

КЫРГЫЗ
РЕСПУБЛИКАСЫНЫН
АЙЫЛ ЧАРБА, ТАМАК-АШ
ӨНӨР ЖАЙЫ ЖАНА
МЕЛИОРАЦИЯ МИНИСТРЛИГИ

720040, Бишкек ш. Киев к/ч., 96 «А»

Тел: +(996 312) 62-36-33

Факс: +(996 312) 62-36-32

www.agroprod.gov.kg

1-май КРБ

э/з бюджет №1350108015183485

БИК 135001 «Айыл Банк»

а/з 4402011101028257

ИСН 02503199110022, ИУРК 00026353



МИНИСТЕРСТВО
СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА,
ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
И МЕЛИОРАЦИИ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

720040, г.Бишкек ул. Киевская, 96 «А»

Тел: +(996 312) 62-36-33

Факс: +(996 312) 62-36-32

www.agroprod.gov.kg

Первомайский РОК

р/с бюджет №1350108015183485

«Айыл Банк» БИК 135001

л/счет 4402011101028257

ИНН 02503199110022, ОКПО 00026353

26.02.2018 № 01-4/898

На № _____ от _____

Министерствам
и
государственным комитетам
Кыргызской Республики
(по списку)

Министерство направляет на согласование проект Закона Кыргызской Республики «О биотопливе» и проект постановления Правительства Кыргызской Республики об его одобрении.

В связи со срочностью принятия проект Закона Кыргызской Республики и проект постановления Правительства Кыргызской Республики об его одобрении направляется на официальном языке в соответствии с пунктом 56 Регламента Правительства Кыргызской Республики.

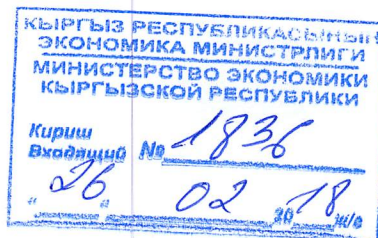
Приложение:

1. Проект постановления Правительства КР на 1 л.;
2. Справка-обоснование к проекту постановления Правительства КР на 3 л.;
3. Лист согласования к проекту постановления КР на 2 л.;
4. Проект Закона КР на 3 л.;
5. Справка-обоснование к проекту Закона КР на 3 л.;
6. Лист согласования к проекту Закона КР на 2 л.;
7. АРВ к проекту Закона КР на 20 л.

Статс-секретарь

М.Т. Ташболотов

А.К. Аманбаев, 62-36-72



Постановление Правительства Кыргызской Республики

«О проекте Закона Кыргызской Республики «О биотопливе»

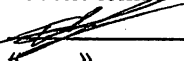
В соответствии со статьей 79 Конституции Кыргызской Республики Правительство Кыргызской Республики постановляет:

1. Одобрить проект Закона Кыргызской Республики «О биотопливе».
2. Внести указанный законопроект на рассмотрение в Жогорку Кенеш Кыргызской Республики.
3. Назначить министра сельского хозяйства, пищевой промышленности и мелиорации Кыргызской Республики официальным представителем Правительства Кыргызской Республики при рассмотрении указанного законопроекта Жогорку Кенешем Кыргызской Республики.

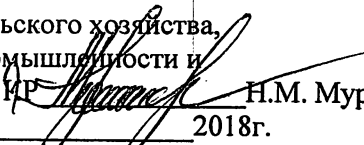
**Премьер-министр
Кыргызской Республики**

С.Дж. Исаков

Заведующий отделом правового
обеспечения

 А. Джакшылыкова
«___» _____ 2018г.

Министр сельского хозяйства,
пищевой промышленности и
мелиорации

 Н.М. Мурашев
«___» _____ 2018г.

Справка – обоснование
к проекту постановления Правительства Кыргызской Республики
«О проекте Закона Кыргызской Республики «О биотопливе»

1. Цели и задачи

Данный проект нормативного правового акта разработан во исполнение пункта 3 протокольного поручения вице-премьер-министра КР Д.А. Кенекеева от 15 ноября 2017 года №19-76 относительно разработки плана мероприятий по перепрофилированию государственного предприятия «Карабалтинский спиртовой завод» для производства биоэтанола, разработке и внесению соответствующих нормативных правовых актов в Правительство КР.

2. Описательная часть

В последние годы мир вступает в эру биоэкономики, то есть экономики, основанной на биотехнологиях, использующих возобновляемое сырье для производства энергии и материалов. В экологии биоэкономика позволяет предотвращать загрязнение окружающей среды, снижать объемы выбросов газов, вызывающих парниковый эффект, и других ядовитых веществ. В связи с этим, активное использование возобновляемых источников энергии из сельскохозяйственного сырья отмечается в США, Японии, Бразилии, Китае, Индии, Канаде, странах ЕС. Наблюдается резкое повышение интереса к биотопливу как возобновляемой альтернативе нефти.

Биотопливо – это твердое, жидкое или газообразное топливо, получаемое из биомассы термохимическим или биологическим способом.

Популярность биоэтанола объясняется его высокими экологическими свойствами например способствует снижению парниковых газов, выбросов котельных и автомобильных выхлопов, токсических веществ и аэрозолей в атмосферу. Далее биоэтанол биоразлагаем и не загрязняет природные водные системы. Применение бензина с добавкой 10% биоэтанола уменьшает образующие смог выбросы на 25%, снижает выброс оксида углерода (CO) на 30%, снижает на 50% содержание твердых частиц в выхлопе. Эти выхлопы представляют угрозу для детей, пожилых людей и людей с заболеваниями дыхательной системы, а также снижает токсичность выхлопа на 21%.

В последнее время в странах СНГ также появился значительный интерес к использованию биоэтанола в моторных топливах. Действующими стандартами допускается добавление в автомобильные бензины до 10% биоэтанола. Внедрение стандартов на моторное топливо, соответствующее требованиям Евро-4 и Евро-5 потребует обязательного использования в моторных топливах оксигенатов, наиболее подходящим из которых является биоэтанол. При этом в качестве топливного этанола должен использоваться денатурированный спирт. В отличие от пищевого спирта, биоэтанол почти не содержит воды (его концентрация – 99,8%) и

производится укороченной дистилляцией (две ректификационные колонны вместо пяти). Основными составляющими биологического спирта являются метан и сивушные масла, что делает его непригодным для питья.

В структуре себестоимости производства биоэтанола, основной статьей затрат является стоимость сырья. Возможно, перерабатывать в качестве сырья зерновые (фуражная пшеница, ячмень, кукуруза), картофель и другие крахмало и сахаросодержащие культуры при условии в зависимости от уровня рыночных цен. Однако на сегодняшний день более выгодным сырьем для производства биоэтанола является патока. Патока свекловичная (меласса) – является побочной продукцией свеклосахарного производства. По данным Министерство сельского хозяйства и мелиорации Кыргызской Республики, посевных площади под сахарную свеклу в размере 25 тыс. гектаров позволит на 100% обеспечить годовую потребность страны в сахаре. Это в свою очередь позволит произвести 1,3 млн. декалитров биоэтанола.

В настоящее время государственное предприятие «Карабалтинский спиртовой завод» неконкурентоспособен с частными заводами по производству спирта. Только в Чуйской области функционируют три частных спиртовых завода, а также идет строительство еще одного частного спиртового завода. Также это связано в частности: несовершенством законодательства в области государственных закупок, оплата 50% чистой прибыли в государственный бюджет, высокий уровень теневого производства спирта и алкогольной продукции и др. Уже сегодня производимый спирт класса «Люкс» стал невостребованным водочными заводами, так как частные спиртовые заводы аффилированы с водочными заводами. Естественно, такая ситуация приведет к банкротству ГП «Карабалтинский спиртовой завод».

В этой связи предлагается внедрение производства биоэтанола на базе ГП «Карабалтинский спиртовой завод» с проектной производственной мощностью 1,5 млн. дал в год что позволит, освоить технологию производства биоэтанола с минимальными затратами – в пределах 140 млн. сомов (2,0 млн. долларов США). Такое перепрофилирование государственного предприятия позволит сохранить рабочие места (210 чел.), увеличится производство готовой продукции на 800 млн.сом, поступления налоговых отчислений на сумму свыше 100 млн.сом. Сократится поступления импорта бензина в республику на 15 тысяч тонн, улучшится экологическая ситуация из-за уменьшения токсичности отработанных газов двигателей внутреннего сгорания. Стоит отметить, что при внедрении производства биоэтанола на государственном предприятии «Кара-Балтинский спиртовой завод» не потребуется выделения средств из государственного бюджета.

3. Прогнозы возможных социальных, экономических, правовых, правозащитных, гендерных, экологических, коррупционных последствий

Данный проект не содержит норм, влекущих возможные негативные социальные, экономические, правовые, правозащитные, гендерные, экологические, коррупционные последствия и не противоречит действующему законодательству КР.

4. Информация о результатах общественного обсуждения

В соответствии со статьей 22 Закона Кыргызской Республики «О нормативных правовых актах Кыргызской Республики» проект Закона направлен для опубликования на официальном сайте Правительства Кыргызской Республики (www.gov.kg).

5. Анализ соответствия проекта законодательству

Проект не противоречит действующему законодательству КР.

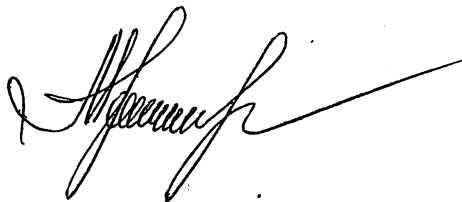
6. Информация о необходимости и источниках финансирования

Принятие настоящего проекта дополнительных расходов из государственного бюджета.

7. Информация об анализе регулятивного воздействия

В соответствии со статьей 19 Закона КР «О нормативных правовых актах Кыргызской Республики» к проекту НПА разрабатывается анализ регулятивного воздействия.

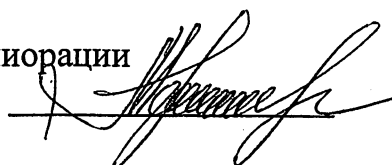
Министр



Н.М. Мурашев

Лист согласования
к проекту постановления Кыргызской Республики «О проекте Закона
Кыргызской Республики «О биотопливе»

Министр сельского хозяйства,
пищевой промышленности и мелиорации
Кыргызской Республики

 Н. Мурашев

Министр юстиции
Кыргызской Республики

_____ У.Ахметов

Министр финансов
Кыргызской Республики

_____ А. Касымалиев

Министр экономики
Кыргызской Республики

_____ А. Новиков

Министр иностранных дел
Кыргызской Республики

_____ Э. Абдылдаев

Министр внутренних дел
Кыргызской Республики

_____ У.Исраилов

Министр транспорта и дорог
Кыргызской Республики

_____ Ж.Калилов

Министр образования и науки
Кыргызской Республики

_____ Г.Кудайбердиева

Министр здравоохранения
Кыргызской Республики

_____ Т.Батыралиев

Министр культуры,
информации и туризма
Кыргызской Республики

_____ С. Жумагулов

Министр труда и социального развития
Кыргызской Республики

_____ Т.Исакунова

Министр чрезвычайных ситуаций
Кыргызской Республики

_____ К. Боронов

Председатель
Государственного комитета
промышленности, энергетики
и недропользования

_____ У. Рыскулов

Председатель
Государственного комитета
информационных технологий и связи

_____ Н. Абасканов

ЗАКОН КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**О биотопливе**

Настоящий Закон устанавливает правовые, социальные, экономические, экологические и организационные принципы производства и использования биотоплива в Кыргызской Республики.

Статья 1. Определение терминов

В настоящем Законе используются следующие понятия:

- 1) сырье биологического происхождения - продукты биологического происхождения, в том числе распадающиеся на биохимические компоненты и используемые для производства биотоплива;
- 2) биотопливо - топливо, произведенное из сырья биологического происхождения;
- 3) оборот биотоплива - процессы (стадии) реализации (продажи или поставки) биотоплива, включая ввоз (импорт) и вывоз (экспорт) биотоплива, а также связанные с ними процессы разлива, маркировки, хранения и транспортировки;
- 4) уполномоченный орган - государственный орган, осуществляющий государственную политику в области производства и оборота биотоплива;
- 5) утилизация биотоплива - технологическая обработка биотоплива, непригодного для использования по целевому назначению, и побочных продуктов производства биотоплива в биотопливо заданного качества или другую продукцию;
- 6) производство биотоплива - комплекс работ по переработке сырья, обеспечивающих получение биотоплива;
- 7) производитель биотоплива - юридическое лицо, осуществляющее производство и оборот биотоплива в соответствии с законодательством Кыргызской Республики;
- 8) биоэтанол - дегидратированный этиловый спирт, произведенный из сырья биологического происхождения, предназначенный для обязательного смешивания с нефтепродуктами или использования с целью производства другого вида биотоплива;
- 10) дегидратированный этиловый спирт - этиловый спирт, подвергшийся процессу обезвоживания, доля воды которого составляет не более одного процента;
- 11) денатурированный биоэтанол - дегидратированный этиловый спирт, подвергшийся процессу смешивания с химическими веществами в целях придания свойств, не позволяющих использование в качестве пищевого продукта или добавок в пищевой продукт.

