

УДК 346.5:621

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2024.02.47>

АНАЛІЗ ПОЛОЖЕНЬ КОМЮНІКЕ З ВПРОВАДЖЕННЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ЗЕЛЕНОГО КУРСУ «ГОТОВІ ДО 55»

Дутов М.М.,

кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник,

партнер адвокатського об'єднання «ГУДМАН»

ORCID: 0000-0002-4661-2833

Дутов М.М. Аналіз положень Комюніке з впровадження Європейського зеленого курсу «Готові до 55».

З метою досягнення цілі Європейського кліматичного закону Європейського Союзу щодо скорочення викидів парникових газів на 55% до 2030 року, Комісія ЄС пропонує внести зміни до європейського енергетичного та кліматичного законодавства. Ці зміни включають 16 початкових законодавчих та стратегічних пропозицій, що стосуються енергетичного та кліматичного законодавства, та ці пропозиції розглянуто у цій статті. Проведено порівняльне дослідження існуючих правових положень з пропозиціями Комісії ЄС, визначено відмінності, що пропонуються до прийняття у оновлених нормативно-правових актах.

Виявлено, що запропоновані зміни спрямовані на посилення існуючих законодавчих актів з клімату та енергетики шляхом внесення в першу чергу змін до їхніх цілей, сфери застосування та структури. Зміни також стосуються системи торгівлі квотами на викиди, розподілу зусиль між державами-членами, оподаткування енергії, енергоефективності та впровадження відновлюваних джерел енергії. Пакет реформ включає в себе нові інструменти, такі як введення другої системи торгівлі квотами на викиди парникових газів для секторів будівництва та транспорту, використання Механізму коригування вуглецевих викидів та впровадження Соціального кліматичного фонду. Комісія ЄС активно використовує комбінацію законодавчих норм і політичних інструментів, що базуються на цінах.

Однак кількість та характер суперечок, які можуть виникнути між запропонованими заходами, ще не є до кінця зрозумілими. Так, зараз важко оцінити можливість досягнення скорочення викидів парникових газів у транспортному та будівельному секторах лише за 9 років до 2030 року на підставі застосування запропонованих інструментів. Також проблема амбітної мети в умовах скорочення часу до 2030 року також виявляється в можливо нереалістичному графіку досягнення окремих цілей в означені проміжки часу.

Ключові слова: «Готові до 55», енергоефективність, торгівля квотами на викиди парникових газів, енергетика, клімат.

Dutov M.M. Analysis of the provisions of the Communication on the implementation of the European Green Deal "Fit for 55".

In order to achieve the goal of the European Climate Law of the European Union to reduce greenhouse gas emissions by 55% by 2030, the EU Commission proposes changes to European energy and climate legislation. These changes include 16 initial legislative and strategic proposals related to energy and climate legislation, which are discussed in this article. A comparative analysis of existing legal provisions with the EU Commission's proposals has been conducted, identifying the differences proposed for adoption in updated regulatory acts.

It is found that the proposed changes aim to strengthen existing climate and energy legislative acts by primarily making changes to their objectives, scope, and structure. The changes also concern EU emissions trading system, effort sharing system between the Member States, energy taxation, energy efficiency, and the promotion of renewable energy sources. The reform package includes new instruments such as the introduction of a second emissions trading system for the buildings and transport sectors, the use of the Carbon Border Adjustment Mechanism, and the establishment of the Social Climate Fund. The EU Commission actively utilizes a combination of legislative provisions and policy instruments based on pricing.

However, the number and nature of conflicts that may arise between the proposed measures are not yet fully understood. It is currently challenging to assess the possibility of achieving greenhouse gas emission reductions in the transport and buildings sectors by 2030 solely based on the proposed instruments. The issue of ambitious targets in the context of the shortened timeframe until 2030 also presents challenges in achieving specific goals within defined time intervals.

Key words: "Fit for 55", energy efficiency, emissions trading, energy, climate.

Постановка проблеми. 14 липня 2021 року Європейська комісія представила Комюніке з впровадження Європейського зеленого курсу «Готові до 55» [1]. Спочатку ця ініціатива складалася з 16 законодавчих та стратегічних пропозицій з метою впровадження Європейського зеленого курсу¹ в цілому і конкретно підвищення цілі зменшення парникових газів на 55%, яка передбачена у Європейському кліматичному законі [2]. Після узгодження Європейського зеленого курсу та нового Європейського кліматичного закону, новим етапом розвитку законодавства у сфері енергозбереження та клімату стало прийняття Комюніке «Готові до 55», який пропонує вдосконалення існуючого законодавства ЄС у галузі клімату та енергетики шляхом посилення цілей ЄС щодо захисту клімату та енергозбереження та підвищення ефективності діючих правових актів. «Готові до 55» містить абсолютно нові, додаткові законодавчі пропозиції для досягнення нової цілі зменшення викидів парникових газів на 55% до 2030 року порівняно з 1990 роком.

