

Норми викидів з пересувних джерел

Регламент (ЄС) №715/2007 від 20.06.2007 року Європейського Парламенту та Ради про затвердження типу колісних транспортних засобів стосовно шкідливих викидів легких пасажирських транспортних засобів та транспортних засобів комерційного призначення (Євро-5 та Євро-6) і про доступ до інформації щодо ремонту та технічного обслуговування колісних транспортних засобів

Регламент встановлює загальні технічні вимоги для затвердження типу колісних транспортних засобів (КТЗ) та змінних частин, таких як змінні прилади для контролювання забруднення, стосовно викидів. Регламент також запроваджує норми щодо експлуатаційної відповідності та ресурсу приладів контролю за забрудненням, бортових діагностичних (OBD) систем, вимірювання споживання палива та доступності інформації щодо ремонту й обслуговування КТЗ.

Регламент поширюється на КТЗ категорій M1, M2, N1 та N2 із контрольною масою, яка не перевищує 2610 кг, а також на вимогу виробника – на КТЗ категорій M1, M2, N1 та N2 із контрольною масою, що не перевищує 2840 кг, та які відповідають умовам, наведеним у даному Регламенті та його виконавчих документах.

Регламентом встановлені обов'язки виробників щодо затвердження типу КТЗ та надання доступу до інформації для незалежних операторів та авторизованих дилерів і ремонтників з ремонтування та обслуговування КТЗ, в т.ч. навчальних матеріалів.

Регламент встановлює граничні значення викидів за Євро-5 та за Євро-6, граничне значення для випробування щодо випаровування, граничні значення для шкідливих викидів монооксиду вуглецю та вуглеводнів щодо випробування двигуна після холодного старту.

Регламент передбачає можливість надання державами-членами пільг стосовно серійних КТЗ, які відповідають вимогам Регламенту та його виконавчих документів, фінансових пільг для переобладнання КТЗ, що експлуатують, та видалення з експлуатування невідповідних КТЗ. Для всіх типів КТЗ фінансові пільги не повинні перевищувати додаткову вартість технічних приладів, встановлених для забезпечення відповідності граничним значенням, включаючи витрати на встановлення їх на КТЗ.

Держави-члени повинні ввести положення щодо застосування санкцій до виробників за порушення вимог Регламенту, та вжити всіх необхідних заходів для їх виконання. Впроваджені санкції повинні бути ефективними, пропорційними та переконливими. Регламентом зокрема визначено такі типи порушень, за які має бути передбачена відповідальність:

- фальшиві заяви під час процедур затвердження типу або процедур, що спричиняють відкликання КТЗ;
- фальсифікування результатів випробувань стосовно затвердження типу або експлуатаційної відповідності;
- приховування даних або технічних вимог, які можуть призвести до відкликання КТЗ чи відкликання затвердження типу КТЗ;

- застосування заводних приладів;
- відмова надати доступ до інформації.

Регламент (ЄС) № 595/2009 Європейського Парламенту та Ради від 18 червня 2009 року про затвердження типу автотранспортних засобів та двигунів відносно викидів тяжких транспортних засобів (Євро 6) та доступ до ремонту і обслуговування автомобілів інформацією, який вносить зміни до Регламенту (ЄС) №715/2007 та Директиву 2007/46/ЄС і який відміняє Директиви 80/1269/ЄЕС, 2005/55/ЄС та 2005/78/ЄС.

Директива 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 5 вересня 2007 року про створення основ для затвердження механічних транспортних засобів, їх причепів і систем, компонентів та окремих технічних пристроїв, призначених для таких транспортних засобів (Рамкова директива).

Директива №97/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 16 грудня 1997 р. про наближення законодавства держав-членів щодо прийняття мір проти викидів газоподібних забруднювачів і твердих частин двигунами внутрішнього спалювання не дорожніх пересувних джерел

Метою Директиви є наближення законодавства країн-членів стосовно стандартів викидів та процедур затвердження типової моделі двигунів, які можна визначити як немобільне устаткування. Директивою визначені такі терміни, як «пересувне устаткування інше, ніж рухомий склад», «затвердження типової моделі», «тип двигуна», «сім'я двигунів».