Статья 2. Основные принципы государственной политики в сфере биотоплива

1. Основными принципами государственной политики в сфере биотоплива является:

— содействие разработке и рациональному использованию нетрадиционных источников и видов энергетического сырья для производства биотоплива с целью экономии топливно-энергетических ресурсов и уменьшения зависимости Кыргызской Республики от их импорта;

Заведующий отделом правового обеспечения

А. Джакшылыкова

«___» _____ 2018г.

Министр сельского хозяйства,
пищевой промышленности и
мелиорации КР

Н.М. Мурашев

«___» _____ 2018г.

- поэтапное увеличение нормативно определенной доли производства и применения биотоплива и смесового моторного топлива. Содержание биоэтанола в бензине и дизельном топливе, производимых и/или реализуемых на территории Кыргызской Республики, должно быть не менее 3% (объемных).

- уменьшение негативного влияния на состояние окружающей среды за счет использования как сырья для производства биотоплива отходов разного рода деятельности, соблюдения экологической безопасности производства, транспортировки, хранения и потребления биотоплива;

- поддержка предпринимательства в сфере биотоплива на основе государственной защиты интересов предпринимателя;

- пропаганда среди населения экономических, экологических, социальных и других преимуществ производства и потребления биотоплива;

- развитие международного научно-технического сотрудничества, широкое использование возможностей мировой науки и техники в сфере биотоплива

Статья 3. Порядок определения биотоплива

1. Принадлежность топлива к биотопливу подтверждается документом об идентификации топлива, которое выдаётся уполномоченным органом в порядке, определенном Правительством Кыргызской Республики.

2. Биологические виды биотоплива, предназначенные для реализации как товарная продукция, подлежат обязательной сертификации в соответствии с законодательством.

3. Отказ уполномоченного органа в выдаче документа об идентификации топлива или нарушении им порядка выдачи могут быть обжалованы в судебном порядке.

4. Субъекты хозяйственной деятельности, которые реализуют свою продукцию, по требованию покупателя предоставляют документ, который подтверждает качество и его принадлежность к биотопливу.

Статья 4. Особенности отношений в сфере производства и использования биотоплива

1. Деятельность в сфере производства и использования биотоплива может осуществляться субъектами ведения хозяйства всех форм собственности в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

2. Субъекты ведения хозяйства, которые используют разные технологии производства биотоплива, имеют равные права на доступ к рынку биотоплива.

3. Субъекты ведения хозяйства, которые осуществляют хозяйственную деятельность в сфере производства, хранения и введения в обращение биотоплива, подлежат внесению в государственный реестр производителей биотоплива в порядке, установленном Правительством Кыргызской Республики.

4. Ведение государственного реестра производителей биотоплива осуществляется органом, уполномоченным Правительством Кыргызской Республики.

Статья 5. Стандартизация

1. Целью стандартизации в сфере биотоплива является установление комплекса норм, правил, требований, показателей относительно технологии

Заведующий отделом правового
обеспечения
А. Джакшылыкова
«___» _____ 2018г.

Министр сельского хозяйства,
пищевой промышленности и
мелиорации КР
Н.М. Мурашев
«___» _____ 2018г.

производства и потребления биотоплива, их качества, экологической безопасности, безопасности для здоровья и труда людей.

2. Стандарты, которыми устанавливаются требования относительно качества биотоплива, должны обеспечивать эффективное и экономическое использование энергетического потенциала топлива.

3. Показатели потребительского качества биотоплива устанавливаются в соответствующих стандартах.

4. Нормативы экологической безопасности биотоплива и показатели относительно безопасности для здоровья и труда людей должны находиться в пределах, установленных законодательством для традиционных видов топлива.

Статья 6. Правонарушение в сфере биотоплива

Правонарушениями в сфере биотоплива является:

- сбыт предприятиями-производителями, юридическими и физическими лицами биотоплива, которые не отвечают стандартам, техническим условиям;
- невыполнение распоряжений, предписаний органов, которые осуществляют государственный надзор и контроль за соблюдением действующего законодательства о биотопливе, а также создания препятствий для их деятельности;
- необоснованный отказ от предоставления соответствующим органам необходимой информации относительно производства и потребления биотоплива.

Статья 7. Ответственность за нарушение законодательства о биотопливе

Юридические и физические лица, индивидуальные предприниматели, государственные органы и их должностные лица за нарушение требований настоящего Закона несут ответственность в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

Статья 8. Порядок введения в действие настоящего Закона

1. Настоящий Закон вступает в силу с 1 января года следующего за годом официального опубликования.

2. Правительству Кыргызской Республики привести свои решения в соответствие с настоящим Законом.

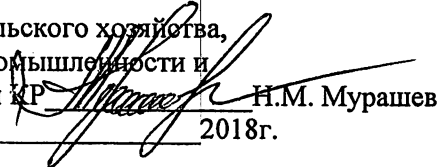
**Президент
Кыргызской Республики**

С.Ш. Жээнбеков

Заведующий отделом правового
обеспечения

 А.Джакшылыкова
« ____ » _____ 2018г.

Министр сельского хозяйства,
пищевой промышленности и
мелиорации КР

 Н.М. Мурашев
« ____ » _____ 2018г.

**Справка – обоснование
к проекту Закона Кыргызской Республики
«О биотопливе»**

1. Цели и задачи

В целях улучшения экологической и экономической ситуации, а также в рамках снижения от импортной топливной зависимости разработан настоящий проект Закона Кыргызской Республики.

2. Описательная часть

В последние годы мир вступает в эру биоэкономики, то есть экономики, основанной на биотехнологиях, использующих возобновляемое сырье для производства энергии и материалов. В экологии биоэкономика позволяет предотвращать загрязнение окружающей среды, снижать объемы выбросов газов, вызывающих парниковый эффект, и других ядовитых веществ. В связи с этим, активное использование возобновляемых источников энергии из сельскохозяйственного сырья отмечается в США, Японии, Бразилии, Китае, Индии, Канаде, странах ЕС. Наблюдается резкое повышение интереса к биотопливу как возобновляемой альтернативе нефти.

Биотопливо – это твердое, жидкое или газообразное топливо, получаемое из биомассы термохимическим или биологическим способом.

Популярность биоэтанола объясняется его высокими экологическими свойствами например способствует снижению парниковых газов, выбросов котельных и автомобильных выхлопов, токсических веществ и аэрозолей в атмосферу. Далее биоэтанол биоразлагаем и не загрязняет природные водные системы. Применение бензина с добавкой 10% биоэтанола уменьшает образующие смог выбросы на 25%, снижает выброс оксида углерода (CO) на 30%, снижает на 50% содержание твердых частиц в выхлопе. Эти выхлопы представляют угрозу для детей, пожилых людей и людей с заболеваниями дыхательной системы, а также снижает токсичность выхлопа на 21%.

В последнее время в странах СНГ также появился значительный интерес к использованию биоэтанола в моторных топливах. Действующими стандартами допускается добавление в автомобильные бензины до 10% биоэтанола. Внедрение стандартов на моторное топливо, соответствующее требованиям Евро-4 и Евро-5 потребует обязательного использования в моторных топливах оксигенатов, наиболее подходящим из которых является биоэтанол. При этом в качестве топливного этанола должен использоваться денатурированный спирт. В отличие от пищевого спирта, биоэтанол почти не содержит воды (его концентрация – 99,8%) и производится укороченной дистилляцией (две ректификационные колонны вместо пяти). Основными составляющими биологического спирта являются метан и сивушные масла, что делает его непригодным для питья.

В структуре себестоимости производства биоэтанола, основной статьей затрат является стоимость сырья. Возможно, перерабатывать в качестве сырья зерновые (фуражная пшеница, ячмень, кукуруза), картофель и другие крахмало и сахаросодержащие культуры при условии в зависимости от уровня рыночных цен. Однако на сегодняшний день более выгодным сырьем для производства биоэтанола является патока. Патока свекловичная (меласса) – является побочной продукцией свеклосахарного производства. По данным Министерства сельского хозяйства и мелиорации Кыргызской Республики, посевных площади под сахарную свеклу в размере 25 тыс. гектаров позволит на 100% обеспечить годовую потребность страны в сахаре. Это в свою очередь позволит произвести 1,3 млн. декалитров биоэтанола.

В настоящее время государственное предприятие «Карабалтинский спиртовой завод» неконкурентоспособен с частными заводами по производству спирта. Только в

Чуйской области функционируют три частных спиртовых завода, а также идет строительство еще одного частного спиртового завода. Также это связано в частности: несовершенством законодательства в области государственных закупок, оплата 50% чистой прибыли в государственный бюджет, высокий уровень теневого производства спирта и алкогольной продукции и др. Уже сегодня производимый спирт класса «Люкс» стал невостребованным водочными заводами, так как частные спиртовые заводы аффилированы с водочными заводами. Естественно, такая ситуация приведет к банкротству ГП «Карабалтинский спиртовой завод».

В этой связи предлагается внедрение производства биоэтанола на базе ГП «Карабалтинский спиртовой завод» с проектной производственной мощностью 1,5 млн. дал в год что позволит, освоить технологию производства биоэтанола с минимальными затратами – в пределах 140 млн. сомов (2,0 млн. долларов США). Такое перепрофилирование государственного предприятия позволит сохранить рабочие места (210 чел.), увеличится производство готовой продукции на 800 млн. сом, поступления налоговых отчислений на сумму свыше 100 млн. сом. Сократится поступления импорта бензина в республику на 15 тысяч тонн, улучшится экологическая ситуация из-за уменьшения токсичности отработанных газов двигателей внутреннего сгорания. Стоит отметить, что при внедрении производства биоэтанола на государственном предприятии «Кара-Балтинский спиртовой завод» не потребуется выделения средств из государственного бюджета.

3. Прогнозы возможных социальных, экономических, правовых, правозащитных, гендерных, экологических, коррупционных последствий

Данный проект не содержит норм, влекущих возможные негативные социальные, экономические, правовые, правозащитные, гендерные, экологические, коррупционные последствия и не противоречит действующему законодательству КР.

4. Информация о результатах общественного обсуждения

В соответствии со статьей 22 Закона Кыргызской Республики «О нормативных правовых актах Кыргызской Республики» проект Закона направлен для опубликования на официальном сайте Правительства Кыргызской Республики (www.gov.kg). В рамках общественного обсуждения поступили следующие предложения от Ассоциации производителей алкогольной продукции «... Статьей 287 Налогового кодекса КР устанавливаются базовые ставки акциза, в том числе и на спирт в размере 350 сом за литр. А действующая ставка, согласно Постановлению КР №735 от 30 декабря 2008 года, установлено в размере 70 сом/литр. При этом законодательство не делает различий для топливного этанола, что делает не рентабельным производство биоэтанола в Кыргызской Республике. Поэтому предлагаю одновременно, одним пакетом, внести проект закона КР «О внесении изменений в Налоговый кодекс КР». В статье 287, в части 1, после слов «спецпотребителям в пределах норм» дополнить словами «а также производителям биоэтанола. В статье 2. Основные принципы государственной политики в сфере биотоплива указано поэтапное увеличение нормативно определенной доли производства и применения биотоплива и смесового моторного топлива. Однако в соответствии с порядком введения в действие технических регламентов Таможенного Союза Кыргызской Республики, утвержденных решением коллегии ЕЭК от 26 января 2016 года, Технический Регламент Таможенного Союза «О требованиях к автомобильному и авиационному, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазут» вступает в силу на территории КР 12 августа 2019 года. И данным техрегламентом разрешено использование этанола в автомобильном бензине до 5% объема топлива. В связи с вышеизложенным предлагаю следующее: «С 12 августа 2019 года обязательное содержание биоэтанола в бензине и дизельном топливе не менее 3 % (объемных)».

5. Анализ соответствия проекта законодательству

Законопроект не противоречит действующему законодательству КР.

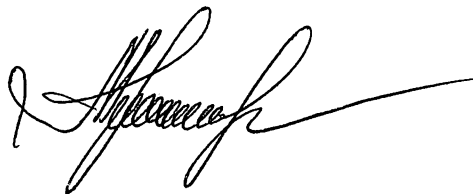
6. Информация о необходимости и источниках финансирования

Принятие настоящего проекта не потребует дополнительных расходов из государственного бюджета.

7. Информация об анализе регулятивного воздействия

В соответствии со статьей 19 Закона КР «О нормативных правовых актах Кыргызской Республики» к проекту Закона разработан анализ регулятивного воздействия.