Мета дослідження. Комісія ЄС у багатьох документах відмічала значну потребу у змінах щодо інших європейських правових інструментів, що складають архітектуру енергетичного та кліматичного законодавства Європейського Союзу у зв'язку з підвищеною ціллю зменшення викидів до 2030 року. Нарешті серед кількох варіантів модифікації законодавства Комісія ЄС вирішила піти шляхом реформування багатьох правових інструментів та додання нових [3], що знайшло свій вираз у прийнятті Комюніке з впровадження Європейського зеленого курсу. Таким чином, Комюніке «Готові до 55» пропонує реформи всіх основних засад правової архітектури клімату та енергетики ЄС, а також вводить абсолютно нові інструменти до існуючого комплексу політики, таких як пропозицію другої системи торгівлі викидами для транспортного та будівельного секторів та механізму коригування вуглецевих викидів. Ці пропозиції, викладені у Комюніке «Готові до 55», буде розглянуто у статті.

Стан опрацювання проблематики. Окремі аспекти правового регулювання енергетичного та кліматичного законодавства Європейського Союзу, та безпосередньо пов'язаної з цим енергоефективністю, досліджено як вітчизняними, так і зарубіжними дослідниками.

Так стаття авторів С. Шлакке, Х. Венцієн, Єва-М. Тьєрюнг, М. Кестер містить загальний опис 16 початкових законодавчих і стратегічних пропозицій Комісії ЄС щодо основних основ

європейського енергетичного та кліматичного законодавства [4]. Огляд галузевого законодавства у сфері оподаткування, пов'язаного з політикою ЄС щодо клімату, навколишнього середовища та енергетики було зроблено у роботі М. Езкурра та Х. Гонсалес-Орус [5]. Економічні наслідки політики ЄС щодо навколишнього середовища, визначені у Комюніке «Готові до 55», розглянути у робочому документі Департаменту економіки ОЕСР, підготовленого Ж. Шато, А. Міхо та М. Боровецьким [6].

Колектив українських дослідників, який підготував аналітичний документ «Європейський зелений курс: можливості та загрози для України» [7], зосередився на аналізі Європейського зеленого курсу з урахуванням можливостей та загроз для України. Автори аналітичної доповіді «Європейський зелений курс і кліматична політика України» [8] розглянули пріоритети кліматичної політики України в контексті Європейського зеленого курсу.

Багато вітчизняних дослідників опублікували свої роботи щодо окремих аспектів Європейського зеленого курсу та пропозицій, викладених у Комюніке «Готові до 55» незабаром після його ухвалення. Проте з початком російської агресії в Україні ці дослідження практично зупинилися, що призвело до відчутного дефіциту актуальних аналізів Європейського зеленого курсу загалом та Комюніке «Готові до 55» зокрема, ураховуючи зміни в політиці ЄС та прийняття нових нормативно-правових документів ЄС щодо кліматичної політики.

Виклад основного матеріалу.

Торгівля викидами.

Пропозиції щодо посилення існуючої Європейської системи торгівлі квотами на викиди парникових газів (ЄСТК) шляхом внесення змін до Директиви про систему торгівлі викидами (2003/87/ЄС) [9] мають на меті зменшення викидів парникових газів на 61% до 2030 року порівняно з 2005 роком у секторах, що охоплюються Директивою. Основні пропозиції щодо посилення ЄСТК включають розширення обсягу Директиви та впровадження заходів для подальшого зменшення квот, що призведе до зростання ціни на квоти. Зміни до Рішення про Резерв стабільності ринку [10] та пропозиція щодо Механізму коригування вуглецевих викидів [11] супроводжують заплановані зміни до Директиви про систему торгівлі викидами.

Згідно з пропозиціями Комісії, ЄСТК має охоплювати основні сектори промисловості, енергетики та авіації, а також розширити свою дію на всі внутрішньоєвропейські та частково поза-

¹ Європейський зелений курс (The European Green Deal) – це набір політичних ініціатив, висунутих Європейською Комісією з загальною метою зробити Європейський континент кліматично нейтральним до 2050 року. URL: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en.

європейські морські перевезення. Це передбачає перегляд Розділу II Директиви про систему торгівлі викидами. Після чотирьохрічного перехідного періоду, починаючи з 2026 року, 100% викидів внутрішньоєвропейського морського сектору та 50% позаєвропейських викидів у цьому секторі будуть покриті системою торгівлі квотами.

