

**Мандат за показником
вуглецевої інтенсивності
(СІ) для біопалива в
Україні**

МАНДАТ НА БІОЕТАНОЛ В УКРАЇНІ: ВІД 5% ДО 7%

Обов'язковий стандарт біоетанолу
З 1 травня 2025 р. запроваджено обов'язковий вміст біокомпонентів у бензині не менше 5%. Вводився мораторій на штрафи до 01.01.2026

Коригування регулювання
З 1 липня 2026 р. мандат зростає до 7% біоетанолу. З цієї ж дати запроваджується обов'язкова звітність операторів.

Необхідність впровадження мандату на біопаливо
Подальша гармонізація законодавства вимагає встановлення широкого мандату на всі види біопального

Сучасний науковий підхід
Оплата за літри вже НЕ гарантує кліматичної користі. Літр біодизелю з пальмової олії може спричинити більше викидів CO₂, ніж звичайний дизель

Об'ємний чи СІ підхід
Політичне питання: залишатися на об'ємному підході чи перейти до СІ (фактичне скорочення ПГ)?

Зміна наукового підходу

Гармонізація з RED II / III

Призупинення

Розвиток мандату

Біоетанол

НАСТУПНІ П'ЯТЬ РОКІВ





ОБ'ЄМНИЙ МАНДАТ

- Встановлює мінімальну частку біопалива у викопному паливі (наприклад, «7% біоетанолу в бензині»).
 - Простий у контролі, але не враховує, наскільки це біопаливо чисте з точки зору викидів.
 - Плюси: простота; зрозумілі відсотки змішування.
 - Мінуси: не розрізняє «ледь стале» і «надстале» паливо; фокус на літрах, а не на CO₂.
 - Наслідок: вища ціна за т CO₂; ризик неефективного вибору палива.
-



МАНДАТ НА ВУГЛЕЦЕВУ ІНТЕНСИВНІСТЬ (CI)

- Зобов'язує постачальників забезпечити, щоб середній рівень викидів CO₂ по всьому паливному портфелю не перевищував певного значення (наприклад, 230 г CO₂-екв/МВт·год).
 - Чим нижча вуглецева інтенсивність пального — тим більше воно допомагає виконати норму. За перевищення CI — штраф або необхідність купити кредити.
 - Суть — зниження CI палива (г/МДж) у середньому по кошику пального.
 - Гнучкість: що нижча CI палива — то менше його потрібно для досягнення цілі.
-

ПЕРЕВАГИ ВИКОРИСТАННЯ МАНДАТУ НА ВУГЛЕЦЕВУ ІНТЕНСИВНІСТЬ (CI)



Нижча вартість досягнення скорочень CO₂

- Ринок шукає «найдешевшу тонну CO₂»: вибір палив за грн/т CO₂, а не за літрами.
- Винагороджуються палива з низькою CI (біометан з відходів, USO-біодизель).
- Менше перехресного субсидіювання «слабко-зелених» рішень.

Легше досягати цілей зі зниження CO₂

- Біодизель першого покоління знижує викиди парникових газів орієнтовно на **50-70 відсотків** відносно викопного палива
- Біометан із відходів знижує викиди парникових газів орієнтовно на **90 відсотків** відносно викопного палива

Фокус на якісні палива та експорт

- CI-система стимулює виробництво палива з високою кліматичною ефективністю.
- Таке паливо має попит у країнах із GHG-квотами (DE/SE/DK).
- Відкриває преміальні експортні можливості для українських виробників

ПЕРЕЛІК ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇН, ЩО ВЖЕ МАЮТЬ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ НА ОСНОВІ ПОКАЗНИКА ВУГЛЕЦЕВОЇ ІНТЕНСИВНОСТІ (СІ) АБО ОФІЦІЙНО ПЕРЕХОДЯТЬ НА ВІДПОВІДНУ МОДЕЛЬ

Німеччина — THG-Quote (Treibhausgasminderungsquote)

З 2015 р. діє квота на скорочення ПГ у транспортному паливі (замінено колишню «біопаливну квоту»). 10 грудня 2025 р. Бундестаг зареєстрував законопроект з реформи THG-квоти: квота 2026 р. — 12% скорочення ПГ; ціль до 2040 р. — 59%; подвійний залік передових біопалив скасовано з 01.01.2026; пальмова олія виключається з 2027 р. Закон очікує прийняття парламентом.

