



ГАЗПРОМБАНК



ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНЫХ
И СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВЫХ
ИССЛЕДОВАНИЙ

АПРЕЛЬ | 2025

№31

Климатический вестник

КЛИМАТ | РЕГУЛИРОВАНИЕ | ТЕХНОЛОГИИ

«Климатический консерватизм» азиатских судов

3

Южнокорейские и японские суды консервативно подошли к оценке климатического регулирования, но разошлись в вопросе влияния изменения климата на жизнь, здоровье и права человека

Оценка воздействия на окружающую среду: эволюция подходов

7

Изменения в процедуре ОВОС расширили охват оценки и повысили прозрачность общественных обсуждений

Налоговые льготы на покупку электромобилей в США под угрозой отмены

13

Возможная отмена налоговых льгот на покупку электромобилей негативно повлияет на развитие американского EV-рынка

Энергопереход Японии: ставка на компромисс

21

Когда география ставит ограничения, Япония выбирает компромисс: переходное финансирование помогает стране снижать выбросы без резкого отказа от традиционной энергетики

Новые шаги Индии в развитии углеродного регулирования

25

Индия планирует запустить углеродный рынок в 2026 году и активно работает над созданием нового регулирования

Энергия пальм: Индонезия на Пути к B50

31

В условиях ограничений на экспорт в ЕС Индонезия развивает биодизель как ключ к энергетической независимости, планируя увеличить его производство до 19 млн килолитров в год, чтобы перейти на смесь B50

Заметки об устойчивых финансах: устойчивые фонды всё чаще инвестируют в ископаемое топливо

35

Климатические инвестиции государственного пенсионного фонда Калифорнии теперь включают в себя активы компаний — производителей ископаемого топлива, а европейские устойчивые фонды всё чаще инвестируют в них даже без признания таких активов климатическими

«Климатический консерватизм» азиатских судов

Авторы:

Анжела Шмакова,

младший исследователь по международному праву направления «Климат и экология», ЦМСПИ

Алексей Никитин,

исследователь по международному праву направления «Климат и экология», ЦМСПИ



В 2024 году высшие суды Южной Кореи и Японии вынесли решения по двум значимым климатическим спорам, где рассматривалось воздействие изменения климата на население, а также пределы усмотрения государственных органов в определении национальных климатических целей. Конституционный суд Южной Кореи счел недопустимым пробелом национального законодательства то обстоятельство, что в нем не были предусмотрены промежуточные цели по сокращению выбросов с 2031 по 2049 год, но при этом не стал пересматривать действующие цели на 2030 год.

В свою очередь, Верховный суд Японии, хотя и признал негативные последствия изменения климата, не нашел оснований учитывать их в рамках оценки воздействия на окружающую среду при строительстве угольных ТЭС, а также отказался признавать право отдельных граждан подавать индивидуальные иски в связи с ущербом, причиненным изменением климата. Эти решения отражают тот факт, что суды азиатских стран пока более скромно оценивают свою роль в продвижении климатической политики, несмотря на растущий общественный интерес к данной проблематике



ГАЗПРОМБАНК



ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНЫХ
И СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВЫХ
ИССЛЕДОВАНИЙ

В 2024 году национальные судебные разбирательства по климатуполнились двумя громкими решениями из азиатского региона: решением Конституционного суда Южной Кореи от 29 августа и решением Верховного суда Японии от 23 октября. Они примечательны общим консерватизмом в отношении климатического национального регулирования и одновременными различиями в подходах к правам человека в контексте изменения климата и участию общественности в принятии решений, связанных с климатическим регулированием

Южнокорейская молодежь за климатическую справедливость

В Южной Корее Конституционный суд во многом поддержал климатическую инициативу молодежи. В 2020 году южнокорейские активисты подали жалобу в Конституционный суд, ссылаясь на то, что национальное климатическое регулирование нарушает их фундаментальные права, включая пра-

во на жизнь и право на чистую окружающую среду. Жалоба была объединена со схожими заявлениями от общественных организаций, поданными в 2021, 2022 и 2023 годах, и рассмотрена Судом в 2024 году под общим названием «До-Хён Ким и другие против Южной Кореи».

Объектом оспаривания стал Рамочный закон об углеродной нейтральности и зеленом росте, в который в 2019 году была внесена новая национальная цель по сокращению выбросов парниковых газов до 2030 года с учетом общей цели по достижению углеродной нейтральности к 2050 году. Заявители утверждали, что новая цель на 2030 год не позволяет внести действенный вклад в достижение глобальной температурной цели по статье 2 (пункт 1-а) Парижского соглашения и что вытекающая из этого неэффективность климатической политики нарушает основополагающие права человека. Кроме того, заявители обратили внимание на недопустимый пробел национального регулирования: отсутствие конкретных количественных целей на период с 2031 по 2049 год позволяет исполнительной власти фактически обойти принцип прогрессивного повышения целей (установленный в статье 4(3) Парижского соглашения) через принятие целей, которые формально «выше» предыдущих, но лишь в пренебрежимо малой степени, и в пересчете на конкретные цифровые показатели эти улучшения могут оказаться совершенно непрогрессивными.

В своем решении Суд действительно признал положения Рамочного закона, касающиеся национальной цели по сокращению выбросов парниковых газов, нарушающими конституционное право на здоровую окружающую среду.





Главным недостатком оспариваемого закона отмечено отсутствие промежуточных количественных целей по сокращению выбросов на период с 2031 по 2049 гг., создававшее неопределенность и затруднявшее последовательную реализацию мер по достижению углеродной нейтральности в период после 2030 года. По мнению Суда, такое положение дел может повлечь перекалывание бремени сокращения выбросов на будущие поколения, вопреки принципу равенства между поколениями.

Суд также признал неправомерным полное делегирование полномочий по определению последующих пятилетних целей исполнительной власти. По его мнению, решения по особо важным вопросам, способным существенно повлиять на население в целом, требуют высокого уровня общественного согласия. Такого согласия легче добиться законодательной власти, так как именно она способна выявить подлинные интересы всего общества благодаря возможности открытого обсуждения с участием представителей всех значимых социальных групп.

Вместе с тем Суд отказался признавать необоснованность действующих целей на 2030 год. Он согласился, что национальные цели должны отражать «справедливую долю» страны в рамках общемировых усилий по сокращению выбросов парниковых газов. Однако Суд отметил отсутствие консенсуса насчет того, как рассчитывать такую «справедливую

долю», и потому оставил этот вопрос на усмотрение законодательной и исполнительной ветвей власти.

Суд обязал Национальную ассамблею внести поправки в закон до 28 февраля 2026 года. Правительство позитивно отреагировало на решение Конституционного суда¹, в конце февраля 2025 года Национальная ассамблея Южной Кореи создала целевую рабочую группу по климату для исполнения решения².

В отличие от японских судов в деле Yokosuka (см. ниже), Конституционный суд Южной Кореи признал, что изменение климата непосредственно затрагивает реализацию права на чистую окружающую среду, а потому законодательство по этому вопросу может быть предметом иска физических лиц.

Вместе с тем Суд избрал более консервативный подход к пониманию «справедливого вклада» страны в общемировые усилия по сокращению парниковых газов в сравнении с подходом судов в других громких стратегических делах — Urgenda и Neubauer. Вместо того чтобы выводить «справедливый вклад» из консенсусных решений Конференции сторон РКИК ООН (Urgenda) или же из показателя, рассчитанного путем сочетания имеющихся (неконсенсусных) методологий расчета такого вклада (Neubauer)³, Суд просто оставил вопрос на усмотрение органов двух других ветвей власти.

1. Presidential Commission on Carbon Neutrality and Green Growth Announces Results of 'Greenhouse Gas Reduction' Inspection... Emission reduction for two consecutive years, exceeding the target by 6.5% – 2050 General Meeting of the Commission Held (October 30) <https://eng.me.go.kr/eng/web/board/read.do?pagerOffset=40&maxPageItems=10&maxIndexPages=10&searchKey=&searchValue=&menuId=461&orgCd=&boardId=1706550&boardMasterId=522&boardCategoryId=&decorator=>

2. <https://m.tf.co.kr/read/ptoday/2182763.htm>

3. Применительно к делу Neubauer справедливый вклад выводился из показателя, рассчитанного Германским консультативным советом по вопросам окружающей среды (нем.: Sachverständigenrat für Umweltfragen) и опубликованного им в докладе, который Федеральный конституционный суд Германии предписал учесть при принятии национальных целей по сокращению выбросов парниковых газов.

Японские жители против угольных тепловых электростанций

В 2019 году 45 жителей города Йокосука подали административный иск против министра экономики, торговли и промышленности Японии, оспаривая правомерность выдачи положительного уведомления о проведении оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) в отношении проекта строительства угольной ТЭС компании JERA. Среди прочего жители усмотрели нарушение в отсутствии учета выбросов парниковых газов при ОВОС. Заявления истцов были последовательно отклонены в первой инстанции (Токийский окружной суд), апелляции (Высокий суд Токио) и Верховном суде Японии.

Отметим, что для подачи искового заявления физическому лицу необходимо доказать наличие частного интереса. В климатических делах это требование связано с обоснованием причинения прямого или косвенного вреда изменениями климата заявителю, что само по себе затруднительно в силу характера выбросов парниковых газов и отсутствия единой методологии определения их влияния на окружающую среду и здоровье человека. Именно с этой проблемой и столкнулись жители города Йокосука. Часть из них, проживавшая в пределах 20 км от проектируемых угольных станций, обосновывали свой процессуальный интерес через вред, наносимый атмосферному воздуху района. Другая же часть заявителей шла через более опосредованное обоснование вреда ввиду изменения климата (в качестве примеров приводились данные об учащении смертей от теплового удара, стихийных бедствий)⁴.