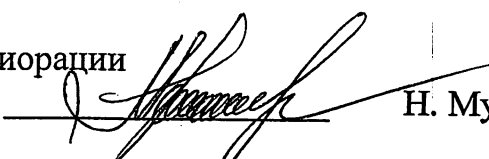
Министр



Н.М. Мурашев

Лист согласования

к проекту Закона Кыргызской Республики «О биотопливе»

Министр сельского хозяйства, пищевой промышленности и мелиорации Кыргызской Республики		Н. Мурашев
Министр юстиции Кыргызской Республики	_____	У.Ахметов
Министр финансов Кыргызской Республики	_____	А.Касымалиев
Министр экономики Кыргызской Республики	_____	А. Новиков
Министр иностранных дел Кыргызской Республики	_____	Э.Абдылдаев
Министр внутренних дел Кыргызской Республики	_____	У.Исраилов
Министр транспорта и дорог Кыргызской Республики	_____	Ж.Калилов
Министр образования и науки Кыргызской Республики	_____	Г.Кудайбердиева
Министр здравоохранения Кыргызской Республики	_____	Т.Батыралиев
Министр культуры, информации и туризма Кыргызской Республики	_____	С. Жумагулов
Министр труда и социального развития Кыргызской Республики	_____	Т.Исакунова
Министр чрезвычайных ситуаций Кыргызской Республики	_____	К. Боронов

Председатель
Государственного комитета
промышленности, энергетики
и недропользования

_____ У. Рыскулов

Председатель
Государственного комитета
информационных технологий и связи

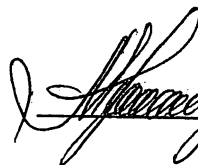
_____ Н. Абасканов

**Министерство сельского хозяйства, пищевой промышленности и
мелиорации Кыргызской Республики**

УТВЕРЖДАЮ

Министр

Н.М. Мурашев



« _____ » _____ 2018 года

**Анализ регулятивного воздействия
к проекту Закона Кыргызской Республики «О биотопливе» и
проекту Закона Кыргызской Республики «О внесении изменения в
Налоговый кодекс Кыргызской Республики»**

Основания для разработки:

Настоящий анализ регулятивного воздействия разработан к проекту Закона Кыргызской Республики «О биотопливе» и проекту Закона Кыргызской Республики «О внесении изменения в Налоговый кодекс Кыргызской Республики» в соответствии с Законом Кыргызской Республики «О нормативных правовых актах Кыргызской Республики» и Методикой проведения анализа регулятивного воздействия нормативных правовых актов на деятельность субъектов предпринимательства, утвержденной постановлением Правительства Кыргызской Республики от 30 сентября 2014 года № 559.

Основание: поручение приказ Министра сельского хозяйства, пищевой промышленности и мелиорации Кыргызской Республики от 16 января 2018 года за № 11.

Сроки проведения АРВ:

Начало проведения АРВ:

11 января 2018 года

Завершение проведения

АРВ:

26 февраля 2018 года

Рабочая группа:

Ботоев А. Б. – заведующий
отделом пищевой и
перерабатывающей
промышленности МСХПП КР

(подпись)

Жоробаев Ж.С – начальник
управления по регулированию,
контролю за производством и
оборотом этилового спирта,
алкогольной и
спиртосодержащей продукции
МСХПП КР

(подпись)

Султанкулова М.Дж –
главный специалист отдела
пищевой и перерабатывающей
промышленности МСХПП КР

(подпись)

Куренкеев Т.Дж. - председатель
Ассоциации производителей
алкогольной продукции

(подпись)

Эгинбаев А.Б – директор ГП
“Карабалтинский спиртовой
завод”

(подпись)

Солтобаев Н.Б. - эксперт

(подпись)

Контактные данные ответственного лица:

тел. _____, e-mail: _____

Объем - ____ стр., приложений - _____.

1. Проблемы и основания для государственного вмешательства

В настоящее время, отсутствие на рынке биотоплива по доступной цене, не превышающей стоимости иных применяемых и менее экологических присадок для повышения октанового числа топлива приводит к наличию проблем, для производителей и реализаторов нефтепродуктов, покупателей, а также в целом граждан.

Проблема 1. Загрязнение атмосферного воздуха. Одной из причин загрязнения воздуха в густонаселенных пунктах наряду с другими источниками загрязнения, являются автомобильные выхлопы.

В городе Бишкек на начало 2017 года было зарегистрировано 380 тысяч транспортных средств, при этом ежедневно въезжает и выезжает в город еще около 100 тысяч транспортных средств из других населенных пунктов.

По данным Нацстаткома, с 2010 по 2014 год количество выбрасываемых в воздух вредных веществ в Кыргызстане удвоилось — если в 2010 году оно составляло чуть более 30 тысяч тонн, то в 2014 увеличилось до 60 тысяч с лишним. В 2017 эта цифра еще выросла. Около половины этих выбросов приходится на Бишкек.

Госэкотехинспекцией отмечается, что суточный расход ГСМ в городе составляет около 1 миллиона 550 тысяч литров. При сжигании топлива выделяется в среднем 60 процентов углекислого газа от общего объема топлива и что почти 65-70% доли загрязнения воздуха приходится на выбросы от автомобилей.

Загрязнение атмосферного воздуха из года в год увеличивается, что даже визуально подтверждается наличием смога, который могли наблюдать жители Бишкека. В составе смога есть такие загрязняющие вещества, как окись углерода, углеводороды, бензопирен (от бензина), а также тяжелые металлы, свинец, кадмий и другие.

По данным Всемирной организации здравоохранения, уровень загрязнения воздуха напрямую влияет на количество хронических и острых респираторных заболеваний, аллергических заболеваний, а также онкологических болезней органов дыхания. Загрязнение воздуха напрямую отражается на снижении иммунитета и влечет частые простудные заболевания.

С 12 августа 2019 года Кыргызская Республика перейдет на бензин и дизельное топливо экологического класса К4 и К5. В соответствии с порядком введения в действие технических регламентов Таможенного союза в Кыргызской Республике, утвержденных решением коллегии ЕЭК от 26 января 2016 года, технический регламент Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011) вступает в силу на территории Кыргызской Республики с 12

августа 2019 года. Данным техрегламентом разрешено использование в автомобильном бензине этанола до 5% объема топлива. При этом необходимо отметить, что в вышеуказанный регламент уже вступил в силу для остальных стран-членов Евразийского экономического сообщества.

Ключевым показателем для бензина стандарта “Евро” (класс бензина) является содержание серы. Отсюда вывод: основная разница бензина классов 2, 3, 4 и 5 это массовая доля серы.

(см. Приложение Требования к характеристикам автомобильного бензина (утвержденные техническим регламентом Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011).

По данным ЕЭК, использование этих видов топлива позволит снизить выбросы вредных веществ. Например, по сравнению с экологическим классом К3 содержание в бензине серы снизится в 3 раза для бензинов К4 и в 15 раз — для бензинов К5.

Класс К3 содержит в бензине серы 150 мг/кг.

Класс К4 означает, что в этом бензине содержание серы составляет 50 мг/кг, класс К5 означает что в бензине содержание серы составляет 10 мг/кг.

При этом необходимо принимать во внимание, что этанол дешевле бензина, поэтому автомобильное топливо на основе бензина и биоэтанола также будет дешевле и экологичнее.

Смесь бензина и спирта содержит меньшее количество серы, бензола и прочих вредных для двигателя веществ. Соответственно, снижается и количество продуктов сгорания, которые ведут к повышенному износу двигателя и окисляют моторное масло. В результате и моторное масло, и двигатель служат дольше. По этой же причине дольше служат и свечи зажигания, а выхлоп автомобиля становится более экологичным. Но в настоящее время в Кыргызской Республике бензин с биоэтанолом не смешивается.

Проблема 2. Отсутствие на местном рынке экологичного топлива (биоэтанола) и предприятий их производящих.

В настоящее время в Кыргызской Республике нет промышленного производства биотоплива, в частности биоэтанола.

На сегодняшний день выгодным сырьем для производства биоэтанола является патока. Патока свекловичная (меласса) — является побочной продукцией свеклосахарного производства, выход при переработке 1 тонны сахарной свеклы на сахар составляет в среднем 4,5%.

Требуется создание новых производств, или переоснащение имеющихся производств под переработку патоки.

К примеру, до внедрения зерновой схемы производства спирта в 2001 году ГП «Карабалтинский спиртовой завод» перерабатывал патоку. В 90-х годах объемы переработанной патоки достигали до 70 тысяч тонн в год. То

есть производственная база для производства биоэтанола из патоки имеется.

Проблема 3. Ограничение роста потенциала сельхозпроизводителей и объема выращиваемой продукции.

В 2017 году отмечена положительная тенденция роста посевных площадей возделываемой в республике культуры сахарной свеклы. Так, сахарной свеклы посеяно 17,5 тысяч га или 109,4% к намеченному прогнозу, что на 6,2 тысячи га больше урожая 2016 года, собрали около 700 тысяч тонн урожая. Это позволяет говорить о достижении полной обеспеченности населения республики сахаром, но до выхода на исторические максимумы засева и урожайности говорить пока не приходится, но имеются перспективы роста.

К примеру, в конце 90-х и начале 2000 годов в стране было засеяно 22-34 тысяч га сахарной свеклы, было выращено в 2003 году 812,3 тысяч тонн сахарной свеклы при урожайности 251 центнеров с 1 гектара.

В целом по республике выращиванием сахарной свеклы занято более 8 тысяч фермерских хозяйств или около 80 – 90 тысяч человек. Отсутствие повышенного спроса на сахарную свеклу сдерживает рост засева данной культуры и сказывается на урожае свеклы, а значит и доходах граждан.

При внедрении современных технологий, увеличения доли механизированных работ, использование элитных семян позволит значительно увеличить урожай. Например, если производить засев сахарной свеклы на 25 тысяч га при урожайности 350 ц/га можно собрать 875 тысяч тонн, соответственно будет произведено 113 тысяч тонн сахара, 40 тысяч тонн патоки. Это позволит 100% обеспечить годовую потребность страны в сахаре и произвести 2,5 млн. дал биоэтанола.

Вместе с тем, по данным Министерства сельского хозяйства, каждый год в стране не используется около 100 тысяч га пахотной земли, часть которой вполне можно было бы отдать под нужды данного проекта.

Для производства биоэтанола, предназначенного для добавления в бензин (дизель) или потребления в чистом виде, традиционно применяют следующие виды: сахарный тростник, сахарная свекла, кукуруза, пшеница, ячмень, рожь, сахарное сорго, картофель, а также целлюлозосодержащая продукция.

Также может быть приемлемым сырьем для производства биотоплива, по оценкам специалистов - топинамбур (земляная груша). Это растение до 4 метров высотой, произрастающее на любых почвах, кроме очень кислых и заболоченных, его корнеплоды могут хорошо переносить зимние холода в грунте, что позволяет использовать их в зимне-осенний период. Что не создаст рисков продовольственной обеспеченности страны и не повлияет на цены на другие культуры и получаемую из них продукцию.

Дерево проблем



Основные заинтересованные стороны:

- Государственные органы: Министерство сельского хозяйства, пищевой промышленности и мелиорации КР, Государственное агентство охраны окружающей среды и лесного хозяйства при Правительстве КР, Государственная налоговая служба при Правительстве КР;
- сахароперерабатывающие предприятия;
- предприятия по производству спирта;
- предприятия производящие и реализующие нефтепродукты;
- фермеры;
- граждане.

1.1 Масштаб проблемы

За 2017 год на территорию Кыргызстана официально ввезли 1 млн 361 тысячи 610 тонн ГСМ, и это при действующих НПЗ.

Действующие местные НПЗ при загрузке на полную мощность могут производить до 2,2 млн тонн ГСМ. При этом местные НПЗ примерно загружены лишь на 25% от имеющихся мощностей и производят топлива - около 500 тысяч тонн в год, уступающее по качеству импортируемым из России нефтепродуктам.

Производство нефтепродуктов в Кыргызстане ведётся на 5 предприятиях:

1. Кара-Балтинский нефтеперерабатывающий завод «Чайна Петрол Джунда», мощность составляет 800 тыс. тонн в год.

2. ЗАО «Кыргыз Петролеум Компани» в Жалал-Абаде, мощность составляет 500 тыс. тонн в год.

3. Токмокский нефтеперерабатывающий завод, мощность составляет 400 тыс. тонн в год.

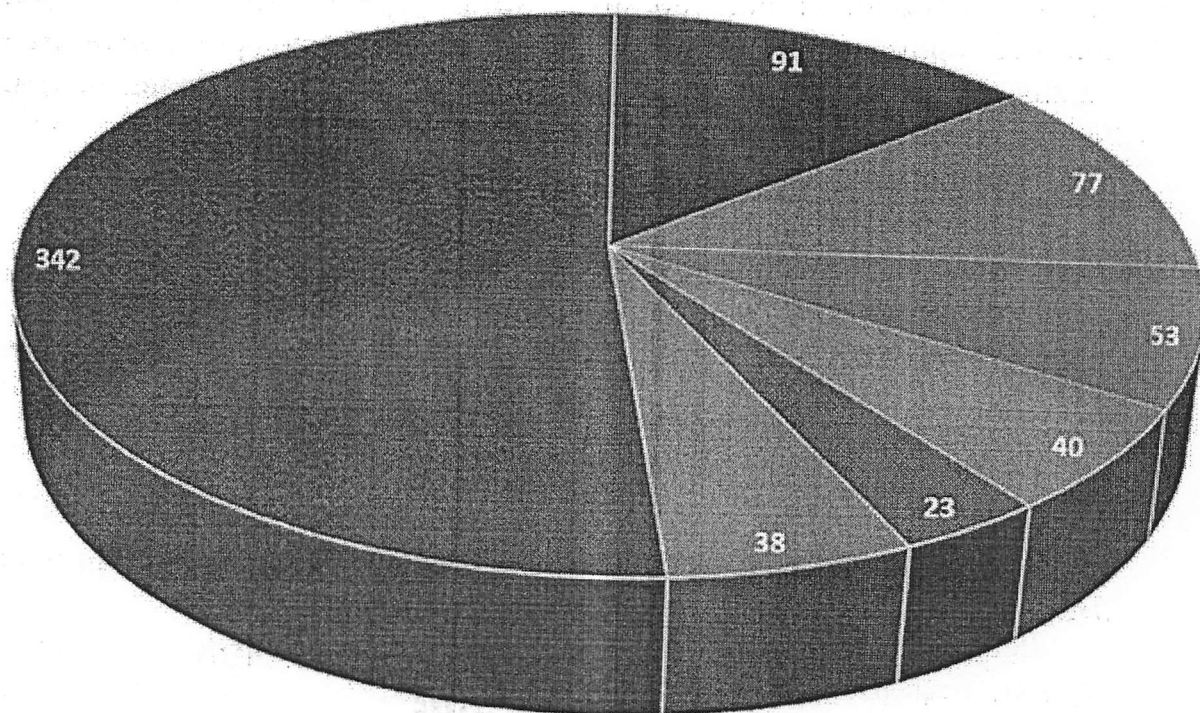
4. Кеминский нефтеперерабатывающий завод, мощность составляет 300 тыс. тонн в год.

