



Funded by
the European Union



EU4Climate UABIO



Семінар «Використання альтернативних видів палива в авіаційному та водному транспорті», 22.11.2022 р.

**Проект початкових рекомендацій з удосконалення
законодавства для розвитку використання альтернативних
видів палива в авіаційному та водному транспорті України**

Анна Пастух, к.ю.н.

юрист ГО «АВЕ»

Перелік заходів державного регулювання в секторі авіаційного транспорту

1. Визначення терміну «стале авіаційне паливо».
2. Встановлення національних цілей щодо використання САП.
3. Запровадження критеріїв сталості.
4. Відсутність акцизного податку для САП.
5. Забезпечення інфраструктури для використання альтернативних авіаційних палив.
6. Додаткові стимули для використання альтернативних авіаційних палив (звільнення від оподаткування).
7. Перегляд та прийняття нормативно-правових актів, що регулюють сферу використання альтернативних авіаційних палив.
8. Реформування податку за викиди двоокису вуглецю.
9. Запровадження та інтеграція системи торгівлі квотами на викиди ПГ в Україні із системою EU ETS.

Післявоєнне відновлення та розвиток України

Проект Плану заходів з післявоєнного відновлення та розвитку України*.

- План включає перелік заходів з післявоєнного відновлення та розвитку України, пропозиції щодо пріоритетних реформ, перелік нормативно-правових актів, прийняття і реалізація яких є необхідними для ефективної роботи та відновлення України у воєнний і післявоєнний періоди.
- З 19 діючих цивільних аеропортів **зруйновано аеродромні комплекси** (злітнопосадкові смуги, будівлі, споруди) у **12 аеропортах**.
- Орієнтовні **збитки** аеропортів та аеронавігаційного обладнання складають близько **200 млрд грн**.
- План заходів передбачає, що **основними завданнями** розвитку сфери авіаційного транспорту у післявоєнний період є:
 - ✓ відбудова та подальший розвиток аеропортової інфраструктури України;
 - ✓ виконання Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС;
 - ✓ адаптація національного законодавства до законодавства ЄС;
 - ✓ підтримка галузі повітряного транспорту, в тому числі зниження акцизу на паливо та інші.
- Третій етап відновлення «Структурна модернізація та повноцінна інтеграція до ЄС» у 2026-2032 роках передбачає створення **Фонду розвитку аеропортів як спецфонду Держбюджету**, а також розвиток нових технологій, спрямованих на перехід **до авіаційного палива, що виробляється сталим шляхом**, вжиття глобальних ринкових заходів щодо зниження емісії вуглецю (CO₂).

* <https://www.kmu.gov.ua/news/opryliudneno-dlia-komentuvannia-rozdily-planu-vidnovlennia-ukrainy>

1. Визначення терміну «стале авіаційне паливо».

- У Законі України «Про альтернативні види палива» доцільно визначити термін **«стале авіаційне паливо»**, аналогічно як це буде зроблено в законодавстві ЄС, тобто визначити паливо із якої сировини вважатиметься сталим авіаційним паливом, необхідність його відповідності критеріям сталості, а також порядок сертифікації (підтвердження відповідності критеріям сталості).
- Це має стати **основою для прийняття інших заходів**, необхідних для збільшення використання альтернативних видів палива в авіаційному транспорті.

2. Встановлення національних цілей щодо використання САП.

- Національні стратегічні документи (напр., Енергетична стратегія України на період до 2035 року, Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року та інші) **не встановлюють конкретні цілі щодо використання альтернативних видів палива в авіаційному транспорті.**
- Вважаємо за необхідне **прийняття оновленої Енергетичної стратегії України на період до 2050 року та оновленої Національної транспортної стратегії з узгодженими цілями** щодо використання ВДЕ в транспортному секторі, в тому числі в авіаційному.
- При цьому, **слід прискорити прийняття** вже розробленого Національного плану дій з розвитку відновлюваної енергетики на період до 2030 року, проєкт якого передбачає досягнення 14% ВДЕ в транспортному секторі.