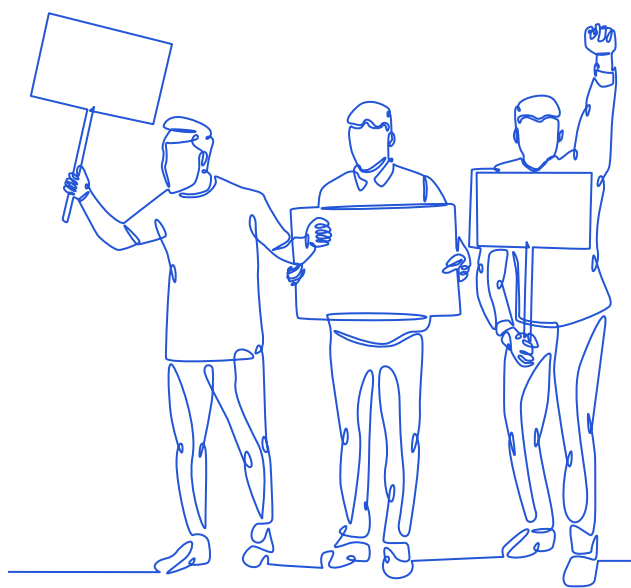
По мнению японских судов, процессуальная заинтересованность конкретного лица не может вытекать из ущерба от изменения климата ввиду слабости причинно-следственной связи между выбросами парниковых газов из конкретного источника и возникновением ущерба для отдельного лица. Обращение к ухудшению условий жизни всего населения Японии не может служить обоснованием даже группового иска. Признав отсутствие процессуальной заинтересованности жителей, апеллировавших к климатическим изменениям, Высокий суд Токио также подчеркнул, что государственная политика проводит различие между природоохранным регулированием, где может присутствовать частная заинтересованность, и климатическим регулированием, где преобладает сугубо публичный интерес.

Выводы японских судов по процессуальным аспектам отражают нерешительность и многих

других судов в признании причинно-следственной связи между выбросами парниковых газов из конкретного источника за конкретный период времени и ущербом для жизни и здоровья конкретных физических лиц. Эти же выводы препятствуют защите в национальных судах права на чистую и благоприятную окружающую среду в рамках климатических споров (в противовес решению Конституционного суда Южной Кореи).

Что касается учета климатических соображений в рамках ОВОС, решение по делу Yokosuka скорее идет вразрез с усилившейся в последние годы тенденцией принимать во внимание климатические риски при оценке воздействия проекта на окружающую среду. В этой связи напомним, что в 25-м номере «Климатического вестника» (за октябрь 2024 года) было освещено решение Верховного суда Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии по делу *Finch vs. Surrey County Council*, где Суд указал на необходимость учета даже косвенных неэнергетических выбросов (охвата 3) при рассмотрении проекта по строительству нефтяных скважин.

Вместе с тем важно отметить, что дело Yokosuka стало первым из общего числа дел, где оспаривалась действительность ОВОС в отношении угольных ТЭС в Японии, которое было рассмотрено по существу. Учитывая, что это решение может создать прецедент, местная общественность не собирается опускать руки: для противодействия складывающейся судебной практики уже подан новый групповой иск от молодежи против десятка компаний, требующий сдерживания выбросов парниковых газов в свете температурной цели Парижского соглашения и с учетом современных научных стандартов.



4. <https://yokosukaclimatecase.jp/en/>

Оценка воздействия на окружающую среду: эволюция подходов

Авторы:
Ольга Шокина
Татьяна Лазарева



Первого марта 2025 года вступило в силу постановление Правительства РФ от 28.11.2024 г. № 1644 «О порядке проведения оценки воздействия на окружающую среду» (далее — Постановление), закрепляющее изменения в материалах оценки воздействия на окружающую среду и процессе общественных обсуждений. Область оценки теперь охватывает не только прямые, но и косвенные и иные воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду. Процедура общественных обсуждений материалов ОВОС перешла в онлайн-формат, а ответы на вопросы и информация об изменениях в проектной документации по результатам обсуждений теперь станут публичными. Полагаем, что вступившие в силу изменения поспособствуют обеспечению конституционных прав граждан на получение объективной экологической информации и участие в принятии социально значимых решений, имеющих последствия для экологии

Согласно Федеральному закону № 7 «Об охране окружающей среды» (далее — Закон), в отношении планируемой хозяйственной деятельности применяется презумпция экологической опасности. В этой связи Закон закрепляет понятие оценки воздействия на окружающую среду (далее — ОВОС) как вид деятельности по выявлению, анализу и учету прямых, косвенных и иных последствий воздействия на окружающую среду от планируемой деятельности

Сама идея ОВОС как отдельной процедуры пришла из международной практики в связи с необходимостью соблюдения положений «Конвенции

ООН об ОВОС в трансграничном контексте». В общем случае, с учетом международной практики, при проведении ОВОС требуется:

- ▶ собрать всю имеющуюся достоверную информацию о районе намечаемой деятельности;
- ▶ описать современное состояние компонентов окружающей среды;
- ▶ оценить степень воздействия намечаемой деятельности и предложить нормативы воздействия;
- ▶ предложить план мероприятий по охране окружающей среды, компенсационные мероприятия, программу экологического контроля и мониторинга.

ОВОС проводится заказчиками и инициаторами проектов с целью предотвращения деградации окружающей среды, восстановления нарушенных в результате хозяйственной деятельности природных систем, обеспечения сбалансированности намечаемой хозяйственной деятельности, создания благоприятных условий для жизни людей, выработки мер, снижающих уровень экологической опасности намечаемой деятельности, и служит основой для принятия решений об осуществлении того или иного проекта¹.



1. <https://ecopromcentr.ru/blog/ovos/>



В результате разработки ОВОС определяется степень экологической опасности планируемой хозяйственной деятельности. Установление уровня экологического риска основано на выявлении устойчивости природной среды к воздействиям (по отдельным компонентам и экосистеме в целом) в периоды штатного режима эксплуатации объекта реализации и при аварийных ситуациях. В составе ОВОС подготавливаются предложения к установлению нормативов воздействия намечаемой деятельности: нормативов допустимых выбросов (НДВ), нормативов допустимых сбросов (НДС), нормативов образования отходов и лимитов на их размещение (НООЛР). На более поздних стадиях оформления разрешительной документации эти нормативы входят в состав комплексных экологических разрешений (КЭР), деклараций о воздействии на окружающую среду (ДВОС), а также программ повышения экологической эффективности.

Участие общественности в подготовке и обсуждении материалов ОВОС является обязательным, что позволяет учесть особенности и обстоятельства жизни местного населения²: выпас скота, источники воды, места отдыха, частоту детских заболеваний и прочее. Общественные обсуждения дополняют ОВОС новыми фактами.

За последние 25 лет процедура оценки воздействия на окружающую среду корректировалась трижды: в 2000 году³, в 2020 году⁴ и в 2024 году⁵ (Приложение). При этом нормативный документ 2024 года, в отличие от ранее принятых ведомственных актов, приобрел статус постановления Правительства Российской Федерации, придав процедуре ОВОС новый уровень значимости. Постановление было принято взамен приказа Минприроды от 01 декабря 2020 года № 999 и стало следствием внесения изменений в законодательство об охране окружающей среды.

Постановлением с 1 марта 2025 года введены в действие новые «Правила проведения оценки воздействия на окружающую среду» (далее — Правила) для хозяйственной деятельности, которая может оказать такое воздействие. Под действие Правил подпадает оценка для производственных объектов различной категории НВОС⁶, планы ликвидации аварийных разливов нефти, деятельность в шельфовых зонах и внутренних морях и т. п. Отметим, что на текущем этапе действие новых Правил не распространяется на технологии (технологические процессы, оборудование, технические способы и методы), использование которых может оказать воздействие на окружающую среду. Для данных объектов Правила вступают в силу с 1 сентября 2025 года.

2. <https://ecology.aonb.ru/chto-takoe-ovos-i-kak-ego-chitat.html>

3. Приказ Госкомэкологии России № 372 от 16.05.2000 г. «Положение об оценке воздействия на окружающую среду».

4. Приказ Минприроды России от 01.12.2020 № 999 «Об утверждении требований к материалам оценки воздействия на окружающую среду».

5. Постановление Правительства РФ от 28 ноября 2024 года № 1644 «О порядке проведения оценки воздействия на окружающую среду».

6. Постановление Правительства РФ от 31.12.2020 № 2398 (ред. от 18.12.2024) «Об утверждении критериев отнесения объектов, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду, к объектам I, II, III и IV категорий».

Новое в общественных обсуждениях

Ключевые изменения, которые должны учитывать разработчики материалов ОВОС при применении новых Правил, касаются общественных обсуждений.

Во-первых, вводится принципиально новый этап проведения ОВОС — ознакомление общественности с финальными версиями материалов ОВОС путем их размещения в сети Интернет на период в тридцать дней после окончания общественных обсуждений. Это обеспечит прозрачность и соответствие документации комментариям общественности, полученным в процессе общественных обсуждений.

Во-вторых, предусмотрена возможность сокращения сроков проведения общественных обсуждений в зависимости от типа процедуры. Сокращенные сроки обсуждений (10 календарных дней) предусматриваются в следующих случаях:

- ▶ для проекта технического задания на ОВОС;
- ▶ для объектов НВОС, которые не соответствуют критериям отнесения к I-III категориям опасности, если такая деятельность не подлежит государственной экологической экспертизе (подробнее в выпуске № 26 «Климатического вестника» за ноябрь 2024 года);
- ▶ для документации, обосновывающей планы предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов;
- ▶ для повторного прохождения обсуждений по документации, доработанной на основании отрицательного заключения государственной экологической экспертизы.

В-третьих, существенным изменением процедуры стала возможность инициировать общественные слушания со стороны граждан. При этом для объектов обсуждений, по которым предусмотрены сокращенные сроки обсуждений, слушания могут быть инициированы в течение одного рабочего дня с даты размещения материалов для ознакомления, а в иных случаях — в течение семи календарных дней.

В-четвертых, существенным отличием стало разделение «объекта общественных обсуждений» и «объекта экологической экспертизы» и возврат к практике общественных обсуждений именно по материалам ОВОС, а не по полному комплексу документации, обосновывающей планируемую деятельность. Правила содержат специальную оговорку о возможности размещения в сети Интернет полного комплекта документации объекта государственной экологической экспертизы по решению заказчика.

Изменения в элементах ОВОС

Что касается состава работ и объемов ОВОС, Правила последовательно и существенно конкретизируют содержание документации (см. п. 3 Приложения 1). Вводится необходимость оценки прямых, косвенных и иных экологических и связанных с ними социально-экономических воздействий. При этом расширяется состав компонентов природной и техногенной среды, в отношении которых должна быть проведена оценка. Так, исполнитель ОВОС будет рассматривать воздействие намечаемой деятельности на:

- ▶ природные, природно-антропогенные и антропогенные объекты;
- ▶ вопросы водоснабжения и водоотведения.

При этом оценка последствий намечаемой деятельности должна проводиться с учетом альтернатив ее реализации, включать оценку трансграничного воздействия в соответствии с международными договорами Российской Федерации. Оценка должна сопровождаться прогнозом изменений состояния окружающей среды и оценкой достоверности прогнозируемых последствий⁷, а также может содержать рекомендации по дальнейшей проверке достоверности прогнозов. В результате проведения ОВОС, как и ранее, должен быть предложен перечень мероприятий по минимизации негативного воздействия на компоненты окружающей среды.