5. Таш-Кумырский нефтеперерабатывающий завод (Жалал-Абад), мощность составляет 150 тыс. тонн в год.

Итого годовой объем ГСМ используемого в Кыргызской Республики составляет около 1 миллиона 800 тысяч тонн ГСМ в год.

Указанные объемы ГСМ реализуется в Кыргызской Республике через сеть 664 автозаправочных станций (АЗС). 322 из них принадлежат сетям крупных компаний, 342 – мелким реализаторам.

В Кыргызстане действуют 664 АЗС



- Petroleum
- Bishkek Petroleum
- Партнер нефть
- Кыргыз Мунай
- Роснефть
- Газпром нефть Азия
- АЗС других компаний

В настоящее время в Кыргызской Республике бензин не разбавляется биоэтанолом, что сказывается на стоимости бензина в сторону повышения, что сказывается на доходах граждан и компаний.

Также отсутствие добавок биоэтанола не способствует более полному сжиганию углеводородов топлива и загрязняет атмосферный воздух. По данным Государственного агентства охраны окружающей среды и лесного хозяйства, ежегодный общий объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу в Бишкеке составляет 240 тысяч тонн, из которых 180 тысяч тонн приходятся на автотранспортные средства, при этом отмечено, что годовые выбросы ТЭЦ Бишкека составляют порядка 14 процентов от всех выбросов загрязняющих веществ в атмосферу. Функционирующие в столице и пригороде Бишкека частные бани также оказывают значительное негативное влияние на состояние атмосферного воздуха в столице.

По данным Государственной инспекции по экологической и технической безопасности наиболее интенсивным источником загрязнения воздуха в Бишкеке являются автомобили, где приблизительно 16 из 20 автомашин превышают нормы выброса вредных веществ в атмосферу.

Схожая ситуация возникает и в городе Ош, где ежедневный поток автомобилей достигает 120 тыс. единиц. Автомобильные выхлопы особенно опасны тем, что загрязняют воздух в основном на уровне человеческого роста. И люди вынуждены дышать загрязненным воздухом. Человек потребляет в сутки 12м³ воздуха, автомобиль — в тысячу раз больше.

В структуре себестоимости производства биотанолов, основной статьей затрат является стоимость сырья. На сегодняшний день более 80% сырья для производства биотанолов является патока, отход сахарного производства. Патока свекловичная (меласса) — является побочной продукцией свеклосахарного производства.

В Кыргызстане по данным Всемирного банка 60% от общего количества предприятий составляют крестьянские (фермерские) хозяйства, в том числе сельскохозяйственные.

По данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики, количество крестьянских (фермерских) хозяйств в 2007 году составляло 325 555 хозяйств, тогда как в 2014 году составляло уже 384 318 хозяйств, что говорит о тенденции к стабильному росту числа хозяйств.

Однако, по данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики количество действующих кооперативов по сравнению с 2006 годом сократилось в 3,4 раза. Если в 2006 году было 1240 кооперативов, то на начало 2016 года осталось 360 кооперативов.

Удельный вес в объеме валовой добавленной стоимости производственной (фермерскими) хозяйствами продукции за 2014 год составляет 36 583,6 млн. сом или 9,2 % ВВП.

Объем сельскохозяйственной, производственной крестьянскими (фермерскими) хозяйствами, в процентах к общему объему продукции республики составил за 2015 год — 51,1 %, а за 2016 год — 49,5 %.

В целом по республике на выращивании сахарной свеклы специализируются более 8 тысяч фермерских хозяйств и фермеров или около 80-90 тысяч человек.

Вышеуказанная статистика говорит о значительной роли крестьянских (фермерских) хозяйств и сельскохозяйственных в структуре экономики Кыргызской Республики.

В настоящее время на территории Кыргызской Республики действуют 4 сахароперерабатывающих завода.

Предприятия по производству спирта в Кыргызской Республике в настоящее время еще не специализированы на производство биотанолов.

1.2 Анализ законодательства

Согласно статье 4 Закона Кыргызской Республики «Об охране окружающей среды», охране от загрязнения, порчи, повреждения, истощения, разрушения, уничтожения и иного отрицательного воздействия подлежат земля и ее недра, почвенный покров, воды, леса, растительный, животный мир и их генетический фонд, атмосферный воздух, иные

природные объекты, комплексы и экологические системы, а также климат и озоновый слой Земли и в целом Земля как планета.

Согласно статье 4 Закона КР «Об охране атмосферного воздуха», граждане имеют право на благоприятный для жизни и здоровья атмосферный воздух, получение достоверной и своевременной информации о состоянии атмосферного воздуха и мерах, принимаемых по его охране, возмещение ущерба в случае причинения вреда их здоровью и собственности выбросами загрязняющих веществ и биологических организмов в атмосферный воздух и вредными физическими воздействиями на него.

Согласно статье 19 Закона КР «Об охране атмосферного воздуха», в целях охраны атмосферного воздуха от загрязнения выбросами передвижных средств и установок, снижения уровня шума в населенных пунктах, а также обеспечения экологической безопасности по представлению или согласованию с уполномоченными государственными органами, определяемыми Правительством Кыргызской Республики, местные государственные администрации, органы местного самоуправления в пределах делегированных государственных полномочий осуществляют следующие меры:

- вынос из густонаселенных жилых кварталов автотранспортных предприятий и автозаправочных станций;
- внедрение автоматизированных систем регулирования дорожным движением;
- ограничение въезда автомобильного транспорта и иных передвижных средств и установок в определенные зоны отдыха и туризма, жилые массивы;
- устройство зеленых зон вдоль автомобильных дорог, железнодорожных путей в населенных пунктах и вне их, вокруг аэропортов, железнодорожных и автодорожных вокзалов, автостанций и автостоянок;
- оснащение передвижных источников специальными устройствами нейтрализации и очистки отработавших газов, их перевод на экологически чистые виды топлива;
- иные меры по снижению вредного воздействия передвижных средств и установок на атмосферный воздух.

Согласно пункту 16 Положения по охране атмосферного воздуха в Кыргызской Республике, утвержденного постановлением Правительства Кыргызской Республики, от 13 февраля 2015 года № 59, оценка соответствия токсичности и дымности отработавших газов передвижных источников осуществляется в соответствии с требованиями утвержденных технических регламентов Евразийского экономического союза. То есть техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» от 9 декабря 2011 года № 877, устанавливаются предельные значения дымности отработавших газов в требованиях к

двигателю и системам транспортных средств. Согласно статьи 10 Закона Кыргызской Республики «Общий технический регламент по обеспечению экологической безопасности в Кыргызской Республике» от 8 мая 2009 года № 151, в целях охраны атмосферного воздуха запрещается эксплуатация автотранспортных средств, не отвечающих требованиям специальных технических регламентов по составу и объему выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух и по уровню шума.

Техническим регламентом Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011) разрешено использование в автомобильном бензине этанола до 5% объема топлива, который вступит в силу для Кыргызской Республики с 12 августа 2019 года.

Так же необходимо отметить, что Жогорку Кенеш Кыргызской Республики 13 февраля 2018 года принял во втором чтении законопроект «Об охране атмосферного воздуха» и «Об экологической экспертизе». Он подразумевает запрет на ввоз, производство и оборот топлива и горюче-смазочных материалов на территории Кыргызской Республики, не соответствующих требованиям технических регламентов Таможенного союза.

Постановлением Межпарламентской ассамблеи государств-участников содружества независимых государств от 15 ноября 2003 года за №22-10, был принят модельный закон «Об использовании альтернативных видов моторного топлива» и Рекомендации по внесению изменений и дополнений в законодательные акты государства - члена МПА СНГ в связи с принятием модельного закона «Об использовании альтернативных видов моторного топлива». Данный модельный закон был рекомендован для использования в национальном законодательстве.

В настоящее время в законодательстве Кыргызской Республики отсутствует Закон об альтернативных видах топлива или биотопливе.

Статьей 287 Налогового кодекса КР устанавливаются базовые ставки акциза, в том числе и на спирт. При этом, ставка акциза может изменяться Правительством Кыргызской Республики в пределах размера установленной базовой ставки. Согласно постановлению Правительства КР «О мерах по реализации требований статей 98, 242, 255, 257, 258, 280, 281, 287 и 295 Налогового кодекса Кыргызской Республики и статьи 11 Закона Кыргызской Республики "О введении в действие Налогового кодекса Кыргызской Республики», от 30 декабря 2008 года №735, на спирт установлена ставка в размере 70 сом на литр. При этом законодательство не делает различий для топливного этанола, что делает не рентабельным производство биоэтанола в Кыргызской Республике. В связи с чем, на сегодняшний день, действующее законодательство не создает условий для внедрения и развития альтернативных, экологических видов топлива в Кыргызской Республике.

1.3. Международный опыт

Активное использование возобновляемых источников энергии из сельскохозяйственного сырья отмечается в США, Японии, Бразилии, Китае, Индии, Канаде, странах ЕС. Наблюдается резкое повышение интереса к биотопливу как возобновляемой альтернативе нефти.

Ведущим сырьем для производства биотоплива являются кукуруза, сахар и растительное масло. Также используются различные отходы – бытовые, сельскохозяйственного, пищевого и других производств. Для биоэтанола наиболее экономичным является бразильский сахарный тростник. На втором месте – американская кукуруза. Далее, с большим отрывом, идут остальные зерновые, производимые в других регионах мира.

Биотопливо быстро становится значительным альтернативным источником энергии.

1. Объемы производства биоэтанола в мире

Самый большой показатель производства и использования биоэтанола в Бразилии (20,1%), Соединенных Штатах (4,4%) и Европейском Союзе (4,2%).

В ЕС сосредоточены три крупнейших государства – производителя биодизельного топлива – Германия, Франция и Италия. Также, Франция и Германия являются крупнейшими потребителями биотоплива в ЕС.

В целом производство биоэтанола, согласно прогнозу, к 2017 году будет возрастать быстрыми темпами и составит 140 млрд. литров.

Рынок биоэтанола США

США с объемом более 40,1 млрд. литров является крупнейшим производителем этанола в мире. Североамериканский рынок этанола кроме, США и Канады, включает Сальвадор, Гватемалу и Никарагуа, поскольку этанольные производства в этих странах управляются американскими корпорациями, а поставки ориентированы преимущественно на рынок США (41,8 млрд. литров – 56,5%). Ведущей ассоциацией производителей этанола в США является ассоциация RFA (RenewableFuelAssociation).

В 2008 году наблюдалось существенное снижение производства этанола в США в основном из-за неблагоприятного влияния мирового финансового кризиса на различные отрасли экономики страны.

По состоянию на 1 января 2010 г. в США функционировал 191 завод суммарной мощностью 11,9 млн. галлонов/год. Основным сырьем для производства этанола в США является кукуруза. 163 завода использовали исключительно кукурузу, 14 заводов использовали сборное сырье из кукурузы и сорго, 3 завода работали на отходах пивоваренного производства, 4 завода – на целлюлозе (древесные опилки, полевые отходы). Остальные 7 заводов использовали преимущественно

кукурузу, но мощности загружают и другим сырьем, типа ячмень, сахарная меласса, отходы переработки картофеля, крахмал, сырная сыворотка. Следует отметить, что в настоящий момент в США нет ни одного завода, работающего на пшенице.

В 2009 году чистый импорт этанола в США составил около 180 млн. галлонов, при этом более 60% всего импорта происходит из Бразилии.

Рынок биоэтанола Бразилии

Бразилия, самый крупный в мире производитель сахарного тростника и сахара, является вторым по величине после США производителем этанола в мире с выпуском в 24,9 млрд. литров, 3,3 млрд. литров из которых экспортировалось. Ведущей ассоциацией производителей биоэтанола в Бразилии является UNICA (Brazilian Sugarcane Industry Association). Также в Южной Америке топливный этанол производят Колумбия, Парагвай и Аргентина.

В 2009 г. в Бразилии функционировало 440 сахарных заводов, большинство из которых осуществляло производство биоэтанола, что означает высокую гибкость предприятия между выпусками сахара и этанола.

Сегодня Бразилия обеспечивает 40% своих потребностей в автомобильном топливе за счет использования биоэтанола – это рекордно высокий результат.

В 1975 году правительство Бразилии начало осуществление Национальной программы, результатом которой должно стать увеличение использования этанола в качестве топлива для автотранспорта, был принят закон, который обязывал добавлять в бензин не менее 20% этанола.

Отличительной чертой Бразильского рынка является то, что в стране производится и продается потребителям 2 вида этанола: обезвоженный (с 0,5% содержанием воды – является в США стандартом) и гидратный (с 5% содержанием воды) этанол.