Внутрішньоєвропейські морські викиди виникають у портах країн-членів ЄС або під час рейсів між ними, тоді як позаєвропейські морські викиди виникають під час рейсів між ЄС та іншими країнами. Протягом перехідного періоду зобов'язання морських компаній з покупки квот будуть зростати щорічно (до 20% у 2023 році, до 45% у 2024 році, до 70% у 2025 році) і досягнуть 100% у 2026 році.

Значний внесок у зменшення викидів парникових газів має пропозиція про підвищення щорічного лінійного коефіцієнта зменшення для квот, що перебувають у обігу, з 2,2% до 4,2%. Лінійний коефіцієнт зменшення 4,2% має бути застосований до всієї ЄСТК, включаючи викиди, що виникають від повітряного транспорту у майбутньому. Збільшення ціни на квоти, що є стимулом для зменшення викидів, також пропонується досягнути за рахунок перегляду загальної кількості квот, які перебувають у обігу у секторі авіації. Крім того, пропонується поетапно зменшувати кількість безкоштовних квот у секторі авіації на 25% щорічно до 2027 року, коли всі квоти будуть продаватися на аукціонах.

Рішення про Резерв стабільності ринку та пропозиція щодо Механізму коригування вуглецевих викидів.

Для посилення та ефективного впровадження ЄСТК вносяться зміни до Директиви про систему торгівлі викидами щодо впровадження Резерву стабільності ринку (РСК) та використання Механізму коригування вуглецевих викидів (МКВВ).

РСК вилучає зайві квоти з ринку, що сприяє досягненню цілі зменшення зміни клімату, уникненню надто низьких цін на квоти шляхом зменшення їх обсягу. Запропоновані зміни фіксують щорічну швидкість вилучення на рівні 24% від загальної кількості квот, які перебувають у обігу після 2023 року.

У зв'язку з обговореннями щодо можливого впровадження механізму МКВВ, який відповідав би міжнародному торговельному праву, Європейська Комісія пропонує впровадити МКВВ як регулювання, що застосовується безпосередньо в країнах-членах з метою запобігання витоку вуглецю. Витік вуглецю відбувається, коли підприємства у певних галузях переносять виробництво в інші країни або імпортують аналогічні товари, при виробництві яких відбувався більший рівень викидів парникових газів. Механізм МКВВ передбачає створення режиму, аналогіч-

ного внутрішньому режиму ЄСТК, для імпортерів з країн-партнерів, які повинні будуть придбати сертифікати МКВВ на основі інтенсивності викидів при виготовленні товарів, що імпортуються до ЄС. Кількість сертифікатів МКВВ, які повинні бути представлені національним кліматичним органам, буде визначатися двома різними способами. Імпортери вибраних товарів отримають кількість сертифікатів МКВВ, що відповідає інтенсивності викидів імпортованих товарів на підставі відповідної декларації, виданої імпортером і розрахованої за методом, описаним у відповідному додатку. Щодо імпортованої електроенергії, пропонується використовувати стандартне значення для здачі декларацій, яке може бути визначене на основі конкретних показників за замовчуванням для країни-партнера, групи країн-партнерів або регіону в межах країни-партнера. У випадку відсутності таких значень, використовуються значення за замовчуванням ЄС для порівняльного виробництва електроенергії в ЄС.

Так само як у ЄСТК, імпортери мають платити за квоту щодо кожної тони CO₂ еквіваленту в рамках МКВВ. Щоб забезпечити його ефективність як заходу проти витоку вуглецю, ціна за квоти повинна відповідати щотижнево перерахованій середній ціні на квоти ЄСТК. Одночасно з впровадженням нового інструменту проти витоку вуглецю, буде поступово припинена безкоштовний розподіл, який зараз використовується для запобігання витоку вуглецю в рамках режиму ЄСТК. Запропоновано зменшити безкоштовний розподіл квот на 10% протягом 10-річного перехідного періоду, що розпочнеться у 2026 році.

Нова окрема система торгівлі викидами для секторів будівництва та транспорту.

Значним доповненням енергетичного та кліматичного законодавства ЄС є пропозиція ввести другу окрему систему торгівлі викидами для регулювання секторів будівництва та транспорту. Хоча ці сектори наразі регулюються ЄСТК, Комісія пропонує додаткову систему торгівлі викидами.