Дополнительно Правила предписывают разработчикам выявлять неопределенности в определении воздействий и по решению заказчика предусматривать дальнейшие исследования, позволяющие их снизить и оценить эффективность предложенных мероприятий по охране окружающей среды.



7. https://www.profiz.ru/eco/2_2025/izmeneniya_ovos/

Приложение

Процедура ОВОС 2000 года	Процедура ОВОС 2020 года	Процедура ОВОС 2024 года
1. Объекты ОВОС		
Для объектов ГЭЭ	Как для объектов ГЭЭ, так и для иных объектов	Как для объектов ГЭЭ, так и для иных объектов
2. Этапы проведения процедуры ОВОС		
1. Уведомление, предварительная оценка и составление ТЗ на ОВОС 2. Проведение исследований по ОВОС и подготовка предварительного варианта материалов (предоставляются на обсуждения) 3. Подготовка окончательного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду (предоставляются на ГЭЭ)	1. Предварительная оценка 2. Формирование ТЗ на ОВОС (по решению заказчика) 3. Общественные обсуждения ТЗ на ОВОС (по решению заказчика) 4. Проведение исследований по ОВОС 5. Формирование предварительных материалов ОВОС 6. Направление уведомления об общественных обсуждениях 7. Общественные обсуждения 8. Анализ замечаний, полученных в ходе общественных обсуждений 9. Формирование окончательных материалов ОВОС	1. Предварительная оценка (по решению заказчика) 2. Подготовка ТЗ на ОВОС и общественные обсуждения ТЗ на ОВОС (по решению заказчика) 3. Проведение исследований по ОВОС 4. Подготовка предварительных материалов ОВОС 5. Направление уведомления об общественных обсуждениях 6. Общественные обсуждения 7. Подготовка окончательных материалов ОВОС и их размещение для ознакомления общественности
3. Состав материалов ОВОС		
Содержание документации: ▶ Описание намечаемой деятельности ▶ Описание воздействия на окружающую среду по альтернативным вариантам деятельности ▶ Описание затрагиваемой природной среды (в т. ч. по альтернативным вариантам) и состояния ее компонентов ▶ Оценка воздействия намечаемой деятельности и прогнозируемых последствий (в т. ч. по альтернативным вариантам) ▶ Меры по снижению прогнозируемых воздействий ▶ Программа экологического мониторинга ▶ Обоснование выбора варианта реализации деятельности	Расширено содержание документации относительно 2000 года. Дополнительно включены: ▶ ТЗ на ОВОС ▶ оценка воздействий на компоненты окружающей среды, включая социально-экономические последствия ▶ специализированные разделы в составе ОВОС по отдельным видам намечаемой деятельности (например, обоснование норм допустимого улова, при проектировании объектов размещения отходов, для планов ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов и т. п.) ▶ оценка воздействий аварийных сценариев ▶ предложения по постпроектному анализу (по решению заказчика)	Расширено содержание документации относительно 2020 года. Дополнительно включены: ▶ требования к детальному составу информации при описании намечаемой деятельности (технико-экономические параметры, технологические особенности и технические характеристики, ресурсоэффективность, логистические аспекты и т. д.) ▶ понятие антропогенных и природно-антропогенных объектов как при описании существующего состояния окружающей среды, так и при оценке воздействия ▶ требование по отражению информации о существующих ограничениях природопользования ▶ понятие прямых, косвенных и иных экологических и связанных с ними социальных и экономических воздействий ▶ оценка значимости остаточных (с учетом реализации мероприятий, предотвращающих и/или уменьшающих негативные воздействия на окружающую среду) воздействий на окружающую среду и их последствий



Процедура ОВОС 2000 года	Процедура ОВОС 2020 года	Процедура ОВОС 2024 года
--------------------------	--------------------------	--------------------------

4. Форма проведения общественных обсуждений

Опрос, слушания, референдум и т. п. Определяет орган местного самоуправления, руководствуясь муниципальным регулирующим документом

Простое информирование, слушания, опрос, иное
Форму определяет орган местного самоуправления или орган государственной власти субъекта

Общественные обсуждения проводятся с использованием средств дистанционного взаимодействия. Полномочия по организации обсуждений возложены на органы местного и регионального управления
Общественные слушания могут быть инициированы по инициативе граждан в ходе проведения общественных обсуждений

5. Сроки проведения общественных обсуждений

1. Обсуждения: 30 календарных дней с момента публикации в СМИ
2. Сбор замечаний от общественности: 30 календарных дней с даты окончания обсуждений

1. Размещение: за 20 календарных дней до слушаний
2. Завершение периода обсуждений: 10 календарных дней после слушаний
3. Оформление журналов учета замечаний: 10 календарных дней по завершении слушаний

1. Обсуждения: от 10 до 30 календарных дней в зависимости от объекта обсуждений
2. Предоставление ответов на замечания: 10 рабочих дней с даты получения протокола
3. Размещение окончательных материалов ОВОС — 30 календарных дней



Налоговые льготы на покупку электромобилей в США под угрозой отмены

Автор:
Гордей Смирнов,
аналитик ФГ «Финам»



Принятый администрацией Байдена в 2022 году Inflation Reduction Act определил механизм предоставления налоговых льгот на покупку электромобилей. В числе критериев получения льгот: характеристики автомобилей, уровень доходов приобретателей и требования к локализации. Эти меры были призваны стимулировать автопроизводителей к созданию независимых цепочек поставок и развитию производства электромобилей в США. Возможная отмена этих льгот во время второго президентского срока Трампа может снизить ценовую конкурентоспособность электромобилей, особенно ударив по EV-подразделениям General Motors и Ford, которые еще не достигли устойчивой прибыльности. В то же время сохранение протекционистской политики и закрытие американского рынка для китайских производителей с помощью заградительных тарифов снизит доступность электротранспорта для потребителей

Последние пять лет стали успешными для американской электромобильной отрасли. Продажи электромобилей выросли более чем в пять раз — примерно с 258 тыс. единиц в 2020 году до 1,3 млн единиц в 2024 году, а их доля среди всех проданных автомобилей увеличилась с 2,4 % до 8,1 %¹ (Рисунок 1). Прогресс в электрификации транспорта в США выглядит еще значительнее, если учитывать гибридные автомобили: в 2024 году их продажи достигли 1,9 млн единиц против примерно 326 тыс. в 2019 году². По оценкам Cox Automotive, рост рынка электромобилей в США продолжится в 2025 году. Доля полностью электрических автомобилей может достигнуть 10 %, а с учетом гибридов — 25 % от всех новых автомобилей в стране³.

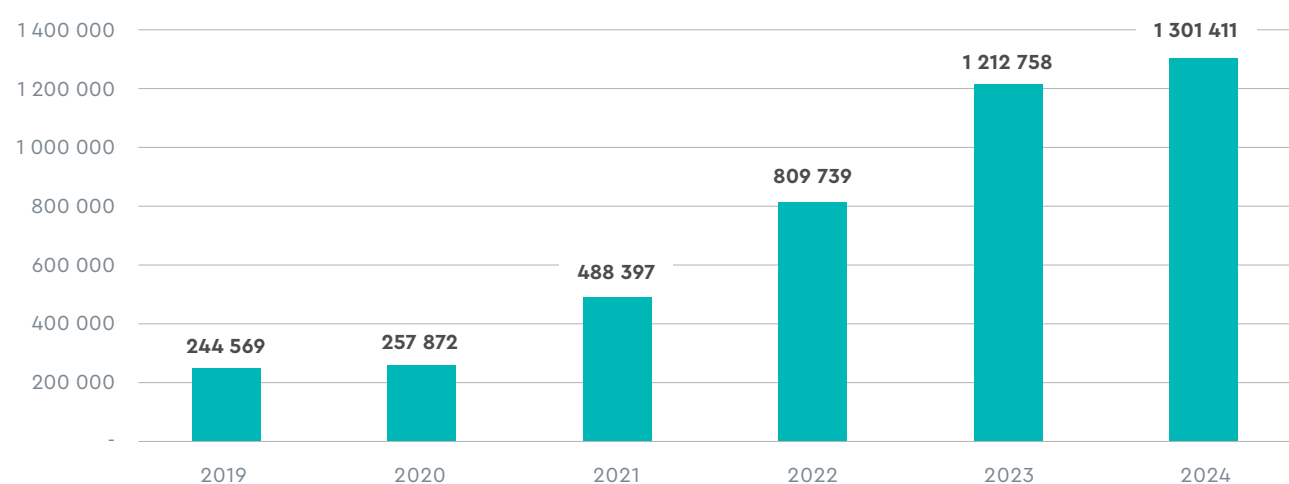
Одним из ключевых препятствий для дальнейшего распространения электромобилей по-прежнему остается их высокая стоимость. В феврале 2025 года средняя цена нового электромобиля в США составляла \$55 273, что на 15 % превышает среднюю стоимость автомобиля на традиционном топливе. Чтобы стимулировать продажи, производители вынуждены предлагать покупателям дополнительные бонусы в виде денежных скидок или выгодных условий лизинга. Примечательно, что размер таких стимулов для электромобилей в среднем составляет 14,8 % от их стоимости —

это вдвое выше среднего показателя по автомобильному рынку. Более того, на фоне замедления темпов роста продаж этот показатель увеличился с 10,2 % в феврале 2024 года, достигнув максимального уровня за последние пять лет⁴.