Состав транспортных средств на дорогах Бразилии сильно отличается от традиционных рынков. На первом этапе E-100 (топливо, состоящее на 100% из этанола) выпускалось для специально сконструированных автомобилей. С 1980-х гг. более 94% авто могли сжигать только обезвоженный этанол. Однако в 1990-х гг. возник дефицит этанола, и в стране начали производить различные смеси автомобильного топлива, состоящие из метанола, этанола и бензина. В 2003 году на рынке Бразилии были представлены автомобили на «гибком» топливе (flexible fuel vehicles – FFV), способные использовать смесь из 85% этанола и 15% бензина, равно как и обычный бензин. Сегодня большинство средств в Бразилии являются «универсальными» и могут работать на топливе с любым процентным содержанием бензина и спирта. Требуется подчеркнуть, что весь бензин в Бразилии должен иметь содержание этанола.

Благодаря переходу на биодизель, Бразилии удалось создать более 640 тыс. рабочих мест в сфере производства этанола и еще 9 млн. в смежных отраслях, отказаться от экспорта 1.44 млрд. баррелей нефти (с 1975 по 2005 год). За этот же период времени совершенствование технологий позволило получать с каждого гектара земли, засеянной сахарным тростником, в два раза больше спирта. Одновременно затраты на производство этанола в Бразилии снизились вдвое. Спиртовые автомобили позволили уменьшить проблему смога, которым были прославлены бразильские мегаполисы.

Рынок биоэтанола ЕС.

ЕС – третий по величине производитель топливного этанола в мире. Объем производства топливного этанола в ЕС-27 в 2009 г. составил 3,7 млрд. литров, что на 30% выше по сравнению с 2,8 млрд литров в 2008 г. Ведущей ассоциацией биотопливных производителей в Европе является ассоциация eBio.

Производством этанола в ЕС-27 занимается 18 стран-членов содружества. Самым крупным производителем этанола по-прежнему остается Франция (1,25 млрд. литров в 2009 г. – 33,3% общеевропейского производства), которая по сравнению с 2008 г. увеличила свои мощности на 25%. Также увеличили свое производство Германия (на 32%) и Испания (на 46%), занимающие 2 (750 млн. литров – 20% производства) и 3 (465 млн. литров – 12,4% производства) строчку рейтинга соответственно. Две страны в 2009 более чем удвоили выпуск – это Австрия (на 102%) и Швеция (на 124%). Существенный рост производства наблюдался в Бельгии (230%) и Великобритании (160%), однако общее производство в этих странах не высоко (120 и 110 млн. литров в год соответственно).

Крупнейшим потребителем является Германия (1,14 млрд. литров), за которой следуют Франция (798 млн. литров) и Швеция (377 млн. литров). Превышение объемов потребления над производством покрываются за счет импорта, преимущественно из Бразилии.

В настоящий момент в Европе только 6 стран производят биотопливо – Франция, Германия, Австрия, Италия, Испания и Швеция. При этом в каждой стране разработана и осуществляется своя национальная политика стимулирования производства биотоплива, например полное или частичное освобождение производителей биоэтанола от уплаты налогов.

Рынок биоэтанола стран СНГ

- Казахстан. Жизненный цикл биоэтанола стал основой первого в СНГ многоотраслевого производственно-технологического инвестиционного проекта, реализованного АО "Компания "БИОНИМ". Производственный комплекс с аналогичным названием открыт в Северо-Казахстанской области (г. Тайынша). Потребность комплекса в сырье обеспечивают 270 тысяч гектаров посевных площадей. Годовой объем переработки зерна при этом составляет 305 тысяч тонн в год; годовые производственные мощности - 60 000 тонн муки, 21 000 тонн клейковины, 40 000 тонн

крахмала пшеничного, 25 000 тонн углекислого газа, 24 000 тонн кормовых дрожжей, 80 тонн сивушного масла, 3 500 тонн главной фракции этилового спирта, 60 000 тонн топливного этанола, 65 000 тонн отрубей.

В Казахстане принято законодательство, что биоэтанол облагается акцизом условно 1 тенге за 1 дал.

2008 год - начало реализации биобензина в Казахстане. Седьмого июня 2008 года при поддержке акимата города Алматы состоялась презентация автозаправочной станции "BIOHIM". Открытие автозаправочной станции позволило "распробовать" биобензин марки БЭ-92 и БЭ-95.

- Украина. На Украине уже в 2006-м году была принята программа по переводу части заводов по производству спирта, входящих в концерн «Укрспирт», на производство биоэтанола, а в качестве сырья использовали кукурузу и патоку. В 2011 году производство биоэтанола увеличилось в 15 раз по сравнению с 2010 годом и составило 9,726 тыс. тонн.

В 2012 году законодательно установлено, что рекомендуемая норма биоэтанола в бензинах моторных, которые производятся и/или реализуются на территории Украины, будет составлять в 2013 году не менее 5%, с 2014-2015 годов обязательное его содержание должно быть не менее 5%, а с 2016 года – не менее 7%.

- Россия. Проблемы производства и использования биоэтанола в России сводятся, прежде всего, к «акцизному» обложению данной продукции. Акцизы не позволяют развивать этот сектор энергетики и топливного обеспечения автотранспорта. Требуется корректировка части законодательства, связанной с регламентированием оборота этилового спирта. Требуется ввести в правовой реестр понятие о топливном этаноле, что позволит вывести биоэтанол за рамки акцизов на спирт и спиртосодержащую продукцию. Таковы основные оценки международного форума «Биомасса: топливо и энергия», состоявшегося на днях в Москве.

В Российской Федерации в 2004 году принят ГОСТ Р 52201-2004 на спиртосодержащие моторные топлива («бензолы») с содержанием этанола 5–10%. Но это, с учетом «акцизного» фактора, не привело к активному развитию биотопливной индустрии. Весьма проблематично достичь 10%-ной доли моторного биотоплива на российском рынке к 2020 году, согласно утвержденной в 2012 году государственной «Комплексной программе развития биотехнологий в России».

Россия, по оценкам экспертов по своим потенциальным возможностям производства биотоплива, могла бы стать одним из лидеров в этой сфере, наряду с США и Бразилией.

«Росалкогольрегулирование», вынесло на публичное обсуждение законопроект, предусматривающий поправки в ФЗ № 171 в части биоэтанола. Предлагается ввести понятие биоэтанола, квалифицируя его как «денатурированный этиловый спирт, подвергнутый денатурации в порядке, предусмотренном ФЗ, и содержащий не более 1% воды».

Моторное биотопливо предлагается квалифицировать в качестве «спиртосодержащей непищевой продукции, произведенной с использованием биоэтанола». Готовятся также предложения по поправкам в 22 главу Налогового кодекса страны по отмене акцизного сбора на реализацию биотоплива на внутреннем рынке.

**Сравнительная таблица при внедрении биоэтанола
(на примере РФ и Республики Казахстан)**

Российская Федерация		Республика Казахстан	
+	-	+	-
Избыток отходов от различных производств и выращивания с/х культур позволит экономить исчерпаемые природные ресурсы	Существующее законодательство не позволяет российским предприятиям получать серьезную прибыль от производства биотоплива	Принимается полный перечень законодательных актов для того, чтобы этанол стал отдельным продуктом именно как топливная составляющая.	Резкий рост зерна от 100 долл. до 300 за 1 тонну поставил под угрозу существование зарождающегося производства биоэтанола. Если рыночная цена на зерно будет продолжать увеличиваться, то его использование в качестве сырья для производства биоэтанола будет экономически невыгодно
Отходы производства начинают приносить прибыль	Необходимо капиталовложение в развитие инфраструктуры	На государственном уровне разрабатываются стандарты бензинов с добавлением биоэтанола.	Сравнительно высокая стоимость производства и возрастающая рыночная стоимость зерна ограничивают распространение биоэтанола
Неплохие перспективы для экспорта в страны Европы	Постоянное появление на рынке новых биотехнологий	Направление излишков зерна на производство биотоплива	Несмотря на наличие большой территории, не так много

		обеспечит производителей стабильным рынком сбыта. Кроме того, они смогут получить оборотные деньги, закупить новую технику и обновить производство.	пригодных для выращивания с/х культур
В состоянии производить биотопливо качества и количества, соответствующих европейским требованиям и спросу	Потребность одного зарубежного потребителя в состоянии удовлетворить только несколько отечественных производителей		
Перспективы резкого роста спроса из Европы	Большинство отечественных производств находится вдали от морских торговых путей, что существенно сказывается на стоимости издержек и увеличивает риски заказчиков		
Рост интереса иностранных инвесторов к развитию российского рынка	Рост числа стран-конкурентов		
	Зависимость рынка экологического топлива от погодных условий		

1.4. Основания для государственного вмешательства в решение указанных проблем и актуальности их решения в настоящее время.

Основными проблемами являются:

- загрязнение атмосферного воздуха автомобилями не использующими смеси биотоплива;
- отсутствие на местном рынке биотоплива и применение менее экологических присадок;
- отсутствие государственного стимулирования производства биотоплива;
- ограничение роста потенциала сельхозпроизводителей и объема выращиваемой продукции;
- наличие акциза на спиртосодержащую продукцию.

Решение вышеуказанных проблем соответствует полномочиям Министерства сельского хозяйства, пищевой промышленности и мелиорации Кыргызской Республики, так как законопроект связан с развитием отрасли применяющей растительную продукцию для получения экологичного вида топлива – биоэтанола, а также направлен на развитие сельскохозяйственной отрасли страны.

Актуальность проблем заключается в том, что количество автотранспорта с каждым годом увеличивается и вопрос загрязнения воздуха выхлопными газами автотранспорта будет с каждым годом лишь усугубляться. Реализаторов топлива существующая ситуация устраивает. Вопрос энергетической безопасности не снизится, уменьшения или сдерживания роста импорта ГСМ из других стран не произойдет.

Сельскохозяйственный потенциал не используется в полной мере. По данным Министерства сельского хозяйства, каждый год в стране не используется около 100 тысяч га пахотной земли, часть которой вполне можно использовать под соответствующие культуры (свекла, топинамбур).

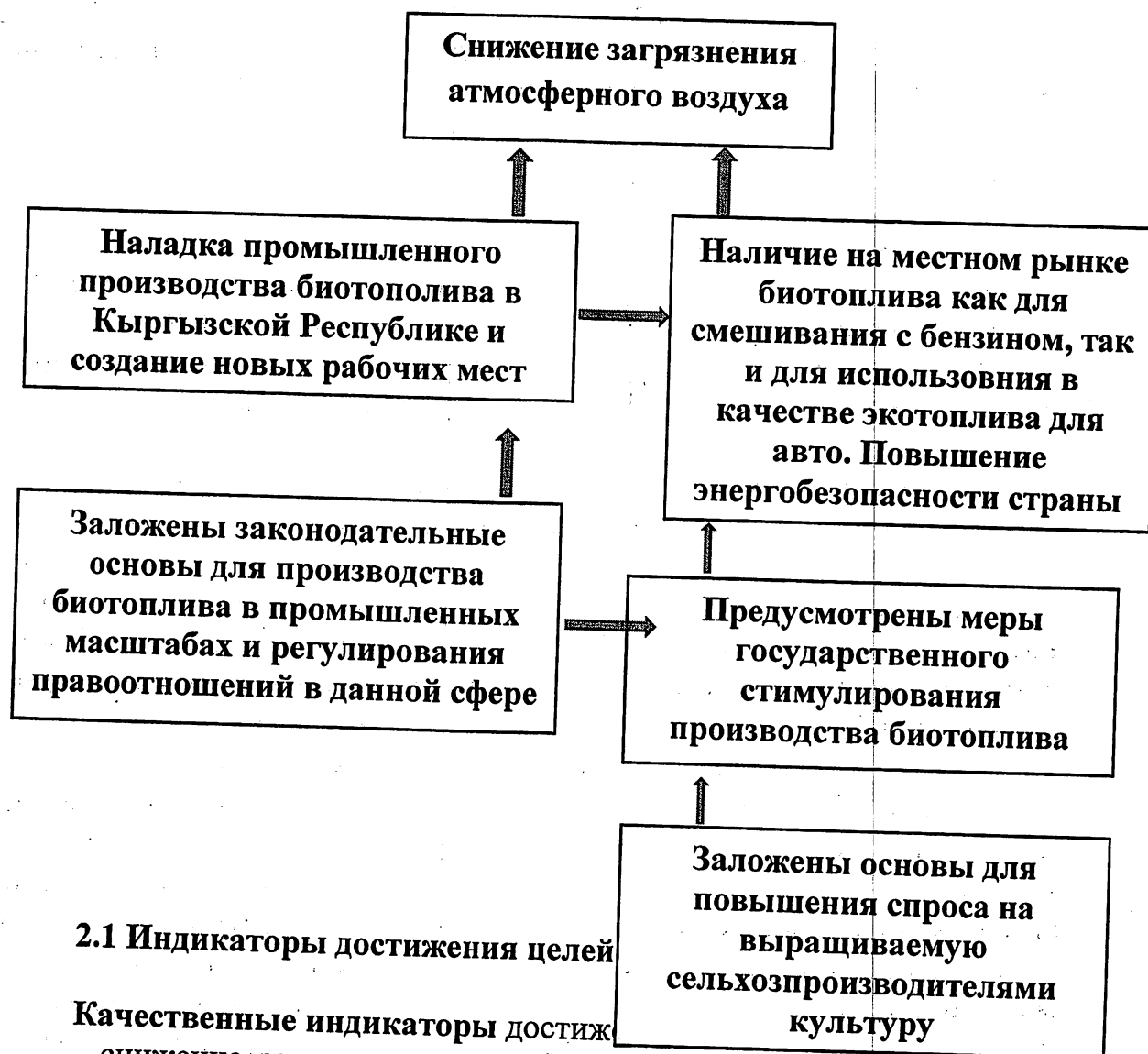
Отсутствие законодательной основы для регламентации особенностей регулирования в сфере использования экологического топлива и применение ставок акцизов к топливному этанолу, как к спирту этиловому не делает рентабельным производство биоэтанола в Кыргызской Республике. Как следствие не используется имеющийся потенциал в сфере сельского хозяйства в частности в выращивании сахарной свеклы. В связи с чем, на сегодняшний день, действующее законодательство не создает условий для внедрения и развития альтернативных, экологических видов топлива в Кыргызской Республике.