Введення має відбутися шляхом додавання додаткового Розділу IVa до існуючої Директиви про систему торгівлі викидами, щоб вона містила як існуючу систему торгівлі викидами, так і нову систему для будівництва та транспорту (ЄСТК-2). Однак така система буде самостійною, працюючою паралельно з існуючою системою. У зв'язку з цим квоти від останньої не будуть взаємозамінні з квотами від поточної системи. До жовтня 2031 року Комісія передбачає перегляд можливості об'єднання двох окремих систем торгівлі. Дві системи торгівлі пов'язані посиланням на існуючі обов'язки моніторингу, звітування та перевірки. Однак ЄСТК-2 значно

відрізняється від ЄСТК використанням верхнього підходу: обов'язки не накладаються безпосередньо на емітентів викидів, але пов'язані з діяльністю з випуску палива для споживання в секторах будівництва та дорожнього транспорту. Квоти ЄСТК-2 мають бути виключно розпродані на аукціоні, а Комісія ЄС утримується від пропозиції безкоштовного розподілу квот взагалі.

Комісія пропонує введення в дію ЄСТК-2 в 2025 році. Річний лінійний коефіцієнт скорочення пропонується встановити на рівні 5,15% з 2026 по 2028 рік і на рівні 5,43% з 2028 року.

Пропозиція щодо введення ЄСТК-2 супроводжується внесенням подальших змін до Механізму коригування вуглецевих викидів з метою введення окремого МКВВ для ЄСТК-2. Пропонується, щоб новий резерв квот (а квоти можуть бути перенесені з ринку в резерв та навпаки) мав початковий запас у 600 мільйонів квот. У випадку перевищення порогу 440 мільйонів квот, що перебувають в обігу в межах ЄСТК-2, 100 мільйонів квот має бути перенесена в резерв.

Порівняно з механізмом коригування вуглецевих викидів в МКВВ, аналогічний механізм ЄСТК-2 є більш складним. Так, у ЄСТК-2 існує різниця між трьома ринковими сценаріями. Перший, якщо загальна кількість квот в обігу менше 210 мільйонів, то 100 мільйонів квот беруться з резерву та додаються до обсягу квот для аукціону. Якщо середня ціна квот за останні три місяці вдвічі вища за середню ціну квот за останні 6 місяців, Комісія повинна вивільнити 50 мільйонів квот з МКВВ. Якщо середня ціна квот за останні 3 місяці втричі вища за середню ціну за попередні 6 місяців, 150 мільйонів квот повинні бути вивільнені з резерву. У той час як реалізація першого сценарію може вплинути на ціну квот завдяки негайної активізації механізму їх вивільнення, у другому і третьому сценаріях вивільнення квот з резерву можливе лише після 9 місяців.

Соціальний кліматичний фонд.

Розуміючи, що впровадження нової ЄСТК-2 призведе до економічних та соціальних наслідків, Комісія пропонує створити додатковий механізм фінансової підтримки. Очікується збільшення витрат для домогосподарств через вплив нової системи торгівлі викидами на постачальників палива, які ймовірно перекладуть свої додаткові витрати на споживачів. Тому пропонується створити Соціальний кліматичний фонд, який буде діяти з 2025 по 2032 рік з метою врегулювання соціальних наслідків включення секторів будівництва та дорожнього транспорту до системи торгівлі викидами. Запланований фінансовий обсяг складає 23,7 мільярда євро на період з 2025 по 2027 рік і 48,5 мільярда євро

на період з 2028 по 2032 рік, що, за прогнозами Комісії, становить близько 25% очікуваних надходжень від ЄСТК-2.

Розподіл коштів між країнами-членами ґрунтується на новому інструменті під назвою «Соціальні кліматичні плани». Країни-члени повинні подати Соціальні кліматичні плани при оновленні своїх Національних планів з енергетики та клімату у червні 2024 року, враховуючи конкретні заходи та інвестиції для вирішення впливу на вразливі домогосподарства, користувачів транспорту та мікропідприємства. Ці плани мають дві мети: надання тимчасової фінансової підтримки вразливим групам населення і підтримку у виконанні заходів та інвестицій, спрямованих на зменшення залежності від використання викопних палив. Таким чином, заходи, що забезпечують тимчасову пряму фінансову підтримку, а також заходи та інвестиції, що сприяють декарбонізації будівель та підвищенню їх енергоефективності, можуть бути фінансовані з Соціального кліматичного фонду. Крім того, якщо країни-члени переходять до декарбонізації транспортного сектору, їх також може підтримати Соціальний кліматичний фонд.

Поправки до Регламенту про розподіл зусиль.

