

UABIO

Розробка законодавства для
подолання бар'єрів використання
біометану як моторного палива в
Україні

Анна Пастух, к.ю.н.
Біоенергетична асоціація України
02.04.2026

Підстави для розробки законодавства

Стратегічний документ	Зміст заходів
Енергетична Стратегія України до 2050 року	Досягнення максимального рівня кліматичної нейтральності до 2050 року
Стратегія низьковуглецевого розвитку України до 2050 року	Стимулювання використання альтернативних нафтопродуктам моторних палив ; модернізація транспортної галузі як один із заходів скорочення викидів; екологічно стале виробництво та розширення використання біомаси і біопалива, виробництво біогазу . Загальна ціль Стратегії — скорочення викидів ПГ до 31–34% від рівня 1990 року до 2050 року в усіх секторах.
План пріоритетних дій Уряду на 2025 рік	Розроблення та подання Кабінетові Міністрів України проекту постанови Кабінету Міністрів України щодо програми розвитку виробництва біометану

Підстави для розробки законодавства

Необхідність розробки законодавства щодо використання біометану як моторного палива передбачена проєктом Програми розвитку виробництва біометану на період до 2035 року

П. 7 Операційного Плану заходів з реалізації Програми розвитку виробництва біометану на період до 2035 року

Відповідальні органи: Міністерство розвитку громад та територій України та Держенергоефективності. Строк виконання: 2027 рік.

Ще один очікуваний результат Програми — запровадження в Україні мандату на вуглецеву інтенсивність пального

Два горизонти законодавчих змін

Заходи щодо розробки законодавства для подолання бар'єрів для використання біометану як моторного палива	Зміст заходів
Середньострокові заходи (2026–2029 рр.)	Усунення правових колізій, розвиток заправної інфраструктури, стимули для транспортних засобів на біометані
Довгострокові заходи (2030-2035 р.р.)	Запровадження мандату вуглецевої інтенсивності (CI)

Правовий статус біометану

Закон України «Про альтернативні види палива»
14 січня 2000 року № 1391-XIV

Біометан - біогаз, що за своїми фізико-хімічними характеристиками відповідає вимогам нормативно-правових актів до природного газу для подачі до газотранспортної або газорозподільної системи чи **для використання як палива моторного.**

Водночас біометан не включений до жодної з категорій — ні «паливо моторне», ні «паливо моторне альтернативне». Обидва визначення обмежуються виключно рідкими паливами і не поширюються на газоподібні палива.

У Податковому кодексі України термінологія у сфері оподаткування палив суттєво відрізняється.

Результат: законодавча невизначеність статусу біометану як **моторного палива.**

Необхідні зміни: уніфікувати застосування визначення біометану як моторного палива та пов'язаних термінів, наприклад, поняття «станція заправки біометаном» та інші.

Схеми підтримки виробництва біогазу та біометану

Підхід до державної політики



1. Прямі субсидії

- **Підтримка виробництва:** «Зелені» тарифи (FiT), премії до ринкової ціни (FiP), в т. ч. контракти на різницю (CfD)
- **Інвестиційна підтримка:** Гранти на капітальні витрати

2. Ринкові стимули

- **Квоти та мандати:** Вимоги до використання ВДЕ або скорочення викидів, передове біопаливо
- **Публічні закупівлі**
- **Податкові пільги**

3. Непряма підтримка виробництва

- **Регуляторні стимули:** Спрощення процедур
- **Фінансова підтримка:** Доступ до фінансових інструментів

Практика держав-членів ЄС

- ✓ **Директива 2003/96/ЄС** надає право застосовувати **повне або часткове звільнення від акцизного оподаткування або знижені ставки** для біопалив, включаючи біогаз і біометан, що використовуються як моторне паливо, за умови дотримання правил державної допомоги ЄС.
- ✓ **Швеція:** біометан (стиснений або скраплений) повністю звільнений від енергетичного та CO₂-компонента акцизного податку.
- ✓ **Польща:** для CNG, LNG та біогазу/біометану встановлено нульову ставку акцизного податку. Такий підхід означає, що зазначені види палива формально залишаються в системі акцизного регулювання, але фактично не несуть акцизного податкового навантаження
- ✓ **Фінляндія:** біометан як моторне паливо звільняється від акцизу на енергію та CO₂-податку за умови підтвердження відновлюваного походження.

