:	Негативна		

Нафтопереробна промисловість України налічує **6** нафтопереробних заводів. Протягом 1990-2000 років прослідковувалось стабільне зменшення виробництва для всіх продуктів нафтопереробки, проте у 2001-2004 роках ситуація докорінно змінилася. Відбулось залучення на вітчизняні нафтопереробні підприємства стратегічних інвесторів — потужних нафтових компаній  РФ та  Казахстану, які були зацікавлені у збільшенні виробництва нафтопродуктів. Завдяки залученню ними інвестицій у НПЗ, стан галузі значно покращився.

### Обсяги нафтопереробки вітчизняних НПЗ та імпорту нафтопродуктів протягом 1990-2019 років (млн т)<sup>1</sup>



На початку 2005 року загострилась проблема задоволення потреби України у нафтопродуктах. Підвищення  РФ ставки експортного мита на нафту (до **101 USD за т**) з грудня 2004 року, зростання цін на нафту, а також збільшення податкового навантаження на вітчизняних виробників нафтопродуктів призвело до підвищення цін моторних палив. Зокрема протягом 28 березня - 1 квітня, середні великооптові ціни на бензини та ДП підвищилися на **7-8,5%**<sup>2</sup>. Що стосується роздрібних цін на моторні палива, то, наприклад, в столиці було зафіксовано підвищення ціни на бензин марки А-95 з початку року на **13%**<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> За даними <https://zet.in.ua/statistika-2/naftovidobuvna-ta-naftopererobna-promislovist-ukra%D1%97ni/> <https://mind.ua/ru/openmind/20178202-pochemu-v-ukraine-dorogoj-i-nekachestvennij-benzin>, <http://www.naftogaz.com/www/3/nakweb.nsf/0/9B0566E71C6B0F9CC2257EDD006E558B?OpenDocument&Expand=3&http://www.naftogaz.com/www/3/nakweb.nsf/0/276E0BF6E642D97BC225850700400B9D?OpenDocument> Міненерго


<sup>2</sup> <https://korrespondent.net/business/118401-ukraina-ne-razdelyaet-shagov-rossii-po-povysheniyu-poshliny-na-neft>

<sup>3</sup> За даними <https://www.autocentre.ua/opyt/toplivo/neferynok-itogi2005-i-prognozy2006-benzinovy-gonki-287882.html>

Як відповідь Уряду, для стабілізації кризової ситуації Мінекономіки, за узгодженням із Мінпаливенерго, видано наказ «Про встановлення граничних рівнів оптово-відпускних цін на дизельне паливо і бензини моторні»<sup>1</sup>, яким до 1 травня обмежено оптово-відпускні ціни. Крім того, цим документом рекомендовано РДА встановити граничний рівень торговельної надбавки — **13%**. Проте, придбати паливо за встановленими урядом цінами можна було тільки на заправках «Екойл» і «Укрнафта». На інших АЗС бензин або коштував дорожче, або взагалі зник з продажу, тобто фактично на вітчизняному ринку нафтопродуктів виник гострий дефіцит бензину високооктанових марок<sup>2</sup>.

Президентом були розкритиковані дії Уряду з реалізації політики забезпечення функціонування ринку нафти і нафтопродуктів у державі та зокрема зобов'язано Мінекономіки скасувати акти щодо адміністрування ціноутворення на ринку нафтопродуктів.<sup>3</sup> Уряд намагався вирішити проблему насичення українського ринку нафтопродуктів шляхом скасування мита на них, у результаті чого імпорт нафтопродуктів став збільшуватись за рахунок зниження обсягів переробки. Торгівля імпортними нафтопродуктами стала одним з найприбутковіших видів бізнесу, капітальні інвестиції у виробництво продуктів нафтопереробки починаючи з 2006 року почали скорочуватись. Протягом наступних кількох років припиняють свою діяльність ряд НПЗ.

Як результат, вже з 2013 році виробництво нафтопродуктів здійснюється лише на Кременчуцькому НПЗ та Шебелинському ГПЗ, останній також є виробником СВГ. На сьогодні Херсонський НПЗ знаходиться в довгостроковій стадії реконструкції, а виробництво на Лисичанському, Одеському, Дрогобицькому та Надвірнянському НПЗ зупинено. Виходячи з проектних потужностей, Кременчуцький НПЗ завантажений приблизно на **25%** від номінальної потужності<sup>4</sup>, а Шебелинський ГПЗ — на **50%**. Повна завантаженість працюючих підприємств дозволила б забезпечити внутрішній попит на нафтопродукти. Для збільшення переробки потрібен додатковий ресурс сирової нафти, який не покривається вітчизняним видобутком, а також модернізація підприємств, оскільки повністю їх завантажити у відповідності до проектної потужності на сьогодні неможливо.

Для вирішення проблеми дефіциту сировини, «Укртатнафта» з 2017 року закуповує нафту у Socar Trading у рамках довгострокового контракту. У 2018 році Socar Trading поставив для Кременчуцького НПЗ **501 тис. т**, а у 2019 році — близько **600 тис. т**.<sup>5</sup> При цьому умовами договору передбачалось щорічне постачання **1,3 млн т** нафти, зокрема, на 2017-2019 роки, але фактично у 2018-2019 роках постачання азербайджанської нафти здійснювалось у **2,5** рази менше. Крім того, наприкінці 2019 році компанія почала закуповувати нафту марки Bakken зі  США (обсягом близько **230 тис. т**), а також лівійську нафту El Sharara (обсягом **81,2 тис. т**).

Поточний потенціал з переробки Шебелинського ГПЗ становить **550 тис. т/рік**, у 2019 році завод був завантажений на **86%** від цієї величини. Для збільшення обсягів переробки до **1 млн т/рік**, «Укргазвидобування» планує інвестувати в 2019-2021 роках **89,2 млн USD** (або **2,4 млрд грн**) в модернізацію існуючого та встановлення нового обладнання на Шебелинському ГПЗ<sup>6</sup>.

Глибина переробки українських заводів не перевищує **75%**, що позначається на економічній ефективності їх роботи. В Європі та світі цей показник перевищує **80%**. Вітчизняні виробники нафтопродуктів мають практично найнижчу глибину переробки, порівняно з НПЗ, з яких переважно імпортуються нафтопродукти в Україну. Це говорить про недосконалі та застарілі технології, які застосовуються на НПЗ і ГПЗ, і фактично неможливість конкурувати з заводами-імпортерами.

1 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0407-05>

2 <https://www.autocentre.ua/opyt/toplivo/nefterynok-itogi2005-i-prognozy2006-benzinovyie-gonki-287882.html>

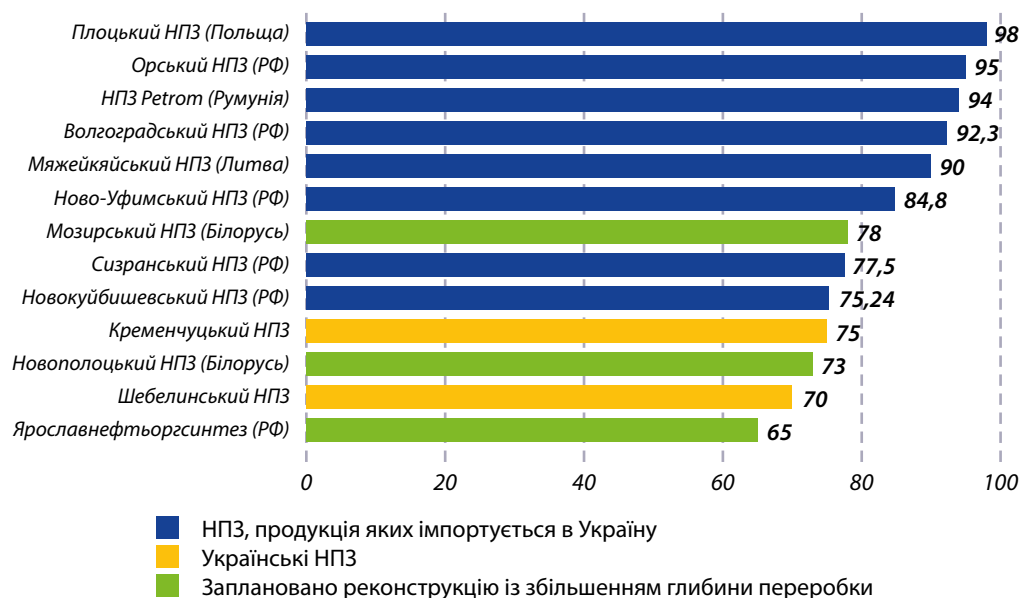
3 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/823/2005>

4 Проектна потужність Кременчуцького НПЗ становить 18,6 млн т нафти на рік, номінальна на сьогодні - приблизно 7,3 млн т на рік, <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/626885.html>

5 <https://kosatka.media/uk/category/neft/news/import-nefti-v-ukrainu-velichivaetsya>

6 <http://ugv.com.ua/uploads/1551966887.pdf>

## Порівняння глибини переробки сировини вітчизняних виробників нафтопродуктів з основними НПЗ-імпортерами<sup>1</sup>



Очевидно, що без модернізації виробництва вітчизняних переробних заводів, та, відповідно, збільшення глибини переробки нафти проблема низької конкурентоспроможності українських нафтопродуктів не буде вирішена.

