



Rialtas na hÉireann  
Government of Ireland

# Инициативы в области «зеленого» бюджетирования и устойчивое финансирование в Ирландии

25 марта 2025 г., Сеть Всемирного банка по взаимному обучению и обмену опытом в области  
управления государственными расходами

Дэвид Оуэнс | Министерство финансов

Джош Лернихан | Департамент государственных расходов

# «Зеленые» направления в управлении государственными финансами

## Бюджетные инструменты

«Зеленая» маркировка доходов и расходов

Отчетность по эффективности и измерение воздействия

Руководство по инфраструктуре и обзор Национального плана развития

## Экспертиза и оценка

Обзоры бюджетных расходов  
Оценка социального воздействия,  
Обзоры и статьи

Макроэкономический и налогово-бюджетный анализ  
напр., налог на выбросы углерода I3E

## Формирование политики

Документы Группы по налоговой стратегии

План действий по борьбе с изменением климата;  
Национальная рамочная стратегия адаптации

## Устойчивое финансирование

Ирландские суверенные «зеленые» облигации

«Дорожная карта» устойчивого финансирования

Международное климатическое финансирование



# Внедрение практики «зеленого» бюджетирования

## Первые шаги

- Консультативный совет по изменению климата (ССАС) рекомендовал правительству использовать ежегодный бюджетный процесс для поддержки действий по борьбе с изменением климата. В качестве средства решения этой задачи было определено «зеленое» бюджетирование (ЗБ).
- 2018: Объявление на заседании министров в рамках бюджетной речи и публикация, в которой излагаются **общие принципы «зеленого» бюджетирования**:
- Присоединились к: Парижскому соглашению ОЭСР по зеленому бюджетированию; Коалиции министров финансов по борьбе с изменением климата; Экспертной группе Европейской комиссии по «зеленому» бюджетированию; Программе обмена TSI [программы технической помощи] .