Відповідно до Директиви має виконуватися процедура затвердження типових моделей для двигунів чи їх типів. На такі моделі чи типи двигунів повинні видаватися сертифікати. Країни-члени повинні гарантувати перевірку відповідності продукції сертифікатам. Назви та адреси органів, які проводять сертифікацію та випробування і є відповідальними за виконання Директиви, мають бути надіслані в Комісію та інші країни-члени.

Комюніке Комісії від 20 грудня 1995 року щодо стратегії Євросоюзу зі зменшення викидів CO₂ пасажирськими автомобілями та збільшення економії пального (COM(95) 689) містить дані щодо витрат та вигод від значного зменшення витрачання пального пасажирськими автомобілями та аналізує доступні інструменти для досягнення цих вигод. Згідно з висновками Комісії, найкращою формою діяльності Комісії для зменшення викидів CO₂ пасажирськими автомобілями та зменшення витрачання пального є поєднання заходів: укладання угоди з європейською автомобільною промисловістю та імпортерами автомобілів в Євросоюзі; введення податкових пільг за використання приватних автомобілів із збереженням пального; докладання зусиль щодо розробки та технологічного розвитку виробництва автомобілів, які викидають невелику кількість або зовсім не викидають CO₂; краще інформування покупців щодо викидів CO₂ за допомогою схеми кодування.

У 1998 році Комісією біла презентована нова пропозиція до Рішення Євросоюзу, що встановлює схему моніторингу середньої кількості викидів (monitor the average specific emissions) вуглекислого газу новими пасажирськими автомобілями.

Комюніке Комісії від 5 жовтня 2000 року COM(2000) 626: огляд Програми Auto-Oil II. Комюніке надає огляд підходів, застосованих у Програмі Auto-Oil II, і повідомляє основні результати. Комюніке також відзначає прогрес певних споріднених законодавчих пропозицій і визначає пропозиції на майбутнє. Згідно з оцінками програми, викиди традиційно регульованих забруднюючих речовин від автомобільного транспорту до 2020 року зменшаться менше ніж на 20 % від рівня 1995 року, тоді як викиди CO₂ зростатимуть до 2005 року. Загальний обсяг викидів (без CO₂) від безрейкового транспорту значно зменшиться протягом 1990 – 2010 років, і відносна важливість інших секторів відповідно зросте.

Програма Auto-Oil II передбачає значне покращення якості повітря в містах до 2010 року. Найважливіші проблеми стосуються твердих часток, регіональних рівнів тропосферного озону та деяких локалізованих перевищень викидів двоокису азоту. Оцінка можливих напрямків вибору приводить до вибору ефективного з точки зору ціна-ефективність зменшення викидів від дво- та триколісного транспорту. Заходи, не пов'язані з технічним переоснащенням, демонструють свій потенціал щодо зменшення викидів та обмеження витрат в містах. Фіскальні заходи також забезпечують переможне рішення як для довкілля, так і для економії. Програма показала, що для висування комплексу ефективних заходів потрібен інтегральний підхід, який включає джерела викидів, забруднюючі речовини та заходи.

Директива 98/70/ЄС щодо якості бензину та дизельного палива та внесення змін до Директиви 93/12/ЄЕС

Метою Директиви є зменшення викидів забруднюючих речовин від автотранспортних засобів. Директива визначає екологічні вимоги для палива, що продається для використання в двигунах примусового запалювання та двигунах компресійного запалювання.

Директива містить вимоги щодо:

- заборони продажу етильованого бензину;
- поетапного покращення якості палива (встановлює екологічні вимоги для палива, що продається для використання в двигунах примусового запалювання, яким має відповідати паливо з 01 січня 2000р. та 01 січня 2005 р., зокрема зменшення показника вмісту сірки до 10 мг/кг);
- перевірку відповідності бензину та дизпалива встановленим екологічним вимогам на основі аналітичних методів, закріплених у європейських стандартах EN 228:1999 та EN 590:1999 відповідно;
- встановлення власних систем моніторингу якості палива, що відповідають стандартам (застосування іншої системи моніторингу якості палива можливе за умови, що така система дає результати відповідної достовірності);
- щорічне звітування щодо якості палива, обсягів продажу бензину та дизельного палива, в т.ч. неетильованого бензину та дизельного палива, вміст сірки в якому не перевищує 10 мг/кг, географічної доступності неетильованого бензину та дизельного палива, частина

сірки в яких не перевищує 10 мг/кг. Так інформація має бути загальнодоступною;

- встановлення відповідальності за порушення встановлених національних норм, спрямованих на реалізацію Директиви.