Вирішення проблеми потребує формування комплексної державної політики у цій сфері, шляхом розроблення програми розвитку нафтопереробної галузі, яка б, зокрема, передбачала:

- ◆ формування передумов модернізації нафтопереробних потужностей в Україні, наприклад запровадження пільгового режиму імпорту обладнання для технічного переоснащення, модернізації вітчизняних нафто- та газопереробних підприємств;
- ◆ контроль дотримання інвестиційних, інших зобов'язань власниками підприємств;
- ◆ приватизація Одеського НПЗ стратегічному інвестору з умовою його модернізації та певних щорічних обсягів виробництва.

<sup>1</sup> Ярославнефтьоргсинтез (65%), Новополицький НПЗ (73%), Мозирський НПЗ (78%) планують найближчим часом збільшити глибину переробки до 90% і більше

## **Резюме щодо державної політики, спрямованої на розв'язання проблеми**

### **ЦІЛЬ ПОЛІТИКИ:**

Задоволення потреб споживачів моторного палива.

### **ІНСТРУМЕНТ ПОЛІТИКИ**

#### **ДОЦІЛЬНІ ДЛЯ ВИКОРИСТАННЯ:**

Податкові пільги при імпорті обладнання для модернізації переробних підприємств.

Податкові пільги при реалізації нафтопродуктів вітчизняного виробництва.

Приватизація.

### **МОЖЛИВОСТІ ОПТИМІЗАЦІЇ ПОТОЧНОГО КУРСУ ПОЛІТИКИ:**

#### **Альтернатива 1.**

Стимулювання збільшення обсягів нафтопродуктів вітчизняного виробництва, шляхом надання державної підтримки виробникам.

#### **Альтернатива 2.**

Запровадження пільгового режиму імпорту обладнання для технічного переоснащення, модернізації вітчизняних нафто- та газопереробних підприємств.

#### **Альтернатива 3.**

Приватизація Одеського НПЗ з умовою його модернізації та відновлення роботи.

#### **Альтернатива 4.**

Альтернатива 2 + Альтернатива 3.

## НАЯВНІСТЬ «СІРОГО РИНКУ» МОТОРНОГО ПАЛИВА

### Інформаційно-довідкова картка проблеми

Носій проблеми:	Суб'єкти господарювання, які здійснюють роздрібний продаж моторного палива		
Причина проблеми:	Недостатня активність контролюючих органів в частині здійснення заходів, спрямованих на боротьбу з нелегальними АЗС		
Масштаб проблеми:	Незначний	Гострота проблеми:	Середня
Динаміка проблеми:	Позитивна		

Нелегальні АЗС функціонують без необхідних дозвільних документів, обладнання, яке використовується у діяльності, не проходить передбачених законом регламентних перевірок з метою безпечної, надійної та точної роботи. За оцінками фахівців, частка «сірих» продажів дизельного палива складає до **20%** ринку, автогазу — **30-50%**, залежно від регіону. При цьому офіційні нафтотрейдери оцінюють частку нелегальних АЗС на вітчизняному ринку у майже **25%**<sup>1</sup>. Через діяльність таких АЗС держава зазнає значних збитків, зокрема, у вигляді несплати акцизного податку, споживачі отримують пальне сумнівної якості, а «легальні» гравці ринку постають у нерівних умовах порівняно з «нелегальними» АЗС, оскільки останні здійснюють продаж неоподаткованого пального.

У 2018 році Нафтогазова асоціація України та Державна фіскальна Служба створили інтерактивну карту незаконних АЗС, де користувачі можуть самостійно повідомити про «нелегала», додати сумнівний об'єкт, а також ознайомитися зі статистикою в областях. Подібні проекти реалізовано в деяких європейських країнах, для привернення уваги суспільства та ЗМІ до цієї соціально важливої проблеми, а також допомоги правоохоронним органам у виявленні незаконного бізнесу.<sup>2</sup>

Законом України «Про внесення змін до ПКУ та деяких інших законодавчих актів України щодо покращення адміністрування та перегляду ставок окремих податків і зборів»<sup>3</sup> були запроваджені нові заходи посилення контролю за обігом нафтопродуктів в Україні, а саме:

- ◆ ліцензування виробників, об'єктів зберігання, оптової та роздрібної торгівлі нафтопродуктами (дана інформація має зберігатися і оновлюватися в єдиній базі даних ліцензіатів) — з 01.07.2019;
- ◆ модернізація СЕАРП, у тому числі, запровадження нової системи контролю за фактичним обігом і залишками палива на акцизних складах з використанням сучасних засобів вимірювальної техніки (витратомірів і рівнемірів);
- ◆ посилення відповідальності за «нелегальні» операції з паливом.

Такі заходи контролю обороту пального значно знижують можливості виробників та продавців фальсифікованих паливних сумішей. За оцінками експертів<sup>4</sup>, після введення нових правил на ринку нафтопродуктів мало б відбутися скорочення частки фальсифікату приблизно на третину, але на сьогодні невідомо, яким чином вплинули нові правила гри на «сірий» ринок нафтопродуктів. Варто відзначити, що проблема тінізації ринку моторного палива не вичерпується лише наявністю нелегальних АЗС. В Україні також існують нелегальні нафтопереробні заводи.

<sup>1</sup> <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2855003-z-rinku-azs-vititsnaut-nelegaliv-pravda-ci-pri-i-so-nam-vid-togo-bude.html>

<sup>2</sup> <https://pervirazs.info/about>

<sup>3</sup> <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2628-19>

<sup>4</sup> <http://www.uekka.org.ua/novina/kozhen-1%D1%96tr-%E2%80%93-na-obl%D1%96k-yak-v-ukrayin%D1%96buduty-shukati-nelegalyn%D1%96-naftoprodukti.html>

За даними СБУ, у 2019 році було викрито та ліквідовано підпільне виробництво палива у Харківській і Полтавській областях. За підрахунками Служби, підпільними виробниками бензину та дизельного палива було завдано **5 млн євро** збитків державі. При цьому, за приблизними підрахунками, тільки в 2019 році зловмисники змогли виготовити і реалізувати близько **20 тис. т** палива<sup>1</sup>.

У грудні 2019 року під час наради з Президентом України представники компаній — учасниць паливного ринку відзначили проблему нелегальних АЗС. За їхніми даними, майже **25%** автозаправних станцій працюють поза законом. Також діють нелегальні нафтопереробні заводи. Після чого Державна фіскальна служба України та правоохоронні органи отримали доручення Прем'єр-міністра України вирішити проблему незаконного обігу пального.

За даними Карти нелегальних АЗС станом на 01.07.2020 в Україні функціонували **166** нелегальних об'єктів з продажу пального. Враховуючи, що з 01 жовтня 2018 року в Україні виявлено **988** нелегальних АЗС, ситуація суттєво покращилась.

Поточна активність Уряду та контролюючих органів з «сірою» частиною ринку (як в частині виробництва, так і розподілу продукції) не надає гарантій, що такі об'єкти згодом не відновлять свою роботу. Наприклад, за даними Карти нелегальних АЗС протягом 17.03.2020-30.04.2020р. **56** об'єктів відновили свою роботу. Тому спільна робота у боротьбі з «нелегалами» правоохоронних і контролюючих органів має продовжуватись, а не просто бути одноразово виконаним дорученням. Також є необхідність у проведенні роз'яснювальної кампанії для споживачів пального щодо необхідності відмови від «нелегального» продукту, ризиків при купівлі та використанні такого пального, ознак нелегальних АЗС, а також до яких органів слід звертатись у разі виявлення нелегальних АЗС.

Ліквідація сірої частини ринку призведе до збільшення обсягів продажів пального легальними гравцями ринку, між ними має посилитись конкуренція, що, у свою чергу, призведе до зниження ціни на моторне пальне, зростання його якості, а також збільшення доходів державного бюджету.

<sup>1</sup> <https://ssu.gov.ua/ua/news/43/category/21/view/6670#.0uCj252j.dpbs>



## **Резюме щодо державної політики, спрямованої на розв'язання проблеми**

### **ЦІЛЬ ПОЛІТИКИ:**

Дегінізація ринку нафтопродуктів.

### **ІНСТРУМЕНТ ПОЛІТИКИ**

#### **ПОТОЧНІ:**

СЕАРП.

#### **ДОЦІЛЬНІ ДЛЯ ВИКОРИСТАННЯ:**

СЕАРП.

Планові комплексні перевірки.

### **МОЖЛИВОСТІ ОПТИМІЗАЦІЇ ПОТОЧНОГО КУРСУ ПОЛІТИКИ:**

#### **Альтернатива 1.**

Проведення планових виїзних комплексних перевірок об'єктів з продажу пального контролюючими органами.