- Досягнення цілей щодо використання САП в авіаційному транспорті може здійснюватися шляхом визначення **мінімальної частки САП, що постачається експлуатантам ПС постачальниками авіаційного палива**, відповідно до визначених відсотків і років (на зразок як це передбачається в ЄС).
- Для цього необхідно розробити **порядок визначення відповідних часток САП** та вирішити питання включення до них синтетичних видів палива.

Мінімальна частка САП в авіаційному паливі. Пропозиція для України¹⁾.

1) Пропозиція заснована на погляді Єврокомісії щодо мінімальної частки САП в межах ReFuelEU Aviation

Показник	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Відсоток САП	2%	5%	20%	32%	38%	63%
<i>з якого відсоток синтетичного палива</i>	-	0,7%	5%	8%	11%	28%

- Встановлення мінімальних часток САП може передбачати запровадження **обов'язку звітування** як для постачальників авіаційного палива, так і для експлуатантів ПС, з покладенням **фінансових санкцій** у разі недотримання визначених відсотків САП.
- Надходження коштів від штрафів можуть спрямовуватися до **спеціального фонду**, призначеного для фінансування проєктів з виробництва, використання та зберігання сталого авіаційного палива.

3. Запровадження критеріїв сталості біопалива.

- В Україні зареєстровано законопроект №7233 від 30.03.2022*, в якому пропонується запровадити критерії сталості для рідкого біопалива (біокомпонентів) та біогазу, що призначені для використання в галузі транспорту.
- У разі прийняття законопроекту, визначені в ньому критерії сталості поширять свою дію також і на авіаційні біопалива.
- Однак Директивою ЄС 2018/2001 передбачено, що авіаційні палива **можуть** зробити свій внесок у ціль досягнення цілей відновлюваної енергії у транспортному секторі, але їх внесок **не є обов'язковим**.

4. Відсутність акцизного податку для САП.

- Стале авіаційне паливо *не повинно оподатковуватися акцизним податком* в Україні. Стале авіаційне паливо не підпадає під групу 27 УКТЗЕД, оскільки не є мінеральним паливом, однак у разі його використання в Україні, може класифікуватися за групою 38 (хімічна продукція). Цього необхідно уникнути, оскільки віднесення сталих авіаційних палив до підакцизних товарів підвищуватиме їх ціну.
- Крім того, і в ЄС авіаційні палива є звільненими від оподаткування акцизним податком.

*<https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39324>

5. Забезпечення інфраструктури для використання альтернативних авіаційних палив.

- У разі використання САП постачальники палив, експлуатанти ПС та аеропорти змушені будуть залучати додаткові інвестиції в оновлення інфраструктури аеропортів чи зміну паливної системи літака.
- Залучення таких додаткових інвестиції може відбуватися через **спеціальний фонд**, що наповнюється через покладення штрафів за недотримання обов'язкової частки САП.
- Необхідним є також обґрунтування черговості та доцільності створення необхідної для САП інфраструктури у визначених аеропортах. Це може бути враховано у новій програмі, що буде прийнята на заміну *Державній цільовій програмі розвитку аеропортів на період до 2023 року* та відповідно до Плану заходів з післявоєнного відновлення та розвитку України.

6. Додаткові стимули для використання альтернативних авіаційних палив (звільнення від оподаткування).

Можуть бути застосовані **тимчасові податкові послаблення** щодо:

- ввезення на митну територію України **спеціальної техніки, обладнання та устаткування без сплати ввізного мита та податку на додану вартість** (обладнання для реконструкції існуючих і будівництва нових підприємств з виробництва альтернативних видів авіаційного палива, змішування альтернативних видів авіаційного палива із традиційним авіаційним паливом, виготовлення і реконструкції повітряних суден, оснащених електричними двигунами, та зарядної інфраструктури для них тощо);
- звільнення від **сплати податку на прибуток підприємств**, що здійснюють виробництво альтернативних авіаційних палив (з направленням вивільнених коштів на науково-дослідні роботи щодо збільшення обсягів виробництва такого палива та запровадження новітніх технологій тощо).