Законодавство України частково відповідає вимогам Директиви 98/70/ЄС. Зокрема, як і Директива 98/70/ЄС, **Закон України від 15 листопада 2001 р. № 2786-III «Про заборону ввезення і реалізації на території України етилованого бензину та свинцевих добавок до бензину»**, забороняє ввезення і реалізацію на території України етилованого бензину та свинцевих добавок до бензину. Згідно зі змінами до даного закону, що вносяться законопроектом №2073 від 23.01.2013, з-під сфери його дії виводиться ввезення авіаційного бензину на територію України до введення сертифікованого в Україні альтернативного виду палива (за умови ввезення в обсязі не більше 1 000 тонн протягом календарного року).

Законом України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» від 6 липня 2005 року № 2739-IV дозволено пропуск на митну територію України з метою вільного обігу та першу реєстрацію в Україні ввезених транспортних засобів нових і таких, що були в користуванні, або виготовлених в Україні за умови їх відповідності екологічним нормам не нижче рівня Євро-2 згідно з технічними регламентами та національними стандартами (щонайменше за умови відповідності вимогам рівня «В» ДСТУ UN/ECE R 49-02A, В:2002 або «В», «С», «D» ДСТУ UN/ECE R 83-03:2002, які застосовують залежно від особливостей конструкції транспортних засобів).

Законом передбачається також поступове введення в Україні стандартів від Євро-3 до Євро-6, починаючи з січня 2013 року:

- Євро-3 – з 1 січня 2013 року;
- Євро-4 – з 1 січня 2014 року;
- Євро-5 – з 31 січня 2016 року;
- Євро-6 – з 1 січня 2018 року.

Вимоги щодо якості бензину і дизельного палива встановлені в стандартах:

ДСТУ 4063-2001 Бензини автомобільні. Технічні умови

ДСТУ 4839:2007 Бензини автомобільні. Підвищеної якості. Технічні умови

ДСТУ 4840:2007 Паливо дизельне. Підвищеної якості та ін.

Показники компонентів бензину згідно з ДСТУ 4063-2001 та ДСТУ 4839:2007 є дуже близькими до визначених частиною 3 ст. 3 Директиви 98/70/ЄС, однак не відповідають йому. Зокрема, вміст етанолу обома стандартами встановлено на рівні 3%, а інших органічних кисневих сполук на рівні 10%, що перевищує показники, встановлені Директивою 98/70/ЄС.

Вимоги до якості дизельного палива передбачені ДСТУ 4840:2007 Паливо Дизельне. Підвищеної якості також не відповідають вимогам Директиви 98/70/ЄС. Окрім того, пунктом 1 **Правила ведення обліку, зберігання та реалізації дизельного палива залежно від вмісту масової частки сірки** передбачає здійснення обліку дизельного палива з вмістом сірки понад 0,2 %,

що поряд з необов'язковістю стандарту дозволяє ще більше знижувати якість дизельного палива.

Окрім того, в силу ст. 1 Закону України «Про стандартизацію» стандарти, прийняті після 11.01.2006 року не мають загальнообов'язкової дії. Загальнообов'язкову силу мають лише стандарти, прийняті до 11 січня 2006 р. (дати набуття чинності Законом України «Про стандарти, технічні регламенти та процедури оцінки відповідності»). ДСТУ, прийняті після 11 січня 2006 р., можуть набувати умовно обов'язкової сили у разі коли, наприклад, в договорі про поставку бензину зазначається, що поставляється бензин підвищеної якості. У такому випадку бензин, який поставляється, повинен відповідати ДСТУ 4839:2007 Бензини автомобільні. Підвищеної якості. Технічні умови. Буде вважатися порушенням таких договірних зобов'язань поставка бензину, який не відповідає зазначеному ДСТУ. Проте, такі дії будуть вважатися порушенням лише з огляду на те, що постачальник не поставив бензин підвищеної якості.

