



УДК 662.75:629.3

- © В.Б. Агєєв, канд. техн. наук, перший заст. директора,
- © В.С. Устименко, канд. техн. наук, зав. випроб. лабораторії (ДП “ДержавтотрансНДІпроект”),
- © Р.Є. Опімах, координатор упровадження реформ (Координаційний центр з упровадження економічних реформ при Президентові України)

РИЗИКИ ЗАПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ ОБОВ’ЯЗКОВОГО ДОДАВАННЯ БІОЕТАНОЛУ ДО АВТОМОБІЛЬНИХ БЕНЗИНІВ

***Анотація.** З урахуванням структури парку транспортних засобів України, в якій превалюють застарілі автомобілі, проаналізовані можливі ризики поетапного збільшення відповідно до законодавства обов’язкового вмісту біоетанолу в автомобільних бензинах, що виробляються та/або реалізуються в нашій країні. Надано пропозиції щодо внесення змін до нормативно-правових актів.*

***Ключові слова:** альтернативне паливо, біопаливо, біоетанол, бензин, двигун, транспортний засіб, структура парку, закон.*

***Аннотація.** Учитывая структуру парка транспортных средств Украины, в которой преобладают устаревшие автомобили, проанализированы возможные риски поэтапного увеличения согласно законодательству обязательного содержания биоэтанола в автомобильных бензинах, производимых и/или реализуемых в нашей стране. Даны предложения по внесению изменений в нормативно-правовые акты.*

***Ключевые слова:** альтернативное топливо, биотопливо, биоэтанол, бензин, двигатель, транспортное средство, структура парка, закон.*

***Annotation.** Given the structure of the vehicle fleet in Ukraine, in which obsolete vehicles prevail, it is analyzed the potential risks of gradual increase, in accordance with the legislation, of mandatory bioethanol content in automotive gasoline produced and/or sold in the country. Some amendments for the regulation are proposed.*

***Keywords:** alternative fuel, biofuel, bioethanol, gasoline, engine, motor vehicle, fleet structure, the law.*

Вступ

Розширення використання альтернативних видів палива на транспорті є надзвичайно актуальним для сучасних реалій України. Зокрема, таке стратегічне завдання визначено Транспортною стратегією України на період до 2020 року і Галузевою програмою підвищення енергоефективності у сферах транспорту та зв’язку на 2010 – 2014 роки.

Біоетанол є одним із найперспективніших альтернативних видів палива, передусім для автомобільного транспорту. Значне розширення використання спиртобензинових альтернативних палив і сумішевих бензинів із вмістом біоетанолу дає змогу суттєво знизити залежність транспорту від постачання, зокрема, імпорту палив нафтового походження, зменшити собівартість перевезень і, навіть, негативний вплив автотранспорту на довкілля.

Міністерство інфраструктури України та ДП “ДержавтотрансНДІпроект”, провідний

науково-дослідний інститут Мінінфраструктури у сфері автомобільного транспорту, неодноразово заявляли про підтримку заходів із розширення використання в Україні перспективних видів біопалив за умови відповідності їхніх властивостей сучасним вимогам до моторних палив та забезпечення вартості біопалив не вище ніж вартість звичайного бензину і дизельного палива.

На виконання низки доручень Уряду України ДП “ДержавтотрансНДІпроект”, починаючи з 1998 року бере активну участь у розробленні та реалізації проектів законів, інших нормативно-правових актів, програм і проектів, які мають на меті розширення виробництва і використання біологічних видів моторного палива та моторних палив із вмістом біокомпонентів для автотранспорту нашої країни, тому вважаємо за необхідне проаналізувати потенційні ризики, пов’язані із запровадженням норм нещодавно прийнятого



Закону України “Про внесення змін до деяких законів України щодо виробництва та використання моторних палив із вмістом біокомпонентів” від 19.06.2012 № 4970-VI.

Основна частина

Відповідно до Закону України від 19.06.2012 № 4970-VI передбачається вивести з внутрішнього ринку всі традиційні автомобільні бензини з допустимим вмістом біоетанолу до 5% за об'ємом (далі – E5, як їх прийнято позначати в Європі, США та інших країнах) і запровадити в Україні з 2014 року винятково бензини моторні сумішеві з обов'язковим вмістом біоетанолу не менш ніж 5%, а з 2016 року – не менш ніж 7% (бензини з вмістом біоетанолу від 5 до 10% прийнято позначати як “E10”).

Норми нового Закону стосуються всіх бензинів моторних, що будуть реалізовуватися на території України, зокрема імпортовані бензини. Якщо імпортовані бензини вже будуть містити занормовану частку біоетанолу, українські виробники цього біокомпоненту не будуть мати ніякого зиску.