7. Перегляд та прийняття нормативно-правових актів, що регулюють сферу використання альтернативних авіаційних палив або впливають на неї.

- Аналіз чинної Інструкції із забезпечення заправлення повітряних суден паливно-мастильними матеріалами і технічними рідинами в підприємствах цивільного авіаційного транспорту України, ДСТУ 3982-2000 Авіаційні палива та інших (на предмет регулювання можливості змішування біопалива з традиційним авіаційним паливом).

8. Реформування податку за викиди двоокису вуглецю.

- **Необхідність повномасштабної реформи в напрямку переходу до класичного вуглецевого податку.** Необхідно розробити *Концепцію запровадження вуглецевого податку в Україні*.
- Визначити початковий оптимальний рівень податку та **графік зростання на наступні періоди** (принаймні до 2050 року). Розробити та внести зміни до Податкового кодексу України та вторинного законодавства.
- Кошти, залучені до **спеціального фонду** від справляння нового вуглецевого податку, можуть також *спрямовуватися на стимулювання використання альтернативних видів палива в авіаційному транспорті*.

9. Запровадження та інтеграція системи торгівлі квотами на викиди ПГ в Україні із системою EU ETS.

- З 2025 року після налагодження роботи СТВ в Україні, слід розглянути питання щодо включення до цієї системи викидів ПГ від авіаційного транспорту, а також узгодження цієї системи зі схемою CORSIA в Україні.

Рекомендації щодо заходів державного регулювання в секторі авіаційного транспорту. Переваги та недоліки.

Захід державного регулювання в секторі авіаційного транспорту	Переваги	Недоліки
1. Встановлення національних цілей щодо використання САП.	<ul style="list-style-type: none">• відсутність фінансових витрат держави на збільшення використання САП.• відносна простота контролю дотримання вимог через запровадження обов'язку звітування.	<ul style="list-style-type: none">• небажання постачальників авіаційного палива виконувати такі зобов'язання через потребу додаткових інвестицій та зміни усталеної практики поводження на ринку.
2. Визначення терміну «стале авіаційне паливо».	<ul style="list-style-type: none">• започаткування єдиної термінології в законодавстві України щодо сталого авіаційного палива, на основі якої зможуть прийматися інші заходи для збільшення використання альтернативних видів палива в авіаційному транспорті.	<ul style="list-style-type: none">• складність визначення видів палива, що охоплюються терміном «стале авіаційне паливо» для умов України.
3. Запровадження критеріїв сталості.	<ul style="list-style-type: none">• гармонізація законодавства України із законодавством ЄС щодо критеріїв сталості для біопалива.	<ul style="list-style-type: none">• амбітність деяких критеріїв для України, зокрема щодо дотримання критерію скорочення ПГ, адже якщо в ЄС вони впроваджувалися поступово, то в Україні відразу вимагатиметься скорочення викидів ПГ на 65% для нових установок.
4. Відсутність акцизного податку для САП.	<ul style="list-style-type: none">• зниження ціни САП;• посилення конкурентоспроможності виробників САП;• потенційна зацікавленість виробників традиційних авіаційних палив у виробництві САП.	<ul style="list-style-type: none">• ненадходження до бюджету коштів від справляння акцизного податку.
5. Забезпечення інфраструктури для використання альтернативних авіаційних палив.	<ul style="list-style-type: none">• відповідність законодавству ЄС, адже на аеропорти в ЄС покладено обов'язок вживати необхідних заходів для доступу до інфраструктури, включаючи для заправки водневим паливом та електричної зарядки ПС.	<ul style="list-style-type: none">• можливе недостатнє фінансування за рахунок спеціального фонду, що потребуватиме залучення коштів за рахунок інших джерел.
6. Додаткові стимули для використання альтернативних авіаційних палив (звільнення від оподаткування)	<ul style="list-style-type: none">• збільшення обсягів використання альтернативних видів авіаційного палива.	<ul style="list-style-type: none">• ненадходження до бюджету коштів від справляння податків.