Висновок: звільнення біометану від акцизу є легітимним та поширеним рішенням у ЄС

Скраплений біометан (біо-LNG): акцизний податок в Україні

Проблема оподаткування біо-LNG

- ✓ Скраплений біометан (код УКТ ЗЕД 2711 19 00 00) формально **підпадає під перелік підакцизних товарів** за пп. 215.3.4 ПКУ.
- ✓ Ставки акцизного податку (як для викопних газів): 198 євро/1000 л у 2026 р.
- ✓ Хоча код 2711 19 00 00 прямо охоплює скраплений біометан із біогазу, режим оподаткування ідентичний режиму для викопного скрапленого газу.
- ✓ **Об'єктом оподаткування** є виробництво підакцизних товарів в Україні; ввезення підакцизних товарів в Україну; реалізація підакцизних товарів. Експорт скрапленого біометану не породжує акцизного зобов'язання.

Необхідна зміна: виключити біо-LNG з переліку підакцизних товарів або запровадити нульову ставку акцизного податку для скрапленого біометану, що використовується як моторне паливо.

Стиснений біометан (біо-CNG): акцизний податок в Україні

Проблема оподаткування біо-CNG

- ✓ Стиснений біометан (код 2711 29 00 00) **формально не включений до переліку** підакцизних товарів.
- ✓ Однак ПКУ встановлює **спеціальний механізм** (пп. 212.1.16, 213.1.13): акцизний податок виникає у момент фактичного використання палива
- ✓ Ключовою особливістю цього механізму є те, що об'єктом оподаткування визнається не реалізація товару як такого, а **факт його використання як пального**.
- ✓ Виняток прямо передбачений лише для природного газу (2711 21 00 00) — біо-CNG до нього не відноситься. Ставка: 300,8 євро/1000 л у 2026 р., 329,9 євро/1000 л у 2027 р.
- ✓ Це означає, що суб'єкт господарювання, який використовує біо-CNG як моторне паливо, формально може визнаватися платником акцизного податку

Необхідна зміна: доповнити перелік винятків, включивши стиснений біометан (2711 29 00 00) нарівні з природним газом у газоподібному стані.

Неможливість обліку у літрах при 15 °С

- ✓ Податковий кодекс та СЕАРП вимагають обліку пального у літрах, приведених до температури 15 °С
- ✓ Біометан залишається у рідкому стані лише при температурі близько -162 °С і нижче (при атмосферному тиску). При $+15$ °С він повністю переходить у газоподібну фазу
- ✓ У міжнародній практиці Біо-CNG обліковується у Nm^3 , кілограмах або МВт·год
- ✓ **Наслідок:** неможливість коректного податкового декларування, фактичне блокування комерційного обігу скрапленого та стисненого біометану – для біо-LNG — фізична неможливість обліку, для біо-CNG — методологічна невідповідність практиці
- ✓ **Рішення:** перейти на облік біометану як моторного палива в енергетичних одиницях — МВт·год, що відповідає міжнародній та європейській практиці.

Необхідна зміна: внести зміни до ПКУ та Порядку СЕАРП, запровадивши МВт·год як одиницю обліку для скрапленого та стисненого біометану.

Пільги для транспортних засобів на метані/біометані: ПДВ та мито

Інструменти

- Аналогічні інструменти вже застосовувалися в Україні для електричних транспортних засобів
- Пропонується поширити цей досвід на транспорт, що працює на метані/біометані (bio-CNG / bio-LNG)

Тимчасове звільнення від ПДВ

- ✓ Ввезення на митну територію України транспортних засобів з двигунами, що працюють на метані/біометані та обладнання для заправних станцій
- ✓ Постачання та продаж таких транспортних засобів на території України
- ✓ Підтвердження — через сертифікат відповідності або інший документ про технічні характеристики двигуна

Звільнення від ввізного мита

- ✓ Нульове ввізне мито на нові та вживані транспортні засоби на визначений перехідний період — наприклад, до 2030 року, за умови відповідності нормам та підтвердження типу двигуна

Правова основа та цілі розвитку заправної інфраструктури

Що необхідно закріпити нормативно

- ✓ Визначення bio-CNG і bio-LNG як моторних палив з відновлюваних джерел; визначення поняття «станція заправки біометаном» з розмежуванням вимог для стисненого та скрапленого палива
- ✓ Державний пріоритет розвитку інфраструктури заправних станцій біометаном — для узгодженості рішень органів влади всіх рівнів

Національні цільові показники

- ✓ КМУ затверджує орієнтовні індикатори розвитку мережі bio-CNG та bio-LNG станцій з урахуванням регіональної збалансованості, транспортної логістики та концентрації аграрного виробництва
- ✓ Національний індикативний цільовий показник частки біометану: 5–10% від загального споживання газових моторних палив у транспорті
- ✓ Інтеграція цілей до НПЕК та Національної транспортної стратегії України до 2030 року