Також планується збільшення внеску Регламенту про розподіл зусиль (2018/842) [12] у досягнення мети скорочення викидів парникових газів до 2030 року. Поправки, запропоновані Комісією, передбачають збільшення спільної загальноєвропейської цілі скорочення викидів парникових газів у секторах будівель, транспорту, сільського господарства та управління відходами з поточних 30% до 40% порівняно з рівнями 2005 року, які мають бути досягнуті до 2030 року.

З метою досягнення цієї мети Комісія також планує переглянути цілі зменшення викидів для країн-членів. Таким чином, нові національні цілі були визначені з урахуванням різних можливостей та економічної ефективності у країнах-членах. Згідно з наведеними критеріями, наприклад, Німеччині буде потрібно поступово зменшувати свої викиди до досягнення рівня -50% до 2030 року в порівнянні з рівнем 2005 року.

Додатково у Директиву про оподаткування продуктів енергії та електроенергії (2003/96/ЄС) [13] вносяться суттєві зміни. По-перше, розширюється сфера застосування Директиви шляхом скасування поточних податкових пільг для енергетичних продуктів та електроенергії, які використовуються в судноплавстві та повітряному транспорті всередині ЄС. По-друге, пов'язується оподаткування з енергетичним вмістом енергетичних продуктів та електроенергії разом з їх екологічними показниками, що виведені із загальної системи ЄС. Таким чином, замість використання обсягу як основи для визначен-

ня мінімальних рівнів оподаткування продуктів енергії та електроенергії, враховується їх енергетичний вміст та «екологічність».

Внесення змін та прийняття нових додаткових регуляторних заходів.

У контексті перегляду всієї архітектури енергетичного та кліматичного законодавства ЄС, Комісія також пропонує посилити існуючі регуляторні акти, а також ухвалити нові акти як міжгалузевого, так і секторального впливу.

Нормативно-правові акти міжгалузевого впливу.

Міжгалузеві нормативні акти включають регулювання енергоефективності енергетичного, промислового та будівельного секторів в рамках Директиви про енергоефективність (2012/27/ЄС) [14], а також регулювання використання відновлюваних джерел енергії в рамках Директиви RED II ((EU) 2018/2001) [15]. Передбачувані зміни передбачають, зокрема, посилення існуючих і встановлення нових цілей.

Так, пропозиція внести зміни до Директиви про енергоефективність передбачає підвищення обов'язкової цілі ЄС з енергоефективності для кінцевого та первинного споживання на принаймні 9% до 2030 року порівняно з базовим сценарієм 2020 року. У абсолютних цифрах, кінцеве споживання енергії в ЄС не повинно перевищувати 787 мільйони тон нафтового еквіваленту, а споживання первинної енергії не має перевищувати 1023 мільйони тон нафтового еквіваленту до 2030 року. Ця нова ціль відображає більші амбіції через зміну базового року з 2007 на 2020, незважаючи на те, що відсоток цілі скорочення був суттєво зменшений з 32,5% до 9% у порівнянні з поточним показником.

Для досягнення цього Комісія планує зобов'язати держави-члени встановлювати національні внески замість національних цільових показників у своїх Національних планах з енергетики та клімату, використовуючи новий метод розрахунку з Додатку I Директиви. Крім того, пропонується механізм заповнення прогалів у випадку, якщо внески держав-членів виявляються недостатніми. Національні внески залишаються лише орієнтовними на даний момент через цей механізм, який є додатковим до механізмів згідно з Регламентом про управління. Для адаптації обов'язкових цілей держав-членів Комісія пропонує встановити додаткову обов'язкову ціль: держави-члени зобов'язані досягти 0,8% нових щорічних заощаджень у кінцевому споживанні енергії між 2021 та 2030 роками. Згідно з пропозицією Комісії, це зобов'язання діятиме до 2023 року, після чого має бути досягнуто 1,5% економії річного кінцевого споживання.

Крім того, Комісія пропонує закріпити у законодавстві принцип пріоритету енергоефективності, який вимагає враховувати аспекти енер-

гоефективності при розробці планів, політики та інвестицій у всіх галузях, що впливають на попит на енергію, включаючи соціальну сферу. У контексті цього принципу Розділ II Директиви було значно переглянуто та узгоджено з посиленою регуляцією державного сектору. Згідно з новими правилами державам-членам пропонується нові цілі, наприклад, зобов'язання зменшувати споживання енергії державними установами та підприємствами принаймні на 1,7% щорічно починаючи через два роки з моменту коли вступить в силу змінена Директива про енергоефективність. Згідно з цією пропозицією, державний сектор також буде зобов'язаний завжди враховувати енергоефективність при укладанні контрактів.