З іншого боку, якщо передбачається імпортувати бензин, а потім додавати до нього біоетанол українського виробництва, то таке паливо буде двічі підлягати сертифікації – при ввезенні і після додавання біоетанолу, що створить проблему із подорожчанням палива внаслідок подвійної сертифікації, а також проблему з якістю палива, за яку первинний виробник після додавання біоетанолу в Україні вже не буде нести відповідальності.

Законом України від 19.06.2012 № 4970-VI не враховано, що всі застарілі автомобілі і частина сучасних автомобілів конструктивно пристосовані лише для використання E5. За інформацією заводів-виробників 50 найпоширеніших у світі автомобільних брендів, оприлюдненої на сайті <http://www.autobild.de>, непристосованими до використання E10 є, зокрема, всі автомобілі Fiat, виготовлені до 2000 року включно, і ще 11 більш сучасних моделей Fiat, всі автомобілі Mercedes, виготовлені до 1985 року включно та 44 моделі Mercedes 1986-2005 років випуску. Конструкція 12 моделей Volkswagen 2001-2006 років випуску та багатьох моделей автомобілів інших брендів також не дає змоги використовувати E10.

Застосування E10 є неприйнятним як для автомобільних двигунів із системами впорскування, що мають вузький діапазон регулювання паливоповітряної суміші, так і для всіх карбюраторних двигунів. За результатами розрахунків, виконаних в ДП “ДержавтотрансНДІпроект” з урахуванням структури парку України (в якій превалюють застарілі автомобілі), що збігаються

з наявною оцінкою НТЦ “Психея”, в Україні непристосованими до використання E10 є дві третини бензинових автомобілів, а також вся мототехніка – понад 0,5 млн одиниць.

Сумішеві бензини E10 з масовою часткою кисню до 3,7% і вмістом біоетанолу до 10 % за об'ємом або ЕТБЕ до 22 % за об'ємом можуть використовуватися лише для більшості (але не всіх) сучасних двигунів із системами впорскування, які мають розширений діапазон регулювання паливоповітряної суміші, за умови, що застосування таких сумішевих бензинів погоджено з заводами-виробниками транспортних засобів.

Використання E10 для непристосованих до цього палива транспортних засобів призведе до погіршення їхніх експлуатаційних властивостей, надійності роботи, а також збільшення викидів забруднюючих речовин з відпрацьованими газами двигунів. Таким чином, найбільшою вадою нового Закону є те, що він не враховує існуючі технічні обмеження щодо застосування суміші традиційного палива (бензину) з альтернативним паливом (біоетанолом) для звичайних, непристосованих для використання таких палив двигунів, у зв'язку з чим суперечить статті 7 Закону України “Про альтернативні види палива”.

Таку ж ваду мав і Закон України “Про розвиток виробництва та споживання біологічних палив”, прийнятий Верховною Радою України 24.05.2012, але відхилений (“заветований”) Президентом України 22.06.2012. У п. 4 Пропозицій Президента України до цього закону зазначено:

“...існує технічне обмеження на застосування альтернативних видів палив моторних на звичайних (непереобладнаних) двигунах. Так, за Законом України “Про альтернативні види палива” до технічних засобів, що працюють на альтернативних видах палива, належать засоби, призначені або переобладнані для роботи принаймні на одному з видів альтернативного палива або на суміші традиційного палива з альтернативним, в яких вміст біоетанолу відповідає вимогам нормативних документів, що здатні працювати на такому паливі без погіршення безпечності, надійності та відповідності їх екологічних показників вимогам нормативних документів” (стаття 7).

На підставі викладеного вважаємо, що Закон України від 19.06.2012 № 4970-VI, а також стаття 2 Закону України “Про альтернативні види палива” від 14.01.2000 № 1391-XIV потребують внесення змін, якими було б доцільним передбачити запровадження в Україні для автомобілів застарілої конструкції прийнятних для них бензинів моторних сумішевих E5 з обов'язковим вмістом біоетанолу, наприклад, від 3 до 5%, а для сучасних автомобілів – з вмістом біоетанолу від 5 до 10% (E10).



Причому для забезпечення конкурентоспроможності E10 з урахуванням збільшення витрати бензину до 4 % при додаванні 10% біоетанолу було б доречним, навіть необхідним, створити фінансово-економічні важелі для підтримання вартості E10 меншої ніж E5 хоча б на 5-7%.