Основанием для государственного вмешательства является:

- не урегулированность взаимоотношений в сфере производства, стимулирования использования биотоплива;
- наличие барьеров для экономической целесообразности производства биотоплива (этанола);
- необходимость стимулирования деятельности в сельскохозяйственной отрасли;

- заинтересованность государства в развитии местного производства и снижении или сдерживание роста импорта ГСМ в страну.

2. Цели регулирования



2.1 Индикаторы достижения целей

Качественные индикаторы достижения

- снижение загрязнения атмосферного воздуха выхлопными газами автотранспортных средств;
- снижение стоимости бензина;
- появление альтернативного экологичного топлива для транспортных средств;
- развитие производственного, сельскохозяйственного сектора (мультипликативный эффект);
- повышение топливно-энергетической безопасности страны и снижение зависимости от импорта ГСМ и присадок для октанового обогащения бензина.

Количественные индикаторы достижения цели:

- запуск 1 или 2 отечественных предприятий по производству биотоплива в течении года;

- создание 250-500 рабочих мест на предприятиях созданных для производства биотоплива;
- увеличение на 30-40 % фермерских хозяйств занятых в выращивании сахарной свеклы;
- получение 1,5 миллиона дал биотоплива в год;
- поступление в бюджет ежегодно дополнительно свыше 125 500 000 сом в виде налогов от реализации биотоплива.

3. Варианты регулирования.

- 1) **Оставить все как есть;**
- 2) **Принятие Закона Кыргызской Республики «О биотопливе» и Закона «О внесении изменения в Налоговый кодекс КР»;**
- 3) **Создание условий для ввоза экологичных транспортных средств (электромобили, внедрение электрозаправок).**

3.1 Вариант регулирования №1 - «Оставить все как есть».

Техническим регламентом Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011) разрешено использование в автомобильном бензине этанола до 5% объема топлива, который вступит в силу для Кыргызской Республики с 12 августа 2019 года. Согласно статьи 4 данного регламента, автомобильный бензин должен соответствовать требованиям, установленным данным регламентом. В связи с чем, если Кыргызская Республика не отсрочит вступление в силу данного Технического регламента, с 12 августа 2019 года содержание этанола в бензине должно составлять 5 объема топлива.

При этом, постановлением Межпарламентской ассамблеи государств-участников содружества независимых государств от 15 ноября 2003 года за №22-10, был принят модельный закон «Об использовании альтернативных видов моторного топлива» и Рекомендации по внесению изменений и дополнений в законодательные акты государства - члена МПА СНГ в связи с принятием модельного закона «Об использовании альтернативных видов моторного топлива». Данный модельный закон был рекомендован для использования в национальном законодательстве.

В настоящее время в законодательстве Кыргызской Республики отсутствует Закон об альтернативных видах топлива или биотопливе.

Статьей 287 Налогового кодекса КР устанавливаются базовые ставки акциза, в том числе и на спирт. При этом, ставка акциза может изменяться Правительством Кыргызской Республики в пределах размера установленной базовой ставки. Согласно постановлению Правительства КР «О мерах по реализации требований статей 98, 242, 255, 257, 258, 280, 281, 287 и 295 Налогового кодекса Кыргызской Республики и статьи 11 Закона Кыргызской Республики "О введении в действие Налогового

кодекса Кыргызской Республики», от 30 декабря 2008 года №735, на спирт установлена ставка в размере 70 сом на литр. При этом законодательство не делает различий для топливного этанола, что делает не рентабельным производство биоэтанола в Кыргызской Республике. В связи с чем, на сегодняшний день, действующее законодательство не создает условий для внедрения и развития альтернативных, экологичных видов топлива в Кыргызской Республике.

Объем ГСМ выпускаемых местными нефтеперерабатывающими заводами составляет около 500 тысяч тонн ГСМ в год. В случае отсутствия этанола на местном рынке, данным предприятиям придется импортировать этанол для обеспечения соответствующего качества топлива либо прекратить реализацию несоответствующего требованиям топлива на местном рынке.

В отсутствии готовности Кыргызской Республики к исполнению требований Технического регламента, вопрос загрязнения воздуха выхлопными газами автотранспорта будет с каждым годом лишь усугубляться. Реализаторов топлива существующая ситуация устраивает, в отсутствие предложения биотоплива на местном рынке.

Вопрос энергетической безопасности не снизится, уменьшения или сдерживания роста импорта ГСМ из других стран не произойдет.

2) Вариант регулирования №2 - принятие Закона Кыргызской Республики «О биотопливе» и Закона «О внесении изменения в Налоговый кодекс КР».

2.1 Способ регулирования. Разработка нормативной правовой базы направленной на регулирование правоотношений в сфере производства, использования и стимулирования использования биотоплива.

Задача 1. Регламентировать базовые принципы регулирования правоотношений в сфере производства, использования и стимулирования использования биотоплива.

Предлагаются следующие основные принципы государственной политики в сфере биотоплива:

- содействие разработке и рациональному использованию нетрадиционных источников и видов энергетического сырья для производства биотоплива с целью экономии топливно-энергетических ресурсов и уменьшения зависимости Кыргызской Республики от их импорта;

- поэтапное увеличение нормативно определенной доли производства и применения биотоплива и смесового моторного топлива. Содержание биоэтанола в бензинах моторных, производимых и / или реализуются на территории Кыргызской Республики, составит:

в 2019 году - рекомендуемое содержание не менее 3 процентов (объемных);

в 2020 году - обязательное содержание не менее 5 процентов (объемных).

- уменьшение негативного влияния на состояние окружающей среды за счет использования как сырья для производства биотоплива отходов разного рода деятельности, соблюдения экологической безопасности производства, транспортировки, хранения и потребления биотоплива;

- поддержка предпринимательства в сфере биотоплива на основе государственной защиты интересов предпринимателя;

- пропаганда среди населения экономических, экологических, социальных и других преимуществ производства и потребления биотоплива;

- развитие международного научно-технического сотрудничества, широкое использование возможностей мировой науки и техники в сфере биотоплива.

Вышеуказанные принципы позволят снизить вредные выхлопы транспортных средств в атмосферу за счет повышения в топливе компонента экологического топлива.

Задача 2. Упорядочить взаимоотношения заинтересованных сторон в сфере производства и использования биотоплива.

Предлагается дать исчерпывающие определения терминам в целях единообразного понимания и толкования норм законодательства в сфере биотоплива, установить четкие требования в сфере производства и использования биотоплива, заложить основы для введения соответствующих стандартов и обязательных для исполнения нормативов, установление рамок ответственности при правонарушениях в сфере биотоплива.

Задача 3. Исключить фискальные барьеры для стимулирования производства биотоплива.

Предлагается внести изменения в Налоговый кодекс КР в части пересмотра акцизов устанавливаемых в том числе и на спирт. На сегодняшний день на спирт установлена ставка в размере 70 сом на литр. При этом законодательство не делает различий для топливного этанола, что делает не рентабельным производство биоэтанола в Кыргызской Республике. В связи с чем, на сегодняшний день, действующее законодательство не создает условий для внедрения и развития альтернативных, экологичных видов топлива в Кыргызской Республике. Исключение фискальных барьеров стимулирует открытие производства биоэтанола в стране, создаст новые рабочие места в производстве.

Задача 4. Стимулирование деятельности в сельскохозяйственной отрасли.

В случае наличия вышеуказанных законодательных основ, появится новая отрасль по производству биотоплива, которая даст огромный импульс для сельского хозяйства, обеспечит трудоустройство и занятость граждан Кыргызской Республики на местах.

2.2 Регулятивное воздействие.

Принятие проекта Закона Кыргызской Республики «О биотопливе» окажет следующее регулятивное воздействие на достижение целей регулирования.

Достижение целей

Качественный индикатор	Достижение целей до принятия Закона	Достижение целей после принятия закона
снижение загрязнения атмосферного воздуха выхлопными газами автотранспортных средств	Не достигается Загрязнение атмосферного воздуха не снижено	Достигается Загрязнение атмосферного воздуха снизится
снижение стоимости бензина	Не достигается В стоимость бензина на прежнем уровне	Достигается Понижение себестоимости бензина за счет смешения с более дешевым биоэтанолом
появление альтернативного экологичного топлива для транспортных средств	Не достигается	Достигается Есть альтернативный вид топлива, который может использоваться в качестве примеси или самостоятельно.
развитие производственного, сельскохозяйственного сектора (мультипликативный эффект)	Не достигается На прежнем уровне. демонстрируется рост на уровне прошлых лет	Достигается Ежегодно планируется освоение дополнительно до 15 тысяч гектаров пахотных земель
повышение топливно-энергетической безопасности страны и снижение зависимости	Не достигается	Достигается В первый год планируется производство 1,5 млн. дал биоэтанола с ежегодным наращиванием объема производства.

Количественный	Достижение целей	Достижение целей
----------------	------------------	------------------

индикатор	до принятия Закона	после принятия закона
запуск 1 или 2 отечественных предприятий по производству биотоплива в течении года;	Не достигается	Достигается В связи с появлением экономической целесообразности действующие предприятия по производству спирта перепрофилируются на производство биоэтанола
создание 250-500 рабочих мест на предприятиях созданных для производства биотоплива;	Не достигается	Достигается
увеличение на 30-40% фермерских хозяйств занятых в выращивании сахарной свеклы, топинамбура;	Не достигается На прежнем уровне. демонстрируется рост на уровне прошлых лет	Достигается
получение 1,5 миллиона дал биотоплива в год;	Не достигается	Достигается планируется производство 2,5 млн. дал биоэтанола с ежегодным наращиванием объема производства.
поступление в бюджет ежегодно дополнительно свыше 125 500 000 сом в виде налогов от реализации биотоплива.	Не достигается	Достигается

Воздействие на основные группы интересов:

Для производителей нефтеперерабатывающих заводов;

Позитивные последствия:

- наличие на местном рынке дешевого биотоплива для повышения октанового числа ГСМ.

- возможность производить ГСМ соответствующий установленным требованиям Технического регламента Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011) по использованию в автомобильном бензине этанола до 5% объема топлива, который вступит в силу для Кыргызской Республики с 12 августа 2019 года.

Негативные последствия:

Отсутствуют.

Для предприятий по производству спирта:

Позитивные последствия:

- при ежегодном снижении объемов производимого спирта, возможность перепрофилировать свою деятельность на производство биоэтанола;

- повышение доходности данных предприятий.

Негативные последствия:

На первом этапе возможны риски недостаточности сырья для производства биоэтанола в объемах необходимых для покрытия потребности в нем на местном рынке.

Для сахароперерабатывающих предприятий:

Позитивные последствия:

- возникновение альтернативного источника сбыта для побочного продукта переработки сахарной свеклы (мелассы);

Негативные последствия отсутствуют

Для государства:

Позитивные последствия:

- создание новых предприятий;

- создание новых рабочих мест и обеспечения занятости граждан, снижение социальной напряженности;

- поступление дополнительных страховых взносов в бюджет Социального фонда Кыргызской Республики;

- поступление дополнительных налогов в государственный бюджет;

- сдерживание роста или снижение роста импорта ГСМ;

- освоение неиспользованных сельскохозяйственных земель, увеличение фермерских хозяйств.

Негативные последствия:

- на первом этапе существуют риски не обеспечения достаточного объема производства биоэтанола;

- на первом этапе в связи с рентабельностью выращивания культур сахарной свеклы, существуют риски перехода на выращивание данных культур, что может повлечь рост цен на другие культуры.

Для крестьянско-фермерского хозяйства:

Позитивные последствия:

- Увеличение территории и объемов засева, увеличение доходов фермерских хозяйств.

Негативные последствия отсутствуют.

Для граждан:

Позитивные последствия:

- снижение загрязнения атмосферного воздуха выхлопами автотранспортных средств;
- снижение стоимости бензина.

По данным исследований Лондонского Королевского общества натуралистов (The Royal Society of London for the Improvement of Natural Knowledge), смесь бензина и биоэтанола до 10% не потребует переделки автомобиля под данное топливо.

Топлив	Возможность применения
До 5% этанола	Любые автомобили
Более 5%, до 10%	Любые автомобили возрастом до 15-20 лет. В карбюраторных авто может потребоваться регулировка и настройка карбюратора.

В 2007 году Университет штата Северной Дакоты (США) и Центр автомобильных исследований штата Миннесота (США) опубликовали результаты исследования энергоэффективности применения биоэтанола в автотранспорте. Для обычных автомобилей наиболее оптимальной смесью оказалось Е30, что означает 30 процентов этанола в бензине.