Захід державного регулювання в секторі авіаційного транспорту	Переваги	Недоліки
<p>7. Перегляд та прийняття нормативно-правових актів, що регулюють сферу використання альтернативних авіаційних палив.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • приведення у відповідність та актуалізація нормативно-правових актів, що регулюють сферу використання альтернативних авіаційних палив. 	<ul style="list-style-type: none"> • значні затрати часу та зусиль відповідальних центральних органів виконавчої влади щодо перегляду нормативно-правових актів, що регулюють сферу використання альтернативних авіаційних палив.
<p>8. Реформування податку за викиди двоокису вуглецю.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • висока податкова ставка може сприяти значним скороченням викидів. • незначні адміністративні витрати. • простий для впровадження та адміністрування. 	<ul style="list-style-type: none"> • низька ставка податку не призведе до скорочень викидів. • вимагає частого перегляду та корекції для досягнення мети. • може зіткнутися із сильною політичною опозицією.
<p>9. Запровадження та інтеграція системи торгівлі квотами на викиди ПГ в Україні із системою EU ETS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • рівномірно розподіляє граничні витрати для скорочення викидів на всю економіку. • більш політично прийнятний, ніж податок. • може стимулювати запровадження енергоефективних технологій. 	<ul style="list-style-type: none"> • коливання цін на викиди CO₂ ускладнює інвестиційні рішення. • дуже високі адміністративні витрати. • вимагає значних інституційних змін. • вимагає суттєвих законодавчих змін. • дуже складний механізм впровадження та адміністрування. • є ризик надання надмірної кількості дозволів на викиди, що підриває загальну ефективність системи.

Перелік заходів державного регулювання в секторі водного транспорту

1. Встановлення цілей щодо декарбонізації водного транспорту.
2. Використання біометану для водного транспорту.
3. Використання біодизелю (FAME) та гідроочищеної рослинної олії (HVO). Прийняття законопроекту №7233 від 30.03.2022 р.
4. Скасування або зниження ставок акцизного податку на біодизель.
5. Перегляд нормативних документів та стандартизація.
6. Використання скрапленого природного газу (СПГ) та інших альтернативних видів палива.
7. Забезпечення інфраструктури для використання альтернативних суднових палив.
8. Заходи для стимулювання вітчизняної переробки сировини у біопалива.
9. Додаткові стимули для використання альтернативних суднових палив (звільнення від оподаткування).
10. Залучення сектору водного транспорту до системи торгівлі квотами на викиди парникових газів.

Післявоєнне відновлення та розвиток України

Проект Плану заходів з післявоєнного відновлення та розвитку України.

- Зупинена реалізація ключових програмних документів у сфері водного транспорту (Морської доктрини та Стратегії розвитку морських портів України), не можуть бути виконані завдання Плану заходів з виконання Національної транспортної стратегії України та Національної економічної стратегії України.
- **Виклики** - перехід на альтернативні джерела енергопостачання із врахуванням економічної доцільності та ефективності, а також внесення змін у законодавство з метою реалізації інфраструктурних проєктів та інші.
- **Завдання:**
 - ✓ перехід на **альтернативні джерела енергопостачання** із врахуванням економічної доцільності та ефективності, а також потреб щодо реалізації програм екологічної безпеки;
 - ✓ будівництво терміналів ЗПГ (зрідженого природного газу) у морських портах;
 - ✓ стимулювання приватних інвесторів щодо будівництва терміналів для прийому зрідженого природного газу та інших баз паливно-мастильних матеріалів;
 - ✓ **спрощення встановлених законодавчих** процедур для термінового відновлення інфраструктури морських портів;