Україна має враховувати як позитивний, так і негативний досвід інших країн світу стосовно виробництва і використання біологічних видів моторного палива та моторних палив із вмістом біокомпонентів.

У Директиві Європейського парламенту і Ради ЄС від 23 квітня 2009 року 2009/28/ЄС “Про стимулювання використання енергії з відновлюваних джерел, внесення змін та подальшого скасування Директив 2001/77/ЄС і 2003/30/ЄС”, якою було передбачено запровадження E10 у країнах-членах ЄС, було чітко визначено, що у всіх регіонах має бути гарантована інфраструктура постачання E5 для неадаптованих транспортних засобів.

У нас же запроваджується обов'язкове використання сумішевого палива з вмістом не менше 5% етанолу для усіх без винятку автомобілів. Такий підхід є хибним.

Бензини з різним вмістом біоетанолу повинні мати у своєму маркуванні позначення E5, E7 (з вмістом біоетанолу від 5 до 7 %) або E10, щоб власники автомобілів могли розрізнити ці продукти та мали можливість обирати те паливо, яке призначене саме для їхніх автомобілів із врахуванням особливостей конструкції авто.

У 2011 році, коли відповідно до Директиви 2009/28/ЄС почали запроваджувати E10, Німеччину, зокрема, залихоманило. Власники транспортних засобів були невдоволені, оскільки не знали, якої шкоди може завдати їхнім автомобілям нове паливо. І хоча у Німеччині транспортних засобів, які не призначені для використання E10, набагато менше (лише 4-8%), аніж в Україні, влада пішла на поступки. У результаті повсюдне запровадження цього палива у ФРН призупинили.

Вважаємо, що запровадження обов'язкового використання як біоетанолу, так і біодизелю при виробництві моторних палив суперечить принципам ринкової економіки, й тому може зашкодити розвиткові підприємництва та підприємницької ініціативи в Україні. Держава має здійснювати регулювання ринку біопалив і біокомпонентів, але не жорстким адмініструванням, а шляхом стимулювання та створення необхідних умов для поступового збільшення виробництва і цивілізованого споживання біологічних видів палива.

Негативний досвід ЄС у цій сфері є відомим – згідно з Директивою 2003/30/ЄС теж була передбачена обов'язковість використання країнами-членами ЄС відповідного відсотку біопалива на

транспорті, який мав поетапно зростати. Проте, звіт Генерального директорату ЄС з енергетики та транспорту “Trends to 2030 – update 2007” від 8 квітня 2008 року свідчить про невиконання ЄС поставлених завдань, що лише підтверджує неефективність запроваджених в ЄС неринкових методів регулювання.

Варто зазначити, що під час розгляду проекту Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, судових та котельних палив, нещодавно розробленого Міненерговугілля, Координаційний центр з упровадження економічних реформ, який є консультативно-дорадчим органом при Президентові України, підтримав позицію Мінінфраструктури та ДП “ДержавтотрансНДІпроект” щодо доцільності використання в Україні для транспортних засобів застарілої конструкції прийнятних для них бензинів моторних сумішевих з обов'язковим вмістом біоетанолу від 3 до 5%, (E5), а для сучасних транспортних засобів – із вмістом біоетанолу від 5 до 10% (E10). У листі до Міненерговугілля на початку вересня цього року Координаційний центр запропонував врахувати цю пропозицію у проекті Технічного регламенту.

Україна повинна робити власні висновки і ухвалювати зважені рішення щодо розширення виробництва та використання автомобільних бензинів з обов'язковим вмістом біоетанолу, а не повторювати помилки інших країн.

Висновки

Під час запровадження в Україні обов'язкового додавання біоетанолу до автомобільних бензинів необхідно враховувати згідно з нормами законодавства конструктивну придатність автомобілів і мототехніки до використання сумішевих бензинів із різним вмістом біоетанолу без погіршення безпечності, надійності та відповідності екологічних показників транспортних засобів вимогам нормативних документів.

Із врахуванням структури парку України, в якій превалюють застарілі транспортні засоби, непристосованими до використання сумішевих бензинів із вмістом біоетанолу від 5 до 10% (E10) є дві третини автомобілів з бензиновими двигунами, а також вся мототехніка – понад 0,5 млн одиниць.

Пропонується передбачити у Технічному регламенті щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, судових та котельних палив використання в Україні для транспортних засобів застарілої конструкції прийнятних для них бензинів моторних сумішевих з обов'язковим вмістом біоетанолу від 3 до 5% (E5), для сучасних транспортних засобів – із вмістом біоетанолу від 5 до 10% (E10) та внести відповідні зміни до законодавства.