#### **Альтернатива 2.**

Підвищення фінансових санкцій за здійснення виробництва пального без ліцензії, а також роздрібної торгівлі паливом без наявності ліцензії, в т.ч. за вчинення цього правопорушення повторно протягом року.

#### **Альтернатива 3.**

Проведення роз'яснювальної кампанії для споживачів пального щодо необхідності відмови від «нелегального» пального та порядку дій у разі виявлення нелегальних АЗС.


#### **Альтернатива 4.**

Альтернатива 1 + Альтернатива 2 + Альтернатива 3.

## 3.4

### ЗАСТАРІЛІ ВИМОГИ ДО ЯКОСТІ МОТОРНИХ ПАЛИВ (У Т.Ч. БІОПАЛИВА)

#### Інформаційно-довідкова картка проблеми

Носій проблеми:	Споживачі та виробники моторних палив		
Причина проблеми:	Негармонізоване національне законодавство з законодавством  ЄС		
Масштаб проблеми:	Значний	Гострота проблеми:	Висока
Динаміка проблеми:	Негативна		

Нафтопродукти відпускають споживачам<sup>1</sup> лише після підтвердження акредитованою випробувальною лабораторією їх відповідності вимогам нормативних документів<sup>2</sup> і наявності паспорта якості<sup>3</sup> на нафтопродукт, що міститься в конкретному резервуарі.

Паспорт якості оформляється в одній з **43** акредитованих лабораторій<sup>4</sup> та містить висновок про відповідність нафтопродукту вимогам нормативного документа або ставиться штамп «Стандартний» чи «Нестандартний»<sup>5</sup>.

Продукція вважається безпечною, якщо вона відповідає встановленим законодавством вимогам<sup>6</sup>. Зважаючи на це, реалізація нестандартних нафтопродуктів в Україні фактично заборонена - у разі виявлення відхилення якості нафтопродукту, що відпускається, від вимог нормативного документа хоча б за одним показником, його реалізація негайно припиняється<sup>7</sup>. При цьому, нестандартні нафтопродукти, якість яких не можна відновити, переводяться до нижчого ґатунку або утилізуються<sup>8</sup>.

Таким чином, паливо, що реалізується на АЗС має відповідати вимогам Технічного регламенту<sup>9</sup>, що встановлює рамкові вимоги до палив, що виробляються, вводяться в обіг та реалізуються на території України. Він дозволяє додавати до бензинів біоетанол, якщо це не погіршує експлуатаційні показники палива і не впливає негативно на екологічні, енергетичні та економічні показники двигунів. Встановлені регламентом вимоги розповсюджуються на бензини з об'ємною часткою біоетанолу до **10%**. При цьому, регламент **не містить вимог до біодизелю**.

1 Пункт 6.4.1. Інструкції з контролювання якості нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України, затвердженої наказом Мінпаливенерго від 04.06.2007 N 271/121

2 Нормативний документ — документ, який встановлює правила, загальні принципи чи характеристики різних видів діяльності або результатів. Цей термін охоплює такі поняття як «стандарт» та «технічні умови».

3 Паспорт якості — документ, що містить дані для ідентифікації та фактичні значення показників якості нафти та/або нафтопродуктів, отримані в результаті лабораторних випробувань, і їх відповідність вимогам нормативних документів. Паспорт якості оформляється акредитованою лабораторією

4 Перелік випробувальних лабораторій, акредитованих на відповідність вимогам ДСТУ ISO/IEC 17025 станом на 25.02.2019 — <https://naau.org.ua/rejestr-akreditovanix-ooov/>

5 Нестандартний нафтопродукт — нафтопродукт, що за одним чи декількома показниками якості не відповідає вимогам нормативного документа.

6 Стаття 5 Закону України «Про загальну безпечність нехарчової продукції»

7 Пункти 6.4.7., 6.5.7. Інструкції з контролювання якості нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України, затвердженої наказом Мінпаливенерго від 04.06.2007 N 271/121, Інструкція про порядок приймання, транспортування, зберігання, відпуску та обліку нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України, Правила роздрібною торгівлі нафтопродуктами, затвержені постановою Кабінету Міністрів України від 20 грудня 1997 р. N 1442

8 Пункт 8.2. Інструкції з контролювання якості нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України, затвердженої наказом Мінпаливенерго від 04.06.2007 N 271/121

9 Технічний регламент щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, суднових та котельних палив, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2013 р. №927

Незважаючи на те, що Технічний регламент і окремі ДСТУ<sup>1</sup> були оновлені у 2016-2017 роках, вітчизняні стандарти досі залишаються не гармонізованими із стандартами ЄС. Наприклад, не затверджено розроблений з урахуванням Директиви 2009/28/ЄС<sup>2</sup> проект ДСТУ «Біопаливо рідке та газове. Викиди парникових газів. Технічні вимоги». Крім того, ДСТУ 4839:2007 «Бензини автомобільні підвищеної якості»<sup>3</sup> допускають граничний вміст біоетанолу в бензині на рівні 5%, що не корелюється з відповідною практикою країн ЄС<sup>4</sup>.

Потенційно, якість нафтопродуктів та альтернативних моторних палив могла б підтверджуватись шляхом подання декларації про відповідність<sup>5</sup> продукту міжнародним (європейським) стандартам. Разом з тим, наразі відсутній механізм застосування деклараційного принципу для моторних палив, у зв'язку з чим, паливо з більш високими якісними характеристиками в Україні вважається нестандартним, а отже переводиться до нижчого класу або підлягає утилізації.

Таким чином, існує потреба у приведенні вітчизняних стандартів якості палива, у т.ч. біопалива, у відповідність до кращих світових практик (зокрема, введення вимог згідно стандарту Євро-6, який діє в країнах ЄС з 2014 року).

## Резюме щодо державної політики, спрямованої на розв'язання проблеми

### ЦІЛЬ ПОЛІТИКИ:

Покращення якості нафтопродуктів.

### ІНСТРУМЕНТ ПОЛІТИКИ

#### ПОТОЧНІ:

Паспорт якості.

Технічний регламент.

ДСТУ.

### ДОЦІЛЬНІ ДЛЯ ВИКОРИСТАННЯ:

Декларація про відповідність продукту міжнародним (європейським) стандартам.

### МОЖЛИВОСТІ ОПТИМІЗАЦІЇ ПОТОЧНОГО КУРСУ ПОЛІТИКИ:

#### Альтернатива 1.

Гармонізація національних стандартів з міжнародними (європейськими) стандартами якості моторного палива.

#### Альтернатива 2.

Збереження поточного курсу політики.

<sup>1</sup> ДСТУ 8696:2016 Паливо альтернативне для бензинових двигунів. Технічні умови, ДСТУ 8698:2016 Нафтопродукти рідкі. Фракція бензинова (компонент палив для бензинових двигунів). Технічні умови, ДСТУ 8704:2017 Бензини автомобільні довготривалого зберігання. Технічні умови, ДСТУ 8695:2016 Паливо альтернативне для дизельних двигунів. Технічні умови, ДСТУ 8705:2017 Паливо дизельне довготривалого зберігання. Технічні умови.

<sup>2</sup> Directive 2009/28/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the promotion of the use of energy from renewable sources and amending and subsequently repealing Directives 2001/77/EC and 2003/30/EC — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1542875211809&uri=CELEX:32009L0028>

<sup>3</sup> ДСТУ 4839:2007 Бензини автомобільні підвищеної якості. Технічні умови <http://energy-efficiency.in.ua/wp-content/uploads/DSTUoil/dsty%204839-2007.pdf>

<sup>4</sup> Biofuels Markets and Policies in Ukraine — [https://mpr.a.ub.uni-muenchen.de/76747/1/MPRA\\_paper\\_76747.pdf](https://mpr.a.ub.uni-muenchen.de/76747/1/MPRA_paper_76747.pdf)

<sup>5</sup> Передбачена Законом України «Про загальну безпечність нехарчової продукції» та застосовувалась на підставі Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності», який втратив чинність

## ФУНКЦІОНУВАННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕЗЕРВУ З НАФТИ ТА НАФТОПРОДУКТІВ


### Інформаційно-довідкова картка проблеми

Носій проблеми:	Суб'єкти господарювання, які здійснюють діяльність на ринку нафти і нафтопродуктів, та споживачі нафтопродуктів		
Причина проблеми:	Відсутність законодавчої бази		
Масштаб проблеми:	Значний	Гострота проблеми:	Висока
Динаміка проблеми:	Відсутня		

Одним з основних проблемних питань на ринку нафтопродуктів є імпортозалежність. Нафти вітчизняного видобутку недостатньо для забезпечення власних потреб, тому більша частина забезпечується за рахунок імпорту. Така ж ситуація безпосередньо з нафтопродуктами: пального власного виробництва недостатньо, тому Україна критично залежна від надходжень з-за кордону. Це створює можливості дестабілізації ситуації в країні у разі будь-яких перебоїв з поставками нафти та нафтопродуктів в Україну.