На другому етапі відновлення (середньостроковий) передбачається будівництво нового флоту на українських суднобудівних заводах, в т. ч. з використанням **альтернативних джерел енергії (електрики, водню), будівництво відповідних заправних станцій.**

1. Встановлення цілей щодо декарбонізації водного транспорту

- Прийняття **оновленої Енергетичної стратегії України на період до 2050 року** та **оновленої Національної транспортної стратегії** з узгодженими цілями щодо використання альтернативних видів палива та ВДЕ на водному транспорті, з урахуванням актів ІМО та законодавства ЄС.
- Цілі щодо декарбонізації водного транспорту можуть бути встановлені двома шляхами. *Перший варіант* – встановлення обов’язкових часток споживання певних видів альтернативних видів палива у водному транспорті. *Другий варіант* передбачає встановлення обмежень інтенсивності викидів ПГ від енергії, яка використовується на борту судна, аналогічно як це пропонується запровадити в ЄС.
- Зазначені вимоги повинні стосуватися енергії, що використовується на борту комерційних суден валовою водотоннажністю понад 5 000 тонн в українських портах. Необхідно затвердити порядок розрахунку зазначеного скорочення інтенсивності викидів ПГ.

Зменшення середньорічної інтенсивності викидів ПГ. Пропозиція для України¹⁾

1) Пропозиція заснована на погляді Єврокомісії на скорочення викидів в межах FuelEU Maritime.

Показник	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Зменшення середньорічної інтенсивності викидів ПГ	-2%	-6%	-13%	-26%	-59%	-75%

2. Використання біометану для водного транспорту.

- Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо розвитку виробництва біометану».
- Постанова КМУ «Про затвердження Порядку функціонування реєстру біометану».
- Наразі не визначають особливостей використання біометану на водному транспорті, однак відкривають можливості для його виробництва і використання в Україні, можуть бути доопрацьовані.

3. Використання біодизелю (FAME) та гідроочищеної рослинної олії (HVO). Прийняття законопроєкту №7233 від 30.03.2022 р.

- Законопроєкт №7233 пропонує врегулювати важливі аспекти ринку рідкого біопалива в Україні. Зокрема вносяться зміни до визначення терміну «біодизель» та визначається термін «гідроочищена рослинна олія».
- Хоча норми законопроєкту здебільшого спрямовані на регулювання ринку біопалива для автомобільного транспорту, його прийняття може стати основою для розвитку виробництва суднових біопалив.

4. Скасування або зниження ставок акцизного податку на біодизель.

- Виробництво в Україні біодизелю, що може використовуватися як суднове паливо, значно гальмується наявністю високих ставок акцизного податку на біодизель. Результатом скасування або зниження ставок акцизного податку на біодизель стане зниження його ціни, потенційна зацікавленість виробників традиційних палив у виробництві біодизелю.

5. Перегляд нормативних документів та стандартизація.

- Технічний Регламент щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, суднових та котельних палив*, визначає, що **суднове паливо** – рідке дистильатне нафтове паливо, що використовується в суднових дизельних двигунах, а також газотурбінних установках. Даний Регламент не враховує можливість використання біопалива як суднового палива, потребує перегляду.
- Біопалива зможуть використовуватися як у чистому вигляді так і у сумішах із традиційними паливами з нафти. У даний час лише біодизель (FAME) схвалено для використання з морським газойлем як суднове паливо відповідно до міжнародного стандарту ISO 8217:2017. Зазначений стандарт ISO 8217:2017 доцільно імплементувати в Україні.

6. Використання скрапленого природного газу (СПГ) та інших альтернативних видів палива.

- Для використання СПГ необхідно побудувати відповідну інфраструктуру – спеціалізовані термінали, які забезпечують приймання, зберігання та бункерування, що потребує значних інвестицій.
- Створення морських хабів регулюватиметься **значним масивом законодавства, який може потребувати перегляду** з метою врахування сучасних вимог розвитку технологій та спрощення процедур для термінового відновлення інфраструктури морських портів.

