

Проблеми правового забезпечення виробництва та використання традиційних і альтернативних палив моторних

Віталій Горічко

horichko.v@gmail.com

067 504 5548

IX Міжнародна науково-технічна конференція
«ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА РАЦІОНАЛЬНОГО ВИКОРИСТАННЯ ТРАДИЦІЙНИХ ТА АЛЬТЕРНАТИВНИХ
ПАЛИВНО-МАСТИЛЬНИХ МАТЕРІАЛІВ»

3-7 липня 2023, м. Київ

Нагальні потреби :

- **внесення змін до закону «Про Митний тариф України»**
- **внесення змін до акону про «Про альтернативні види палива»**
- **розроблення проєкту Технічного регламенту щодо вимог до палив моторних альтернативних**
- **розроблення проєктів декількох національних стандартів на палива моторні альтернативні**

Стосовно Митного тарифу.

Як відомо, коди Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТЗЕД) містять 10 цифрових знаків, вісім перших з яких відповідають кодуванню Комбінованої номенклатури Європейського Союзу (Combined Nomenclature), яка, в свою чергу, базується на Гармонізованій системі опису та кодування товарів (Гармонізована система, ГС), що містить шестицифрове кодування. Дві останні цифри десятизначного коду УКТЗЕД (товарна категорія) є в розпорядженні національного виробника чи імпортера для точної деталізації продукції при сплаті мита та інших платежів, які стягуються при переміщенні товарів через митний кордон, а для підакцизних товарів окрім мита сплачується ще й акцизний податок і не тільки для товарів, які переміщуються через митний кордон, але і товарів вітчизняного виробництва. Перелік таких товарів наведено у Податковому кодексі України.

Для того, щоб краще зрозуміти, які власне зміни слід внести до Митного тарифу, тут маються на увазі зміни стосовно палив моторних і палив альтернативних, зазначених в Групі 27 «Палива мінеральні; нафта і продукти її перегонки; бітумінозні речовини; воски мінеральні» та Групі 38 «Різноманітна хімічна продукція», розглянемо підстави, що вимагають таких змін.

Є дві основні підстави:

- назви митних категорій, що стосуються бензинів моторних не відповідають сучасному стану ринку,
- відсутність деталізованого і вичерпного кодування і опису продукції, яка відноситься до палив моторних альтернативних, як для бензинових, так і для дизельних двигунів.

У групі 27 Митного тарифу у назвах товарних підкатегорій для легких дистилатів за кодами УКТЗЕД, що відносяться до бензинів наявне словосполучення «із вмістом не менш як 5% біоетанолу або етил-трет-бутилового ефіру або їх суміші». Така назва введена ще на початку двотисячних років на підставі галузевого стандарту ГСТУ 320.00149943.015-2000 Бензини моторні сумішеві. Технічні умови, який є застарілим і не відповідає сучасним вимогам, оскільки вміст біоетанолу, згідно ГСТУ, не повинен перевищувати 6 % (масових). Національний же стандарт ДСТУ 7687:2015 Бензини автомобільні Євро. Технічні умови допускає вміст біоетанолу в бензинах до 10 % (об'ємних). Тому пропонується замість зазначеного словосполучення вживати визначення **«із вмістом біокомпонентів за умови, що загальний вміст кисню не перевищує 3,7 мас.%»** - для бензинів, що відповідають чинному Технічному регламенту, а для палива альтернативного для бензинових двигунів – визначення **«із вмістом біокомпонентів за умови, що загальний вміст кисню перевищує 3,7 мас.%»**.

Що має передувати внесенню змін до Митного тарифу

Насамперед слід розробити і затвердити Технічний регламент щодо вимог до палив моторних альтернативних для бензинових і дизельних двигунів або в іншій назві - Технічний регламент щодо вимог до палив моторних альтернативних.

Чому необхідно його прийняти?

Як відомо, у групі 27 Митного тарифу та, відповідно, і в Податковому Кодексі України, зазначені бензини та дизельні палива, якісні показники яких відповідають Технічному регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельних, суднових і котельних палив. Цими вимогами обмежується вміст оксигенатів у паливах: щодо бензинів їх загальний вміст не повинен перевищувати ту кількість, яка створює в паливі масову концентрацію кисню, що не перевищує 3,7%; а у дизельному паливі вміст метилових/етилових естерів жирних кислот тобто (біодизелю) не повинен перевищувати 7,0 об'ємних відсотків.