## С тех пор:

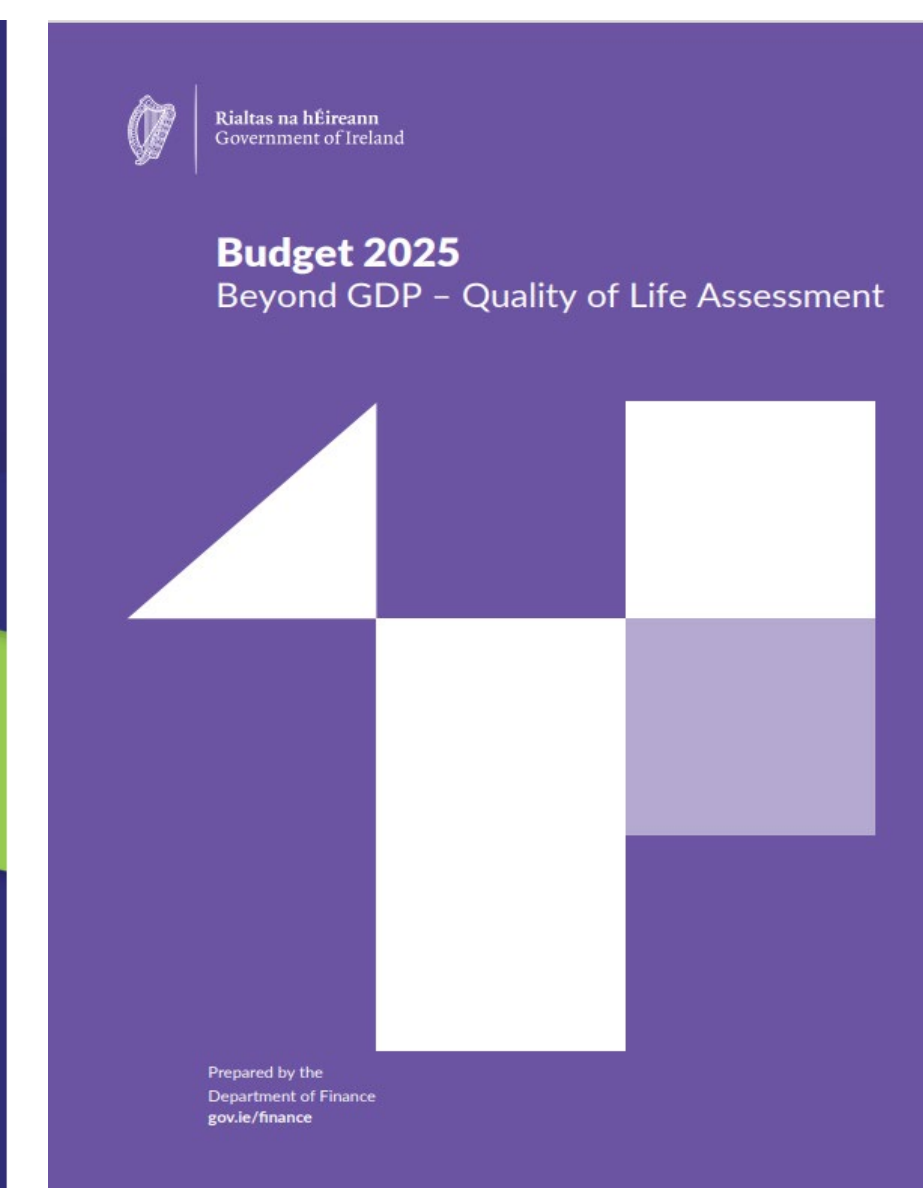
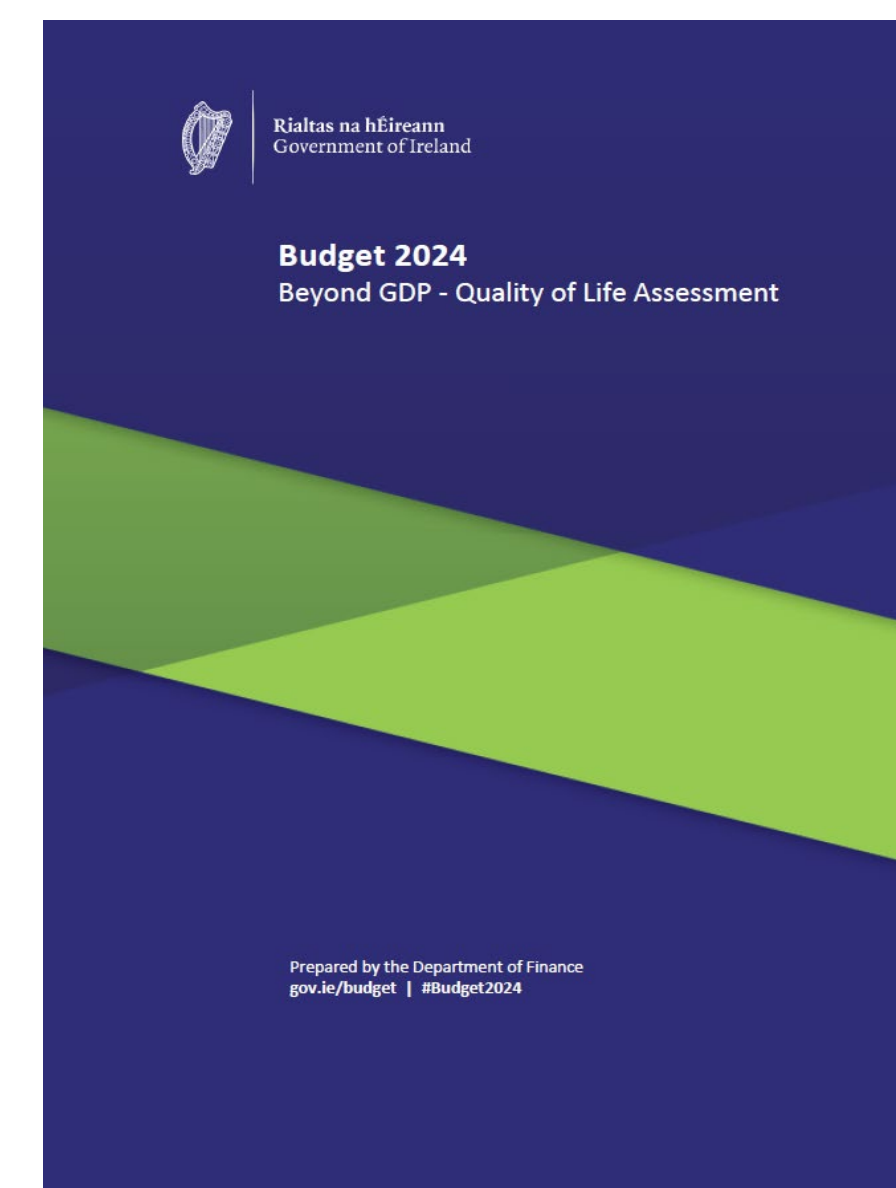
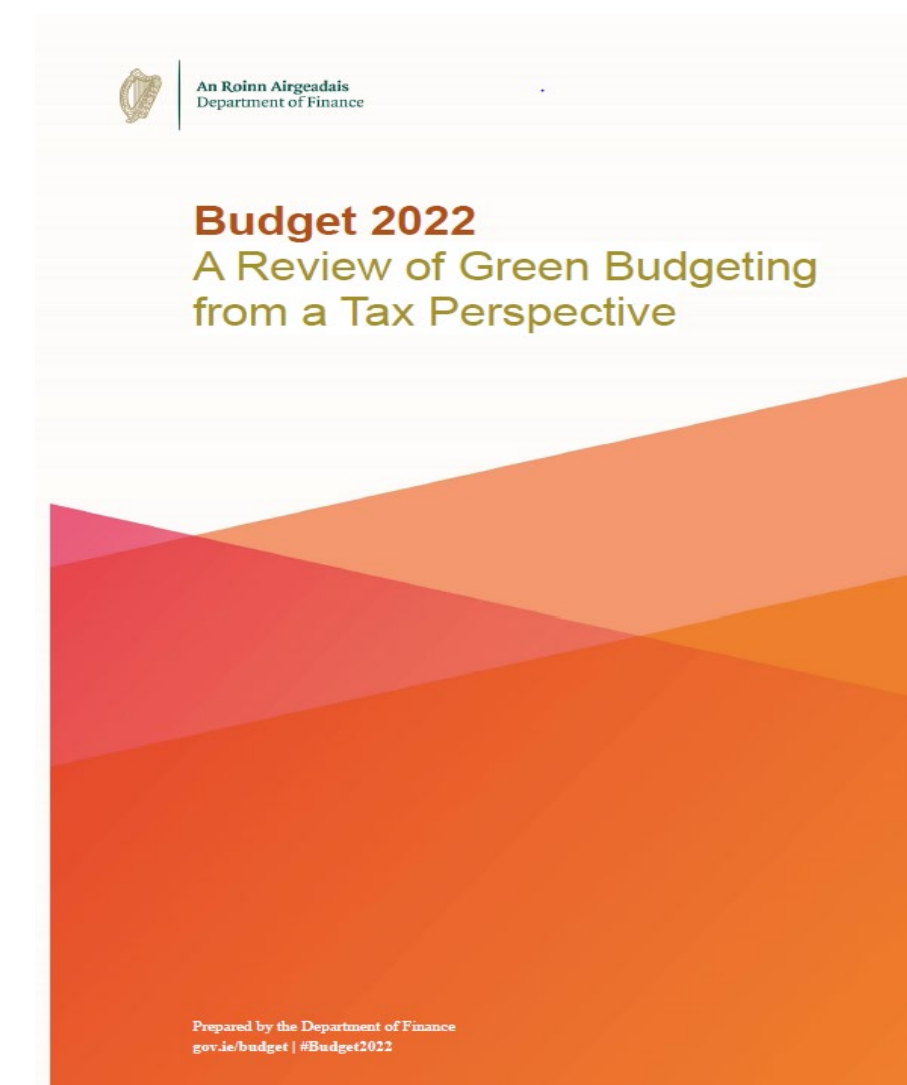
- Средства, выделенные на расходы, благоприятные с точки зрения климатических аспектов, отражаются в REV [Налоговая служба] с 2019 года; неблагоприятные - начиная с 2024 года;
  - Поступления от целевого налога на углерод отражаются в бюджете с 2020 года;
  - Воздействие планов капитальных расходов на климат/окружающую среду , оценка выполнена в 2021 году;
  - Кадастр субсидий/мер, не благоприятных для климата , опубликован в январе 2023 года;
  - «Зеленая» маркировка налогов/ налоговых расходов с 2021 года
- Следующим естественным шагом стал анализ налогообложения с точки зрения ЗБ , и Департамент посчитал важным отразить как положительное, так и отрицательное воздействие на климат. Следует также учитывать более широкий контекст национальных и международных целей в области борьбы с изменением климата и предшествующий анализ воздействия налогово-бюджетной политики.
- Именно на основе этого подхода было принято решение начать анализ налогообложения в рамках «зеленого» бюджетирования с публикацией бюджета на 2022 год (октябрь 2021 года).