Налоговые льготы как инструмент поддержки электромобильной отрасли в США

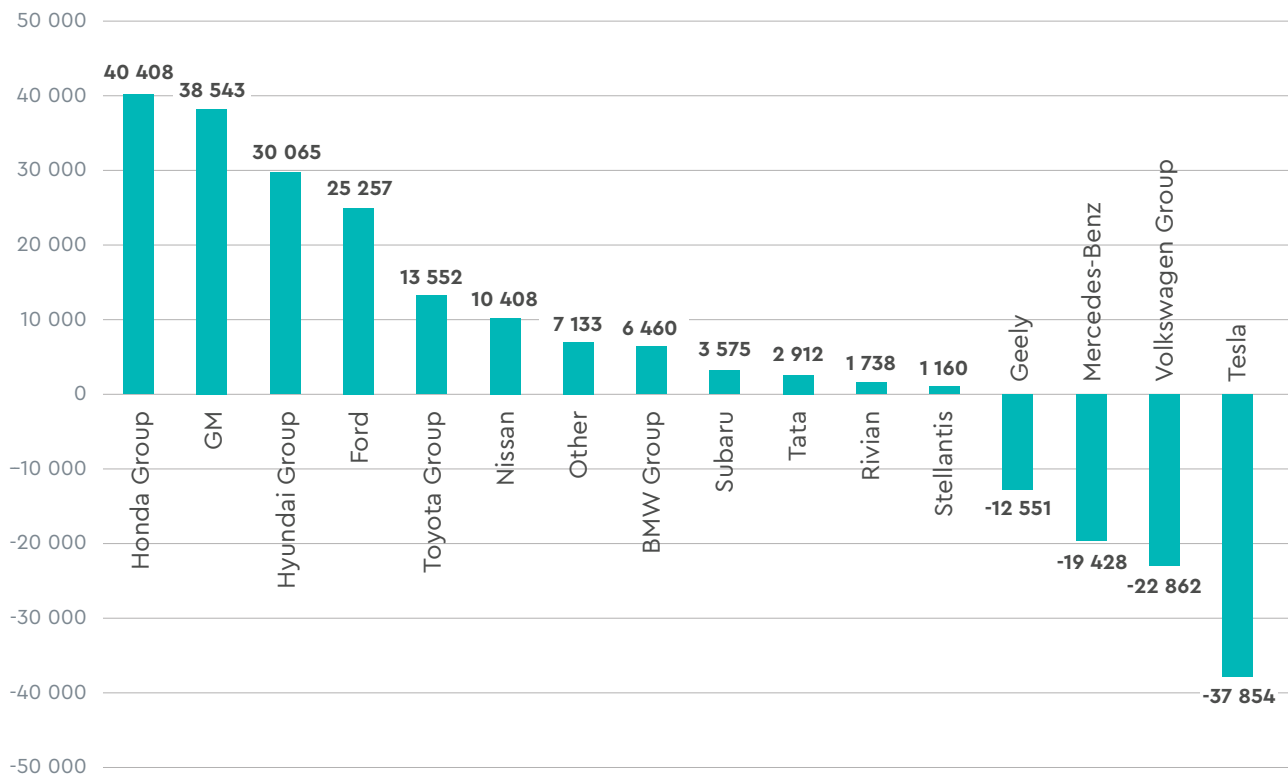
Помимо стимулирования спроса самими производителями, в США существуют государственные инструменты поддержки электромобильной отрасли. Одним из основных является механизм налоговых льгот на покупку электромобилей, особенности которых будут рассмотрены ниже. Тем не менее, как и другие подобные меры государственной поддержки, налоговые льготы сильно зависят от политической повестки правящей партии. Так, в годы администрации Байдена Белый дом поставил амбициозную цель — достичь 50 % доли электромобилей в структуре новых проданных автомобилей к 2030 году, что дополнительно подчеркивало приверженность демократов к ускорению энергоперехода в США⁵.

Рисунок 1. Динамика продаж полностью электрических автомобилей в США остается позитивной, однако в 2024 году произошло заметное замедление темпов роста, шт. ⁶



1. Q4-2024-Kelley-Blue-Book-EV-Sales-Report-revised.pdf <https://www.coxautoinc.com/wp-content/uploads/2025/01/Q4-2024-Kelley-Blue-Book-EV-Sales-Report-revised.pdf>
2. EV, hybrid sales reached a record 20% of U.S. vehicle sales in 2024 <https://www.cnbcm.com/2025/01/16/electric-vehicle-ev-hybrid-sales-united-states-2024.html>
3. Cox Automotive's 2025 Outlook: Market Growth, Improving Affordability, and Higher Buyer Satisfaction Expected in Year Ahead – Cox Automotive Inc. <https://www.coxautoinc.com/news/cox-automotives-2025-outlook-market-growth-improving-affordability-and-higher-buyer-satisfaction-expected-in-year-ahead/>
4. Kelley Blue Book Report: New-Vehicle Prices Increase Year Over Year in February, With Record EV Incentives and Booming Six-Figure Vehicle Sales – Cox Automotive Inc. <https://www.coxautoinc.com/market-insights/february-2025-atp-report/>
5. Biden seeks to make half of new U.S. auto fleet electric by 2030 | Reuters <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/biden-set-target-50-evs-by-2030-industry-backs-goal-2021-08-05/>
6. Kelley Blue Book.

Рисунок 2. Динамика продаж автопроизводителей с гибридными моделями (Honda, GM, Hyundai) в 2024 году по сравнению с 2023 годом выглядела лучше, чем у Tesla, специализирующейся на полностью электрических автомобилях⁷, шт.



Налоговые льготы на покупку электромобилей в их текущем виде были введены в 2009 году в рамках American Recovery and Reinvestment Act, разработанного в качестве ответной меры на рецессию 2008 года. Максимальный размер льгот составлял \$7 500 на покупку нового электромобиля, однако существовало жесткое ограничение: льготы предоставлялись только до достижения порога в 200 тыс. проданных электромобилей у каждого автопроизводителя. В результате крупнейшие американские производители электромобилей — Tesla и General Motors — быстро исчерпывали лимит.

Знаковый закон администрации Байдена — Inflation Reduction Act (IRA) — ввел ряд важных нововведений в сферу налоговых льгот на покупку электромобилей. Максимальный размер льготы на новые электромобили сохранялся на уровне \$7 500, однако были введены ограничения на стоимость электромобиля: \$80 000 для внедорожников, пикапов и фургонов и \$55 000 для легковых автомобилей. Также были установлены ограничения по годовому доходу приобретателей: \$300 000 для супру-

жеских пар, подающих декларацию совместно, и \$150 000 для одиночных налогоплательщиков⁸.

Отметим, что налоговая льгота на поддержанные электромобили составляет до \$4 000 (или 30 % от цены покупки), а соответствующие ограничения по доходу установлены на уровне \$150 000 для семейных пар и \$75 000 для одиночных налогоплательщиков⁹. Вообще, внедрение ограничений по размеру дохода и стоимости транспортного средства было призвано стимулировать покупку электромобилей потребителями и домохозяйствами с умеренным уровнем дохода.

Льготы действуют и для предприятий на приобретение коммерческого электротранспорта. Максимальный размер льготы составляет \$7 500 для легковых автомобилей и \$40 000 для более крупных транспортных средств. Сумма рассчитывается исходя из меньшей из двух величин: 15 % (или 30 %, если автомобиль полностью электрический) от стоимости транспортного средства или разницы в цене по сравнению с аналогичным бензиновым или дизельным автомобилем¹⁰.

7. Kelley Blue Book.
8. Credits for new clean vehicles purchased in 2023 or after | Internal Revenue Service <https://www.irs.gov/credits-deductions/credits-for-new-clean-vehicles-purchased-in-2023-or-after>
9. Used Clean Vehicle Credit | Internal Revenue Service <https://www.irs.gov/credits-deductions/used-clean-vehicle-credit>
10. Commercial Clean Vehicle Credit | Internal Revenue Service <https://www.irs.gov/credits-deductions/commercial-clean-vehicle-credit>



Отдельное требование применяется и к локализации производства электромобилей, поскольку данный механизм стимулирует автопроизводителей к перестройке цепочек поставок и постепенному сокращению использования компонентов из Китая. Критерии разделяются на две группы: требования к локализации критических минералов, используемых в аккумуляторах, а также требования к компонентам аккумуляторов. Кроме того, сборка самого электромобиля должна осуществляться на территории Северной Америки¹¹.

На данный момент, чтобы автомобиль соответствовал критериям для получения налоговых льгот при покупке, минимум 60 % стоимости критических минералов для аккумуляторов должно добываться или перерабатываться в США или странах, с которыми у США заключены соглашения о свободной торговле. Это требование будет постепенно ужесточаться и достигнет 80 % к 2027 году. Что касается компонентов аккумуляторов, то уже в 2025 году минимум 60 % их стоимости должно производиться или собираться в Северной Америке. К 2029 году этот порог возрастет до 100 % (Таблица 1).

Таблица 1. Требования по локализации используемых минералов и компонентов в аккумуляторах электромобилей для соответствия критериям получения налоговых льгот быстро ужесточаются¹², период с 2023 по 2029 гг.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Критические минералы	40 %	50 %	60 %	70 %	80 %	80 %	80 %
Компоненты аккумуляторов	50 %	60 %	60 %	70 %	80 %	90 %	100 %

11. Clean vehicle tax credit: The new industrial policy and its impact | Stanford Institute for Economic Policy Research (SIEPR) <https://siepr.stanford.edu/publications/policy-brief/clean-vehicle-tax-credit-new-industrial-policy-and-its-impact>

12. Источник: SIEPR, Inflation Reduction Act.

Кроме того, начиная с 2025 года, вступает в силу запрет на использование компонентов аккумуляторов, произведенных странами, входящими в список «иностранных субъектов, вызывающих озабоченность» (FEOC), куда входят, в частности, Китай и Россия. Для критически важных минералов аналогичное требование уже появилось в 2024 году. Если электромобиль соответствует только одному из двух ключевых критериев — по критическим минералам или по компонентам аккумуляторов — покупатель сможет получить лишь частичный налоговый кредит в размере \$3 750.

Ожидаемым результатом введения требований к локализации стало сокращение количества моделей электромобилей, соответствующих критериям для получения налоговых льгот. Сразу после принятия IRA их число сократилось с 26 до 11.

На 2025 год, по нашим расчетам, около 16 моделей электромобилей удовлетворяют требованиям для получения налоговых льгот.

Несмотря на строгие требования по локализации производства для получения полных налоговых льгот, существует возможность их обхода через так называемую «лизинговую лазейку». Для коммерческих электромобилей требования по локализации не применяются, что позволяет лизинговым компаниям получать налоговые кредиты даже при покупке транспортных средств, не соответствующих установленным критериям (Таблица 2). Хотя налоговые льготы напрямую получает лизинговая компания, выгода может косвенно передаваться конечным клиентам за счет снижения ежемесячных платежей по лизингу.

Таблица 2. Налоговые льготы для коммерческих покупателей электромобилей обладают гораздо меньшим набором критериев для их получения, что создает возможность для «лизинговой лазейки»¹³

Критерии	Потребительские льготы	Коммерческие льготы
Максимальный размер	\$7 500	\$7 500
Требование к сборке	Северная Америка	Отсутствует
Требование к локализации критически важных минералов	Да	Нет
Требование к отсутствию критически важных минералов из Китая или других «иностранных субъектов, вызывающих озабоченность»	Да (с 2025 года)	Нет
Требование к локализации компонентов аккумуляторов	Да	Нет
Требование к отсутствию компонентов аккумулятора из Китая или других «иностранных субъектов, вызывающих озабоченность»	Да (с 2024 года)	Нет
Ограничение стоимости автомобиля	\$80 000 для SUV, фургонов, грузовиков \$55 000 для легковых автомобилей	Отсутствует
Требование к максимальному доходу покупателя	\$150 000 (для одиночных) \$300 000 (для семейных пар)	Отсутствует

13. Источник: SIEPR, Inflation Reduction Act.