Якщо ми хочемо збільшити споживання рідких біопалив, то необхідно прийняти такий Технічний регламент на палива моторні альтернативні, у яких вміст оксигенатів перевищуватиме допустимий їх вміст у паливах, що врегульовує існуючий Технічний регламент. **За наявності такого Технічного регламенту якість палив буде чітко регламентованою і відповідати вимогам ДСТУ 8696:2016 Паливо альтернативне для бензинових двигунів. Технічні умови або ДСТУ 86956:2016 Паливо альтернативне для дизельних двигунів. Технічні умови.** У паливах альтернативних за ДСТУ 8696:2016 та ДСТУ 8695:2016 масова частка кисню в паливі для бензинових двигунів перевищує 3,7 %, а в паливі для дизельних двигунів об'ємна частка метилових/етилових естерів жирних кислот перевищує 7 %.

Чому треба прийняти Технічний регламент на палива моторні альтернативні?

- Без такого Технічного регламенту вимоги зазначених стандартів є необов'язковими, оскільки, згідно законодавства, лише у випадках посилення на них у законодавчих та нормативно-правових актах зобов'язує виконувати такі вимоги (точніше підтверджує відповідність палива вимогам Технічного регламенту). Тобто, у разі його неприйняття ринок буде заповнений контрафактною продукцією.
- Іншою важливою причиною прийняття Технічного регламенту є обов'язковість визначення органу державного ринкового нагляду за продукцією, вимоги до якої він визначає. Таким органом скоріш за все Кабінет Міністрів визначить Державну екологічну інспекцію України, яка уже є органом державного ринкового нагляду за видом продукції «автомобільні бензини, дизельне, суднове і котельне паливо».

Історія питання

Пропозиція стосовно необхідності розроблення Технічного регламенту щодо вимог до палив моторних альтернативних надавалася Держенергоефективності ще на початку 2018 року, який на той час розробляв законопроект стосовно розвитку сфери виробництва рідкого палива з біомаси. В наступні роки розроблявся ряд законопроектів, як Держенергоефективності так і народними депутатами, під різними назвами, які передбачали внесення змін до Закону України «Про альтернативні види палива» щодо стимулювання використання біокомпонентів у паливах моторних. На кінець, законопроект «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обов'язковості використання рідкого біопалива (біокомпонентів) у галузі транспорту» (реєстраційний номер 3356-д від 05.11.2020) 30 червня 2021 року прийнято в першому читанні, а 17 березня 2023 року винесений на друге читання у Верховній Раді України.

Характеристика законопроекту:

Цим законопроектом, окрім внесення змін до Закону України «Про альтернативні види палива» також вносяться зміни до Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», які передбачають що дія цього Закону поширюється на «Контроль за додержанням ліцензіатами вимог ліцензійних умов здійснюється органами державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів в частині додержанням вмісту рідкого біопалива (біокомпонентів) у паливі моторному і паливі моторному альтернативному та/або його відповідності критеріям сталості, ...» (частина п'ята статті 2).

Таким чином, виробництво, зберігання, розповсюдження палив моторних альтернативних підлягатиме ліцензуванню, як і традиційного палива моторного і, відповідно, для здійснення такого контролю необхідно розробити нормативно-правовий документ, в якому встановлюватимуться обов'язкові технічні вимоги до палива моторного альтернативного, тобто **Технічний регламент** на це паливо.

Державний ринковий нагляд поширюється лишк на продукцію, вимоги стосовно показників її якості встановлюються технічними регламентами. Відповідність введеної в обіг в Україні продукції та її розповсюдження вимогам технічних регламентів є обов'язковою. **10**

- У разі затвердження Технічного регламенту щодо вимог до палив моторних альтернативних **виникне** правова підстава для внесення змін до групи 27 і групи 38 Митного тарифу.
- До групи 27 мають бути віднесені палива моторні альтернативні, у яких частина **компонентів з нафтової сировини складає 70 % і більше**, а до групи 38 - палива моторні альтернативні, у яких **частина таких компонентів складає менше 70 %**, тобто відповідно до вимог УКТЗЕД гармонізованого з Комбінованою номенклатурою ЄС.
- Зокрема, палива альтернативні для бензинових двигунів згідно ДСТУ 8696:2016, у яких об'ємна частка одноатомних спиртів (етилового та спиртів С3 і вище) від 10 % до 50 % (4 типи палива Е20, Е30, Е40 і Е50 з кроком 10 %.), Е20 та Е30 відносяться до групи 27 Митного тарифу, а Е40 та Е50 – до групи 38.
- Щодо палив альтернативних для дизельних двигунів згідно ДСТУ 8695: 2016 об'ємна частка метилових та/або етилових естерів жирних кислот не перевищує 30% (3 типи палива: В10, В20, і В30), тобто ці палива віднесено до групи 27 Митного тарифу.