Швеція — Reduktionplikt (обов'язок зі зниження ПГ)

Річне зменшення викидів ПГ на одиницю енергії від бензину та дизелю; постачальники можуть виконувати цілі змішуванням біопалив або кредитами за електрику. Після тимчасового зниження рівнів у 2024 р., Уряд підтвердив нові рівні з 1 липня 2025 р., також запровадивши кредити за електроенергію. Цифра «10%» є спрощеною: фактичні показники диференційовані за типом палива та відрізняються залежно від виду транспорту.

Данія — CO₂e-fortrængningskrav (вимога зі «заміщення CO₂e»)

Діє зобов'язання на скорочення СІ у транспортному паливі (базовий рівень 6% із мінімальною часткою скорочень від «парниково-ефективних» палив). Це прямо керується Датським енергетичним агентством.

Нідерланди — Reduction obligation (NEa)

З 01.01.2026 Нідерланди повністю перейшли на нову систему в рамках RED III: стара система НВЕ-білетів замінена одиницями скорочення викидів (ERE; 1 ERE = 1 кг CO₂-екв по ЖЦ). Зобов'язання для наземного транспорту — 14,4% ВДЕ у 2026 р., з лінійним зростанням до 27,1% у 2030 р.

Австрія — механізм THG у межах Kraftstoffverordnung (KVO)

Австрія імплементувала елементи зниження/компенсації ПГ для зобов'язаних постачальників; широко використовується зарахування електрики для EV (торгування «THG-квотою»). Це гібридна система з елементами СІ, що співіснує з вимогами за відновлюваною енергією.

Іспанія — проєкт Real Decreto (літо 2025)

Міністерство екологічного переходу (MITECO) провело публічну консультацію (липень 2025 р.) щодо переходу від енергетичного обліку до методології скорочення ПГ. Ціль для наземного транспорту — скорочення ПГ на 15,6% до 2030 р. (16,3% у слайді — загальнонаціональна ціль PNIEC). Станом на березень 2026 р. фінальний Real Decreto ще не прийнятий.

Економічна ефективність: за оцінками профільних аналітиків, СІ-підхід дає більше ПГ-скорочень за нижчою вартістю порівняно з енергетичними (об'ємними) мандатами — він стимулює саме «дешевшу тонну CO₂». Саме тому уряди переводять системи на СІ, коли з'явилися інструменти та ринки (квоти/кредити).

Чому країни обрали підхід СІ зараз, а не раніше?

Політична і технічна інерція минулих років: багато країн запускали біопаливну політику 10+ років тому під старі правила (об'єм/енергія). Перехід вимагав перебудови реєстрів, ринкових механізмів і звітності, тому відкладався до появи чіткої рамки RED III та досвіду піонерів (Німеччини, Швеції, Данії, Нідерландів).

Старт «з чистого аркуша»: на відміну від країн ЄС, які мігрують зі старої системи, Україні легше одразу прийняти СІ-модель, синхронізовану з RED III (опція -14,5% СІ), і побудувати MRV одразу «по-європейськи».

Що це означає для України

Краща інтеграція з ринками ЄС: простіша взаємна сумісність зі схемами Німеччини/Швеції/Данії/Нідерландів, де «винагороджується» низька СІ (біометан із відходів, УСО-біодизель тощо).



ПРОПОЗИЦІЇ / НАСТУПНІ КРОКИ

1

Скасувати об'ємні квоти і впровадити СІ-мандат з 2027 року (-5 % від рівня 2023 року), з поетапним зменшенням до - 25 % до 2030 року

2

Створити цифровий Реєстр вуглецевих кредитів для обліку, торгівлі та моніторингу.

3

Розробити українську версію калькулятора JEC WtW, адаптовану до місцевих умов (електрика, агро, логістика).

4

Відстежити виконання пілотного «звітнього» 2026 року: з 1 липня 2026 р. запроваджується обов'язкова звітність операторів ринку щодо обсягів пального, частки біокомпонентів та критеріїв сталості.