Також українське законодавство не містить вимог щодо інформації щодо складу бензину.

Не враховані вимоги щодо здійснення моніторингу особами, які поставляють паливо за життєвим циклом викидів парникових газів. **Порядок проведення національної інвентаризації антропогенних викидів із джерел та поглинання поглиначами парникових газів** передбачено лише порядок призначення особи, яка буде здійснювати розробку національної інвентаризації парникових газів.

Законодавством України також не передбачається вимоги щодо здійснення моніторингу палива.

Директива Ради №1999/32/ЄС від 26 квітня 1999 р. стосовно зменшення вмісту сірки в певних видах рідкого палива, та яка вносить зміни до Директиви 93/12/ЄЕС

Метою Директиви є зменшення викидів діоксиду сірки, які утворюються при спалюванні окремих типів рідких видів палива і тим самим зменшити шкідливий вплив таких викидів на людину та довкілля.

Зменшення викидів діоксиду сірки, які виникають при спалюванні окремих рідких видів палива, які виробляються з нафти, мають бути досягнуті шляхом накладення меж на вміст сірки у таких видах палива, як умови їх використання на території держав-членів, у територіальних морях та у виключних економічних зонах чи зонах контролю забруднення.

Директивою з певними винятками заборонено використання важкого палива, якщо вміст сірки в ньому перевищує 1% за масою, з 1 січня 2003 року, а легке дизельне паливо не можна використовувати, якщо вміст сірки в ньому перевищує 0,2% та 0,1% з 1 липня 2000 року та 1 січня 2008 року відповідно.

Відповідно до Директиви мають бути вжиті всі необхідні заходи для того, щоб суднові види палива не використовувались у зонах їх територіальних морів, у виключних економічних зонах та зонах контролю за забрудненням, які потрапляють у сферу дії зон контролю за викидами сірки, якщо вміст сірки в цих видах палива перевищує 1,5% за масою.

Відбір проб і здійснення аналізу для перевірки дотримання зазначених обмежень повинні проводитися за встановленими методами, а Єврокомісії мають подаватися річні звіти, що містять аналіз результатів.

В Україні у ряді випадків правове регулювання складу палива здійснюється через посилання на міжнародні стандарти, тобто міжнародним стандартам надається пряма регулююча дія в правовому просторі України. Зокрема, ДСТУ ISO 4317:2004 «Нафтопродукти. Паливо (клас F). Класифікація. Частина 2. Категорії газотурбінного палива для застосування в промисловості та для суднових двигунів», затверджений наказом Держспоживстандарту від 05 липня 2004 р. № 132; ДСТУ ISO 8216-99:2004 «Нафтопродукти. Паливо (клас F). Класифікація», затверджений наказом Держспоживстандарту від 05 липня 2005 р. № 132; ДСТУ ISO 4317:2004 «Нафтопродукти. Паливо (клас F). Класифікація. Частина 1. Категорії палива для суднових двигунів», затверджений наказом Держспоживстандарту від 05 липня 2004 р. № 132 поширюють на територію України положення міжнародних стандартів ISO в частині визначення складу палива.

Відповідно до п. 2 ДСТУ ISO 4317:2004 «Нафтопродукти. Паливо (клас F). Класифікація. Частина 2. Категорії газотурбінного палива для застосування в промисловості та для суднових двигунів», посилання на наведені у цьому документі нормативні документи містять положення, які через посилання у цьому документі становлять положення цього стандарту. У цьому ж пункті міститься посилання на стандарт ISO 8217:1996 Petroleum products – Fuels (class F) – Specification of marine fuels. Пункт 8 останнього стандарту містить вимоги щодо вмісту сірки в паливі для морських суден, які не відповідають вимогам цього пункту аналізованої директиви, оскільки допускають 2% від маси вмісту сірки в зазначеному паливі. У зв'язку з цим, держава не контролює дотримання показника, передбаченого цим пунктом на рівні, якого вимагає вищевказана директива.