Загалом за роки незалежності наша держава неодноразово стикалася з так званими бензиновими кризами, під час деяких з них паливо зникало з АЗС взагалі. Наприклад, влітку 1999 року через проблеми з постачанням нафти на нафтопереробні заводи, проблеми з імпортом та змову нафтотрейдерів, бензин зник з АЗС, а потім здорожчав у 3 рази, але незабаром ціни впали. Також дефіцит нафтопродуктів стався у 2005 році, коли через намагання тодішнього Уряду у «ручному» режимі знизити ціни на паливо, бензини А-95 і А-92 зникли майже з усіх АЗС. У 2011 році був відмічений дефіцит бензину А-92 через масовий експорт до  РФ цієї марки найбільшим українським виробником (ЗАТ «Лінік», Лисичанський НПЗ). Різке скорочення поставок нафтопродуктів з  Білорусі через плановий ремонт Мозирського НПЗ у 2017 році призвело до дефіциту бензину А-92 в обсязі близько **40%** споживання цієї марки.

У таких непередбачуваних ситуаціях держава повинна мати можливість швидко здійснювати заходи для стабілізації ринку, щоб мінімізувати негативні наслідки для споживачів та економіки загалом. Одним з основних інструментів Уряду може бути формування мінімальних запасів нафти та нафтопродуктів.

Зобов'язання держав-членів  ЄС підтримувати мінімальний рівень резервів сировини нафти та/чи нафтопродуктів, що дорівнюють **90** діб середньодобового чистого імпорту або **61** добі середньодобового споживання, визначені Директивою 2009/119/ЄС, яку Україна має імплементувати у відповідності до Угоди про асоціацію. Формування такого резерву здійснюється на потреби споживачів всієї держави при виникненні надзвичайних ситуацій. Такий інструмент убезпечуватиме від штучних ажіотажів на ринку нафтопродуктів.

Фактично на сьогодні модель формування і підтримки мінімальних запасів нафти та нафтопродуктів в Україні та проект закону України «Про мінімальні запаси нафти та нафтопродуктів» розроблено, проте не прийнято. Зазначені документи доопрацьовуються, оскільки для розрахунків визначення рівня та структури мінімальних запасів нафти та нафтопродуктів були використані статистичні дані 2017-2018 років.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> <https://rezerv.gov.ua/news/proekt-zakonu-ta-model-formuvannya-i-pidtrimki-minimalnih-za>

Не зважаючи на важливість задачі формування мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів, темпи імплементації Директиви 2009/119/ЄС в Україні є дуже повільними, отже до настання надзвичайних ситуацій на ринку Україна фактично не готова.

### **Резюме щодо державної політики, спрямованої на розв'язання проблеми**

#### **ЦІЛЬ ПОЛІТИКИ:**

Задоволення потреб споживачів моторного палива.  
Забезпечення енергетичної безпеки.

#### **ІНСТРУМЕНТ ПОЛІТИКИ**

#### **ПОТОЧНІ:**

Відсутні.

#### **ДОЦІЛЬНІ ДЛЯ ВИКОРИСТАННЯ:**

Мінімальні запаси нафти і нафтопродуктів.

#### **МОЖЛИВОСТІ ОПТИМІЗАЦІЇ ПОТОЧНОГО КУРСУ ПОЛІТИКИ:**

##### **Альтернатива 1.**

Прийняття проекту ЗУ «Про мінімальні запаси нафти та нафтопродуктів» та формування мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів.

##### **Альтернатива 2.**

Збереження поточного курсу політики.

## 3.6

# ОБМЕЖЕНІСТЬ СТАТИСТИЧНОЇ ІНФОРМАЦІЇ ЩОДО ВИРОБНИЦТВА НАФТОПРОДУКТІВ В УКРАЇНІ

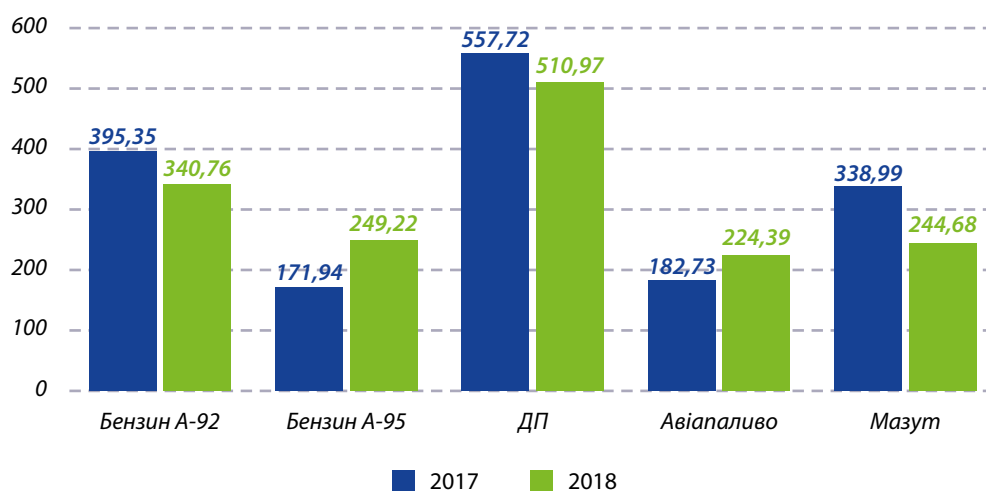
### Інформаційно-довідкова картка проблеми

Носій проблеми:	Головний орган у системі центральних органів виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів		
Причина проблеми:	Кременчуцький НПЗ не надає інформацію щодо показників своєї роботи		
Масштаб проблеми:	Значний	Гострота проблеми:	Висока
Динаміка проблеми:	Негативна		

Кременчуцький НПЗ з 2015 року не надає інформацію щодо показників своєї роботи Державній службі статистики України<sup>1</sup> та Міненерго. Відтак, статистична інформація щодо виробництва нафтопродуктів відображена лише по Шебелинському ГПЗ, що становить приблизно **15%** ринку вітчизняного виробництва.

У засобах масової інформації розміщуються статистика обсягів виробництва нафтопродуктів Кременчуцьким НПЗ, розраховані за непрямыми даними, проте перевірити таку інформацію на основі офіційних джерел неможливо.

**Виробництво нафтопродуктів Кременчуцьким НПЗ протягом 2017-2018 років (тис. т)<sup>2</sup>**

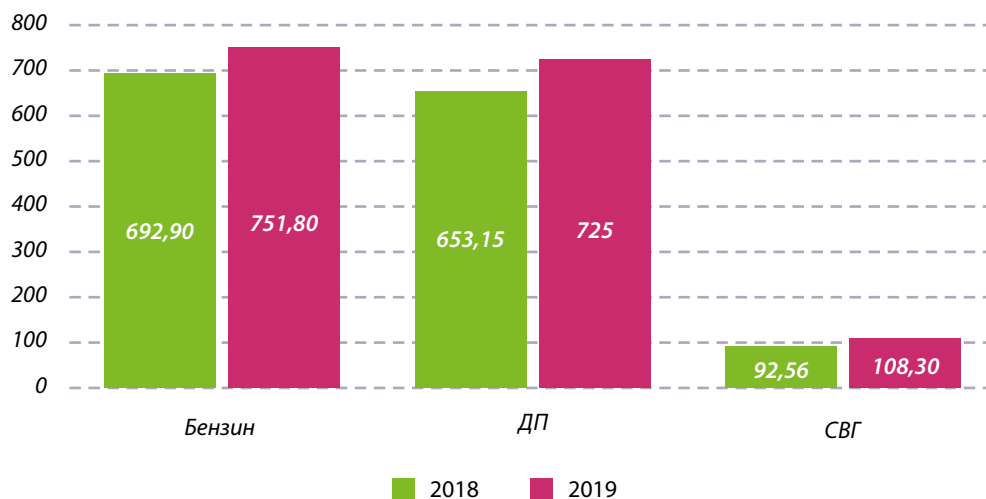


З огляду на наступний графік очевидно, що інформація, розміщена у ЗМІ не збігається, не дивлячись на те, що розрахунки здійснювались на основі одного джерела, що тільки підтверджує проблему відсутності точних даних щодо обсягів вироблених нафтопродуктів в Україні.

<sup>1</sup> Місячна та річна державна статистична звітність з виробництва промислової продукції та використання енергетичних матеріалів та продуктів перероблення нафти (форми № 1-П (місячна), № 4-МТП (місячна), № 1П-НПП (річна), № 4-МТП (річна), № 11-МТП (річна))

<sup>2</sup> За даними [https://enkor.ua/ru/news/Kremenchugskiy\\_NPZ\\_otchitalsya\\_o\\_roste\\_proizvodstva\\_benzina\\_i\\_snizhenii\\_vipuska\\_DT/238824](https://enkor.ua/ru/news/Kremenchugskiy_NPZ_otchitalsya_o_roste_proizvodstva_benzina_i_snizhenii_vipuska_DT/238824)

### Виробництво нафтопродуктів Кременчуцьким НПЗ протягом 2018-2019 років (тис. т)<sup>1</sup>



Відсутність достовірних даних у держави не дозволяє встановити обсяги нафтопродуктів, що виробляються в Україні, та здійснювати планування при підготовці документів, які стосуються паливно-енергетичного комплексу, ринку нафтопереробки та роздрібного ринку нафтопродуктів. За даними Державної служби статистики, для розрахунку необхідних мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів використовують офіційні місячні статистичні дані щодо імпорту і споживання нафти сирової та нафтопродуктів. Таким чином, можна зробити висновок, що не подача вказаної звітності Кременчуцьким НПЗ ускладнює імплементацію Директиви ЄС № 2009/119/ЄС.