* <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/927-2013-%D0%BF#Text>

7. Забезпечення інфраструктури для використання альтернативних суднових палив.

- Українські порти потребуватимуть додаткових інвестицій в оновлення інфраструктури у разі вискористання СПГ, електроенергії, метанолу, аміаку, водню та інших альтернативних видів палива.
- Залучення додаткових інвестиції може відбуватися через **спеціальний фонд**, що наповнюється через покладення штрафів. Джерелом коштів може також стати фонд, що залучатиме кошти від справляння вуглецевого податку (у разі проведення реформи).
- *Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року* потребує перегляду та врахування необхідності забезпечення інфраструктури для використання альтернативних суднових палив (можуть бути використані підходи ЄС – оновлення Директиви щодо інфраструктури альтернативних видів палива).

8. Заходи для стимулювання вітчизняної переробки сировини у біопалива.

- Запровадження експортного мита на деякі види насіння олійних культур сприятиме розвитку вітчизняної переробки його у продукт з високою доданою вартістю – рідкі біопалива.
- Зокрема, слід встановити **ставку вивізного (експортного) мита** у відсотках митної вартості товару – наприклад, 10% на насіння соняшнику, ріпаку, рижію та насіння льону.

9. Додаткові стимули для використання альтернативних видів палива для водного транспорту (звільнення від оподаткування).

- Запровадження **тимчасових податкових послаблень** при ввезенні суб'єктами господарювання на митну територію України обладнання для використання СПГ, аміаку, метанолу і водню та акумуляторних батарей без сплати *ввізного мита та податку на додану вартість*.
- Звільнення від сплати *податку на прибуток підприємств*, що здійснюють виробництво альтернативних суднових палив (з обов'язковим направленням коштів на науково-дослідні роботи щодо збільшення обсягів виробництва та запровадження новітніх технологій тощо).
- Допуск на територію окремих портів (наприклад у природно-заповідних зонах або біля великих міст) лише тих **суден, що використовують альтернативні види палива**.

10. Залучення сектору водного транспорту до системи торгівлі квотами на викиди парникових газів.

- З 2025 року після налагодження роботи СТВ в Україні, слід розглянути питання щодо включення до цієї системи викидів ПГ від морського транспорту.
- Європейська Комісія пропонує розширити сферу дії EU ETS, щоб охопити викиди CO₂ від великих суден (понад 5000 валової тоннажності), незалежно від прапора, під яким вони плавають.

Захід державного регулювання в секторі водного транспорту	Переваги	Недоліки
1. Встановлення цілей щодо декарбонізації водного транспорту	<ul style="list-style-type: none"> • відсутність прямих фінансових витрат держави. 	<ul style="list-style-type: none"> • небажання операторів суден виконувати такі зобов'язання через потребу додаткових інвестицій та зміни усталеної практики поведіння на ринку. • складність обрахунку зменшення середньорічної інтенсивності викидів ПГ.
2. Використання біометану для водного транспорту	<ul style="list-style-type: none"> • наявність чинного спеціального закону та підзаконних актів, що встановлює основи функціонування ринку біометану. • відпрацьована технологія виробництва та можливість транспортувати у існуючих газових мережах. • за рахунок використання біомаси досягається значне скорочення викидів парникових газів 	<ul style="list-style-type: none"> • обсяги виробництва біометану обмежуються наявними локальними запасами сировини. • значні капітальні витрати у біогазові установки та обладнання для очищення біогазу до біометану. • для використання як паливо для транспорту біометан необхідно зріджувати за криогенної температури -162°C біо-СПГ (LBG) або стискати до тиску 200-250 бар.
3. Використання біодизелю (FAME) та гідроочищеної рослинної олії (HVO). Прийняття законопроекту №7233 від 30.03.2022 р.	<ul style="list-style-type: none"> • оновлене законодавче визначення терміну «біодизель» та визначення терміну «гідроочищена рослинна олія». 	<ul style="list-style-type: none"> • спрямованість на регулювання ринку біопалива для автомобільного транспорту.
4. Скасування або зниження ставок акцизного податку на біодизель	<ul style="list-style-type: none"> • зниження ціни біодизелю. • посилення конкурентоспроможності виробників біодизелю. • потенційна зацікавленість виробників традиційних палив у виробництві біодизелю. 	<ul style="list-style-type: none"> • ненадходження до бюджету коштів від справляння акцизного податку.
5. Перегляд нормативних документів та стандартизація	<ul style="list-style-type: none"> • приведення у відповідність та актуалізація нормативно-правових актів, що регулюють сферу використання альтернативних суднових палив. 	<ul style="list-style-type: none"> • значні затрати часу та зусиль відповідальних центральних органів виконавчої влади щодо перегляду нормативно-правових актів, що регулюють сферу використання альтернативних суднових палив.