Вимоги до мазуту містить ДСТУ 4058-2001 «Паливо нафтове. Мазут. Технічні умови.», затверджений наказом Держспоживстандарту від 09.11.2001 року № 546 залежно від видів мазуту встановлює вимоги до вмісту сірки в мазуті від 0 до 3.5 %, що не відповідає зазначеній директиві.

Законодавство України різниться з Директивою 1999/32/ЄС встановленими в ряді випадків більш низькими вимогами до палива, ніж це встановлено зазначеною Директивою. Зокрема, стосується вимоги до вмісту сірки у: важких мазутах; суднових видах палива; суднових дизельних мазутах тощо. Українське законодавство не містить вимоги до вмісту сірки у судновому паливі для суден, які стоять на причалах.

Директива Європейського Парламенту та Ради №94/63/ЄС від 20 січня 1994 р. щодо обмеження викидів летючих органічних речовин, які легко випаровуються в результаті зберігання палива та їх доставку з терміналу на станції обслуговування

Метою Директиви є здійснення контролю за викидами органічних сумішей, які легко випаровуються в результаті зберігання палива та їх доставки

з терміналу на станції обслуговування. Директива встановлює гармонізовані технічні вимоги щодо конструкції та способу використання устаткування по зберіганню палива на терміналі, устаткування для завантаження та розвантаження палива з пересувних контейнерів та устаткування для завантаження палива в контейнери для зберігання на станціях обслуговування.

Директивою для зменшення загальних річних втрат бензину допускаються такі рівні втрат:

- при завантаженні та зберіганні на кожній установці терміналу - менше 0,01 цільового еталонного значення ваги до ваги (в/в) у відсотках від пропускної спроможності;
- при завантаженні та розвантаженні мобільних ємностей на терміналах - менше 0,05 цільового еталонного значення ваги до ваги (в/в) у відсотках від пропускної спроможності;
- при завантаженні установок для зберігання на сервісних станціях - менш 0,01 цільового еталонного значення в/в у відсотках від пропускної спроможності.

Загальним недоліком чинного законодавства України щодо зберігання палива та їх доставку з терміналу на станції обслуговування має описовий характер технічних норм.

Значна частина тексту технічних нормативно-правових актів містить опис того, які бувають конструкції резервуарів, стаціонарних покрівель тощо. При цьому взагалі відсутні будь-які показники, яким могли б відповідати резервуари, а також не зазначаються будь-які обов'язки осіб, які використовують ці резервуари для забезпечення вловлювання летючих органічних сполук. В результаті цього нормативно-правові акти, які діють в Україні, досить часто носять декларативно-описовий характер та не несуть жодного регулюючого навантаження. У свою чергу, це призводить до збільшення масиву нормативно-правових актів, що не компенсується жодними перевагами в частині регулювання поведінки осіб, які будуть експлуатувати ці резервуари. У зв'язку з цим, необхідно по можливості в подальшому уникати прийняття декларативних технічних норм, а вже наявні замінювати діючими правовими нормами.

Норми втрат нафтопродуктів, передбачені постановою Держпостачу СРСР № 40 від 26.03.86 **«Про затвердження норм природних втрат нафтопродуктів при прийомі, зберіганні, відпуску, транспортуванні»**, якими до цього часу користуються під час проведення інвентаризації нафтопродуктів згідно **Інструкції про порядок приймання, транспортування, зберігання, відпуску та обліку нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України**, затвердженою спільним наказом Міністерства палива та енергетики України, Міністерства економіки України, Міністерство транспорту та зв'язку України, Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 20.05.2008 № 281/171/578/155, є більшими, ніж це передбачено проаналізованою Директивою. Директива дозволяє застосовувати або вимагати більш суворих заходів на території або в географічній зоні, де встановлено, що такі заходи необхідні для захисту здоров'я людей або екологічна ситуація потребує спеціальних умов.

Не відповідають вимогам Директиви параметри встановлені пунктом 1.1.15 **Правил технічної експлуатації резервуарів та інструкції з їх ремонту**, затверджених Держкомнафтопродуктом СРСР від 26 грудня 1986 р., для резервуарів.