Загалом відносини у галузі державної статистики регулюються Законом України «Про державну статистику». Статистичні дані — інформація, отримана на підставі проведених статистичних спостережень, що опрацьована і подана у формалізованому вигляді відповідно до загальноприйнятих принципів та методології. Статистичні дані, що є результатом зведення та групування первинних даних, за умови забезпечення їх знеособленості, являють собою зведену знеособлену статистичну інформацію (дані).

Відповідно до статті 22 Закону України «Про державну статистику», статистична інформація, яка дозволяє прямо чи опосередковано встановити конкретного респондента або визначити первинні дані щодо нього, може бути поширена за згодою цього респондента і відповідно до погоджених з ним умов, або, якщо вона отримана із загальнодоступних джерел.

За даними Державної служби статистики, відомство неодноразово зверталось до ПАТ «Укртатнафта» стосовно відновлення подачі місячної та річної звітності, проте органам статистики жодного разу відповіді не було надано.

В той же час, з інформаційних джерел відомо, що Кременчуцький НПЗ не подає інформацію Міненерго та Державній службі статистики України, аргументуючи це тим, що, відповідно до Закону України «Про державну статистику», якщо на ринку залишається лише одне підприємство — воно може не подавати до статистики інформацію, оскільки тоді буде зрозуміло, які обсяги яких продуктів воно виробляє, і тому ця інформація може дозволити впливати на діяльність підприємства.

Проте, виходячи з положень статті 22 у разі, якщо підприємство єдине здійснює діяльність на відповідному ринку, такий респондент все ж таки має подавати звітну інформацію, а вже розповсюдження її має відбуватися за згодою цього респондента.

<sup>1</sup> За даними <http://www.naftogaz.com/www/3/nakweb.nsf/0/7E8C83C5B88AAAD6C22585070042C444?OpenDocument>

Разом з тим, Кременчуцький НПЗ не єдине нафтопереробне підприємство, в Україні також функціонує Шебелинський ГПЗ та ряд дрібних виробників. Тому така аргументація підприємства не відповідає положенням Закону України «Про державну статистику». Не надаючи таку інформацію Кременчуцьке НПЗ має змогу приховати реальні обсяги виробленого товару, у результаті чого держава може не в повному обсязі отримувати кошти у вигляді акцизу та інших податків.

Статтею 186<sup>3</sup> Кодексу України про адміністративні правопорушення передбачена відповідальність за порушення порядку подання або використання даних державних статистичних спостережень. Зокрема, неподання органам державної статистики даних для проведення державних статистичних спостережень тягне за собою накладення штрафу на громадян — від **3** до **5** неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, на посадових осіб та громадян - суб'єктів підприємницької діяльності — від **10** до **15** неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Статтею 13 Закону України «Про державну статистику» встановлено, що органи державної статистики мають право, зокрема, подавати правоохоронним органам пропозиції щодо притягнення винних у порушенні вимог цього Закону посадових осіб та фізичних осіб - підприємців до відповідальності, передбаченої законами, а також розглядати справи про адміністративні правопорушення та накладати відповідно до законів штрафи.

Варто звернути увагу, що Державна служба статистики не зверталась до правоохоронних органів з приводу не подачі Кременчуцьким НПЗ статистичної інформації, а також не здійснювала розгляд адміністративних справ стосовно цього.

В той же час, незначний за розмірами штраф за неподання органам державної статистики даних для проведення державних статистичних спостережень не є дієвим інструментом для стимулювання суб'єктами господарювання належного виконання Закону України «Про державну статистику». На законодавчому рівні має бути закріплена можливість анулювання відповідним органом ліцензії на виробництво пального у разі неподання інформації відповідним суб'єктом господарювання даних для проведення державних статистичних спостережень, а також збільшено розміри штрафів для суб'єктів, що систематично порушують вимоги зазначеного Закону, до **10%** від реалізації товарів та послуг за останній звітний рік.

## **Резюме щодо державної політики, спрямованої на розв'язання проблеми**

### **ЦІЛЬ ПОЛІТИКИ:**

Забезпечення ринку та держави статистичною інформацією щодо виробництва нафтопродуктів в Україні.

### **ІНСТРУМЕНТ ПОЛІТИКИ**

#### **ПОТОЧНІ:**

Штраф за адміністративне правопорушення.

#### **ДОЦІЛЬНІ ДЛЯ ВИКОРИСТАННЯ:**

Штраф за адміністративне правопорушення.

### **МОЖЛИВОСТІ ОПТИМІЗАЦІЇ ПОТОЧНОГО КУРСУ ПОЛІТИКИ:**

#### **Альтернатива 1.**

Посилення штрафних санкцій за неподання органам державної статистики даних для проведення державних статистичних спостережень до 10% від реалізації товарів та послуг за останній звітний рік.

#### **Альтернатива 2.**

Збереження поточного курсу політики.



## ВІДСУТНІСТЬ ТЕХНОЛОГІЧНОГО РЕГЛАМЕНТУ/ ПОРЯДКУ ЩОДО ЗМІШУВАННЯ ПАЛИВА З БІОКОМПОНЕНТАМИ

### Інформаційно-довідкова картка проблеми

Носій проблеми:	Суб'єкти господарювання, які безпосередньо змішують паливо з біокомпонентами		
Причина проблеми:	Відсутність нормативно-правового акту, який би встановлював технологічні стандарти процесу виробництва моторного біопалива		
Масштаб проблеми:	Потенційно значний	Гострота проблеми:	Невисока
Динаміка проблеми:	Негативна		

З огляду на залежність України від імпорту нафтопродуктів, необхідно як стимулювати їх власне виробництво, так і збільшувати заміщення нафтопродуктів біопаливом. Розвиток ринку біопалива неможливий, насамперед, без законодавчих норм, які би створювали стимули для виробництва та використання такого виду моторного пального. Зважаючи на необхідність імплементації положень Директиви Європейського Парламенту та Ради 2009/28/ЄС від 23 квітня 2009 року про заохочення до використання енергії, виробленої з відновлюваних джерел та важливість розвитку ринку рідкого біопалива, було розроблено законопроект про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обов'язковості використання рідкого біопалива (біокомпонентів) у галузі транспорту<sup>1</sup>, який вже зареєстрований у ВРУ та опрацьовується.

Зазначеним законопроектом будуть створені передумови для розвитку сфери виробництва, обігу та використання рідкого біопалива на транспорті, шляхом, зокрема передбачено:

- ◆ визначення обов'язкового вмісту рідкого біопалива (біокомпонентів) в усіх обсягах бензинів автомобільних, що відпускаються з місць виробництва пального, місць оптової торгівлі паливом та місць роздрібною торгівлі паливом;
- ◆ введення контролю вмісту рідкого біопалива (біокомпонентів) у паливі моторному і паливі моторному альтернативному на ринку нафтопродуктів, які покладені на центральний орган виконавчої влади, що формує державну політику у сферах ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, енергозбереження, відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива.

На думку експертів Офісу зазначений законопроект потребує доопрацювання, зокрема, в частині:

- ◆ визначення обов'язкового вмісту рідкого біопалива (біокомпонентів) не в кожному літрі проданого палива, а в сумарних обсягах реалізованого споживачам палива моторного;
- ◆ переліку порушень у сфері альтернативних видів палива, визначення відповідальності за окремі порушення, а також порядку розгляду справ про такі порушення;
- ◆ прийняття європейських стандартів із вимогами до рідкого біопалива (біокомпонентів) та біогазу, які призначені для використання в галузі

<sup>1</sup> [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=68617](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68617)

.....  
транспорту, до маркування паливо-розподільчого обладнання та транспортних засобів з метою інформування про їх сумісність із певними видами палив моторних, як національних із забезпеченням їх ідентичності відповідним європейським стандартам

Після прийняття зазначеного проекту закону у суб'єктів господарювання, які змішують паливо з біокомпонентами потенційно може виникнути проблема, яка полягає у відсутності технологічного регламенту такого процесу, яким би було встановлено порядок проведення операцій змішування для забезпечення випуску продукції заданої якості, а також недопущення природної сепарації складових такого сумішевого палива. Дотримання вимог технологічного регламенту є обов'язковим, оскільки гарантує відповідну якість виготовленої продукції, раціональність та безпечність ведення технологічного процесу, виключення можливості виникнення аварій, негативного впливу на навколишнє середовище. Натомість, відсутність єдиного технологічного регламенту унеможлиблює виробництво біопалива однакової якості.