Схема змін до Митного тарифу

1

Група 27 Митного тарифу

Бензини і дизельне паливо відповідають вимогам Технічного регламенту оскільки у них вуглеводнева частина з нафтової сировини 70 % і більше. (у цю групу проектом пропонується віднести палива моторні альтернативні, у яких вуглеводнева частина 70 % і більше).

Технічний регламент щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, судових та котельних палив, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.2013 № 927.

Постанова Кабінету Міністрів від 28.12.2016 № 1069 визначає, що Держекоінспекція є органом державного ринкового нагляду за видом продукції «автомобільні бензини, дизельне, суднове та котельне паливо».

Необхідно розробити і прийняти Технічний регламент щодо вимог до палив альтернативних для бензинових і дизельних двигунів (у разі відсутності такого Технічного регламенту – контроль за якістю такого палива ніхто не буде здійснювати).

2

Палива моторні альтернативні поділяються на:

- палива, у яких вуглеводнева частина з нафтової сировини 70 % і більше
- палива, у яких вуглеводнева частина з нафтової сировини менше 70 %

ДСТУ 8696: 2016 Паливо альтернативне для бензинових двигунів. Технічні умови.

ДСТУ 8695: 2016 Паливо альтернативне для дизельних двигунів. Технічні умови.

У цих паливах моторних альтернативних вміст біокомпонентів перевищує їх вміст у паливах моторних згідно Технічного регламенту:

У ДСТУ 8696 об'ємна частка одноатомних спиртів (етилового та спиртів C₃ і вище) від 10 % до 50 % (4 типи палива E20, E30, E40 і E50 з кроком 10 %.) E20 та E30 віднесено до групи 27 Митного тарифу, а E40 та E50 – до групи 38 Митного тарифу.

У ДСТУ 8695: 2016 об'ємна частка метилових та/або етилових естерів жирних кислот не перевищує 30% (3 типи палива: B10, B20, і B30), тобто ці палива віднесено до групи 27 Митного тарифу.

3

Група 38 Різноманітна хімічна продукція Митного тарифу.

(у цю групу віднесено палива, у яких вуглеводнева частина з нафтової сировини менше 70 %)

Для чого необхідно вносити запропоновані зміни до Митного тарифу?

- Палива моторні альтернативні, незважаючи на наявність національних стандартів, якими встановлені технічні вимоги до них, не є класифікованими за кодами УКТЗЕД в залежності від їх складу, що не сприяє виробництву і використанню таких палив, а також їх адмініструванню при наданні на ринку, оскільки здійснення операцій з ними вимагатиме ліцензування та вони підлягатимуть акцизному оподаткуванню (за встановленими кодами УКТЗЕД).
- Окрім того, споживачі палив моторних альтернативних повинні бути поінформованими про вміст біокомпонентів у паливі, щоб випадково не завдати шкоди двигунам своїх автотранспортних засобів.

З урахуванням вищенаведеного до групи 27 і групи 38 Митного тарифу пропонується внесення змін, які стосуються кодування палив моторних альтернативних з відповідними відсотковим кроком щодо вмісту біокомпонентів, а також зміни назв митних категорій. Зокрема, пропонується встановити такі назви для палив, призначених для бензинових двигунів:

- «із вмістом біокомпонентів за умови, що загальний вміст кисню не перевищує 3,7 мас. %» (стосується бензинів, вимоги щодо яких врегульовуються чинним Технічним регламентом),
- «із вмістом біокомпонентів за умови, що загальний вміст кисню перевищує 3,7 мас. %» (стосується бензинів, вимоги щодо яких мають врегульовуватися Технічним регламентом щодо вимог до палив моторних альтернативних, який слід розробити і затвердити).

