

ПРОБЛЕМИ ЦИВІЛЬНОГО ЗАХИСТУ

УДК 504.06

В.С. ШТЕЦЬ

ДУ “Інститут економіки природокористування та сталого розвитку НАН України”, м. Київ

ОСОБЛИВОСТІ РЕГУЛЯТОРНОЇ ПОЛІТИКИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ В СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ТА ТОРГІВЛІ ВИКИДАМИ ПАРНИКОВИХ ГАЗІВ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА УКРАЇНСЬКИХ ОПЕРАТОРІВ АВІАЛІНІЙ

Проаналізовано стан регуляторної політики Європейського Союзу в сфері торгівлі викидами парникових газів, а саме, основних елементів Директиви Європейського Союзу 2008/101/ЕС, та її вплив на впровадження економічних інструментів обмеження викидів парникових газів в секторі міжнародної цивільної авіації, зокрема України.

Проблематика зміни клімату залишається невід’ємною складовою інтеграційних економічних та політичних процесів на глобальному рівні. Зусилля, спрямовані на протидію зміні клімату та подолання її небажаних наслідків, створюють, у свою чергу, об’єктивні умови для розробки та здійснення національних політик практично в усіх сферах. Відтак, не лише впровадження певних інструментів на національному рівні, але й активна участь у регіональних ініціативах є необхідними умовами ефективності політики держави в умовах сучасної глобалізації.

Особливістю регіональних ініціатив та інструментів, пов’язаних з обмеженням антропогенного впливу на кліматичну систему, є те, що на відміну від Кіотського протоколу, вони не обмежуються лише зобов’язаннями щодо обмежень викидів парникових газів (ПГ). Один із основних засобів впливу на викиди ПГ полягає у перерозподілі та спрямуванні фінансових ресурсів на потреби інвестування у підвищення екологічної ефективності/зменшення викидів ПГ у тих сферах господарської діяльності, де ефективність використання економічних механізмів залишається сумнівною. Зволікання держави у створенні внутрішніх інструментів призводить до нав’язування зовнішніх обмежень і, перш за все, у сфері міжнародної торгівлі. Прикладом саме таких обмежень є включення сектору цивільних авіаційних перевезень України у Європейську систему торгівлі викидами (ЄСТВ).

Рішення про залучення цивільної авіації у ЄСТВ було прийнято на основі досліджень, проведених Міжурядовою групою експертів по зміні клімату (МГЕЗК). Для прикладу, у 2000 році частка авіації у глобальних викидах CO₂ становила 2% [5]. Зважаючи на постійний приріст викидів від авіації, очікуваний рівень викидів CO₂ досягає 46% у 2020 році порівняно зі середніми верифікованими значеннями 2004-2006 рр. [8]. Саме потенційно велика частка викидів від цивільної авіації і стала першопричиною включення даного сектору у ЄСТВ, метою якої є обмеження викидів CO₂ відносно об’ємів середніх об’ємів 2004-2006 рр. від внутрішніх рейсів Європейського Союзу, а також міжнародних рейсів, що прилітають та відлітають з ЄС.

Отже, основним очікуваним наслідком залучення авіаційного сектору до ЄСТВ є відшкодування у грошовому еквіваленті викидів парникових газів, здійснених за весь час польоту на маршрутах в та з аеропортів Європейського Союзу, а також Ісландії, Ліхтенштейну та Норвегії, а починаючи з 1 січня 2014 р. і Хорватії.

В грудні 2008 року законодавство ЄС в сфері торгівлі викидами було доповнено Директивою 2008/101/ЕС. Згідно з нею, починаючи з 01 січня 2012 року, сектор авіаперевезень також буде доданий до європейської СТВ [1, 2]. Усі авіаоператори, що виконують рейси в аеропорти Європейського Союзу, будуть включені в СТВ.

Авіакомпанії контролюватимуться тими країнами-членами ЄС, що видали ліцензію на польоти, а компанії, зареєстровані за межами ЄС, - тими країнами, на території яких в 2006 році відбулось найбільше викидів [3]. Наприклад, авіалінії США American Express будуть під контролем Великобританії, Міжнародні Авіалінії України – Австрії, компанія Аеросвіт – Греції [6]. Загалом 43 авіаоператори України [8] (в тому числі компанії з перевезення вантажів) підпадають під дію Директиви 2008/101/ЄС.