У свою чергу зміни до Директиви RED II передбачають посилення існуючих цілей та встановлення нових. Згідно з пропозиціями Комісії, поточна ціль ЄС щодо частки щонайменше 32% енергії з відновлюваних джерел у валовому обсязі споживання енергії у ЄС у 2030 році буде підвищена до 40%. Цю загальну ціль пропонується доповнити додатковими загальноєвропейськими та національними підцілями, деякі з яких є новими та спрямовані на сприяння виробництву та використанню відновлюваної енергії в певних секторах; інші вже існують і планується лише їх підвищення.

Введення нової орієнтовної цілі ЄС щодо досягнення 49% використання відновлюваної енергії в будівлях до 2030 року спрямоване на поширення використання відновлюваної енергії у будівництві. Для досягнення цієї цілі держави-члени повинні встановити індикативну ціль щодо частки відновлюваної енергії у кінцевому споживанні енергії у будівельному секторі до 2030 року відповідно до цілі ЄС у своїх Національних планах з енергетики та клімату.

У промисловому секторі встановлено нову національну індикативну ціль – щорічне збільшення використання відновлюваної енергії для кінцевих енергетичних і неенергетичних цілей на 1,1%. Також встановлена обов'язкова ціль для використання небіологічних відновлюваних джерел палива як сировини або енергоносія у промисловості у розмірі 50%.

Хоча пропонується зменшити щорічну ціль держав-членів щодо частки відновлюваної енергії в секторі опалення та охолодження з 1,3% до 1,1%, одночасно пропонується зробити її обов'язковою.

Нові цілі держав-членів у транспортному секторі передбачають зменшення викидів парникових газів на 13% до 2030 року в порівнянні з базовим рівнем. Це досягається шляхом збільшення використання відновлюваних джерел палива. Для цього встановлені поступово зростаючі цілі, включаючи збільшення частки су-

часних видів біопалива та біогазу до принаймні 0,2% у 2022 році, 0,5% у 2025 році та 2,2% у 2030 році, а також збільшення частки відновлюваних видів палива небіологічного походження до принаймні 2,6% у 2030 році.

Крім того, пропозиція спрямована на підтримку міжнародного співробітництва між державами-членами: вона зобов'язує їх запровадити транскордонний пілотний проект з виробництва відновлюваної енергії принаймні з однією іншою державою-членом протягом 3 років. Крім того, усі прибережні держави зобов'язані спільно визначити обсяг офшорної відновлюваної енергії, яка буде вироблена в кожному морському басейні до 2050 року, а також проміжні кроки у 2030 та 2040 роках. Останні мають бути описані у відповідних Національних планах з енергетики та клімату.

Галузеві нормативні акти.

Галузеві нормативно-правові акти призначені для узагальнення законодавства ЄС щодо енергетики та клімату, яке передусім включає цілі, стандарти викидів та обмеження, які призначені виключно для регулювання певного сектора. Наприклад, Директива про промислові викиди регулює лише промисловий сектор, а Директива про енергоефективність будівель стосується тільки будівельного сектору. Однак поправки та нові пропозиції Комісії в рамках Комюніке «Готові до 55» наразі обмежуються тільки транспортним сектором.

По-перше, планується внесення змін до Регламенту щодо стандартів викидів CO₂ для нових легкових автомобілів та нових легких комерційних транспортних засобів ((ЄС) 2019/631) [16]. Це передбачає в основному збільшення цілей скорочення викидів CO₂ на 2030 рік і додавання нової цілі на 2035 рік. А саме пропонується збільшити цільове значення скорочення викидів CO₂ на 2030 рік для щойно зареєстрованих легкових автомобілів з 37,5% до 55%, а для легких комерційних транспортних засобів – з 31% до 50% у порівнянні з 2021 роком. На 2035 рік передбачається скорочення викидів CO₂ на 100% у порівнянні з 2021 роком для нових реєстрацій як легкових автомобілів, так і легких комерційних транспортних засобів, що еквівалентно фактичній забороні двигунів внутрішнього згоряння з 2035 року.

Ця значуща зміна супроводжується пропозицією Комісії переробити Директиву про розгортання інфраструктури альтернативних видів палива (2014/94/ЄС) [17], перетворивши її на регламент та впровадити стратегічний план розгортання, який сприятиме швидкому розширенню інфраструктури альтернативних видів палива. Пропонуються обов'язкові вимоги для створення громадських зарядних станцій та заправних станцій для водню, а також включають

технічні специфікації для електромобілів, водневих транспортних засобів та транспортних засобів, які працюють на рідкому природному газі. Крім того, пропозиція вимагає від держав-членів забезпечити мінімальний рівень постачання електроенергії для певних морських суден та суден внутрішнього плавання, а також відповідну кількість пунктів заправки рідким природним газом у морських портах транс'європейської транспортної мережі. Крім того, Комісія має намір підтримати розвиток інфраструктури електропостачання для загальної авіації в авіаційному секторі та встановлює нові цілі щодо постачання електроенергії для стаціонарних літаків.