Пунктами 4.18 – 4.22. **ВБН Резервуари вертикальні, сталеві для зберігання нафти та нафтопродуктів з тиском насичених парів не вище 93,3 кПа**, затвердженими наказом Держкомнафтогазу України від 04 серпня 1994 р. № 286, визначено вимоги до кілець жорсткості резервуарів, хоча не вказано, що вони повинні забезпечувати вловлювання ЛОС на 95 % у порівнянні з резервуарами з фіксованою верхньою частиною не обладнаних пристроями контролю випаровування.

У чинному законодавстві України відсутні вимоги щодо того, що контейнер має бути пофарбований фарбою, яка забезпечує відбивання теплових променів на рівні 70 % та більше. В пунктах 5.6. та 10.2. вищевказаних ВБН визначено лише, що зовнішні поверхні резервуарів повинні бути захищені від корозії променевідбиваючими лакофарбовими матеріалами світлого тону з малою тепловипромінюючою властивістю.

Пунктом 10.1. цих же ВБН передбачено лише вимогу щодо передбачення при розробці проектів резервуарів заходів, спрямованих на зменшення втрат нафти та нафтопродуктів. При цьому законодавство України не містить вимоги, щоб ця втрата при навантаженні та зберіганні не перевищувала 0,01 % ваги палива, що є об'єктом таких операцій.

Вимоги щодо втрат палива під час завантаження та розвантаження мобільних ємностей на терміналах, завантаження установок для зберігання на сервісних станціях, щодо застосування обладнання для нижнього завантаження в деякій мірі, вимоги до мобільних ємностей врегульовані **Законом України «Про транспорт»; Статутом автомобільного транспорту**, затверджений постановою Ради Міністрів УРСР від 27.06.1969 року № 401; **Технічним регламентом надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом**, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 01.03.2010 року № 193; **Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті**, затвердженого наказом Мінтрансу від 20.11.2003 року № 904; **Правилами технічної експлуатації річкових портових гідротехнічних споруд**, затверджених Наказом Мінтрансу від 29.03.2004 року № 251; **Технічним регламент морського обладнання**, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 05.09.2007 року № 1103; **ВСН 311-89 Монтаж сталених вертикальних циліндричних резервуарів для зберігання нафти та нафтопродуктів об'ємом від 100 до 50000 м³**, затверджених наказом Мінмонтажспецбудом СРСР від 30.10.1989 року; **ГОСТ 12.2.003-91 Обладнання виробниче. Загальні вимоги безпеки**, затверджений постановою Держстандарту СРСР від 06.06.1991 року № 807; **ГОСТ 12.3.009-76 Роботи вантажно-розвантажувальні. Загальні вимоги безпеки**, затверджені постановою Держстандарту СРСР від 23.03.1976 року № 670, проекті постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту щодо приймання утворюваних на суднах відходів залишків вантажу портовими спорудами». Проте для відповідності Директиві є необхідність у закріпленні

таких вимогу вигляді окремого технічного регламенту чи внести відповідні зміни до вже діючих.

Регламентом Європейського Парламенту та Ради ЄС №1907/2006 від 18.12.2006 р. щодо правил реєстрації, оцінки, перевірки та обмеження хімічних речовин (REACH) встановлюються вимоги щодо використання небезпечних речовин.

Регламент Європейського парламенту та Ради 850/2004 від 24.04.2004 р. про стійкі органічні забруднювачі та зміни Директиви 79/117/ЄЕС

Метою Регламенту є захист навколишнього середовища і здоров'я людей від стійких органічних забруднювачів шляхом заборони, поступової відмови чи обмеження виробництва, обігу та використання речовин, що підпадають під дію Стокгольмської конвенції чи Протоколу про стійкі органічні забруднювачі до Конвенції 1979 року про транскордонне забруднення на великі відстані, а також шляхом мінімізації з метою швидкого усунення, якщо таке можливо, викидів таких речовин і шляхом розробки положень щодо відходів таких речовин, відходів з вмістом таких речовин чи забруднених цими речовинами.

Регламентом визначено речовини, виробництво, обіг та використання яких як самих по собі, у складі препаратів чи в якості складових частин матеріалів, забороняється та обмежується.

В Україні започатковано впровадження застосування альтернативних видів палива. Для цього були прийняті кілька програм, таких як **Програма «Етанол» (2000)** та **Програма розвитку дизельного біопалива (2006)**, але ефективність їх реалізації була низькою.