<p>6. Використання скрапленого природного газу (СПГ) та інших альтернативних видів палива.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • необхідність перегляду законодавства з метою врахування сучасних вимог розвитку технологій. • зрілість технології – багато суден вже переведені на СПГ, і значна кількість суден на СПГ замовленні. • для метанолу - перспективність для зменшення викидів і покращення екологічних показників судноплавства. • аміак є безвуглецевим паливом. 	<ul style="list-style-type: none"> • необхідність значних інвестицій у розвиток інфраструктури та затрат часу, оскільки в Україні інфраструктура для використання альтернативних суднових палив відсутня. • для метанолу та аміаку - токсичність та корозійність до деяких металів.
<p>7. Забезпечення інфраструктури для використання альтернативних суднових палив</p>	<ul style="list-style-type: none"> • інтеграція з відповідним законодавством ЄС, адже в ЄС діє обов'язок забезпечити відповідну кількість заправок LNG у морських портах до кінця 2025 року та у внутрішніх портах до кінця 2030 року та забезпечити встановлення берегових електричних заправних станцій для суден внутрішнього плавання та морських суден у морських і внутрішніх портах мережі TEN-T Core Network до кінця 2025 року. 	<ul style="list-style-type: none"> • недостатність фінансування за рахунок спеціального фонду, що потребуватиме залучення коштів за рахунок інших джерел.
<p>8. Заходи для стимулювання вітчизняної переробки сировини у біопалива</p>	<ul style="list-style-type: none"> • формування значних обсягів місцевої сировини для забезпечення потреб вітчизняного транспортного сектору у біопаливі та біогазі. 	<ul style="list-style-type: none"> • зменшення на міжнародному ринку конкурентоспроможності насіння олійних культур, для яких буде встановлене експортне мито.
<p>9. Додаткові стимули для використання альтернативних суднових палив (з вільнення від оподаткування)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • збільшення обсягів використання альтернативних суднових палив. 	<ul style="list-style-type: none"> • ненадходження до бюджету коштів від справляння податків.
<p>10. Залучення сектору водного транспорту до системи торгівлі квотами на викиди парникових газів</p>	<ul style="list-style-type: none"> • стимулювання підвищення енергоефективності та низьковуглецевих рішень, а також зменшення різниці в ціні між альтернативним паливом і традиційним морським паливом. 	<ul style="list-style-type: none"> • дуже складний механізм впровадження та адміністрування.

Висновки

Започаткування **виробництва та споживання альтернативних палив** в секторах авіації та водного транспорту України потребує впровадження низки важливих заходів.

Вони включають встановлення **відповідних національних цілей, внесення змін до законодавчих та стратегічних документів, розвиток необхідної інфраструктури, створення спеціальних фондів та запровадження стимулів.**



Дякую за увагу!

Анна Пастух

pastukh@rea.org.ua

<https://rea.org.ua/>