Негативные последствия:

- На первом этапе возможно повышение стоимости некоторых сельскохозяйственных культур, до момента достижения сбалансированности рынка.
- В отсутствие планирования площадей засева сахарной свеклой, топинамбуром, возможно снижение выращивания иных культур, что может увеличить импорт сельскохозяйственной продукции и удорожание цен на продукты.

2.3 Реализационные риски

При реализации предлагаемого варианта могут возникнуть следующие риски:

- риски не запуска или запуска не на полную мощность предприятий по производству биотоплива (биоэтанола) по объективным или субъективным причинам;

- риски нехватки сырья в первое время могут отразиться на подорожании сырья и соответственно стоимости биоэтанола, а также повлечь недопроизводство необходимых объемов биоэтанола;
- риски стабильного роста производства биоэтанола. Зависимость наличия сырья от погодных условий, (заморозки, наводнение, засуха);
- в отсутствие планирования площадей засева сахарной свеклой, топинамбуром, возможно снижение выращивания иных культур, что может увеличить импорт сельскохозяйственной продукции и удорожание цен на продукты.

Способы снижения риска:

В целях минимизации рисков необходима выработка детального Плана мероприятий по реализации норм предлагаемого Закона, с установлением конкретных мероприятий, заинтересованных государственных органов, учреждений, организаций, с привлечением бизнес-сообщества, установлением ответственных лиц, сроков исполнения, индикаторов результативности исполнения Плана, предоставление промежуточных и итоговых отчетов.

2.4 Правовой и иные анализы.

2.4.1 Правовой анализ. Предлагаемый проект закона разработан в соответствии с требованиями Закона Кыргызской Республики «О нормативных правовых актах Кыргызской Республики», не противоречит Конституции Кыргызской Республики, действующим законам Кыргызской Республики. В настоящее время не противоречит международным договорам и обязательствам Кыргызской Республики в рамках данных договоров.

В рамках обеспечения исполнения международных обязательств, вытекающих из норм вступивших в установленном законом порядке в силу международных договоров, участницей которых является Кыргызская Республика, установлено что Техническим регламентом Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011) разрешено использование в автомобильном бензине этанола до 5% объема топлива, который вступит в силу для Кыргызской Республики с 12 августа 2019 года.

Для адаптации рынков государств-участников предусмотрен «переходный период» - индивидуальный для каждого государства. Так, в соответствии с решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26 января 2016 года «О порядке введения в действие технических регламентов Таможенного союза в Кыргызской Республике» для технического регламента ТС «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для

реактивных двигателей и мазуту» установлен следующий порядок применения:

- документы об оценке соответствия обязательным требованиям, установленным законодательством КР, выданные или принятые в отношении продукции, являющейся объектом технического регулирования технического регламента, до 12 августа 2019 года, действительны до окончания срока их действия, но не позднее 12 августа 2021 года;

- до 12 августа 2020 года допускаются производство и выпуск в обращение на территории Кыргызской Республики продукции, являющейся объектом технического регулирования технического регламента, не подлежавшей до 12 августа 2019 года обязательной оценке соответствия обязательным требованиям, установленным законодательством Кыргызской Республики, без документов об обязательной оценке соответствия и без маркировки национальным знаком соответствия.

В то же время, отмечаем о возможности возникновения противоречий в будущем, так как законопроектом предлагается поэтапное увеличение нормативно определенной доли производства и применения биотоплива и смесового моторного топлива.

в 2019 году - рекомендуемое содержание не менее 3 процентов (объемных);

в 2020 году - обязательное содержание не менее 5 процентов (объемных).

Так же необходимо отметить, что Жогорку Кенеш Кыргызской Республики 13 февраля 2018 года принял во втором чтении законопроект «Об охране атмосферного воздуха» и «Об экологической экспертизе». Он подразумевает запрет на ввоз, производство и оборот топлива и горюче-смазочных материалов на территории Кыргызской Республики, не соответствующих требованиям технических регламентов Таможенного союза.

Проект оформлен в форме проекта Закона и проекта постановления об утверждении проекта Закона, который подлежит принятию в установленном законодательством порядке и не выходит за пределы полномочий органов по его принятию.

2.4.2 Антикоррупционный анализ. По итогам проведенной антикоррупционной экспертизы осуществленной в соответствии с Законом Кыргызской Республики «О противодействии коррупции», Инструкцией о порядке проведения правовой, правозащитной, гендерной, экологической, антикоррупционной экспертиз проектов подзаконных актов Кыргызской Республики, утвержденной постановлением Правительства Кыргызской Республики от 8 декабря 2010 года № 319 сделаны следующие выводы:

В проекте отсутствуют нормы содержащие коррупциогенные нормы и дискреционные полномочия, полномочия позволяющие органу

(должностному лицу) по своему усмотрению оценить тот или иной факт, предоставляющих возможность органу (должностному лицу) по своему усмотрению определять способ исполнения нормативного правового акта, содержащих отсутствие или неопределенность сроков принятия решения, содержащих дублирующие полномочия должностных лиц государственных органов и органов местного самоуправления, определяющих компетенцию по формуле «вправе», отсутствуют нормы устанавливающие запреты и ограничения, ограничивающие права и свободы граждан, без соответствующих на то оснований.

2.4.3 Экологический анализ

Согласно статьи 3 Закона Кыргызской Республики «Об охране окружающей среды», каждый гражданин имеет право на благоприятную для жизни и здоровья окружающую среду и на возмещение ущерба, причиненного здоровью или имуществу неблагоприятным воздействием на окружающую среду, в результате осуществления хозяйственной или иной деятельности.

Согласно статьи 6 данного Закона, установлено, что в целях охраны окружающей среды осуществляются меры, в том числе по нормированию качества окружающей среды (предельно допустимые концентрации вредных веществ в атмосферном воздухе, воде, почве, недрах и других природных объектах).

Согласно статье 19 Закона Кыргызской Республики «Об охране атмосферного воздуха», в целях охраны атмосферного воздуха от загрязнения выбросами передвижных средств и установок, одной из мер предусмотрено оснащение передвижных источников специальными устройствами нейтрализации и очистки отработавших газов, их перевод на экологически чистые виды топлива.

Согласно пункту 16 Положения по охране атмосферного воздуха в Кыргызской Республике, утвержденного постановлением Правительства Кыргызской Республики, от 13 февраля 2015 года № 59, оценка соответствия токсичности и дымности отработавших газов передвижных источников осуществляется в соответствии с требованиями утвержденных технических регламентов Евразийского экономического союза. То есть техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» от 9 декабря 2011 года № 877, устанавливаются предельные значения дымности отработавших газов в требованиях к двигателю и системам транспортных средств. Согласно статьи 10 Закона Кыргызской Республики «Общий технический регламент по обеспечению экологической безопасности в Кыргызской Республике» от 8 мая 2009 года № 151, в целях охраны атмосферного воздуха запрещается эксплуатация автотранспортных средств, не отвечающих требованиям специальных технических регламентов по составу и объему выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух и по уровню шума.

Техническим регламентом Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011) разрешено использование в автомобильном бензине этанола до 5% объема топлива, который вступит в силу для Кыргызской Республики с 12 августа 2019 года.

Биоэтанол является экологически чистым видом топлива, производимым на основе сырья из растительных культур. Этанол биоразлагаем и не загрязняет природные водные системы.

Биоэтанол является возобновляемым ресурсом, в то время как образование ископаемых топлив (уголь, нефть) занимает миллионы лет.

Использование 10% смесей этанола снижает выброс парниковых газов на 12-19% по сравнению с обычным бензином, по данным Argonne National Laboratory.

Этанол снижает на 50% содержание твердых частиц в выхлопе. Эти выхлопы представляют угрозу для детей, пожилых людей и людей с заболеваниями дыхательной системы. Этанол также снижает образование вторичной пыли, уменьшая количество ароматических углеводородов в бензине. Источник: Source: Smog Reyes, February 2004

Этанол снижает токсичность выхлопа на 21%. Источник: Smog Reyes, February 2004.

На основании вышеизложенного, в случае принятия проекта Закона Кыргызской Республики «О биотопливе», в бензин будет добавляться биоэтанол, который будет способствовать более полному сжиганию топлива и снизит выбросы загрязняющих веществ в атмосферу, в связи с чем проект Закона направлен на охрану окружающей среды и не противоречит нормам законодательства в сфере охраны окружающей среды.

2.4.4 Анализ воздействия на конкуренцию

Анализ проведен на основе Закона Кыргызской Республики «О естественных монополиях в Кыргызской Республике», Закона Кыргызской Республики «О конкуренции».

Согласно нормам статьи 4 проекта Закона Кыргызской Республики «О биотопливе», деятельность в сфере производства и использования биотоплива может осуществляться субъектами ведения хозяйства всех форм собственности в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

Субъекты ведения хозяйства, которые используют разные технологии производства биотоплива, имеют равные права на доступ к рынку биотоплива.

В связи с чем, нормы законопроекта не ограничивают конкуренцию, а направлены на развитие конкуренции в данной сфере.

При этом необходимо отметить, что в Кыргызской Республике в настоящее время субъектов осуществляющих производство биометанола нет.

2.5 Экономический анализ

По информации Ассоциации нефтепродюсеров Кыргызстана за 2015 год, годовая потребность в бензине составляла в 2015 году 650 тысяч тонн, годовая потребность в дизтопливе 350 тысяч тонн.

За 2017 год на территорию Кыргызстана официально ввезли 1 млн 361 тысяча 610 тонн ГСМ.

Действующие местные НПЗ при загрузке на полную мощность могут производить до 2,2 млн тонн нефти. При этом местные НПЗ загружены примерно лишь на 25% от имеющихся мощностей и производят топлива около 500 тысяч тонн в год, уступающее по качеству импортным из России нефтепродуктам.

В частности НПЗ «Джунда» в 2014 году произвел 65,2 тысяч тонн горюче-смазочных материалов, в 2015 году — 143,8 тысяч тонн и в 2016 году — 99,4 тысяч тонн, при проектной мощности в 800 тысяч тонн (<https://region.ru/news/2227930.html>).

Итого годовой объем ГСМ используемого в Кыргызской Республике составляет около 1 миллиона 800 тысяч тонн ГСМ в год, из них около 1 млн. 200 тысяч тонн бензина.

При необходимом содержании не менее 5% биометанола в ГСМ потребуются около 2560000 дал или 25,6 млн.литров биометанола.

$25600000 \text{ л} \times 35 \text{ сом} = 896,0 \text{ млн.сом}$. НДС $12\% = 107,52 \text{ млн.сом}$ и НДС $2\% = 17,92 \text{ млн.сом}$. Итого ежегодно в бюджет страны дополнительно поступит 125,44 млн.сом.

В первый год ожидается открытие одного предприятия, где будет трудоустроено 250 человек.

При средней заработной плате 20 000 сом, подоходный налог с заработной платы в бюджет составит в сумме 5775000 сомов

При средней заработной плате 20 000 сом, страховые отчисления в бюджет Социального фонда составят в сумме 16350000 сом.

В целом суммарные поступления в государственный бюджет составят сумму 147565000 сом.

В 2017 году отмечена положительная тенденция роста посевных площадей возделываемой в республике культуры сахарной свеклы. Так, сахарной свеклы посеяно 17,5 тысяч га или 109,4% к намеченному прогнозу, что на 6,2 тысячи га больше урожая 2016 года, собрали около 700 тысяч тонн урожая.

Увеличение объемов выращивания сахарной свеклы дополнительно на 200 тысяч тонн приведет к следующим выгодам.

Сахарная свекла принимается по 3400 — 3500 сом за тонну. При этом затраты на выращивание (удобрения, техника, ГСМ, сбор и т.д.)

составляют около 70% этой стоимости, соответственно 30% стоимости является прибылью фермера, то есть около 1000 сом. В связи с чем фермеры от увеличения количества выращиваемой свеклы дополнительно на 200 тысяч тонн, получают дополнительно доходов в сумме на 200 миллионов сом.

Результаты обсуждений:

По результатам обсуждений внесены предложения Ассоциацией производителей алкогольной продукции об объемах производства биоэтанола, предполагаемых объемах уплаты налогов и других сборов. Предложения учтены.

3) Создание условий для ввоза экологичных транспортных средств (электромобили)

3.1 Способ регулирования. Разработка нормативных правовых актов направленных на регулирование правоотношений в сфере ввоза транспортных средств путем снижения или исключения ставки таможенной пошлины на ввоз электромобилей.

Задача Исключить фискальные барьеры для стимулирования ввоза электромобилей.

Внести изменения и дополнения в постановление Правительства Кыргызской Республики «О мерах по реализации требований статей 95, 101, 102, 105, 128, 135, 148, 153, 157, 158, 163, 176, 180, 213, 229, 232 Закона Кыргызской Республики «О таможенном регулировании в Кыргызской Республике» от 10 августа 2015 года № 564, которым утверждается Временная инструкция о перемещении транспортных средств через таможенную границу Евразийского экономического союза в Кыргызской Республике физическими лицами для личного пользования. В данной Инструкции устанавливаются ставки таможенных пошлин для ввоза транспортных средств. Предлагается внести дополнение в данную Инструкцию и включить новую категорию транспортных средств «Электромобили» для установления ставок пошлин для электромобилей. При этом предлагается для стимулирования ввоза электромобилей снизить или исключить пошлины для электромобилей.