У 2006 р. був прийнятий **Закон про внесення змін до деяких законів щодо стимулювання виробництва бензинів моторних сумішевих**, який визначив диференційовані податкові ставки, зокрема, акциз на суміші бензину з більш ніж 2% біоетанолу або більше 5% добавок етил-трет-бутилового ефіру (ЕТБЕ) становить 50-70% акцизу для звичайного бензину. Але це положення Закону ще не набуло чинності.

Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо сприяння виробництву та використанню біологічних видів палива» від 2009 року передбачає звільнення від сплати митних зборів і акцизних зборів на устаткування і транспортні засоби, що працюють на біологічних видах палива. Нещодавно (у травні 2011 року) Кабінет Міністрів України ухвалив **Постанову про затвердження порядку ввезення на митну територію України техніки, обладнання, устаткування, технічних та транспортних засобів, що використовуються для виробництва і забезпечення споживання біологічних видів палива.**

У кінці 1990-х - початку 2000-х років були прийняті й діють на сьогодні національні стандарти на моторне паливо: ДСТУ 3868-99 «Паливо дизельне. Технічні умови» і ДСТУ 4063-2001 «Бензини автомобільні. Технічні умови». ДСТУ 3868-99 частково відповідає вимогам європейського стандарту Євро-1 для дизельного палива, а ДСТУ 4063-2001 частково відповідає вимогам стандарту Євро-2 для бензину. З 1 січня 2011 року усі моторні палива, які реалізують на ринку України, повинні відповідати вимогам ДСТУ 4839:2007

«Бензини автомобільні підвищеної якості. Технічні умови» і ДСТУ 4840:2007 «Паливо дизельне підвищеної якості. Технічні умови» (аналог Євро-4). Стандарти ідентичні європейським стандартам EN 228:2004 і EN 590:2004 (стандарти Euro-4/Euro-5 для моторних палив).

В Україні найбільшою проблемою є якість доріг, яке впливає на транспортні засоби та веде до збільшення викидів CO₂, оскільки транспортні засоби не можуть пересуватися на оптимальній швидкості поза містами. Економічне зростання привів до збільшення числа автомобілів, транспортним проблемам і зростанню рівня забруднення в містах. Заборона на імпорт автомобілів старше 8 років був скасований в 2007 році в результаті вступу України до Світової організації торгівлі (СОТ), при цьому було впроваджено прогресивну шкалу реєстраційних зборів залежно від потужності двигуна, віку автомобіля і типу. Реєстраційний внесок з 50% зниженням зборів для транспортних засобів на зріджених вуглеводневих газах (ЗВГ), стиснутому природному газі (СПГ) та інших альтернативних видах палива набув чинності з липня 2009 року після прийняття нового Податкового кодексу України (січень 2011 року). Крім того, прогресивна шкала акцизу на нові автомобілі, які виробляються на Україні, і для всіх імпортованих автомобілів залежно від потужності їх двигуна, віку автомобіля залишається в силі.

В Україну дозволено імпортувати тільки транспортні засоби, які відповідають стандартам Євро 2 і вище, при цьому податок на імпорт для таких транспортних засобів щодо високий. З 1 липня 2006 року, у зв'язку з переходом на екологічні норми Євро-2, в Україні заборонений продаж і реєстрація автомобілів з карбюраторними, а також інжекторними двигунами без каталітичних нейтралізаторів відпрацьованих газів (каталізаторів), що не відповідають нормам Євро-2.

Існує механізм інформування в автомобільній галузі, за яким імпортери публікують інформацію про обсяг двигуна транспортних засобів.

Стандарти викидів парникових газів і регулювання споживання палива на кілометр застаріли і потребують модернізації.

Згідно з Основними засадами (стратегією) державної екологічної політики та Національним планом дій з охорони навколишнього середовища в Україні до 2015 року планується створення мережі загальнодержавної автоматизованої інформаційно-аналітичної системи забезпечення доступу до екологічної інформації, яка включатиме, в т.ч. реєстри викидів та перенесення забруднюючих речовин. Для досягнення поліпшення екологічної ситуації та підвищення рівня екологічної безпеки ставляться такі завдання:

- зменшення обсягу викидів загальнопоширених забруднюючих речовин: пересувними джерелами шляхом встановлення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах до 2015 року відповідно до стандартів Євро-4, до 2020 року - Євро-5.