Пропонується продовжити та розширити вже існуючий механізм звітності «Національні стратегічні рамки для альтернативних видів палива та відповідної інфраструктури», які повинні бути представлені державами-членами: хоча ці стратегії не передбачається інтегрувати в Національні плани з енергетики та клімату, пропозиція накладає на них процес роботи, перевірки та моніторингу, який до певної міри можна порівняти з тим, що застосовується до Національних планів з енергетики та клімату.

Крім того, Комісія також представила дві пропозиції щодо нових правил відносно переходу палива на відновлювані та низьковуглецеві види палива та альтернативні джерела енергії в секторах повітряного транспорту (ReFuelEU Aviation) і морського транспорту (FuelEU Maritime). ReFuelEU Aviation спрямований на забезпечення рівних умов для сталого повітряного транспорту з одночасним збільшенням використання стійкого авіаційного палива операторами повітряних суден і розповсюдження екологічно чистого авіаційного палива в аеропортах Союзу. Таким чином, у рамках цієї пропозиції мінімальні цілі щодо надання екологічного палива встановлюється пропорційно до загального об'єму палива в аеропортах ЄС. Крім того, пропозиція покладає на операторів аеропортів зобов'язання забезпечити необхідну інфраструктуру для використання такого палива. І навпаки, FuelEU Maritime встановлює обмеження на річну інтенсивність викидів парникових газів для енергії, що використовується на борту суден, починаючи з 2025 року. Також передбачаються вимоги щодо використання берегового електропостачання або енергії з нульовими викидами на причалі для конкретних типів суден та встановлюються обов'язки моніторингу, звітності та санкцій.

Поправки до Регламенту про землю, землекористування та лісове господарство ((ЄС) 2018/841) [18].

Комісія пропонує значні зміни щодо цього Регламенту. Пропозиція не лише встановлює ціль ЄС щодо значного скорочення викидів пар-

никових газів до 2030 року вперше, але також описує основні зміни у системі та функціонуванні регламенту, починаючи з 2026 року: спочатку розширює сферу дії регламенту, а потім визначає три періоди часу, коли вперше встановлюються кількісні цілі після 2025 року. Від 2021 до 2025 року система Регламенту в цілому залишається незмінною, зокрема щодо застосування правила *no-debit*. Правило *no-debit* передбачає зобов'язання держав-членів забезпечити, що їхні викиди не перевищують їхнє поглинання, розраховане як сума загальних викидів та загального поглинання на їхній території. Починаючи з 2026 року правило *no-debit* планується замінити кількісним показником чистого скорочення викидів парникових газів. Це зобов'язує ЄС досягти чистої абсорбції 310 мільйонів тон CO₂ еквівалента до 2030 року на основі кадастрів парникових газів за 2016, 2017 та 2018 роки. Цю загальну ціль планується розподілити між державами-членами шляхом визначення обов'язкових національних цільових показників мінімальної чистої абсорбції, які мають бути досягнуті до 2030 року.

Починаючи з 2031 року, планується подальше розширення сфери застосування Регламенту на певні викиди парникових газів у сільському господарстві (яке зараз підпадає до сфери регулювання Регламенту про розподіл зусиль до 2030 року), щоб створити спільно регульований так званий земельний сектор. Для цього нового сектору Комісія прагне досягти кліматичної нейтральності не пізніше 2035 року. Пропозиція закликає держави-члени представити політику та заходи, вжиті для досягнення цієї мети в рамках своїх Національних планів з енергетики та клімату.

Висновки. Таким чином проведений аналіз свідчить, що для досяжності підвищеної мети скорочення викидів парникових газів до 2030 року на 55% згідно положень Європейського кліматичного закону, необхідно провести значну роботу з модифікації розвитку законодавства ЄС у сфері енергозбереження та клімату. Одним з кроків на цьому шляху стало прийняття Комюніке з впровадження Європейського зеленого курсу «Готові до 55», яким було узгоджено прийняття низки законодавчих і стратегічних пропозицій. Згідно запропонованих змін архітектура кліматичного та енергетичного законодавства ЄС буде поєднувати цінові інструменти з одного боку та регуляторні заходи з іншого. Значну роль буде приділено ціноутворенню на викиди вуглецю, розширенню використання схеми торгівлі квотами на викиди.

