

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-495-5-3>

**IMPACT OF CARBON BORDER ADJUSTMENT
ON PROCESSES OF GREEN TRANSFORMATION
IN ECONOMY**

**ВПЛИВ ПРИКОРДОННОГО
ВУГЛЕЦЕВОГО КОРИГУВАННЯ
НА ПРОЦЕСИ ЗЕЛЕНОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІКИ**

Сучасна історія прикордонного вуглецевого коригування (СВАМ – Carbon border adjustment mechanism) почалася у 2019 р., коли голова Єврокомісії вперше презентувала цей інструмент. Промислові групи вважали, що діючий механізм із протидії «витоку вуглецю» (carbon leakage) у вигляді безкоштовних парникових квот не є достатнім й тому варто його підсилити за рахунок нових обмежень. Європейські урядовці підтримали цю ідею і зробили СВАМ частиною Європейської зеленої угоди (European Green Deal).

Мета СВАМ – включити в ціну експортних товарів ті витрати, що були б здійснені, якби виробництво цих товарів знаходилося під таким же режимом регулювання парникових викидів, як в країні призначення. ЄС розглядає СВАМ як спеціальний фіскальний інструмент, що змусить експортерів сплачувати таку ж ціну за викиди CO₂, яку сплачують європейські виробники [1, с. 54–55].

Ціна CO₂ у СВАМ відповідатиме ціні CO₂ у європейській системі торгівлі парниковими квотами (EU ETS). Кількість сертифікатів СВАМ, яку потрібно буде купувати, встановлюватиметься з урахуванням частки безкоштовних квот, яка виділяється європейським підприємствам у рамках EU ETS. Тобто фактично, СВАМ стане розширенням EU ETS для імпортерів (рис. 1).

Витрати на викиди вуглецю, сплачені в країні походження, повинні бути вираховані, якщо вони дійсно були сплачені без будь-яких компенсацій. Проте наразі наявне регулювання не містить методики врахування сплачених вуглецевих платежів. Спосіб

врахування безкоштовних квот, що надаються в межах EU ETS, при розрахунку СВАМ-платежів, також наразі неврегульований.

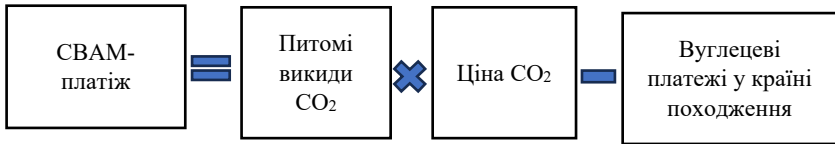


Рис. 1. Спрощена схема розрахунку СВАМ-платежу

Джерело: складено на основі [1, с. 64–73]

Введення СВАМ в ЄС пов'язують з декількома чинниками:

- **Відмінності кліматичних амбіцій у різних країн**

В рамках Паризького угоди по боротьбі зі зміною клімату країни самостійно визначають свою мету щодо скорочення викидів CO₂. Наприклад, ЄС має намір стати вуглецевонейтральним до 2050 р. Цілі більшості країн – торговельних партнерів менш амбітні.

- **Асиметричність кліматичної політики різних країн**

У 2005 р. ЄС запустив систему торгівлі парниковими квотами (EU ETS). Обсяги квот, що безкоштовно розподіляються, з кожним роком скорочуються. Відповідно, ціна CO₂ зростає. На додаток до EU ETS Євросоюз запустив European Green Deal для досягнення мети вуглецевої нейтральності.

У той же час не всі країни-торговельні партнери Європейського Союзу оподатковують викиди CO₂. Окрім того, ставки наявних податків на CO₂ нижчі, ніж в ЄС. Про перехід до вуглецевої нейтральності країни – торговельні партнери стали замислюватися лише після того, як ЄС оголосив про свої плани.

- **Ризик «витоку вуглецю»**

«Виток вуглецю» – збільшення викидів парникових газів за межами країни, викликане проведенням цією країною певної внутрішньої політики. Зокрема, через відмінності в кліматичній політиці у компаній виникає стимул переносити виробництва, що генерують викиди CO₂, в регіони з менш жорстким екологічним регулюванням.

«Виток вуглецю» може відбуватися через канал міжнародної торгівлі і канал міжнародної ціни на енергоресурси [2, с. 26]. Через **канал міжнародної торгівлі** внутрішній виробник втрачає свою конкурентоздатність в порівнянні з імпортом через зростання виробничих витрат (зокрема, у зв'язку зі зростанням цін на CO₂).

Внаслідок цього споживач надає перевагу імпортній продукції, а виробник замислюється над перенесенням виробництва за кордон.

Канал міжнародної ціни на енергоресурси виникає в разі, якщо кліматична політика окремої країни/регіону – великого споживача викопного палива призводить до скорочення попиту на це паливо і, відповідно, зниження його ціни. Тоді покупці цього палива в інших країнах наращують своє споживання.

СВАМ в ЄС буде перешкоджати «вітоку вуглецю» тільки через канал міжнародної торгівлі. Фактично за рахунок СВАМ Євросоюз намагається зблизити кліматичну політику різних країн, щоб досягти суттєвого зниження викидів парникових газів у глобальному масштабі.

З 1 жовтня 2023 року до 31 грудня 2025 року зобов'язання європейського імпортера згідно з СВАМ обмежуються поданням звітності. З 1 січня 2026 року імпортери повинні будуть платити за вуглецевоємний імпорт відповідно до СВАМ-регулювання. Фактично СВАМ стане внутрішнім податком на імпорт у ЄС, який впливатиме на міжнародну торгівлю.