Эта особенность значительно повысила популярность лизинга электромобилей. По данным Experian, доля лизинга в структуре продаж электромобилей выросла с 2,1 % в четвертом квартале 2020 года до более чем 50 % к четвертому кварталу 2024 года¹⁴. Механизм налоговых льгот делает покупку электромобилей через лизинг более доступной, что способствует их распространению. Однако это вызывает вопросы относительно влияния такой практики на цель поддержки развития производства аккумуляторов для электромобилей на территории США.

Влияние возможной отмены налоговых льгот на американскую электромобильную отрасль

Начало второго президентского срока Дональда Трампа ожидаемо ознаменовалось резкой сменой курса по сравнению с политикой администрации Байдена, в том числе в отношении электромобильной отрасли. Сразу после инаугурации президент Трамп издал исполнительный указ «Высвобождение американской энергии», который, помимо прочего, предусматривал меры по отмене «мандата на элек-

тромобили» и остановке «нового зеленого курса» путем приостановки распределения средств, выделенных в рамках Inflation Reduction Act, на 90 дней¹⁵. Также была отменена цель Байдена по достижению 50 % доли электромобилей на рынке¹⁶.

Хотя на сегодняшний день принятые меры не затронули ключевой механизм поддержки перехода на электромобили — федеральные налоговые кредиты на их покупку, риторика республиканцев относительно дальнейшего сокращения преимуществ для электромобилей остается жесткой. Разработка плана по отмене налоговых кредитов командой Трампа началась сразу после его победы на президентских выборах в ноябре 2024 года, а в феврале 2025 года республиканский сенатор Джон Баррассо представил законопроект, предусматривающий их отмену¹⁷.

Если отмена налоговых льгот всё же состоится, ее прямым последствием станет рост стоимости электромобилей для покупателей, что снизит их конкурентоспособность по сравнению с традиционными автомобилями. Автопроизводители могут попытаться поддержать спрос за счет снижения цен или расширения бонусных предложений, однако для большинства компаний это станет болезненным шагом.



14. Consumers Leasing EVs at a High Rate, Accounting for Nearly 1-in-5 of All New Leases <https://www.experianplc.com/newsroom/press-releases/2025/consumers-leasing-evs-at-a-high-rate-accounting-for-nearly-1-in-5>

15. Unleashing American Energy – The White House <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/01/unleashing-american-energy/>

16. Trump revokes Biden 50% EV target, freezes unspent charging funds | Reuters <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/trump-revokes-biden-order-that-set-50-ev-target-2030-2025-01-21/>

17. Senators propose killing US EV tax credit, new \$1,000 tax for road repairs | Reuters <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/republican-senators-call-1000-tax-new-ev-sales-pay-road-repairs-2025-02-12/>

Так, электромобильные подразделения General Motors и Ford в 2024 году остаются убыточными, и снижение цен только увеличит сложности на пути к достижению точки безубыточности. Это ставит менеджмент перед трудным выбором. В случае с Tesla ситуация выглядит несколько лучше: автомобильное подразделение компании сохраняет положительную валовую прибыльность, что предоставляет больше возможностей для гибкости в ценовой политике. Однако и Tesla сталкивается с трудностями на фоне замедления продаж в 2024 году, поэтому отмена налоговых льгот окажет негативное влияние и на ведущего американского производителя электромобилей.

Примечательно, что глава Tesla Илон Маск в декабре

2024 года высказался за отмену налоговых льгот на покупку электромобилей. Он аргументировал свою позицию тем, что отмена льгот сильнее ударит по конкурентам Tesla, чем по самой компании, что позволит ей укрепить свои позиции на рынке. Несмотря на снижение доли на рынке в последние годы (Рисунок 3), Tesla остается бесспорным лидером на рынке автомобилей в США, занимая 44,4 % (Рисунок 4). Для сравнения, доля ближайшего конкурента — General Motors — составляет лишь 12,6 %. Тем не менее, трудно сказать, является ли высказывание Илона Маска официальной позицией компании или же политическим заявлением в поддержку курса нынешней президентской администрации, учитывая активность предпринимателя в Белом доме.

Рисунок 3. Доля Tesla на рынке устойчиво снижается в последние годы, по кварталам за период с 2022 по 2024 гг.

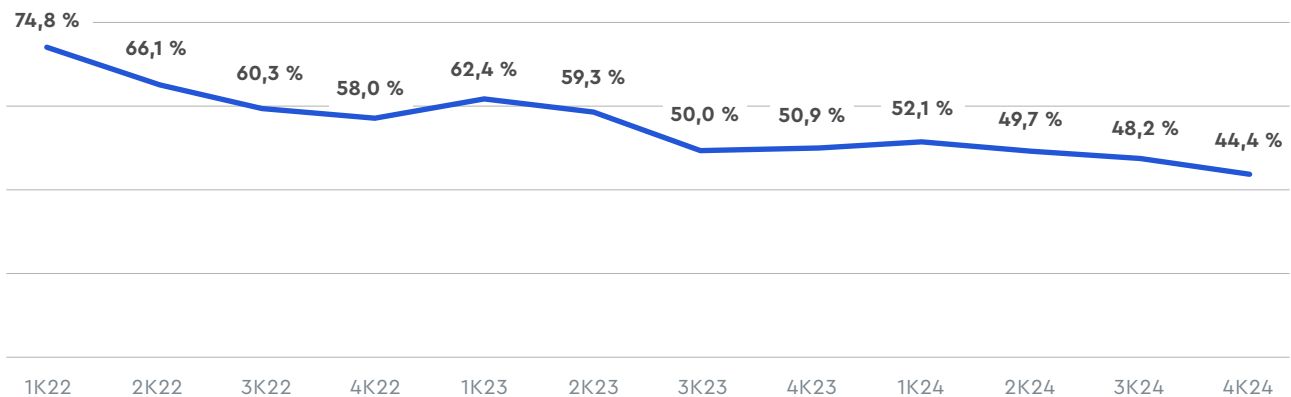
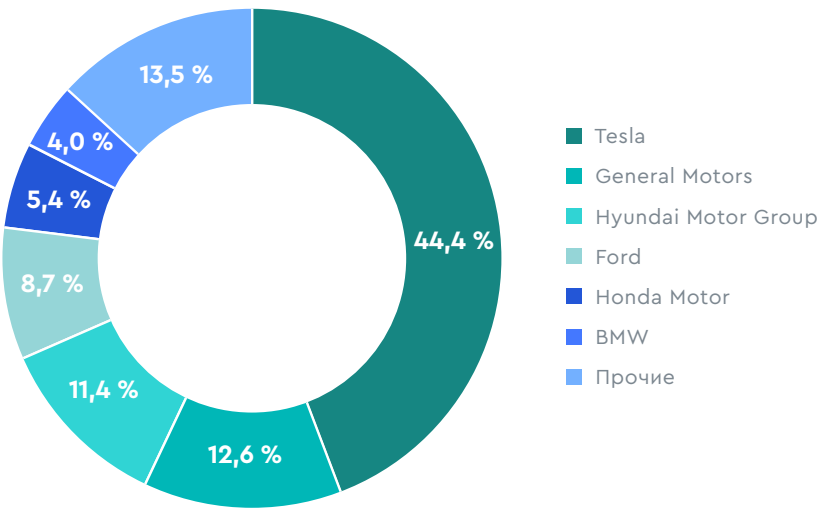


Рисунок 4. Tesla сохраняет крупнейшую долю на рынке полностью электрических автомобилей, 4-й квартал 2024 года¹⁸



¹⁸. Источник: CarEdge.

Долгосрочные последствия отмены налоговых льгот для американского рынка также представляются неоднозначными. Можно было бы предположить, что потеря стимула для автопроизводителей к локализации производства электромобилей создаст преимущества для китайских поставщиков аккумуляторов и критических минералов для их производства. Однако доступность американского рынка для китайских игроков, скорее всего, останется сильно ограниченной. Республиканская администрация, вероятно, будет активнее использовать тарифные механизмы, которые, впрочем, уже применялись при Байдене. Так, в сентябре 2024 года были введены 100%-ные тарифы на импорт китайских электромобилей и 25%-ные пошлины на импорт аккумуляторов¹⁹.

Таким образом, отмена льгот приведет к потерям как для автопроизводителей, так и для потребителей, а рынок полностью электрических автомобилей, вероятно, замедлит темпы роста в среднесрочной перспективе. Долгосрочными победителями станут те автопроизводители, которые смогут быстрее снизить свои расходы, в частности издержки на производство аккумуляторов, и достичь ценового паритета с традиционными автомобилями.



19. Biden finalizes China tariff hikes, including for EVs, batteries and solar panels | Utility Dive <https://www.utilitydive.com/news/joe-biden-china-tariff-hikes-ev-battery-semiconductor-final/727014/>

Энергопереход Японии: ставка на компромисс

Автор:
Варвара Душатина



Япония планирует увеличить долю возобновляемых источников энергии (ВИЭ), но ее островная география ставит жесткие рамки — нехватка территорий для солнечных парков, риски цунами для ветровых установок и т. д. В этих условиях полный переход на ВИЭ невозможен, что вынуждает страну искать баланс между традиционной и зеленой энергетикой.