### **Резюме щодо державної політики, спрямованої на розв'язання проблеми**

#### **ЦІЛЬ ПОЛІТИКИ:**

Забезпечення єдиного технологічного стандарту для змішування палива з біокомпонентами.

#### **ІНСТРУМЕНТ ПОЛІТИКИ**

#### **ПОТОЧНІ:**

Відсутні.

#### **ДОЦІЛЬНІ ДЛЯ ВИКОРИСТАННЯ:**

Технологічний регламент.

#### **МОЖЛИВОСТІ ОПТИМІЗАЦІЇ ПОТОЧНОГО КУРСУ ПОЛІТИКИ:**

##### **Альтернатива 1.**

Прийняття технологічного регламенту на змішування палива з біокомпонентами.

##### **Альтернатива 2.**

Збереження поточного курсу політики.

## ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ 3

У ході написання Зеленої книги експертами Офісу були виокремлено 7 ключових проблем, які потребують вирішення. Недосконала державна політика та ряд економічних факторів призвели до занепаду нафтопереробної галузі та насичення ринку нафтопродуктів за рахунок імпорту, у результаті чого Україна стала надзалежною від нього. Вітчизняні НПЗ та ГПЗ на сьогодні не можуть конкурувати з заводами-імпортерами через недостатню ресурсну базу та нижчу ефективність роботи. Неможливість задовольнити потреби економіки у моторних паливах посилює енергозалежність України від зовнішніх джерел.

Висока залежність від імпорту несе значний ризик виникнення дефіциту пального на ринку через зовнішні політичні та/або економічні чинники. Для мінімізації цього ризику, Україна потребує сформувати мінімальні запаси нафти та нафтопродуктів. На сьогодні законодавство у цій частині відсутнє, не зважаючи на нагальну потребу у ньому, а також зобов'язання України перед європейськими партнерами. Не уніфіковане законодавство з законодавством ЄС, і в частині стандартів якості моторного палива, у т.ч. біопалива. Отже, недосконале вітчизняне законодавство, що у свою чергу недостатньо гармонізоване з законодавством ЄС, не створює умов для розвитку ринку моторних палив.

Наявність значного тіньового сегменту ринку нафтопродуктів негативно впливає на легальний бізнес та його конкурентоспроможність. З огляду на позитивні результати боротьби з «нелегалами» правоохоронних і контролюючих органів, що здійснювалась з грудня 2019 року, очевидно, що продовження таких дій є вкрай необхідним.

Загалом для розвитку ринку моторних палив необхідне формування комплексної державної політики у цій сфері, зокрема, розроблення програми розвитку нафтопереробної галузі.

## 4 | КОНЦЕПЦІЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ

Складовою енергетичної безпеки держави є забезпечення споживачів якісним моторним паливом у необхідних обсягах. Забезпечення сталого функціонування нафтопереробної галузі потребує цілісної політики у цій сфері, яка була б направлена на запобігання виникнення криз на ринку, а також послаблення енергетичної залежності України, шляхом збільшення виробництва та споживання вітчизняних нафтопродуктів. Негативні тенденції останніх двадцяти років на ринку моторних палив вказують на необхідність удосконалення державної політики задля уникнення кризових явищ на цьому ринку, формування конкурентного середовища в секторі виробництва нафтопродуктів та підвищення конкурентоспроможності вітчизняних нафтопереробників по відношенню до іноземних конкурентів.

За результатами аналізу державної політики у сфері моторних палив можна зробити висновок про відсутність сталої стратегії державної політики в цьому напрямку. Напрями розвитку нафтового сектору, у тому числі, у сфері перероблення сировини, постачання нафтопродуктів та у сфері роздрібної торгівлі нафтопродуктами та моторним паливом. Проте, стратегічні документи, які би визначали механізми розвитку безпосередньо ринку моторних палив, відсутні. Що стосується державної підтримки галузі, то для внутрішнього виробництва традиційних видів моторного пального такі заходи взагалі не передбачені. Державні ж преференції, які надаються для виробників біопалива не справляють позитивного ефекту для розвитку цього сегменту ринку, зважаючи на низький темп розвитку біопаливної галузі.

Поточна політика держави не створює передумов для розвитку ринку моторних палив, у результаті чого ми спостерігаємо наступне:

- ◆ надзалежність від імпорتنих постачань нафти та нафтопродуктів, що створює ризики для безпеки держави;
- ◆ низька конкурентоспроможність нафтопродуктів вітчизняного виробництва;
- ◆ технологічна застарілість потужностей діючих нафто- та газопереробного заводів;
- ◆ недосконале законодавство України, яке недостатньо гармонізоване із законодавством ЄС.

З огляду на вищевикладене, на сьогодні основним цільовим завданням для Уряду є покращення роботи нафтопереробної галузі України, зокрема, максимальної завантаженості діючих підприємств, а також вирішення проблем, які склалися через недостатньо ефективне функціонування нафтопереробної промисловості. Загрозлива для енергетичної безпеки ситуація на ринку моторних палив потребує створення ефективної політики, що буде направлена на підвищення ефективності роботи нафто- і газопереробної галузі, підвищення конкурентоспроможності внутрішніх виробників пального, зниження залежності від імпорتنих постачань нафтопродуктів, стимулювання виробництва біопалива.

У ході аналізу проблем та пошуку шляхів ефективного їх вирішення, експерти Офісу розглянули 2 альтернативи, кожна з яких містить комплекс змін поточної державної політики для створення передумов розвитку ринку моторних палив.

## Альтернатива № 1

### «Стимулювання збільшення обсягів виробництва нафтопродуктів»

Така альтернатива може бути реалізована, шляхом розробки програми підтримки вітчизняних виробників нафтопродуктів, яка би передбачала, зокрема, такі заходи:

- ◆ зменшення ставки акцизного податку на паливо власного виробництва;
- ◆ відміна податку з роздрібного продажу підакцизних товарів для нафтопродуктів вітчизняного виробництва;
- ◆ встановлення ввізного мита на нафтопродукти;
- ◆ компенсація частини відсоткової ставки для кредитів, що отримують виробники нафтопродуктів для модернізації нафтопереробних потужностей.

Переваги	Недоліки
<ul style="list-style-type: none"><li>● Збільшення завантаження обладнання НПЗ та ГПЗ.</li><li>● Збільшення попиту на нафтопродукти вітчизняних НПЗ та ГПЗ.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Фінансові втрати бюджету.</li><li>● Можливість корупційних ризиків при наданні державної підтримки на модернізацію нафтопереробних потужностей.</li><li>● Невідповідність фіскальній політиці ЄС щодо оподаткування моторних палив.</li><li>● Порушення правил СОТ.</li></ul>

## Альтернатива № 2

### «Підвищення ефективності роботи нафтопереробної галузі»

Така альтернатива може бути реалізована, шляхом розробки програми розвитку нафтопереробної галузі, яка б, зокрема, передбачала:

- ◆ забезпечення підвищення конкурентоспроможності українських переробних підприємств шляхом створення передумов їх модернізації, наприклад, запровадження пільгового режиму імпорту обладнання для технічного переоснащення, модернізації вітчизняних нафто- та газопереробних підприємств, компенсації частини відсоткової ставки кредиту при залученні капіталу для модернізації обладнання, надання державних гарантій тощо;
- ◆ приватизація Одеського НПЗ стратегічному інвестору з умовою його модернізації та гарантованих щорічних обсягів виробництва;
- ◆ забезпечення сировиною українських НПЗ шляхом стимулювання видобутку нафти та газового конденсату, а також збільшення імпорту нафти за рахунок імпорту нафтопродуктів.

Переваги	Недоліки
<ul style="list-style-type: none"><li>● Покращення технічного стану НПЗ та ГПЗ та збільшення конкурентоспроможності їх продукції.</li><li>● Збільшення обсягів виробництва нафтопродуктів вітчизняними НПЗ та ГПЗ.</li><li>● Збільшення обсягів видобутку сировини для виробництва нафтопродуктів.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Фінансові втрати бюджету.</li><li>● Можливість корупційних ризиків при наданні державної підтримки на модернізацію нафтопереробних потужностей.</li></ul>

Створення сприятливих умов для подальшого розвитку нафтопереробної галузі вимагає системного підходу. Обраний шлях вирішення основних систематичних проблем на ринку, а також реформування поточної політики має відповідати як міжнародним зобов'язанням України, так і потребам вітчизняної економіки. На думку експертів Офісу, найбільш ефективним підходом реформування державної політики у сфері моторних палив є обрання Альтернативи № 2, яка дозволить створити умови для відновлення нафтопереробної галузі України, ефективної роботи діючих підприємств, збільшення обсягів виробництва нафтопродуктів та як результат — зниження їх імпорту. Розробка програми розвитку нафтопереробної галузі має здійснюватись із залученням всіх зацікавлених суб'єктів ринку нафти та нафтопродуктів, незалежних галузевих експертів та організацій.

