

Редзюк А.М., к.т.н., доцент,
Клименко О.А., к.т.н., доцент,
ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

ВПРОВАДЖЕННЯ ТЕХНІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ЕНЕРГІЇ ДОРОЖНІМИ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В УКРАЇНІ

Близько 3/4 спожитої енергії та, відповідно, сумарних викидів парникових газів CO_2 (екв.) на території України серед всіх видів транспорту припадає саме на автомобільний транспорт. Позашляховий транспорт і сільськогосподарська техніка разом продукують 12,5 % викидів парникових газів, зведених до CO_2 (екв.). Залізниця, авіаційний, морський та річковий транспорт разом є джерелом всього 1,75 % викидів CO_2 (екв.), за які звітує Україна.

Дорожній транспорт в оглядовій перспективі має передумови для суттєвого збільшення викидів парникових газів в Україні та зростання його відносної частки у викидах у порівнянні з іншими секторами національної економіки з огляду на процеси деіндустріалізації та потенційну ємність ринку приватних легкових автомобілів (рівень автомобілізації України за показником кількості автомобілів на 1000 жителів у декілька разів є меншим ніж в країнах ЄС, наприклад, щонайменш у 3 рази є меншим, ніж у Польщі).

Частка легкових автомобілів у викидах CO_2 дорожнім транспортом в Україні зросла з 15,3% у 1990 р. до 48,1% у 2014 р., та продовжує зростати.

Окрім міжнародних вимог до скорочень викидів парникових газів, питання підвищення ефективності використання енергії автомобільним транспортом є насамперед важливою складовою національної енергетичної безпеки України.

Україна має великий потенціал скорочення питомих викидів парникових газів на автомобільному транспорті, що має бути реалізований шляхом впровадження комплексу заходів, з яких пріоритетним визначено впровадження прямого технічного регулювання ефективності використання енергії.

Заходи регулювання викидів CO_2 і паливної економічності автомобільного транспорту впроваджуються сьогодні багатьма країнами світу, але у досить різні способи і в різних умовах. Тому Україна має знайти свій шлях виходячи з національних інтересів, особливостей ринку і можливостей країни.

У роботі «Розробка національної транспортної політики щодо регулювання викидів CO_2 та споживання енергії дорожнім транспортом в Україні», що здійснювалась на замовлення Міністерства інфраструктури України за проектом Clima East компанією Ricardo Energy & Environment (Великобританія) разом з ДП «ДержавтотрансНДІпроект», рекомендовано підхід до регулювання викидів CO_2 та споживання енергії транспортними засобами (ТЗ) в Україні на першому етапі, що представлено в табл. 1.

Маркування автомобілів необхідно впровадити як на основі даних щодо ефективності використання енергії, так і даних щодо обсягів викидів CO_2 .

Крім застосування нормованих показників, відповідно до циклів WLTP, WHVC, WMTC, є доцільним розроблення і впровадження в Україні національної програми проведення додаткових випробувань щодо визначення ефективності використання енергії (з одночасним обов'язковим контролем відповідності діючим екологічним нормам) у цілісній системі, що буде більш наближеною до реальних умов експлуатації. Вважається, що це зміцнить у перспективі довіру споживачів до «офіційних» показників споживання моторних палив, яку в країнах ЄС підірвали, зокрема, суттєві розбіжності між показниками економічності на етапі підтвердження відповідності продукції вимогам технічних регламентів та в реальному житті.

Відповідні дослідження в цьому напрямі сьогодні здійснює ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

Таблиця 1 – Пропонований обсяг заходів регулювання в Україні на першому етапі, що розглядається

Категорія ТЗ	Підкатегорія ТЗ	Маркування за паливною економічністю ¹⁾	Вимоги до паливної економічності (норми) ²⁾	Заходи фіскального характеру ³⁾
Легкі транспортні засоби (LDV)	Пасажи́рські легкові автомобілі	Так	Так	Так (Висока прогресивна шкала. Висока інтенсивність)
	Легкі комерційні транспортні засоби	Так	Так	Так (Середня прогресивна шкала. Середня інтенсивність)
Важкі транспортні засоби (HDV)	Автотранспорт загального призначення для перевезення вантажів і пасажирів	Так	-	Так (Середня прогресивна шкала. Низька інтенсивність)
	Автотранспорт спеціального призначення (будівельна техніка тощо)	Так	-	Так (Низька прогресивна шкала. Низька інтенсивність)
	Військовий автотранспорт	Добровільно	-	-
Механічні двоколісні транспортні засоби		Так	-	Так (Висока прогресивна шкала. Низька інтенсивність)

Примітки: 1) Є обов'язковим як база для застосування фіскальних засобів, спрямованих на заохочення вибору на користь більш економічних транспортних засобів; 2) Залежно від маси транспортного засобу, поетапне впровадження; 3) Максимальний розмір податку, якщо показники економічності не визначено або на випадок недотримання нормативів економії палива.