Кожну тону викидів CO₂ авіакомпанії зобов'язані компенсувати одним сертифікатом на викиди, який дорівнює одній тонні еквіваленту CO₂. Директивою 2008/101/ЄС передбачено створення спеціальних Європейських дозволів на викиди в авіаційному секторі (EUAA). Хоча вищезгадані дозволи є похідними стандартних Європейських дозволів на викиди (EUA), інші сектори ЄСТВ не зможуть використовувати EUAA на рівні з EUA для виконання зобов'язань в рамках Європейської СТВ. Авіакомпаніям, в свою чергу, дозволено використовувати EUA в рамках ЄСТВ. Щодо обмежень на використання одиниць скорочень викидів (ОСВ – одиниці, що генеруються в результаті функціонування проєктів Спільного Впровадження (СВ) згідно Кіотського протоколу) та сертифікованих скорочень викидів (ССВ - одиниці, що генеруються в результаті функціонування проєктів Механізму Чистого Розвитку (МЧР) згідно Кіотського протоколу), то в 2012 році авіалініям дозволено використовувати до 15% ОСВ/ССВ від загального обсягу, необхідного для виконання зобов'язань (подібно до компаній інших секторів, що входять до складу ЄСТВ). З 2013 року лише 1,5% ОСВ/ССВ може бути використано авіалініями для виконання зобов'язань. [2, 4].

85% EUAA на 2012 рік буде надано компаніям на безоплатній основі, 15% з виділених на сектор дозволів планується продати на аукціоні. На 2012 рік ціллю є зменшення викидів від авіаційних цивільних перевезень на 3 % від встановленої базової лінії (2004-2006 рр.), на період 2012 -2020 рр. – цілі сягають 5% скорочення викидів від середніх викидів за 2004-2006 роки.

Детальніша інформація щодо моніторингу, верифікації та встановлення базової лінії для операторів авіаліній подана у Таблиці 1 [2].

На період після 2013 року, структура видачі дозволів на викиди дещо змінюється: 82%, виділених на сектор дозволів, розподілятиметься на безоплатній основі, 15% - розподілятиметься через аукціонні торги, 3% дозволів залишаються у спеціальному резерві для нових перевізників або нових маршрутів існуючих авіакомпаній. Рішення щодо об'ємів дозволів на період з 2013 по 2020 рр. буде прийнято Європейською Комісією до 30 вересня 2011 р. Причому ключовим моментом у розподілу для кожної з авіакомпаній є саме питомі викиди у розрахунку на тонну-км у 2010 р. [7].

Протягом трьох місяців з часу прийняття рішення Європейською Комісією щодо об'ємів дозволів, які будуть розподілені на безоплатній основі, країни, відповідальні за ввізних їм операторів авіаліній, зобов'язані опублікувати кількість дозволів, що буде видана безоплатно. Розподіл буде проводитись згідно з формулою: Дозволи = викиди компанії (тонну-км)*КППВ, де викиди компанії (тонну-км) = відстань перельоту*корисне навантаження. Варто зазначити, що штраф за невиконання зобов'язань становить 100 €/тонна CO₂.

В Таблиці 2, наведено список таких авіакомпаній та порівняльний аналіз фінансових втрат за умови ігнорування правил ЄС щодо авіаперевезень та послідовне виконання таких правил [2,8].

Таким чином, стаття дає розуміння стану регуляторної політики Європейського Союзу в сфері торгівлі викидами парникових газів, а саме, основних елементів Директиви Європейського Союзу 2008/101/ЄС, та її впливу на впровадження економічних інструментів обмеження викидів парникових газів в секторі міжнародної цивільної авіації, зокрема України.

Таблиця 1. Процес моніторингу, верифікації та встановлення базової лінії для операторів авіаліній

	Дії	Відповідальний	Термін виконання
1	Подати план моніторингу викидів.	Оператор авіаліній	До 31 серпня 2009 року
2	Затвердження плану моніторингу викидів CO ₂ та питомих викидів (тонCO ₂ /км).	Національний уповноважений орган країни-члена ЄС, за яким закріплена відповідна авіакомпанія	До 31 грудня 2009 року
3	Моніторинг та реєстрація викидів CO ₂ та питомих викидів (тон CO ₂ /км) відповідно до розробленого та затвердженого плану моніторингу.	Оператор авіаліній	Кожного наступного календарного року (починаючи з 2010 р)
4	Підготувати звіт щодо історичних викидів.	Оператор авіаліній	Одразу після закінчення календарного року
5	Верифікаційний звіт (аудит, що підтверджує кількість викидів певними авіалініями).	Обраний оператором аудитор (верифікатор)	До 31 березня 2011 року та у наступні календарні роки до 31 березня
6	Надати звіт щодо верифікації викидів уповноваженому органу.	Оператор авіаліній	До 31 березня 2011 року та у календарні роки до 31 березня надалі
7	Звіт щодо верифікації викидів.	Національний уповноважений орган країни-члена ЄС, за яким закріплена відповідна авіакомпанія	Після подання звіту
8	Отримати від Уповноваженого органу квоти на 2012 рік, на наступні роки. За необхідності, прийняти участь в аукціоні.	Національний уповноважений орган країни-члена ЄС, за яким закріплена відповідна авіакомпанія	До 28 лютого 2012 року та до 28 лютого у подальшому
9	Покрити фактичні викиди в 2012 році наявними дозволами на викиди. У випадку недостатньої кількості дозволів для покриття фактичних дозволів, сплатити штраф у розмірі 100 євро за кожен тону CO ₂ , а також купити недостатню кількість дозволів на ринку.	Оператор авіаліній	До 30 квітня 2013 року та у до 30 квітня у подальшому