# Бюджетные публикации - «зеленое» бюджетирование

- Анализ «зеленого» бюджетирования в настоящее время является **ключевой частью бюджетной системы**, и он публикуется как часть бюджета каждый год с момента выхода первого документа по «зеленому» бюджетированию в День бюджета 2022 года.
- Как указано в Заявлении о стратегии Министерства финансов на 2024-2025 годы, миссия Департамента состоит в том, чтобы «возглавить процесс достижения целей экономической, налогово-бюджетной и финансовой политики правительства», принимая во внимание обязательства, изложенные в «Программе правительства 2025 - Обеспечение будущего Ирландии».
  - В рамках **Стратегической цели 5: «Стимулирование экологически устойчивого экономического прогресса»**, важную роль играют **инициативы по «зеленому» бюджетированию с точки зрения налогообложения**.
  - «Зеленое» бюджетирование обеспечивает фактические данные и отражает связь между тем, как меры в отношении налогов и налоговых расходов могут влиять на поведение граждан и предприятий, так чтобы формировать поддержку достижения целей в области климата и окружающей среды.
- Последний анализ был опубликован в [составе Бюджета на 2025 год: «Выходя за рамки ВВП: оценка качества жизни»](#) и [gov.ie](http://gov.ie) – «Зеленое» бюджетирование ([www.gov.ie](http://www.gov.ie))



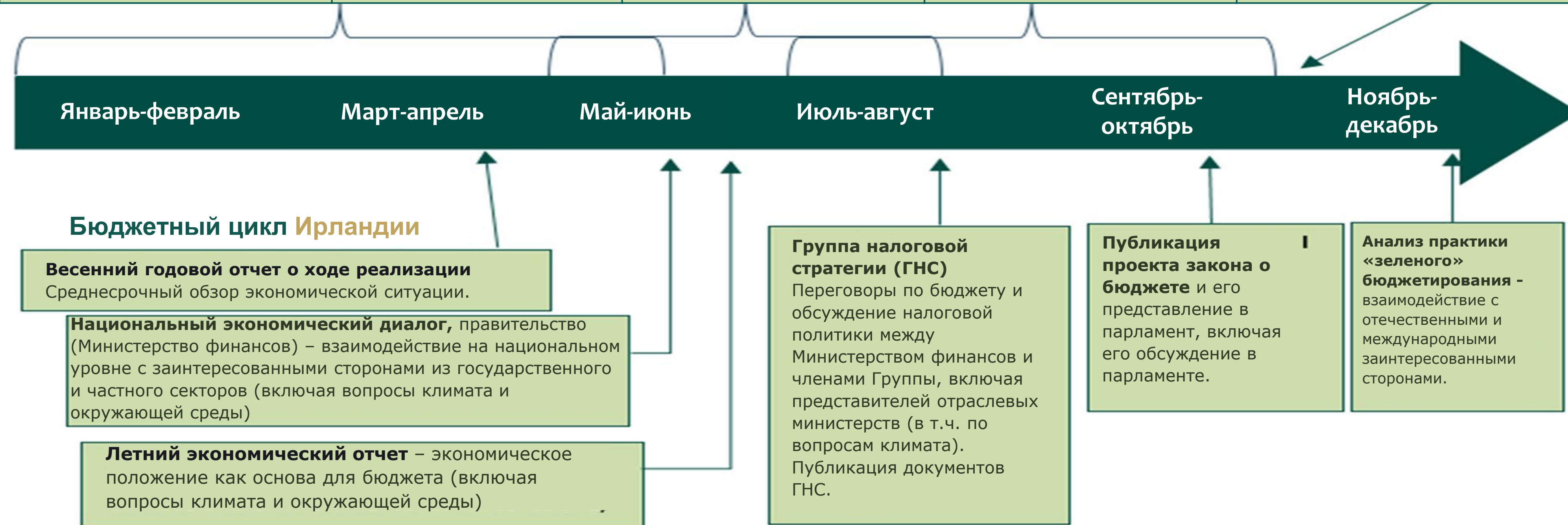
# «Зеленое» бюджетирование: составная часть бюджетной системы в Ирландии