Согласно пункту 26 Протокола об условиях и переходных положениях по применению Кыргызской Республикой Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, отдельных международных договоров, входящих в право Евразийского экономического союза, и актов органов Евразийского экономического союза в связи с присоединением Кыргызской Республики к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года:

- с даты вступления Договора в силу до 1 января 2020 г. в Кыргызской Республике не применяются ставки таможенных пошлин, налогов, установленные Соглашением о порядке перемещения физическими лицами

товаров для личного пользования через таможенную границу таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском, от 18 июня 2010 года, в отношении автомобилей легковых и прочих моторных транспортных средств, классифицируемых в товарных позициях 8702, 8703, 8704 21 и 8704 31 ТН ВЭД ЕАЭС, ввозимых физическими лицами для личного пользования.

До начала применения Кыргызской Республикой в отношении автомобилей ставок таможенных пошлин, налогов, установленных приложением 5 к Соглашению, таможенные пошлины, налоги в отношении автомобилей подлежат уплате в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

В связи с чем в случае внесения изменений в акты Кыргызской Республики в части установления ставок таможенных пошлин для электромобилей то они будут действовать только до 1 января 2020 года.

С 1 января 2020 года вопросы ставок таможенных пошлин на ввоз транспортных средств для личного пользования будут регулироваться Соглашением о порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском.

Данным Соглашением устанавливаются ставки таможенных пошлин для ввоза автомобилей, до 3 лет, от 3 до 5 лет, и более 5 лет, при этом отдельной категории «электромобили» не предусматривается. При этом в комиссию ЕАЭС направлено специальное предложение по увеличению количества безопасных машин. Оно предусматривает пересмотр таможенных пошлин на такие автомобили. С таким предложением до этого обратилась Белоруссия.

В настоящее время ряд депутатов Жогорку Кенеша Кыргызской Республики уже выходят с инициативой освободить от пошлин электромобили.

На сегодняшний день стоимость пошлины при оформлении машин с гибридными двигателями составляет 15-25% от стоимости авто, электромобилей – 15%. На данный момент пошлина на электромобили составляет в среднем 17 тысяч сомов.

Например в Германии выплачиваются премии за обмен машин на дизельном топливе на электромобили. Сейчас их размер составляет 4 тыс. евро, если автолюбитель приобретает электромобиль, и 3 тыс. евро, если речь идет о гибридном авто. Данные премии предлагается увеличить до 8 тыс. евро. При этом финансирование программы поровну разделят между собой федеральные власти и производители. в Германии было зарегистрировано более 45 миллионов транспортных средств, 25 000 из них - электромобили.

3.2 Регулятивное воздействие.

Принятие нормативных правовых актов направленных на регулирование правоотношений в сфере ввоза транспортных средств путем снижения ставки таможенной пошлины на ввоз электромобилей окажет следующее регулятивное воздействие на достижение целей регулирования.

Достижение целей

Качественный индикатор	Достижение целей до принятия нормативных актов	Достижение целей после принятия нормативных актов
снижение загрязнения атмосферного воздуха выхлопными газами автотранспортных средств	Не достигается Загрязнение атмосферного воздуха не снижено	Достигается частично (в долгосрочной перспективе, не менее 10 лет) Загрязнение атмосферного воздуха снизится
снижение стоимости бензина	Не достигается В стоимость бензина на прежнем уровне	Достигается частично (в долгосрочной перспективе, не менее 10 лет, в случае наличия программы по замене авто)
появление альтернативного экологичного топлива для транспортных средств	Не достигается	Не достигается
развитие производственного, сельскохозяйственного сектора (мультипликативный эффект).	Не достигается На прежнем уровне. демонстрируется рост на уровне прошлых лет	Не достигается На прежнем уровне. демонстрируется рост на уровне прошлых лет
повышение топливно-энергетической безопасности и снижение зависимости	Не достигается	Достигается частично (в долгосрочной перспективе, не менее 10 лет, за счет снижения спроса на ГСМ, в случае наличия программы по замене авто)

Количественный индикатор	Достижение целей до принятия Закона	Достижение целей после принятия закона
--------------------------	-------------------------------------	--

запуск 1 или 2 отечественных предприятий по производству биотоплива в течении года;	Не достигается	Не достигается
создание 250-500 рабочих мест на предприятиях созданных для производства биотоплива;	Не достигается	Не достигается
увеличение на 10% фермерских хозяйств занятых в выращивании сахарной свеклы, топинамбура;	Не достигается На прежнем уровне. демонстрируется рост на уровне прошлых лет	Достигается На прежнем уровне. демонстрируется рост на уровне прошлых лет
получение 1,5 миллиона дал биотоплива в год;	Не достигается	Не достигается
поступление в бюджет ежегодно дополнительно 125 500 000 сом в виде налогов от реализации биотоплива.	Не достигается	Не достигается

Воздействие на основные группы интересов:

Для производителей нефтеперерабатывающих заводов;

Позитивные последствия отсутствуют.

Негативные последствия:

Снижение спроса на ГСМ (в долгосрочной перспективе, не менее 10 лет, за счет снижения спроса на ГСМ, в случае наличия программы по замене авто).

Для предприятий по производству спирта:

Позитивные последствия отсутствуют.

Негативные последствия отсутствуют.

Для сахароперерабатывающих предприятий:

Позитивные последствия отсутствуют.

Негативные последствия отсутствуют.

Для государства:

Позитивные последствия:

- сдерживание роста или снижение роста импорта ГСМ.

Негативные последствия:

- снижение доходов бюджета от отказа сбора таможенной пошлины за ввоз электромобилей.

Для крестьянско-фермерского хозяйства:

Позитивные последствия отсутствуют.

Негативные последствия отсутствуют.

Для граждан:

Позитивные последствия:

- снижение загрязнения атмосферного воздуха выхлопами автотранспортных средств;
- снижение стоимости бензина.

Негативные последствия отсутствуют.

3.3 Реализационные риски

При реализации предлагаемого варианта могут возникнуть следующие риски:

- Кыргызской Республики как член ЕАЭС с 2020 года будет применять таможенные тарифы в рамках ЕАЭС, где не предусматриваются льготы и освобождения для электромобилей. При этом для принятия соответствующего решения требуется согласие всех стран участниц Союза, если учесть что в некоторых странах Союза есть свой автопром, который еще не переориентирован на производство электромобилей, есть риск, что решение по снижению или исключению ставок для электромобилей не будут приниматься;
- высокая стоимость электромобилей не позволит обеспечить массовую замену автомобилей использующих ГСМ;
- отсутствие сервисных станций и заправок электромобилей будут затягивать замену транспортных средств.

Способы снижения риска:

В целях минимизации рисков необходима выработка детального Плана мероприятий на государственном уровне с предусмотрением средств по субсидированию или льготному кредитованию покупки электромобилей.

3.4 Правовой и иные анализы.

3.4.1 Правовой анализ.

Разработка нормативных правовых актов направленных на регулирование правоотношений в сфере ввоза транспортных средств путем снижения или исключения ставки таможенной пошлины на ввоз электромобилей.

Предлагаемое регулирование в настоящее время не противоречит международным договорам и обязательствам Кыргызской Республики в рамках данных договоров.

Согласно пункту 26 Протокола об условиях и переходных положениях по применению Кыргызской Республикой Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, отдельных международных договоров, входящих в право Евразийского экономического союза, и актов органов Евразийского экономического союза в связи с присоединением Кыргызской Республики к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года:

- с даты вступления Договора в силу до 1 января 2020 г. в Кыргызской Республике не применяются ставки таможенных пошлин, налогов, установленные Соглашением о порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском, от 18 июня 2010 года, в отношении автомобилей легковых и прочих моторных транспортных средств, классифицируемых в товарных позициях 8702, 8703, 8704 21 и 8704 31 ТН ВЭД ЕАЭС, ввозимых физическими лицами для личного пользования.

В связи с чем в случае внесения изменений в акты Кыргызской Республики в части установления ставок таможенных пошлин для электромобилей то они будут действовать только до 1 января 2020 года.

С 1 января 2020 года вопросы ставок таможенных пошлин на ввоз транспортных средств для личного пользования будут регулироваться Соглашением о порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском.

Данным Соглашением устанавливаются ставки таможенных пошлин для ввоза автомобилей, до 3 лет, от 3 до 5 лет, и более 5 лет, при этом отдельной категории «электромобили» не предусматривается.

3.4.2 Антикоррупционный анализ.

Предлагаемый вариант не содержит коррупционных норм и направлен только на снижение или исключение таможенных ставок на ввоз электромобилей.

3.4.3 Экологический анализ

Согласно статьи 3 Закона Кыргызской Республики «Об охране окружающей среды», каждый гражданин имеет право на благоприятную для жизни и здоровья окружающую среду и на возмещение ущерба,

причиненного здоровью или имуществу неблагоприятным воздействием на окружающую среду, в результате осуществления хозяйственной или иной деятельности.

Согласно статьи 6 данного Закона, установлено, что в целях охраны окружающей среды осуществляются меры, в том числе по нормированию качества окружающей среды (предельно допустимые концентрации вредных веществ в атмосферном воздухе, воде, почве, недрах и других природных объектах).

Согласно статье 19 Закона Кыргызской Республики «Об охране атмосферного воздуха», в целях охраны атмосферного воздуха от загрязнения выбросами передвижных средств и установок, одной из мер предусмотрено оснащение передвижных источников специальными устройствами нейтрализации и очистки отработавших газов, их перевод на экологически чистые виды топлива.

В связи с чем предлагаемый вариант будет направлен на повышение экологической безопасности атмосферного воздуха, охрану окружающей среды и не противоречит нормам законодательства в сфере охраны окружающей среды.

3.4.4 Анализ воздействия на конкуренцию

Анализ проведен на основе Закона Кыргызской Республики «О естественных монополиях в Кыргызской Республике», Закона Кыргызской Республики «О конкуренции».

В данном варианте возможно наличие ограничения конкуренции в связи с созданием особых условий для определенного вида товара – электромобилей.

3.5 Экономический анализ

По данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики в 2015 году в Кыргызстан завезли 2 052 новых легковых автомобиля.

В случае исключения таможенной ставки на ввоз электромобилей, ожидается что, в первый год 5-10 % от ввозимого объема транспортных средств составят электромобили. Этот объем ввоза берется с учетом предпочтения покупателей:

- наиболее широкий выбор пока представлен автомобилями бензиновыми, дизельными;
- сказывается также высокая стоимость электромобиля по сравнению с бензиновыми и дизельными моделями;
- также будет сказываться отсутствие сервисов для обслуживания данных автомобилей, электрозаправки.

Ставки таможенной пошлины на ввоз автомобильного транспорта на 2019 год в зависимости от года выпуска составляет от 3,4 до 6,9 доллара США за один куб.см рабочего объема двигателя автотранспорта,

усредненная ставка таможенной пошлины составляет 5,15 доллара США за один куб.см рабочего объема двигателя.

Средний рабочий объем двигателя составляет 1999 куб.см.

$1999 \times 5.15 = 10294$ доллара США или 710 300 сом – это усредненная таможенная ставка на ввоз автотранспортного средства на 2019 год.

В случае ввоза в 2019 году 150-200 электромобилей освобожденных от уплаты таможенной ставки, в бюджет не поступит 106 545 000 - 142 060 000 сом.

Результаты обсуждений:

По итогам обсуждений к данному варианту предложений и замечаний не поступало.

4. Сравнение вариантов и рекомендуемое регулирование

Вариант №1. Оставить все как есть.

Очевидных выгод от того что, все останется «как есть» нет.

В отсутствии готовности Кыргызской Республики к исполнению требований Технического регламента, вопрос загрязнения воздуха выхлопными газами автотранспорта будет с каждым годом лишь усугубляться. Реализаторов топлива существующая ситуация устраивает, в отсутствие предложения биотоплива на местном рынке.

Вопрос энергетической безопасности не снизится, уменьшения или сдерживания роста импорта ГСМ из других стран не произойдет.

Вариант №2. Принятие Закона Кыргызской Республики «О биотопливе» и Закона «О внесении изменения в Налоговый кодекс КР».

Оценивался по индикаторам уровня достижения цели.

Данный вариант продемонстрировал наиболее высокий уровень достижения целей. Также данный вариант учитывает интересы всех заинтересованных сторон, имеет наименьшие риски реализации, направлен на улучшение окружающей среды и положительно отразится на экономическом росте Кыргызской Республики и снизит зависимость от импорта ГСМ.

Вариант №3. Создание условий для ввоза экологичных транспортных средств (электромобили).

Оценивался по индикаторам уровня достижения цели.

Данный вариант не достигает некоторых поставленных целей.

Более того реализация данного варианта, не решит проблем с загрязнением атмосферного воздуха, так как основными загрязнителями

воздуха являются более 1 миллиона транспортных средств уже эксплуатирующихся в Кыргызской Республике.

Имеются риски реализации данного варианта. Кыргызской Республики как член ЕАЭС с 2020 года будет применять таможенные тарифы в рамках ЕАЭС, где не предусматриваются льготы и освобождения для электромобилей. При этом для принятия соответствующего решения требуется согласие всех стран участниц Союза, если учесть что в некоторых странах Союза есть свой автопром, который еще не переориентирован на производство электромобилей, есть риск, что решение по снижению или исключению ставок для электромобилей не будут приниматься.

Выводы:

На основании вышеизложенного, предлагается принять вариант №2 Принятие Закона Кыргызской Республики «О биотопливе» и Закона «О внесении изменения в Налоговый кодекс КР».

06