Пропоновані зміни до груп 27 і 38 Митного тарифу представлені у фрагменті з Порівняльної таблиці, у якій, окрім змін, подана чинна редакція товарних позицій і категорій палив моторних та пояснення стосовно пропонованих змін.

Легкі дистилати				
Існуюча редакція		Пропонована редакція		Пояснення
Код	Назва	Код	Назва	
2710 12 41	----- з октановим числом менш як 95:	2710 12 41	----- з октановим числом менш як 95:	
	----- з октановим числом 80 або менше:		----- з октановим числом 80 або менше:	
	----- із вмістом не менш як 5 мас. % біетанолу або етил-трет-бутилового ефіру або їх суміші:		----- із вмістом біокомпонентів за умови, що загальний вміст кисню не перевищує 3,7 мас. %:	Відповідає Технічному регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, суднових та котельних палив, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.2013 № 92
			----- із вмістом біокомпонентів за умови, що загальний вміст кисню перевищує 3,7 мас. %:	Відповідає ДСТУ 8696: 2016 Паливо альтернативне для бензинових двигунів. Технічний регламент щодо вимог до палив моторних альтернативних необхідно розробити і затвердити.
		2710 12 41 21	----- із вмістом вмістом біетанолу, об'ємна частка якого становить понад 10 % але не більш як 20 %:	

- З внесенням пропонованих змін чисельність товарних підкатегорій у групах 27 і 38 суттєво зросте, що зумовлено надлишковою, як на мій погляд, деталізацією товарних категорій і підкатегорій стосовно, зокрема, вмісту сірки як у бензинах, так і в дизельному паливі, якої, до речі, нема у Комбінованій номенклатурі Європейського Союзу.
- Така деталізація пов'язана із встановленням в нульові роки диференційованої ставки акцизного податку на дизельне паливо в залежності від масової частки сірки (2008, скасована з 2017).
- Стосовно бензинів різні коди УКТЗЕД також встановлені в залежності від вмісту сірки (з 2014 ?).
- Оскільки згідно Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельних, суднових і котельних палив діють вимоги щодо їх якості Євро 5 (відступ від них встановлений лише на час воєнного стану), то наявна деталізація товарних підкатегорій автомобільних бензинів в Митному тарифі є зайвою.

Характеристика законопроекту «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обов'язковості використання рідкого біопалива (біокомпонентів) у галузі транспорту».

- В законопроекті розширено перелік речовин, які відносяться до рідкого біопалива. Зокрема, до нього додано біометанол, біо-ЕТБЕ, біо-МТБЕ, біо-ЕТАЕ, гідроочищену рослинну олію.
- Подано визначення палива моторного і палива моторного альтернативного у такій редакції:
 - паливо моторне – паливо, отримане з нафтової сировини або в результаті змішування палива, одержаного з нафтової сировини, з біокомпонентами, за умови, що загальний масовий вміст кисню у бензинах не перевищує 3,7 відсотків, а об'ємний вміст моноалкільних естерів жирних кислот у дизельному паливі не перевищує 7 відсотків;
 - паливо моторне альтернативне – паливо, отримане в результаті змішування палива, одержаного з нафтової сировини, з біокомпонентами або рідке біопаливо, за умови, що загальний масовий вміст кисню у бензинах перевищує 3,7 відсотків, а об'ємний вміст моноалкільних естерів жирних кислот у дизельному паливі перевищує 7 відсотків;

- **Визначено обов'язкову частку вмісту рідкого біопалива (біокомпонентів) в обсягах бензинів автомобільних, яка повинна складати з 1 червня 2024 року – не менш як 5 відсотків (об'ємних), за абсолютної похибки визначення ± 1 відсоток**
- **Встановлені вимоги до адміністрування та державного контролю за вмістом біокомпонентів у паливах моторних та паливах моторних альтернативних.**
- **Надається право суб'єктам господарювання, які здійснюють діяльність з виробництва та/або імпорту пального та/або здійснюють оптову торгівлю паливом додавати рідке біопаливо (біокомпоненти) до палива моторного та палива моторного альтернативного в обсягах, що відповідають вимогам нормативних та нормативно-правових актів. (Це є прямим зобов'язанням затвердити Технічний регламент щодо вимог до палив моторних альтернативних.)**
- **Встановлюються вимоги до рідкого біопалива, біокомпонентів щодо його відповідності критеріям сталості та вимоги до Порядку підтвердження цієї відповідності.**

Визначення необхідності розроблення проєктів національних стандартів щодо палив моторних альтернативних.