Рисунок 1: Бюджетный цикл и «зеленое» бюджетирование с точки зрения налогообложения в Ирландии

## Цикл «зеленого» бюджетирования с точки зрения налогообложения

<p><b>1. Сбор и очистка данных.</b> Обновление данных о налоговых поступлениях, расходах, субсидиях на ископаемое топливо, прочих компенсациях, кредитах и льготах, предоставляемых Уполномоченными по доходам и Центральным статистическим управлением.</p>	<p><b>2. Общая оценка воздействия на климат.</b> Определение положительных, отрицательных и неясных с т. зр. воздействия на климат налоговых поступлений, расходов, субсидий на ископаемое топливо, других компенсаций, кредитов и льгот для «зеленого» бюджетирования.</p>	<p><b>3. Консультации и детальный обзор взаимодействия.</b> Начало «зеленой» маркировке бюджета с привлечением соответствующих внутренних и внешних заинтересованных сторон и в соответствии с справочной системой «зеленого» бюджетирования ЕК и другими передовыми практиками.</p>	<p><b>4. Таксономия устойчивых видов деятельности ЕС.</b> Оценка всех налоговых поступлений, расходов, субсидий на ископаемое топливо, прочих компенсаций, зачетов и льгот на основе шести показателей таксономии ЕС для экологически устойчивых видов деятельности.</p>	<p><b>5. Итоговая оценка и публикация бюджета.</b> Оценка изменений в налоговой политике бюджета (изменения в течение года) и публикация отчета о «зеленом» бюджетировании с точки зрения налогообложения в рамках ежегодного бюджетного процесса в материале «Выходя за рамки ВВП: оценка качества жизни»</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------





# Обзор «зеленого» бюджетирования с точки зрения налогообложения - данные



Рисунок 7: Обзор «зеленого» бюджетирования с точки зрения налогообложения

CO<sub>2</sub> - прямое и косвенное налогообложение в Ирландии



Источник: Министерство финансов. Примечание: Система торговли квотами на выбросы (СТВ) в настоящее время не включена в анализ «зеленого» бюджетирования.

# Обзор методологии «зеленого» бюджетирования – налоговые меры, положительно влияющие на климат









Таблица 3: «Зеленое» бюджетирование - налоговые доходы, благоприятные для климата – бюджет 2025 г.

Меры по привлечению налоговых доходов, благоприятных для климата	€ Млн евро						
		(1) Смягчение изменения климата	(2) Адаптация к изменению климата	(3) Устойчивое использование и охрана водных и морских ресурсов	(4) Переход к экономике замкнутого цикла	(5) Предупреждение загрязнения и борьба с ним	(6) Защита и восстановление биоразнообразия и экосистем
<b>Всего акцизов</b>	<b>1554</b>	✓	✓	?	?	✓	✓
Налог на табачные изделия	1161	✓	✓	?	?	✓	✓
Углеродный налог	791	✓	✓	?	?	✓	✓
Налог на регистрацию т/с	757	✓	✓	?	?	✓	✓
Транспортный налог	904	✓	✓	?	?	✓	✓
НДС (прочие виды топлива 13,5 процентов)	687	✓	✓	?	?	✓	✓
НДС (моторное топливо 23 процента)	752	✓	✓	?	?	✓	✓
<b>Итого: налоговые доходы</b>	<b>6606</b>						