Однак кількість та характер суперечок, які можуть виникнути між запропонованими заходами, ще не є до кінця зрозумілими. Так, зараз важко оцінити можливість досягнення скоро-

чення викидів парникових газів у транспортному та будівельному секторах лише за 9 років до 2030 року на підставі застосування запропонованих інструментів. Також проблема амбітної мети в умовах скорочення часу до 2030 року також виявляється в можливо нереалістичному графіку досягнення окремих цілей в означені проміжки часу.

У будь-якому випадку Україні необхідно враховувати розглянуті положення Комюніке з впровадження Європейського зеленого курсу «Готові до 55» при модернізації національного кліматичного та енергетичного законодавства та створення відповідної державної політики в рамках курсу на адаптацію законодавства України до законодавства ЄС.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Opinion of the European Economic and Social Committee on Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: 'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality [COM(2021) 550 final]. Official Journal. 2022. L 275. P. 101–107.
2. Regulation (EU) 2021/1119 of the European Parliament and of the Council of 30 June 2021 establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulations (EC) No 401/2009 and (EU) 2018/1999 ('European Climate Law'). Official Journal. 2021. L 243. P. 1–17.
3. COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Stepping up Europe's 2030 climate ambition Investing in a climate-neutral future for the benefit of our people. COM/2020/562 final. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0562&qid=1711018651487> (accessed 21.03.2024).
4. Sabine Schlacke, Helen Wentzien, Eva-Maria Thierjung, Miriam Köster. Implementing the EU Climate Law via the 'Fit for 55' package. Oxford Open Energy. 2022. Vol. 1. P. 1–13.
5. Marta Villar Ezcurra, Jerónimo Maillo González-Orús. Environmental Governance Through Tax Law in the European Union. URL: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-24888-7_14 (accessed 21.03.2024).
6. Jean Chateau, Antonela Miho and Martin Borowiecki. Economic effects of the EU's 'Fit for 55' climate mitigation policies: A computable general equilibrium

- analysis. – OECD Economics Department Working Papers. URL: <https://doi.org/10.1787/18151973> (accessed 21.03.2024).
7. Європейський зелений курс: можливості та загрози для України: аналітичний документ. – Ресурсно-аналітичний центр «Суспільство і довкілля» (2020) / за заг. ред. Н. Андрусевич. URL: <https://dixigroup.org/storage/files/2020-05-26/european-green-dealwebfinal.pdf> (дата звернення: 04.03.2024).
 8. Європейський зелений курс і кліматична політика України: аналіт. доп. / [С.П. Іванюта, Л.М. Якушенко]; за заг. ред. А.Ю. Сменковського. – Київ: НІСД, 2022. – 95 с. URL: <https://doi.org/10.53679/NISS-analytrep.2022.12> (дата звернення: 04.03.2024).
 9. Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 2003 establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community and amending Council Directive 96/61/EC. Official Journal. 2003. L 275. P. 32–46.
 10. Decision (EU) 2015/1814 of the European Parliament and of the Council of 6 October 2015 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and amending Directive 2003/87/EC. Official Journal. 2015. L 264. P. 1–6.
 11. Opinion of the European Economic and Social Committee on 'Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a carbon border adjustment mechanism' (COM(2021) 564 final – 2021/0214 (COD)). Official Journal. 2022. L 152. P. 181–188.
 12. Regulation (EU) 2018/842 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 on binding annual greenhouse gas emission reductions by Member States from 2021 to 2030 contributing to climate action to meet commitments under the Paris Agreement and amending Regulation (EU) No 525/2013. Official Journal. 2018. L 156. P. 26–42.
 13. Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community Framework for the taxation of energy products and electricity. Official Journal. 2003. L 283. P. 51–65.
 14. Directive 2012/27/EU of the European Parliament and of the Council of 25 October 2012 on energy efficiency, amending Directives 2009/125/EC and 2010/30/EU and repealing Directives 2004/8/EC and 2006/32/EC. Official Journal. 2012. L 315. P. 1–56.
 15. Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the promotion of the use of energy from renewable sources. Official Journal. 2018. L 328. P. 82–209.
 16. Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 setting CO2 emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles, and repealing Regulations (EC) No 443/2009 and (EU) No 510/2011. Official Journal. 2019. L 111. P. 13–53.
 17. Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure. Official Journal. 2014. L 307. P. 1–20.
 18. Regulation (EU) 2018/841 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 on the inclusion of greenhouse gas emissions and removals from land use, land use change and forestry in the 2030 climate and energy framework, and amending Regulation (EU) No 525/2013 and Decision No 529/2013/EU. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/841/2023-05-11> (accessed 21.03.2024).