- Як зазначалося, вимоги до таких палив встановлені ДСТУ 8696:2016 Паливо альтернативне для бензинових двигунів. Технічні умови та ДСТУ 86956:2016 Паливо альтернативне для дизельних двигунів. Технічні умови. Проте у ДСТУ на паливо для бензинових двигунів ці вимоги поширюються на паливо, у якому об'ємна частка біокомпонентів **не більше ніж 50 %**.
- Поза нормативним забезпеченням залишаються палива для бензинових двигунів з об'ємною часткою біокомпонентів, зокрема біоетанолу, більшою ніж 50 %. У світі такі палива використовуються, такі як E85, E100 (азеотроп етанолу (96 % C_2H_5OH і 4 % (масових) води). На етанольних паливах можуть працювати тільки так звані машини «Flex-Fuel» (автомобіль з багатопаливним двигуном).
- Можна очікувати, що з кожним роком транспортних засобів з такими двигунами в нашій державі суттєво збільшуватиметься, і в такому разі слід розробити національний стандарт на такі палива. Найдоцільніше прийняти як національний стандарт EN 15293 „Паливо автомобільне. Автомобільне паливо, що містить етанол (E85). Вимоги та методи випробувань” .

Національні стандарти, які стосуються палив моторних і методів визначення їх технічних і фізико-хімічних характеристик.

- Це пов'язано з прийняттям ДП «УкрНДНЦ» 28 грудня 2022 р. № 285 наказу «Про пакетне прийняття європейських нормативних документів CEN/CENELEC» (CEN – Європейський комітет зі стандартизації, CENELEC – Європейський комітет з електротехнічної стандартизації), яким прийнято 20268 європейських стандартів методом підтвердження з наданням чинності з 31 грудня 2023 року. 173 стандартів із переліку, затвердженого цим наказом відносяться до повноважень ТК 38 «Стандартизація продукції нафтопереробки і нафтохімії».
- Згідно наказу зобов'язано технічні комітети стандартизації визначити національні стандарти та гармонізовані національні стандарти (з поправками та змінами), **положення яких суперечать положенням європейських стандартів CEN/CENELEC, прийнятих згідно з додатком до цього наказу, та надати до ДП «УкрНДНЦ» в термін до 1 липня 2023 року протоколи засідань щодо їх скасування.**

- З огляду на те, що європейські стандарти приймаються як національні методом підтвердження, тобто на мові оригіналу (англійська), для однозначного трактування положень стандартів та їх дотримання операторами ринку нафтопродуктів, інженерному персоналу лабораторій, технічному персоналу нафтобаз та автозаправних станцій і, що дуже важливо, споживачам продукції, доцільно здійснити їх переклад українською і затвердити наказом ДП «УкрНДНЦ».
- Насамперед необхідно зробити переклади **важливих** прийнятих ДП «УкрНДНЦ» гармонізованих національних стандартів. Для цього слід **зацікавленим суб'єктам господарювання** звернутися до ТК 38 і підтвердити фінансування розроблення національних стандартів на заміну прийнятих методом підтвердження.
- Слід зазначити, що не всі стандарти, які стосуються палив моторних альтернативних закріплені за ТК 38. Це стосується метилових естерів жирних кислот (FAME), тобто біодизелю. З цього питання ТК 38 слід звернутися до ДП «УкрНДНЦ» з проханням закріпити за ним 18 стандартів на автомобільне паливо для дизельних двигунів (FAME) та на методи визначення його фізико-хімічних характеристик.

Підсумок:

Для забезпечення правового врегулювання виробництва та використання традиційних і альтернативних палив моторних пропонується такий алгоритм дій:

- Розробити проєкт Технічного регламенту щодо вимог до палив моторних альтернативних, незалежно від того чи буде прийнятий Верховною Радою Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обов'язковості використання рідкого біопалива (біокомпонентів) у галузі транспорту» чи ні.
- Внести зміни в групу 27 Митного тарифу, з приведенням у відповідність до сучасного стану ринку палив моторних і палив моторних альтернативних та перспектив його розвитку.
- Здійснити переклад гармонізованих європейських стандартів, прийнятих ДП «УкрНДНЦ» у грудні 2022 року.

Дякую за увагу