Одна из мер достижения такого баланса — смещение акцента на переходное финансирование, то есть поддержку проектов, снижающих углеродный след в нефтегазовом и промышленном секторах, что превращает Японию в лабораторию для управляемого энергоперехода. Этот подход, ранее считавшийся прерогативой развивающихся стран, теперь интегрируется в стратегии ЕС и США, становясь частью глобальной климатической политики

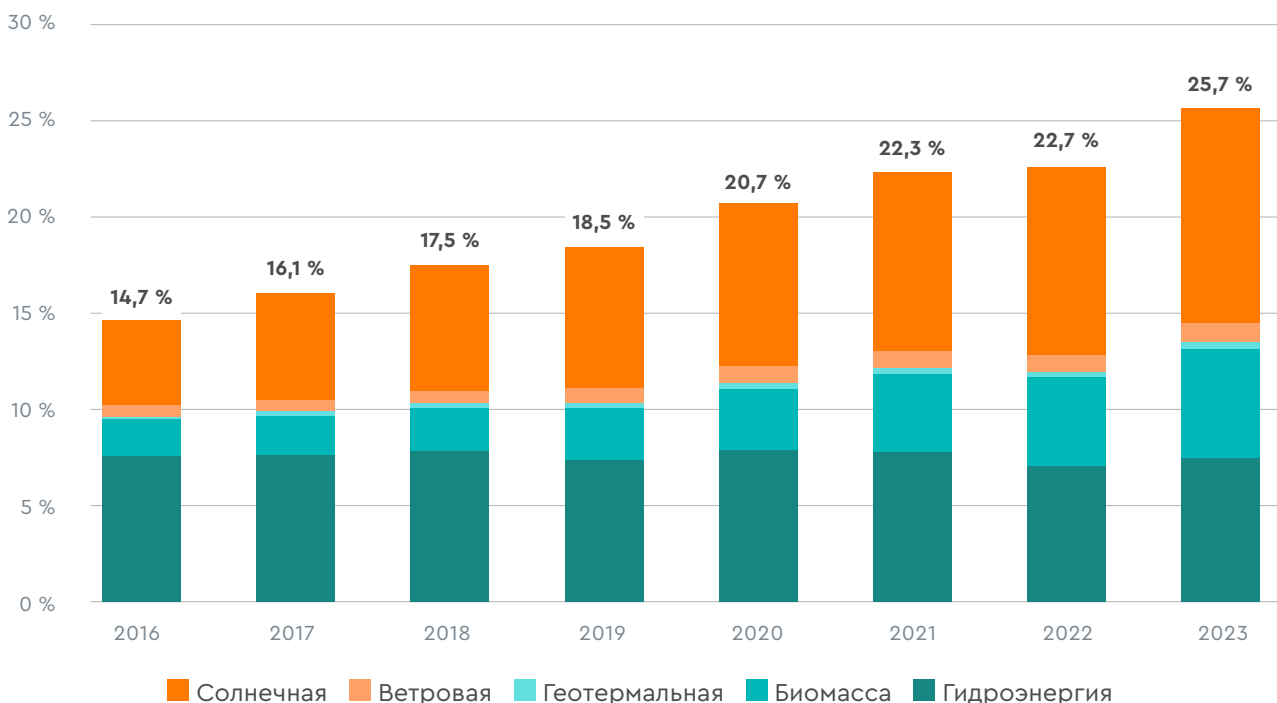
Пределы зеленого роста: почему Японии не хватает солнца

Страна восходящего солнца демонстрирует впечатляющие результаты в «озеленении» энергобаланса: к 2023 году доля ВИЭ достигла 25,7 %, а к 2030 году планируется рост до 36–38 %¹ (Рисунок 1).

Однако дальнейшее увеличение упирается в физические ограничения. Узкие прибрежные зоны и горный рельеф оставляют мало места для масштабных солнечных и ветровых ферм, а риск цунами осложняет строительство офшорных объектов. В результате даже при достижении целевых 38 % ВИЭ почти основную часть энергии придется генерировать из газа, угля и — с оговорками — атома².



Рисунок 1. Доля ВИЭ в энергобалансе Японии в период с 2016 по 2023 гг.³



1. Japan External Trade Organization (JETRO). Establishment of a Basic Policy for Achieving Green Transformation https://www.jetro.go.jp/en/invest/attractive_sectors/env_and_energy/government_initiatives.html
2. Japan External Trade Organization (JETRO). Sustainability & Energy Government Initiatives
3. Источник: Japan External Trade Organization (JETRO). Establishment of a Basic Policy for Achieving Green Transformation https://www.jetro.go.jp/en/invest/attractive_sectors/env_and_energy/government_initiatives.html

Этот контекст заставляет Японию искать компромиссы. Вместо отказа от традиционных источников страна фокусируется на снижении их углеродного следа через технологии. Например, водородные ТЭС, замещающие уголь, или системы улавливания CO₂ (CCUS) для промышленных предприятий. Финансирование таких проектов планируется масштабировать с помощью переходных облигаций (англ. transitional bonds), которые в 2022–2023 гг. уже привлекли \$4 млрд⁴ (Рисунок 2).

Японская модель переходного финансирования

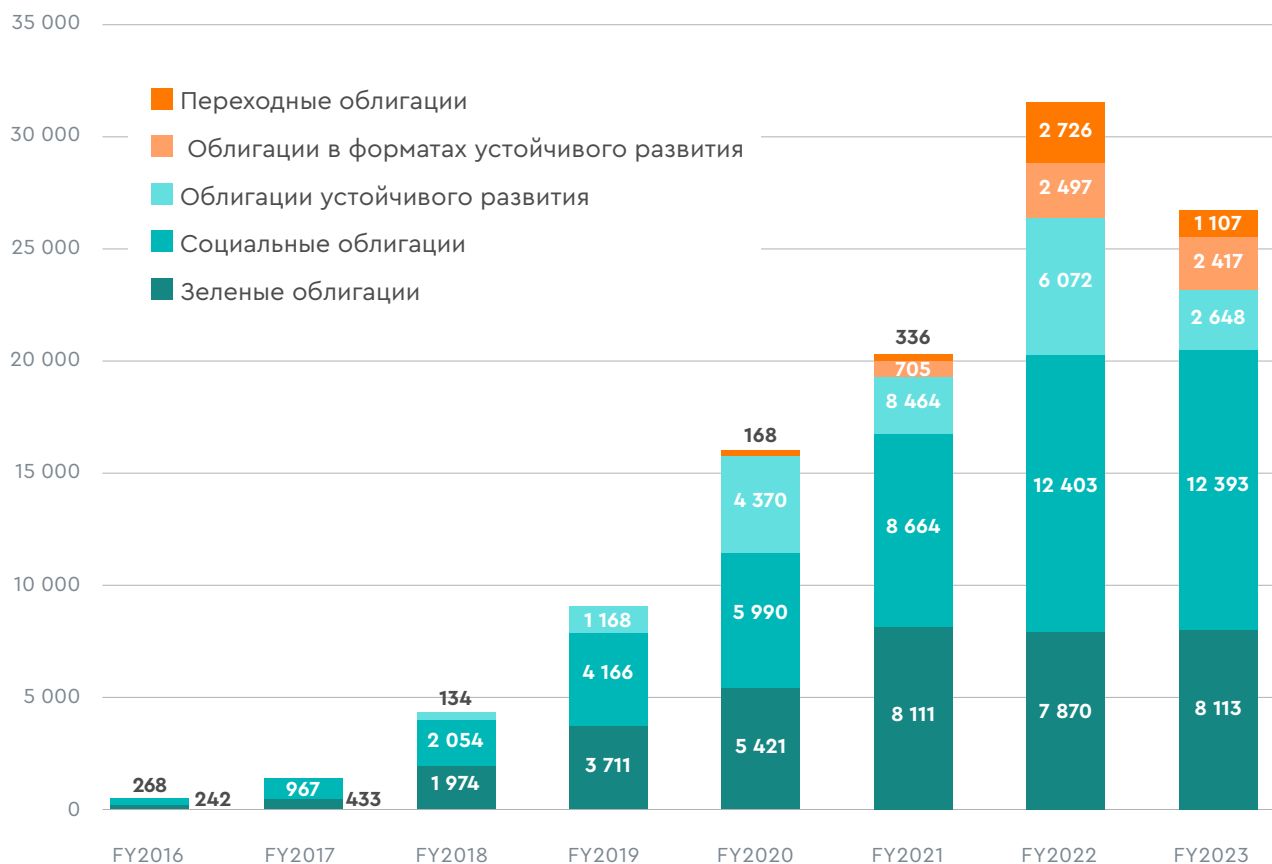
В январе 2025 года Агентство финансовых услуг Японии (FSA) объявило о пересмотре Руководящих принципов по переходному финансированию⁵, впервые представленных в 2021 году. Подчеркивая необходимость достижения углеродной

нейтральности к 2050 году, документ ориентирован на компании и инвесторов, стремящихся к устойчивому развитию, и отражает приверженность Японии глобальным климатическим инициативам, включая Парижское соглашение 2015 года и доклад МГЭИК 2018 года. При обновлении руководства Япония учитывала международные стандарты, такие как Таксономия устойчивого финансирования ЕС и рекомендации ICMA.

Документ «Основные принципы финансирования климатического перехода», пока доступный только на японском языке⁶, включает обновленные требования к раскрытию информации для зеленых и устойчивых облигаций, разработанные на основе методологии ICMA. В нем также содержатся рекомендации для малых и средних предприятий по интеграции устойчивых аспектов в корпоративные стратегии и отчетность.

Рисунок 2. Выпуски устойчивых облигаций в Японии по типам, в период с 2016 по 2023 гг.⁴

Млн долл. США



4. <https://www.adb.org/sites/default/files/event/949176/files/mami-negishi-final.pdf>

5. ResponsibleInvestor. Japan creates transition advisory body, updates transition guidelines <https://www.responsible-investor.com/japan-creates-transition-advisory-body-updates-transition-guidelines/>

6. https://www.fsa.go.jp/singi/transition_finance/siryou/20250124/04.pdf

Основная цель документа — создание надежных стандартов, согласующихся с международными практиками, для привлечения капитала в «трудно сокращаемые» отрасли экономики, такие как металлургия, химия и энергетика, что способствует их переходу к углеродной нейтральности.

В течение 2025 года документ будет дорабатываться в национальных рабочих группах. В связи с этим Агентство финансовых услуг Японии и Управле-

ние финансового надзора Великобритании (FCA) опубликовали совместное заявление по итогам ежегодной встречи, на которой обсуждались обновленные принципы. Стороны подтвердили поддержку Международного совета по стандартам устойчивого развития (ISSB) и подчеркнули важность единых подходов к переходному финансированию и раскрытию информации.



Новые шаги Индии в развитии углеродного регулирования

Автор:
Татьяна Ивлева



В конце февраля 2025 года министр энергетики Индии сообщил, что запуск национального углеродного рынка планируется на середину 2026 года. Первые шаги были сделаны в 2022 году, когда была принята поправка к закону об энергоэффективности, предусматривающая запуск системы торговли квотами на выбросы (СТВ). Активная фаза подготовки регулирования началась в 2024: в июле утвердили закон о СТВ, в октябре — список из 10 отраслей — участниц добровольного углеродного рынка, а в январе 2025 — 12 методологий климатических проектов для общественных обсуждений



ГАЗПРОМБАНК



ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНЫХ
И СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВЫХ
ИССЛЕДОВАНИЙ

«Климатический» портрет Индии

Индия занимает третье место в мире по объемам выбросов парниковых газов после Китая и США. По предварительным оценкам, в 2024 году на ее долю пришлось 4,3 млрд тонн CO₂-экв. (8 % глобальных выбросов)¹. Индия демонстрирует высокие темпы прироста выбросов: +4,6 % по сравнению с 2023 годом². При этом выбросы на душу населения в стране (2,96 тонн CO₂-экв.³) — самые низкие среди топ-5 эмитентов и существенно ниже среднемировых (4,7 тонн⁴). Выбросы на единицу ВВП в номинальном выражении в Индии относительно высоки и составляют около 1,1 кг CO₂-экв. на \$1⁵. Для сравнения, в Китае данный показатель составляет 0,7 кг CO₂-экв. на \$1⁶. Отметим, что в терминах паритета покупательной способности данные показатели составляют 0,28 и 0,35 кг CO₂-экв. на \$1 ВВП для Индии и Китая соответственно.