### **Незалежно від обраної альтернативи, вважаємо за доцільне здійснення наступних заходів:**

- 1) Стимулювання розвитку біопаливної галузі, шляхом внесення змін до відповідних Законів України, якими буде:
  - ◆ встановлення для суб'єктів господарювання, що реалізують моторне паливо, обов'язкової частки рідкого біопалива в загальному обсязі його продажу, а також відповідальності у разі її недотримання;
  - ◆ встановлення графіку підвищення частки біопалива в загальному обсязі рідких моторних палив;
  - ◆ запровадження застосування критеріїв сталості для моторного біопалива;
  - ◆ впровадження контролю вмісту рідкого біопалива (біокомпонентів) у моторному паливі.
- 2) Посилення енергетичної безпеки в сегменті ринку моторних палив шляхом забезпечення формування та функціонування мінімальних запасів нафти та нафтопродуктів.
- 3) Боротьба з «сірим» ринком моторного палива шляхом проведення контролюючими органами регулярних планових комплексних перевірок об'єктів з нелегального виробництва та продажу пального, підвищення фінансових санкцій за виробництво та здійснення роздрібною торгівлі паливом без наявності ліцензії.
- 4) Уніфікація законодавства України з законодавством ЄС, в т.ч., в частині стандартів якості моторного палива, у т.ч. біопалива, регламентів на паливо щодо викидів.
- 5) Посилення штрафних санкцій за неподання органам державної статистики даних для проведення державних статистичних спостережень.

# ДОДАТКИ

## ДОДАТОК 1. ПЕРЕЛІК РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК МОТОРНИХ ПАЛИВ

№	Назва	Тип	Видавники	Номер	Дата
1	Про державне мито	Декрет	Кабінет Міністрів України	7-93	21-01-1993
2	Про ліцензування видів господарської діяльності	Закон	Верховна Рада України	222-VIII	02-03-2015
3	Про технічні регламенти та оцінку відповідності	Закон	Верховна Рада України	124-VIII	15-01-2015
4	Про стандартизацію	Закон	Верховна Рада України	1315-VII	05-06-2014
5	Про Митний тариф України	Закон	Верховна Рада України	584-VII	19-09-2013
6	Про загальну безпечність нехарчової продукції	Закон	Верховна Рада України	2736-VI	02-12-2010
7	Про державний ринковий нагляд і контроль нехарчової продукції	Закон	Верховна Рада України	2735-VI	02-12-2010
8	Про альтернативні види палива	Закон	Верховна Рада України	1391-XIV	14-01-2000
9	Про державне регулювання виробництва і обігу спирту етилового, коньячного і плодового, алкогольних напоїв, тютюнових виробів, рідин, що використовуються в електронних сигаретах, та пального	Закон	Верховна Рада України	481/95-ВР	19-12-1995
10	Про захист прав споживачів	Закон	Верховна Рада Української Радянської Соціалістичної Республіки	1023-XII	12-05-1991
11	Про Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності	Закон	Верховна Рада України	3392-VI	19-05-2011
12	Про природні монополії	Закон	Верховна Рада України	1682-III	20-04-2000
13	Про охорону атмосферного повітря	Закон	Верховна Рада України	2707-XII	16-10-1992
14	Про охорону праці	Закон	Верховна Рада України	2694-XII	14-10-1992
15	Кодекс цивільного захисту України	Кодекс України	Верховна Рада України	5403-VI	02-10-2012
16	Митний кодекс України	Кодекс України	Верховна Рада України	4495-VI	13-03-2012
17	Податковий кодекс України	Кодекс України	Верховна Рада України	2755-VI	02-12-2010
18	Цивільний кодекс України	Кодекс України	Верховна Рада України	435-IV	16-01-2003
19	Господарський кодекс	Кодекс України	Верховна Рада України	436-IV	16-01-2003
20	Про затвердження Порядку роботи представників контролюючих органів на акцизних складах та податкових постах, що утворюються на території підприємств, де виробляється продукція з використанням спирту етилового та біоетанолу, які отримуються за нульовою ставкою акцизного податку	Наказ	Міністерство фінансів України	9	23-01-2015
21	Про затвердження форми декларації акцизного податку, Порядку заповнення та подання декларації акцизного податку	Наказ	Міністерство фінансів України	14	23-01-2015
22	Про затвердження Порядку роботи податкових постів, установлених на підприємствах суб'єктів господарювання, які використовують речовини, що використовуються як компоненти моторних палив та отримуються за нульовою ставкою акцизного податку або ввезені на митну територію України без сплати акцизного податку, як сировину для виробництва у хімічній промисловості, форм Довідки про прогнозований обсяг речовин, які планується отримати від підприємства-виробника або ввезти на митну територію України, Довідки про цільове використання як сировини для виробництва у хімічній промисловості речовин, що використовуються як компоненти моторних палив, та Журналу обліку погашення податкових векселів	Наказ	Міністерство фінансів України	430	27-03-2013

№	Назва	Тип	Видавники	Номер	Дата
23	Про затвердження форм Довідки про прогнозований обсяг потреби в спирті етиловому для виготовлення окремих видів продукції, Довідки про цільове використання спирту етилового та Журналу обліку погашення податкових векселів	Наказ	Державна податкова служба України	224	19-04-2011
24	Про затвердження Інструкції про порядок приймання, транспортування, зберігання, відпуску та обліку нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України	Наказ	Міністерство палива та енергетики України, Державний комітет України з питань технічного регулювання та споживчої політики, Міністерство транспорту та зв'язку України, Міністерство економіки України	281/171/ 578/155	20-05-2008
25	Про затвердження Інструкції з контролювання якості нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України	Наказ	Міністерство палива та енергетики України, Державний комітет України з питань технічного регулювання та споживчої політики	271/121	04-06-2007
26	Про затвердження Порядку проведення експертизи для підтвердження належності палива до альтернативного	Наказ	Державний комітет України з енергозбереження	183	10-12-2004
27	Про затвердження Порядку ведення Єдиного державного реєстру місць зберігання та форми довідки про внесення місця зберігання до Єдиного державного реєстру	Наказ	Державна податкова адміністрація України	251	28-05-2002
28	Про затвердження форм звітів щодо виробництва й обігу спирту, алкогольних напоїв і тютюнових виробів та порядків їх заповнення	Наказ	Міністерство фінансів України	49	11-02-2016
29	Про затвердження формату даних, структури та форм електронних документів для наповнення Єдиного державного реєстру витратомірів-лічильників і рівнемірів - лічильників рівня пального у резервуарі	Наказ	Міністерство фінансів України	944	27-11-2018
30	Про затвердження форм заяви про реєстрацію платника акцизного податку з реалізації пального або спирту етилового та/або акцизних складів, акцизної накладної, розрахунку коригування акцизної накладної, заявки на поповнення (коригування) залишку пального, заявки на поповнення (коригування) залишку спирту етилового, Порядку заповнення акцизної накладної, розрахунку коригування акцизної накладної, заявки на поповнення (коригування) залишку пального, заявки на поповнення (коригування) залишку спирту етилового	Наказ	Міністерство фінансів України	262	19-06-2019
31	Про затвердження Форми декларації митної вартості та Правил її заповнення	Наказ	Міністерство фінансів України	599	24-05-2012
32	Про затвердження Правил пожежної безпеки для об'єктів зберігання, транспортування та реалізації нафтопродуктів	Наказ	Міністерство палива та енергетики України	658	24-12-2008
33	Про затвердження Порядку ведення Єдиного реєстру товарно-транспортних накладних на переміщення алкогольних напоїв і Порядку ведення Єдиного державного реєстру витратомірів - лічильників обсягу виробленого спирту етилового	Постанова	Кабінет Міністрів України	806	09-10-2013
34	Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, судових та котельних палив	Постанова	Кабінет Міністрів України	927	01-08-2013
35	Про затвердження Порядку випуску, обігу та погашення податкових векселів, авальованих банком (податкових розписок), що видаються до отримання з акцизного складу спирту етилового неденатурованого, спирту етилового денатурованого (технічного) та біоетанолу, які використовуються суб'єктами господарювання для виробництва окремих видів продукції	Постанова	Кабінет Міністрів України	1257	27-12-2010
36	Про затвердження переліків підприємств з усіма стадіями технологічного процесу з виготовлення нафтопродуктів, що мають право виробляти бензини моторні сумішеві із вмістом етил-трет-бутилового ефіру або з добавками на основі біоетанолу	Постанова	Кабінет Міністрів України	1375	05-12-2007