Таблиця 2. Щорічні потенційні витрати найбільших авіаперевізників України за умови неотримання дозволів на викиди CO₂ і невиконання вимог по моніторингу з 01.01.2010 року

Назва авіакомпанії	Штрафні санкції, млн €/рік	Витрати на купівлю непокритих дозволів, млн €/рік	Загальні витрати, млн €/рік
Міжнародні авіалінії України	18,7	2,6	21,3
Аеросвіт	6,6	0,9	7,5
Авіакомпанія «Аеро-Чартер»	1,5	0,2	1,7
Донбасаеро	1,2	0,2	1,4
Українсько-Середземноморські авіалінії	0,7	0,1	0,8

1. Директива 2003/87/ЕС Європейського Парламенту і Ради від 13 жовтня 2003 р. про створення схеми торгівлі квотами на викиди парникових газів у рамках Співтовариства і внесення поправок в Директиву Ради 96/61/ЕС.
2. Директива 2008/101/ЕС Європейського Парламенту і Ради від 19 листопада 2008 р. із внесенням поправок до Директиви 2003/87/ЕС таким чином, що до схеми торгівлі квотами на викиди парникових газів у рамках Співтовариства включається авіація.
3. Розпорядження Комісії (ЄС) № 82/2010 від 28 січня 2010, яке вносить зміни до Розпорядження (ЄК) No 748/2009 щодо списку експлуатантів повітряних суден, які виконують авіаційну діяльність, перелічених у Додатку I до Директиви 2003/87/ЕС до або після 1 січня 2006, вказуючи керуючі держави-члени для кожного повітряного судна.
4. Рішення Комісії від 7 березня 2011 року щодо історичних викидів від авіації відповідно до статті 3с(4) Директиви 2003/87/ЕС Європейського Парламенту та Ради про створення схеми торгівлі квотами на викиди парникових газів у рамках Співтовариства
5. <http://pointcarbon.com>
6. Презентація Клапатюк Т.Г. Требования Евросоюза для авиакомпаний Украины, осуществляющих полёты в Европу. Фонд Целевых (Экологических) Инвестиций. Киев 2009. – С.9-12
7. Логачова О.В. Механізми регулювання антропогенних викидів парникових газів. Автореф. дис. на здобуття наук. ступ. канд. економ. наук. Донецьк – 2008. –С.3-12;
8. Grubb, Michael & Hope, Chris, "EC climate policy: where there's a will ..," Energy Policy, Elsevier, 1992. Vol. 20(11). – p. 1110-1114.

В.С. Штец

ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛЯТОРНОЙ ПОЛИТИКИ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА В СФЕРЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТОРГОВЛИ ВЫБРОСАМИ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА УКРАИНСКОМ ОПЕРАТОРОВ АВИАЛИНИЙ

Проанализировано состояние регуляторной политики Европейского Союза в области торговли выбросами парниковых газов, а именно, основных элементов Директивы Европейского Союза 2008/101/ЕС, и ее влияние на внедрение экономических инструментов ограничения выбросов парниковых газов в секторе международной гражданской авиации, в частности Украины.

V. Stets

PECULIARITIES OF EUROPEAN UNION REGULATORY POLICY IN THE SPHERE OF CIVIL AVIATION AND GREENHOUSE GASES EXHAUSTS TRADE TOGETHER WITH ITS INFLUENCE ON UKRAINIAN AIRLINE OPERATORS.

It is analyzed the state of European Union regulatory policy in the sphere greenhouse gases exhausts trade, mainly – main elements of 2008/101/EC European Union Decree and its influence on economical elements introduction for greenhouse gases exhausts limitation in the sector of international civil aviation, particularly Ukraine.