Индия планирует достичь углеродной нейтральности к 2070 году. Промежуточная цель — снижение

интенсивности выбросов на единицу ВВП на 45 % от уровня 2005 года к 2030 году. Однако учитывая то, что с 2005 года ВВП Индии уже вырос более чем на 300 %, такая цель фактически предусматривает рост суммарных выбросов парниковых газов.

В отраслевой структуре выбросов преобладает генерация энергии — 35 %⁷. Следующие по вкладу — сельское хозяйство (20 %) и промышленность (16 %).

В структуре мощностей энергетики Индии преобладает угольная генерация (47 %), однако в последние годы она активно вытесняется ВИЭ: в 2024 году они занимали 43 % в структуре установленной мощности, на долю солнечных и ветровых электростанций пришлось более 80 % прироста мощности электроэнергетики в 2024 году⁸. Индия стремится к тому, чтобы «не связанные с ископаемым топливом» мощности составляли не менее 50 % установленной мощности энергосистемы в 2030 году.



1. <https://globalcarbonbudget.org/download/1253/?tmstv=1731323766>

2. В оценках Global Carbon Budget.

3. Оценка с учетом темпов роста выбросов CO₂-экв. и темпов роста населения.

4. Статистика за 2023 — <https://ourworldindata.org/grapher/co-emissions-per-capita>

5. <https://www.statista.com/statistics/268173/countries-with-the-largest-gross-domestic-product-gdp/>

6. Данные 2023 года — <https://www.iea.org/reports/co2-emissions-in-2023/energy-intensive-economic-growth-compounded-by-unfavourable-weather-pushed-emissions-up-in-china-and-india>

7. Данные 2023 года.

8. <https://renen.ru/elektroenergetika-indii-itogi-2024-goda-i-perspektivy/>

В структуре выработки электроэнергии доля угольных ТЭЦ более значительная — 74 %. Растущий спрос на электроэнергию покрывается преимущественно за счет угольной генерации. Доля ВИЭ в общей выработке электроэнергии находится на уровне 21–22 % в течение трех последних лет, а на долю только СЭС и ВЭС приходится 12 % от общей выработки.

Развитие возобновляемой энергетики и повышение энергоэффективности — ключевые инструменты снижения выбросов парниковых газов в экономике Индии. Для поддержки возобновляемой энергетики разработан и внедрен ряд мер государственной поддержки, включающих различные формы субсидирования, налоговых льгот, льготного кредитования, стимулирующих регуляторных требований.

На повышение энергоэффективности направлена схема «Perform Achieve and Trade»⁹, запущенная в 2012 году. Она основана на целевых показателях удельного потребления энергии (т. е. на единицу произведенной продукции) с возможностью обмена «сертификатами энергоэффективности», которые выпускаются компаниями, снизившими потребление ниже целевых уровней. Отраслевой охват менялся в разных отчетных циклах, всего за время работы механизм охватил более 1 000

предприятий из 13 энергоемких отраслей: тепловые электростанции, производство цемента, алюминия, черную металлургию, целлюлозно-бумажную промышленность, удобрения, хлорщелочное производство, нефтепереработку и нефтехимию, распределительные компании, железные дороги, текстильную промышленность, коммерческие здания (гостиницы и аэропорты).

СТВ запускается на базе существующего механизма повышения энергоэффективности

В 2022 году Правительство Индии внесло поправку в «Закон об энергосбережении» 2001 года, предусматривающую правовую основу для создания Схемы торговли квотами на выбросы углерода (CCTS). При этом детальное регулирование было утверждено в июле 2024 года¹⁰. Новый механизм будет постепенно интегрировать сектора, которые в настоящее время охвачены существующим механизмом повышения энергоэффективности. В основе механизма будут задействованы существующие руководящие принципы мониторинга, верификации и отчетности и административная структура схемы «Perform Achieve and Trade».



9. <https://beeindia.gov.in/en/programmes/perform-achieve-and-trade-pat>

10. <https://beeindia.gov.in/sites/default/files/Detailed%20Procedure%20for%20Compliance%20Procedure%20under%20CCTS.pdf>



В планируемой конфигурации СТВ будет включать девять секторов: алюминий, хлорщелочные процессы, цемент, удобрения, железо и сталь, целлюлозно-бумажную промышленность, нефтехимию, нефтепереработку и текстильную промышленность. При этом энергетический сектор — ключевой эмитент с 35 % выбросов — пока не включен в охват СТВ. Это отличается от подхода к развитию углеродного регулирования у других крупных азиатских эмитентов. Например, в Китае и Индонезии, наоборот, на первом этапе в регулирование было включено только производство энергии.

В рамках национальной СТВ Индии компании будут ограничены целевыми показателями интенсивности выбросов парниковых газов на единицу продукции. Соответствующие отраслевые траектории интенсивности снижения выбросов парниковых газов для каждого охваченного сектора, соответствующие ОНУВ и доступным технологическим решениям снижения выбросов парниковых газов, пока не разработаны. Таким образом, в настоящий момент отсутствует возможность их сравнения с другими странами для оценки амбициозности механизма. Целевые показатели будут охватывать как прямые выбросы от сжигания топлива и производственных процессов, так и косвенные выбросы от потребления электроэнергии и тепла.

В основе СТВ заложен балансовый принцип. Если компания-эмитент эффективна в плане объемов выбросов на единицу продукции, то она сможет выпустить сертифицированные единицы сокращения выбросов (Carbon Credit Certificates, CCC). В случае если компания не укладывается в целевой показатель, то она должна будет компенсировать выбросы с помощью сертификатов CCC других компаний или углеродных единиц, выпущенных на внутреннем рынке (для которых также будут вы-

пускаться сертификаты CCC). Ограничения по доле использования углеродных единиц на данный момент не установлены (в международной практике, например в Китае, такая доля зачастую составляет около 5 %).



Добровольный углеродный рынок будет ограничен определенным набором отраслей и методологий

Для участия в национальном углеродном рынке и выпуске сертификатов ССС будут допущены не все индийские исполнители климатических проектов. В октябре 2024 года Правительство утвердило список из десяти отраслей, которым разрешено участвовать в национальном добровольном углеродном рынке: эти отрасли определены как приоритетные для стимулирования сокращения выбросов парниковых газов.

На первом этапе это энергетика, промышленность, управление отходами, сельское хозяйство, лесное хозяйство, транспорт. Строительство, сокращение фугитивных выбросов, использование растворителей и CCUS будут включены позже.

Детальные требования к климатическим проектам пока не определены, ведется разработка национальных методологий климатических проектов.

В конце января 2025 года для общественных обсуждений опубликовано 12 методологий климатических проектов¹¹ (Приложение), основанных на методологиях Механизмов чистого развития РКИК ООН (МЧР). Эти методологии охватывают 87 % существующих индийских климатических проектов, зарегистрированных в реестре МЧР и других добровольных реестрах.

Существующий индийский рынок климатических проектов отличается значительной долей проектов невысокого качества и большим количеством независимых реестров, что повышает риски двойного учета. Определить правила перевода существующих проектов в новую национальную систему (Carbon Credit Trading Scheme, CCTS), допускающие только качественные проекты и не допускающие двойной учет — серьезная задача, которую предстоит решить при развитии углеродного рынка Индии.



11. <https://beeindia.gov.in/en/comments-on-identified-methodologies-in-offset-mechanism-under-ccts>

Приложение

Методологии добровольного углеродного рынка Индии

Сектор	Код референс-методологии МЧР	Название методологии
Энергетика	ACM002	Производство электроэнергии из возобновляемых источников энергии с подключением к сети
	AM0124	Производство водорода
Промышленность	AMS-II.D	Повышение энергоэффективности и смена топлива на промышленных установках
	AMS-III.O	Производство водорода с использованием метана, извлекаемого на биогазовых установках
Управление отходами	AMS-III.G	Регенерация метана на свалках
	ACM001	Сжигание и энергетическое использование свалочного газа
Сельское хозяйство	ACM0017	Производство биотоплива
	AMS-III.R	Улавливание метана от отходов животноводства
Лесное хозяйство	AR-ACM0003	Облеснение и лесовосстановление земель, за исключением водно-болотных угодий
	AR-AM0014	Облеснение и лесовосстановление деградированных мангровых зарослей
Транспорт	AM0090	Изменение способа транспортировки грузов с автомобильного транспорта на водный или железнодорожный
	AMS-III.S	Сокращение выбросов с помощью электрических и гибридных транспортных средств

Энергия пальм: Индонезия на Пути к B50

Автор:
Анна Андриюшина



Индонезия, крупнейший производитель пальмового масла, сталкивается с новыми вызовами из-за запрета на импорт пальмового масла и биодизеля в ЕС, что стимулирует рост требований к содержанию биотоплива внутри страны. Переход на смесь B50 (50 % биодизеля) потребует увеличения производственных мощностей на четыре млн килолитров. Этот шаг не только укрепит позиции страны на мировом рынке возобновляемой энергетики, но и станет важным вкладом в борьбу с изменением климата. Однако перед Индонезией стоят серьезные вызовы, включая необходимость наращивания производственных мощностей и совершенствования технологической базы

Предпосылки развития биотоплива в Индонезии

Индонезия, стремясь снизить зависимость от импорта ископаемого топлива, делает ставку на биодизель на основе пальмового масла как на важный инструмент для сокращения выбросов парниковых газов. Это соответствует как национальным, так и международным обязательствам в области устойчивого развития. Кроме того, производство биотоплива поддерживает сельскохозяйственный сектор, создавая дополнительные рабочие места и стимулируя экономический рост в регионах.