У цілому, державна політика проголошує пріоритети економії палива та захисту навколишнього середовища в транспортному секторі, проте урядова фінансова підтримка більш екологічно чистих і ефективних транспортних засобів, альтернативних видів моторного палива, реалізації заходів з економії

палива і поліпшення стану навколишнього середовища захисту, наприклад, екологічного маркування і маркування енергоефективності не є достатньою.

Таким чином законодавство України у сфері якості атмосферного повітря частково відповідає законодавству ЄС, та має як відмінності, так і недоліки.

Спільне в законодавстві України та ЄС:

- цілі регулювання (запобігання, зменшення та контроль за забрудненням атмосферного повітря), та правові інструменти правового регулювання (визначення нормативів гранично допустимих викидів забруднюючих речовин внаслідок здійснення промислової діяльності, запровадження дозвільної системи для здійснення такої діяльності) у сфері охорони атмосферного повітря в результаті здійснення промислової та сміттєспалювальної діяльності;
- запровадження системи нормування вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах пересувних джерел. Такі нормативи розробляються для кожного типу новоствореного пересувного джерела, а також, для пересувних джерел, що вже експлуатуються на території України.
- врахування при визначенні нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах пересувних джерел вимог національного і міжнародного законодавства щодо забезпечення екологічної безпеки навколишнього природного середовища;
- визначення детального порядку проведення обов'язкової сертифікації транспортних засобів;
- чітке визначення параметрів, що підлягають перевірці/випробуванню для видачі сертифікату на дорожні транспортні засоби, їх складові та приладдя.

Основні відмінності від системи оцінки та управління якістю повітря

в ЄС:

- стандарти якості повітря (спостерігається дуже велика кількість видів атмосферних забруднюючих речовин, різні граничні рівні, у ряді випадків різні періоди усереднення при прямих вимірах);
- у ряді випадків різні норми якості палива і викидів в атмосферу шкідливих речовин від автотранспортних засобів;
- різні статистичні методи та формат даних при їх зборі;
- різний принцип дозвільної системи;
- відсутність загальних обов'язкових вимог, що встановлюють основний рівень нормативів;
- відсутність спеціальної нормативно-правової бази, що здійснює регулювання діяльності сміттєспалювальних підприємств. Така діяльність регулюється досить фрагментарно – на рівні різних нормативно-правових актів галузевого напрямку, зокрема, в сфері поводження із відходами.

Основні прогалини в галузі оцінки якості повітря:

- недостатньо розвинені системи моніторингу (контролю) якості повітря (брак автоматичних станцій, відсутність показників

вимірювання ТЧ2.5, ТЧ10 і рівня приземного озону, частково – бензолу, миш'яку, ртуті);

- відсутність детально розроблених правил оцінки якості повітря;
- недостатньо високий рівень збору, обробки та інтерпретації даних щодо якості повітря;
- обмежений доступ до наявної інформації про якість повітря;
- неповнота даних інвентаризації викидів (відсутність обліку неорганізованих джерел),
- майже повна відсутність автоматичного контролю викидів в атмосферу на промислових підприємствах;
- відсутність моделювання якості повітря, обмежене використання прогнозування викидів та рівня забруднення;
- обмеженість доступу до фактичної інформації про якість атмосферного повітря.

Основні прогалини в галузі управління якістю повітря:

- відсутність тематичних стратегічних документів з управління якістю атмосферного повітря;
- брак адміністративних ресурсів для вирішення проблем щодо якості атмосферного повітря;
- відсутність стандартів якості повітря для ТЧ10 і ТЧ2.5;
- відсутність національних обмежень викидів в атмосферу;
- відсутність стандартів захисту рослинності/екосистем;
- відсутня ратифікація останніх протоколів Конвенції LRTAP;
- відсутність спеціальної нормативно-правової бази, що здійснює регулювання діяльності сміттєспалювальних підприємств;
- різні рівні обмеження викидів в залежності від розподілу автомобілів на різні типи та категорії: дизельні, паливні тощо