Земельні питання, приєднання до мереж та фінансові стимули

- Розміщення станцій на землях державної та комунальної власності — **уніфікований механізм** погодження з органом-розпорядником
- Для приватних земель — за згодою власника або землекористувача
- Можливість **розміщення на землях різних категорій** та видів цільового призначення за умови дотримання вимог безпеки, містобудівного регулювання та охорони довкілля

Приєднання до газових мереж

- ✓ Запровадження стандартизованих процедур для типових заправних станцій — для зниження адміністративних витрат і прискорення розбудови мережі

Фінансові стимули

- ✓ Інвестиційна підтримка будівництва нових заправних станцій bio-CNG та bio-LNG
- ✓ Часткова компенсація вартості обладнання: компресорів, криогенних резервуарів, систем вимірювання та безпеки

Очікувані ефекти

Для державної політики

- Узгодженість податкової та митної політики з **кліматичними цілями України**
- Відповідність **європейським підходам** до підтримки відновлюваних моторних палив
- **Зменшення залежності транспортного сектору від імпорту** викопних видів палива
- У комплексі з акцизними звільненнями для палива та спрощенням дозвільних процедур для інфраструктури податкові та митні пільги для транспортних засобів **формують систему стимулів, що здатні дати поштовх** до використання біометану як моторного палива в Україні

Для ринку біометану

- ✓ Формування попиту на паливо → обґрунтування для будівництва заправних станцій

Для споживачів

- ✓ Зниження вартості придбання техніки на біометані для комунальних підприємств, перевізників та аграрного сектору — цільових груп, для яких вартість входу на ринок є критичним бар'єром на початковому етапі

Перелік пропонованих законодавчих змін

№	Нормативно-правовий акт	Виявлені бар'єри	Зміст необхідних змін
1	Податковий кодекс України	Стиснений біометан (bio-CNG) формально підпадає під оподаткування як товар, що використовується як пальне	Доповнити винятки, включивши до них стиснений біометан (код 2711 29 00 00) нарівні з природним газом у газоподібному стані
2	Податковий кодекс України	Скраплений біометан (bio-LNG, 2711 19 00 00) класифікується як підакцизний товар на рівні з викопними газами	Передбачити звільнення або нульову ставку акцизного податку для скрапленого біометану, що використовується як моторне паливо
3	Податковий кодекс України / СЕАРП	Облік пального здійснюється у літрах, приведених до 15 °С, що технічно непридатно для скрапленого біометану, для біо-CNG — методологічно невідповідно	Запровадження МВт·год як одиниці обліку для скрапленого та стисненого біометану
4	Закон України “Про альтернативні види палива”	Біометан визначений, але не інтегрований як моторне паливо	Уточнити визначення та закріпити можливість використання біометану як моторного палива (біо-CNG/біо-LNG), визначення станції заправки біометаном
5	НПЕК та Національна транспортна стратегія до 2030 р.	Відсутність цілей щодо використання біометану у транспорті	Встановити національний індикативний цільовий показник частки біометану у загальному споживанні газового моторного палива в Україні (5–10 % до 2030 р.)

Перелік пропонованих законодавчих змін

№	Нормативно-правовий акт	Виявлені бар'єри	Зміст необхідних змін
6	Податковий кодекс України	Відсутність податкових стимулів для транспортних засобів, що працюють на метані/біометані; висока вартість імпорту та придбання такої техніки на початковому етапі розвитку ринку	Передбачити тимчасове звільнення від оподаткування ПДВ операцій з: 1) ввезення на митну територію України транспортних засобів, оснащених двигунами внутрішнього згорання, що працюють на метані/біометані; 2) постачання (продажу) таких транспортних засобів на території України.
7	Митний тариф України	Відсутність митних стимулів для імпорту транспортних засобів, що працюють на метані/біометані; обмежена доступність такої техніки на внутрішньому ринку	Передбачити звільнення від сплати ввізного мита на транспортні засоби, що працюють на метані/біометані, наприклад, до 2030 року
8	Земельне, містобудівне та галузеве законодавство	Відсутність чіткого та уніфікованого правового режиму розміщення заправної інфраструктури для біометану	Розміщення станцій заправки біометаном на земельних ділянках різних категорій та видів цільового призначення за умови дотримання вимог безпеки, містобудівного регулювання. Запровадження стандартизованих процедур приєднання типових станцій до мереж
9	Податковий кодекс, підзаконні акти	Відсутній механізм реалізації мандату вуглецевої інтенсивності	Запровадити мандат вуглецевої інтенсивності транспортних палив

UABIO

Дякую за увагу!

uabio.org



+49 151 401 52557

+380 97 780 38 58



e-mail: info@uabio.org

pastukh@uabio.org

Запрошуємо до членства в БАУ!