№	Назва	Тип	Видавники	Номер	Дата
37	Про порядок видачі свідоцтва про належність палива до альтернативного	Постанова	Кабінет Міністрів України	1307	05-10-2004
38	Про ідентифікацію та декларування безпеки об'єктів підвищеної небезпеки (НПАОП 0.00-6.21-02), (НПАОП 0.00-6.22-02)	Постанова	Кабінет Міністрів України	956	11-07-2002
39	Про затвердження Порядку ведення Єдиного реєстру акцизних накладних	Постанова	Кабінет Міністрів України	114	24-02-2016
40	Про затвердження переліку видів продукції, щодо яких органи державного ринкового нагляду здійснюють державний ринковий нагляд	Постанова	Кабінет Міністрів України	1069	28-12-2016
41	Про затвердження Порядку ведення Єдиного державного реєстру витратомірів-лічильників і рівнемірів - лічильників рівня пального у резервуарі, передачі облікових даних з них електронними засобами зв'язку до контролюючих органів	Постанова	Кабінет Міністрів України	891	22-11-2017
42	Про затвердження Порядку випуску, обігу та погашення податкових векселів, які видаються до отримання або ввезення на митну територію України нафтопродуктів та/або речовин, що використовуються як компоненти моторних палив, для використання як сировини для виробництва в хімічній промисловості та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України	Постанова	Кабінет Міністрів України	21	17-01-2018
43	Деякі питання електронного адміністрування реалізації пального та спирту етилового	Постанова	Кабінет Міністрів України	408	24-04-2019
44	Про затвердження Порядку видачі дозволів на виконання робіт підвищеної небезпеки та на експлуатацію (застосування) машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки	Постанова	Кабінет Міністрів України	1107	26-10-2011
45	Питання прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів	Постанова	Кабінет Міністрів України	461	13-04-2011
46	Про затвердження переліку певних дій щодо провадження господарської діяльності або видів господарської діяльності, які не можуть провадитися на підставі подання декларації відповідності матеріально-технічної бази суб'єкта господарювання вимогам законодавства	Постанова	Кабінет Міністрів України	725	25-08-2010
47	Про затвердження Правил роздрібної торгівлі нафтопродуктами	Постанова	Кабінет Міністрів України	1442	20-12-1997
48	Про запровадження спеціального мита на окремі товари походженням з Російської Федерації, що ввозяться на митну територію України	Постанова	Кабінет Міністрів України	719	15-08-2020
49	Про затвердження норм втрат нафтопродуктів під час їх приймання, зберігання, відпуску, перевантаження та транспортування	Постанова	Кабінет Міністрів України	686	05-08-2020
50	Про затвердження норм природного збитку бензинів у разі перевезення морськими суднами наливом	Постанова	Органи влади СРСР	107	07-08-1987
51	Про сплату державного мита за вексельні бланки	Указ	Президент України	504/93	02-11-1993

## ДОДАТОК 2. ПЕРЕЛІК НЕАКТУАЛЬНИХ АКТІВ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК МОТОРНИХ ПАЛИВ

№	Регуляторний акт	Тип	Видавники	Номер	Дата	Ознака, за якою прийняте рішення	НПА, яким протирічить зазначений акт	Розділ акту
1	Про затвердження Порядку проведення експертизи для підтвердження належності палива до альтернативного	Наказ	Державний комітет України з енергозбереження	183	10-12-2004	За ознакою невідповідності законодавству	-	Експертизу палива проводять випробувальні лабораторії, що мають атестат акредитації в Системі сертифікації УкрСЕПРО (сертифіковані) на проведення робіт у сфері експертизи різних видів палива, проте відповідно до наказу ДП «УкрНДНЦ» від 29 грудня 2017 р. № 500 «Про скасування національних нормативних документів» з 01 січня 2018 року скасовані стандарти державної системи сертифікації, а саме: ДСТУ 2296-93 «Державна система сертифікації. Знак відповідності. Форма, розміри, технічні вимоги та правила застосування» ДСТУ 3410-96 «Державна система сертифікації. Основні положення» ДСТУ 3411:2004 «Система сертифікації УкрСЕПРО. Вимоги до органів сертифікації продукції та порядок їх призначення і надання повноважень на діяльність у Системі» ДСТУ 3412-96 «Державна система сертифікації. Вимоги до випробувальних лабораторій» ДСТУ 3420-96 «Система сертифікації УкрСЕПРО. Вимоги до органів, що здійснюють сертифікацію систем управління»
2	Про затвердження переліків підприємств з усіма стадіями технологічного процесу з виготовлення нафтопродуктів, що мають право виробляти бензини моторні сумішеві із вмістом етилтрет-бутилового ефіру або з добавками на основі біоетанолу	Постанова	Кабінет Міністрів України	1375	05-12-2007	За ознакою невідповідності законодавству	Податковий кодекс України	До прийняття Податкового кодексу діяв Закон України «Про ставки акцизного збору і ввізного мита на деякі товари (продукцію)», де в статті 1 (в редакції від 2003 року було зазначено, що Виготовлення нафтопродуктів здійснюється підприємствами, які мають всі стадії технологічного процесу з їх виготовлення, за переліком, визначеним Кабінетом Міністрів України

№	Регуляторний акт	Тип	Видавники	Номер	Дата	Ознака, за якою прийняте рішення	НПА, яким протирічить зазначений акт	Розділ акту
3	Про затвердження Порядку роботи податкових постів, установлених на підприємствах суб'єктів господарювання, які використовують речовини, що використовуються як компоненти моторних палив та отримуються за нульовою ставкою акцизного податку або ввезені на митну територію України без сплати акцизного податку, як сировину для виробництва у хімічній промисловості, форм Довідки про прогнозований обсяг речовин, які планується отримати від підприємства-виробника або ввезти на митну територію України, Довідки про цільове використання як сировини для виробництва у хімічній промисловості речовин, що використовуються як компоненти моторних палив, та Журналу обліку погашення податкових векселів	Наказ	Міністерство фінансів України	430	27-03-2013	За ознакою невідповідності законодавству	Про затвердження Порядку випуску, обігу та погашення податкових векселів, які видаються до отримання або ввезення на митну територію України нафтопродуктів та/або речовин, що використовуються як компоненти моторних палив, для використання як сировини для виробництва в хімічній промисловості та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України	Втратила чинність Постанова КМУ у відповідності до якої було прийнято даний акт. Регулюється іншим
4	Про затвердження Інструкції з контролювання якості нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України	Наказ	Міністерство палива та енергетики України, Державний комітет України з питань технічного регулювання та споживчої політики	271/121	04-06-2007	За ознакою невідповідності законодавству	Про затвердження Порядку проведення перевірки екологічних показників нафтопродуктів, які реалізуються шляхом оптової та роздрібною торгівлі Про стандартизацію Про підтвердження відповідності	Нормативно-правові акти, які були використані під час розроблення інструкції втратили чинність
5	Про загальну безпечність нехарчової продукції	Закон	Верховна Рада України	2736-VI	02-12-2010	За ознакою невідповідності законодавству	Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності	Ст. 12 суперечить ч. 5 ст.4 та ч. 7 ст. 7 ЗУ «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»

№	Регуляторний акт	Тип	Видавники	Номер	Дата	Ознака, за якою прийняте рішення	НПА, яким протирічить зазначений акт	Розділ акту
6	Про державний ринковий нагляд і контроль нехарчової продукції	Закон	Верховна Рада України	2735-VI	02-12-2010	За ознакою невідповідності законодавству	Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності Конституція України	Ч. 6 ст. 10 суперечить Конституції України, Президенту надані повноваження КМУ, а також абзацу 10 ч. 1 ст. 1 цього ж Закону Абз. 10 ч. 1 ст. 1 суперечить абз. 3 ч. 4 ст. 4 ЗУ «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», яким встановлено, що виключно законом можуть встановлюватись види госп. діяльності, які є предметом нагляду Ст. 20 підлягає приведенню у відповідність до ст. 5 ЗУ «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», зокрема з метою імплементації інтегрованої автоматизованої системи держ нагляду Ч. 6 ст. 27; ч. 1 ст. 28; ч. 4 ст. 29; п. 3 ч. 1, ч. 5, ч. 6 ст. 30; ст. 31; ст. 32; ст. 33 суперечать ч. 5 ст.4 та ч. 7 ст. 7 ЗУ «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» Ст. 36 потербує приведення у відповідність до абз. 14 ч.9 ст. 7 та ст. 21 ЗУ «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» П. 4 розділу IX підлягає коригуванню в зв'язку із прийняттям нової редакції ЗУ «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»
7	Про затвердження норм природного збитку бензинів у разі перевезення морськими суднами наливом	Постанова	Органи влади СРСР	107	07-08-1987	За ознакою періоду прийняття	-	
8	Про затвердження Правил пожежної безпеки для об'єктів зберігання, транспортування та реалізації нафтопродуктів	Наказ	Міністерство палива та енергетики України	658	24-12-2008	За ознакою невідповідності законодавству	Кодекс цивільного захисту України	Акт приймався на виконання Закону України «Про пожежну безпеку», наразі питання пожежної безпеки регулюється Кодексом цивільного захисту

## ДОДАТОК 3. ПЕРЕЛІК РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ, ЩО МАЮТЬ ОЗНАКИ НЕЗАКОННИХ ТА РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК МОТОРНИХ ПАЛИВ

№	Назва	Тип	Видавники	Номер	Дата	Ознака
1	Про державне мито	Декрет	Кабінет Міністрів України	7-93	21-01-1993	За ознакою відсутності підстави для прийняття
2	Про затвердження Інструкції з контролювання якості нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України	Наказ	Міністерство палива та енергетики України	271/121	04.06.2007	За ознакою відсутності підстави для прийняття