Вероятно, что первопричиной такого развития является ввод ограничений на его импорт в 2021 году, инициированный Европейским Союзом, бывшим крупнейшим рынком для индонезийского пальмового масла. К 2030 году ЕС планирует полностью исключить пальмовое масло из состава своего биотоплива, ссылаясь на экологические проблемы, связанные с вырубкой тропических лесов и изменением использования земель, которые часто происходят при выращивании масличных пальм для производства масла.

В результате импорт пальмового масла в Европейский Союз продолжает снижаться, и, согласно дан-

ным, с 1 июля 2024 года по 10 декабря 2024 года объем импорта составил около 1,4 млн тонн, что на 16 % меньше по сравнению с аналогичным периодом 2023 года¹. Это вынудило Индонезию искать новые рынки сбыта и активизировать внутреннее потребление сырья через программы развития биодизеля: программу B40 и планируемую в 2026 году — B50.

Текущая ситуация с биодизелем в Индонезии

Обзор действующей политики B40

Индонезия планировала ввести обязательную смесь B40 (40 % — биодизель на основе пальмового масла, 60 % — традиционное дизельное топливо) с 1 января 2025 года, но столкнулась с некоторыми задержками из-за проблем с регулированием, поэтому дистрибьюторам топлива был предоставлен переходный период до конца февраля этого же года (ранее в смеси содержалось 35 % биодизеля на основе пальмового масла). Индонезия ожидает, что программа B40, согласно заявлению Энии Листиани Деви, официального представителя министерства энергетики, достигнет цели в марте после задержек в начале года.



1. https://www.ufop.de/files/1617/3461/6158/24_51_EN_EU_palm_oil_imports.pdf

Испытания B50

Министерство энергетики и минеральных ресурсов сосредоточено на углубленном тестировании программы биодизельного топлива. Эния Листиани Деви призвала транспортный сектор принять активное участие в дорожных испытаниях B50, подчеркивая важность межсекторного сотрудничества для успеха программы.

Производственные мощности и их использование

Текущие производственные мощности составляют около 19,6 млн килолитров в год, однако фактическое использование мощностей не превышает 85 % из-за необходимости регулярного технического обслуживания. В 2024 году спрос на биодизель при стандарте B35 составил 13,4 млн килолитров, а спрос на биодизель при стандарте B40 оценивается в 15,6 млн килолитров (Таблица 1) ².

Экономика

Обязательная программа по биодизелю способна

значительно сократить импорт топлива, что снизит зависимость от валютных расходов. По данным министерства энергетики и минеральных ресурсов, переход на B40 позволит сэкономить 147,5 трлн индонезийских рупий (то есть 9,1 млрд долларов США), в то время как для B35 экономия составляет 122,98 трлн индонезийских рупий (то есть 7,6 млрд долларов США). Это означает, что отказ от импорта дизельного топлива позволит сохранить около 25 трлн индонезийских рупий (то есть около 1,55 млрд долларов США).

Правительство Индонезии отмечает, что обязательная программа по биодизелю B40 не только приносит экономические выгоды, но и обеспечивает значительные социальные и экологические преимущества, включая увеличение добавленной стоимости сырого пальмового масла (CPO) в биодизеле на 20,9 трлн индонезийских рупий (то есть на 1,3 млрд долларов США) и сокращение выбросов парниковых газов на 41,46 млн тонн CO₂-экв. в год ³.

Таблица 1. Производство и потребление биодизеля в Индонезии

Текущая полная мощность производства биодизеля в год, килолитры	Фактическая мощность производства биодизеля в год, килолитры	Спрос на B35 за 2024 год, килолитры	Прогноз спроса на B40 в 2025 году, килолитры	Ожидаемый спрос на B50 (в будущем), килолитры
19,6 млн	15,8 млн	13,4 млн	15,6 млн	19 млн



2. <https://www.reuters.com/business/energy/indonesia-needs-expand-biodiesel-capacity-b50-industry-group-says-2025-03-06/>
3. <https://www.biobased-diesel.com/post/indonesia-s-b40-biodiesel-mandate-goes-into-effect-b50-planned-for-2026>



Проблемы B50

Внедрение биотоплива B50 в Индонезии сталкивается с рядом серьезных вызовов, в частности с техническими проблемами, которые необходимо преодолеть для успешного внедрения и устойчивого роста сектора. Более подробно о двух из них.

Увеличение производства биодизеля

Потребность в биодизеле в рамках стандарта B50 оценивается более чем в 19 млн килолитров, в то время как текущие мощности составляют всего 15,8 млн килолитров. Поэтому, чтобы перейти на биодизельное топливо B50, Индонезии необходимо построить дополнительные заводы по переработке необработанного пальмового масла.

Совершенствование технологической базы

У биотоплива калораж на 9 % ниже, чем у традиционного топлива, что принудительно увеличивает объемы его потребления. Кроме того, B50 имеет более высокую температуру вспышки, что может привести к повреждению двигателей, если не отрегулировать их технические характеристики. Поэтому необходимы углубленные испытания и исследования для обеспечения пригодности B50

для различных транспортных средств. Не исключено, что для таких высоких концентраций биосоставляющей потребуются специально адаптированные двигатели⁴.

Долгосрочные планы

Индонезия стремится к устойчивому развитию и не ограничивается конкретными временными рамками в своих целях по использованию биотоплив. В рамках долгосрочной стратегии Индонезия намерена увеличить долю пальмового биодизеля в топливе до 50 % (B50), планируя начать этот переход уже в 2026 году⁵. Помимо этого, активно рассматривается использование биоэтанола и других альтернативных биотоплив в рамках национальной энергетической политики.

Такие долгосрочные планы направлены на достижение энергетической независимости и уменьшение экологического воздействия. Однако для успешной реализации этих амбициозных целей требуется тщательное управление, включая решение технических и экономических проблем, а также активное сотрудничество между государственным и частным сектором.

4. <https://www.aprobi.or.id/id/b50-bahan-bakar-ajaib-indonesia-siap-guncang-dunia/>

5. <https://en.antaranews.com/news/340102/indonesia-targets-2026-to-end-diesel-imports-with-b50-program>

Заметки об устойчивых финансах: устойчивые фонды всё чаще инвестируют в ископаемое топливо

Автор:
Михаил Сосин



Крупнейший государственный пенсионный фонд США — California Public Employees' Retirement System (CalPERS) — признал климатическими инвестициями в акции ряда нефтегазовых компаний. При этом штат Калифорния заявил о своей приверженности целям Парижского соглашения даже после выхода США из него. В пока еще придерживающейся климатических целей Европе вложения в активы компаний, добывающих ископаемое топливо, тоже набирают популярность, хотя и без формального признания таких инвестиций климатическими



ГАЗПРОМБАНК



ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНЫХ
И СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВЫХ
ИССЛЕДОВАНИЙ

1. CalPERS признал климатическими свои вложения в акции ряда компаний — производителей ископаемого топлива

В результате климатические вложения этого фонда приросли еще на 3 млрд долл. В перечень признанных «климатическими решениями» среди прочих попали доли в компаниях Saudi Aramco, Chevron Corp., китайской угледобывающей Inner Mongolia Dian Tou Energy. Всего портфель акций CalPERS составляет 214 млрд долл., из которых 26 млрд приходится на «климатические решения».

По мнению руководства фонда, климатическими могут быть признаны вложения не только в изначально «зеленые» компании, но и в те, которые осуществляют значимые действия, нацеленные на борьбу с изменением климата. По словам представителя CalPERS, оценка климатической составляющей — «это динамический процесс, который постоянно следит за лучшими практиками». Кроме того, он

отметил, что «выбор про-инвестиционного подхода в противовес полному выходу из углеродоемких активов не только прагматичен, но и соответствует их фидуциарной ответственности перед вкладчиками и пенсионерами». Представители фонда также утверждают, что их подход нацелен на то, чтобы оказывать содействие в применении зеленых технологий и практик для углеродоемких компаний.

Подход прагматичен, но методологически крайне спорен: акции нефтегазового сектора трудно или даже невозможно трактовать как климатические инвестиции. Дело в том, что такие инвестиции не являются целевым финансированием зеленых или переходных проектов, равно как и не относятся к финансированию климатических целей или стратегий перехода. При этом мы полагаем, что долговые обязательства компаний из отраслей с высоким уровнем выброса парниковых газов при ряде условий можно трактовать как климатические вложения. Это возможно, например, если получаемые от них денежные средства направлены на реализацию проектов по сокращению выбросов парниковых газов или же у компании есть стратегия климатического перехода.





2. Ряд устойчивых европейских фондов держат в своих портфелях активы, связанные с ископаемым топливом

Всего было проанализировано 14 000 фондов, использующих в маркетинговых материалах заявления о своей приверженности ESG-принципам. Из них более трети — почти 5 000 фондов — осуществляют такие вложения, общая сумма которых составила, по данным Bloomberg, 134 млрд долл. В отличие от CalPERS, эти инвестиции не были признаны ими климатическими.

Такое положение вещей идет вразрез с ужесточением регулирования ЕС, нацеленного на более ответственное использование слов «ESG» или «sustainable» («устойчивый») в названиях фондов. Эти меры должны существенно сократить количество действующих устойчивых и ESG-фондов, а фонды, удерживающие неоправданно высокую долю «не зеленых» инвестиций в структуре портфеля, могут стать первыми кандидатами на запрет использования маркировки.



В Ваших руках — сборник аналитических статей на темы устойчивого развития. Над его подготовкой работала команда Центра по внедрению принципов устойчивого развития Газпромбанка при участии авторов из Центра международных и сравнительно-правовых исследований и приглашенных профильных экспертов. Каждый месяц мы скрупулезно отбираем актуальные, значимые и резонансные информационные поводы в России и мире, связанные с устойчивым развитием, чтобы рассмотреть их под разными углами и выявить потенциальные последствия для широкого круга заинтересованных лиц.

Среди тем, по которым мы предлагаем экспертное мнение, зеленые финансы, энергопереход, инструменты декарбонизации, адаптация к изменениям климата, экологические и климатические риски, нефинансовая отчетность и другие.

«Климатический вестник» выходит ежемесячно, что позволяет читателям отслеживать ожидания рынка, формировать свой взгляд на тенденции и своевременно принимать бизнес-решения. Сборник будет полезен всем, кто хочет обеспечить устойчивое развитие, отвечающее потребностям настоящего времени без ущерба для благополучия будущих поколений.

Представленная информация не является инвестиционной рекомендацией.

«Климатический вестник» выходит с июня 2022 года.
Ознакомиться с предыдущими выпусками можно здесь:



ГАЗПРОМБАНК



ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНЫХ
И СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВЫХ
ИССЛЕДОВАНИЙ

№ 31 | АПРЕЛЬ | 2025