СВАМ також впливатиме на роботу EU ETS, яка визначає вуглецеве навантаження на європейські підприємства. СВАМ у перспективі має замінити безкоштовні квоти, які розподіляються в EU ETS. Починаючи з 2026 р., кількість безкоштовних квот поступово скорочуватиметься. З 2034 року не буде безкоштовних вуглецевих квот для секторів, продукція яких підпадає під СВАМ. У підсумку, СВАМ підвищить попит на купівлю вуглецевих квот і ціни на CO₂ у ЄС, що збільшить вуглецеві витрати як для європейських виробників, так і для імпортерів.

СВАМ є неоднозначним інструментом за своїми наслідками (рис. 2).

З одного боку, СВАМ дійсно може стимулювати зниження викидів CO₂ і появу ринків «зеленої» продукції. СВАМ призведе до перебудови ланцюгів постачання, якщо торгові партнери ЄС не матимуть сильніших кліматичних амбіцій.

З іншого боку, СВАМ є торговельним бар'єром, що зменшить доступ до європейського ринку для тих виробників, які не зможуть дотримуватися європейських екологічних норм. СВАМ може стати інструментом, який дискримінуватиме країни з низьким рівнем доходів і без розвинутих фінансових ринків, що дозволяли б залучати фінансування для модернізації виробництва.

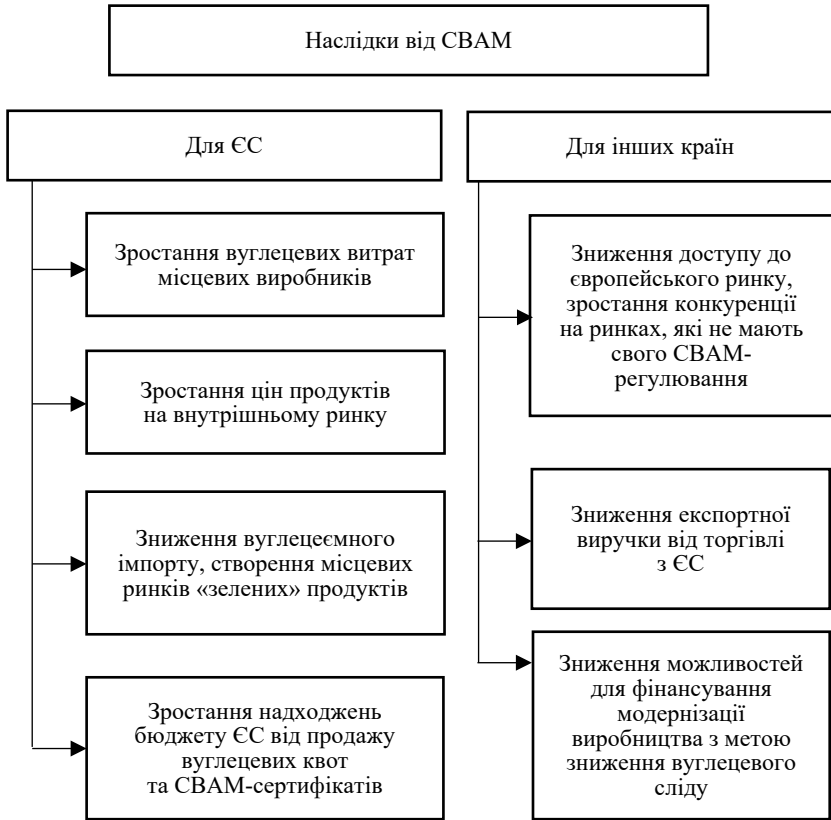


Рис. 2. Ефекти від впровадження СВАМ у ЄС

Джерело: складено автором на основі [1–5]

Наслідки СВАМ неможливо повністю передбачити, оскільки цей інструмент запроваджено вперше. Позитивний ефект може бути досягнутий у випадку комплексного використання СВАМ разом з вуглецевим оподаткуванням/системою торгівлі парниковими викидами та фінансовими заходами, які б підтримували реалізацію проектів декарбонізації.

Література:

1. Regulation (EU) 2023/956 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 establishing a carbon border adjustment mechanism. *Official Journal of the European Union*, L 130, 16 May 2023. P. 52–104.

2. Teusch J., D’Arcangelo F.M., Kruse T., Pisu M. Carbon prices, emissions and international trade in sectors at risk of carbon leakage. Evidence from 140 countries. *OECD Economics Department Working Papers*. 2024. No. 1813. 49 p. URL: <https://www.oecd-ilibrary.org/deliver/116248f5-en.pdf?itemId=%2Fcontent%2Fpaper%2F116248f5-en&mimeType=pdf>
3. Гура К.Ю., Петрук В.Г. Аналіз сучасних тенденцій декарбонізації та екомодернізації енергетики України і світу. *Вісник Вінницького політехнічного інституту*. 2021. № 5. С. 19-26.
4. Іванюта С.П., Якушенко Л.М. Європейський зелений курс і кліматична політика України: аналітична доповідь. За заг. ред. Сменковського А.Ю. Київ : НІСД, 2022. 95 с.
5. Magacho G., Espagne E., Godin A. Impacts of the CBAM on EU trade partners: consequences for developing countries. *Climate Policy*. 2024. Volume 24. P. 243–259. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14693062.2023.2200758>