Источник: данные о доходах, Департамент финансового анализа

Примечание: Учитывается в анализе, но связь данной меры с таксономией ЕС неясна/нет маркировки = ?. Налоговая мера маркируется с использованием Основы «зеленого» бюджетирования ЕС и таксономии ЕС = ✓

**Table 4: Green Budgeting 2025 - climate negative tax expenditures, other credits, allowances and reliefs**

Climate negative tax expenditures, other credits, allowances and reliefs	€ million						
		(1) Climate change mitigation	(2) Climate change adaptation	(3) Sustainable use and protection of water and marine resources	(4) Transition to a circular economy	(5) Pollution prevention and control	(6) Protection and restoration of biodiversity and ecosystems
	<b>2022</b>						
VAT - Marine Diesel *1	0.1	✖	✖	✖	?	✖	✖
VAT - Disabled vehicle users *1	29.1	✖	✖	?	?	✖	✖
VAT - Touring Coaches *1	6.0	✖	✖	?	?	✖	✖
VAT - Effective Lower Rate for Fuel/Energy Services *2	512.9	✖	✖	?	?	✖	✖
VAT - Auto Diesel VAT Refund *2	241.0	✖	✖	?	?	✖	✖
VAT - Jet Kerosene Exemption*2	233.1	✖	✖	?	?	✖	✖
VRT - Exemptions *1	21.2	✖	✖	?	?	✖	✖
VRT - Relief for leased cars *1	0.0	✖	✖	?	?	✖	✖
VRT - Remissions /repayments for drivers and passengers with disabilities *1	40.6	✖	✖	?	?	✖	✖
Excise - Aviation Gasoline Repayment *1	0.2	✖	✖	?	?	✖	✖
Excise - Diesel Rebate Scheme *1	35.9	✖	✖	?	?	✖	✖
Excise - Horticulture relief *1	0.0	✖	✖	?	?	✖	✖
Excise - Lower duty on Kerosene *1	408.9	✖	✖	?	?	✖	✖
Excise - Exemption on Aviation Fuel *2	552.9	✖	✖	?	?	✖	✖
Excise - Exemption: Domestic Electricity Use *2	5.1	✖	✖	?	?	✖	✖
Excise - Repayment: Commercial Sea Navigation*1	16.5	✖	✖	✖	?	✖	✖
Excise - Lower duty on Auto-diesel *1	307.9	✖	✖	?	?	✖	✖
Excise - Lower duty on Fuel Oil *1	14.0	✖	✖	?	?	✖	✖
Excise - Lower duty on Marked Gas Oil *1	397.3	✖	✖	?	?	✖	✖
Excise - Fuel Repayment for Disabled Drivers and Disabled Passengers*1	9.8	✖	✖	?	?	✖	✖
Corporation Tax – ACA for Gas Vehicles *1	0.0	✖	✖	?	?	✖	✖
Corp. tax and Income Tax - Multi-storey Car Parks Income Tax*1	0.1	✖	✖	?	?	✖	✖
Income Tax - Fisher tax credit *1	0.0	✖	✖	✖	?	✖	✖
Income Tax - General Stock Relief *1	0.0	✖	✖	?	?	✖	✖
Income Tax - Stock Relief for Registered Farm Partnerships *1	0.0	✖	✖	?	?	✖	✖
Income Tax - Stock Relief for Young Trained Farmer *** *1	0.0	✖	✖	?	?	✖	✖
<b>Total tax expenditures, other credits, allowances and reliefs</b>	<b>2,833</b>						

Source: Revenue data, Department of Finance analysis.

Note: Considered in analysis however tax measure link to EU taxonomy measure unclear/not tagged = ?. Tax measure tagged using EU Green Budgeting framework and EU taxonomy = ✖



## Обзор методологии

## «зеленого»

## бюджетирования:

## налоговые расходы,

## отрицательно

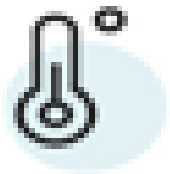





## влияющие на климат



# Обзор методологии «зеленого» бюджетирования – налоговые расходы, положительно влияющие на климат



Таблица 5: «Зеленое» бюджетирование в 2025 г. Налоговые расходы, прочие зачеты, компенсации и льготы, положительно влияющие на климат

Положительно влияющие на климат налоговые расходы, прочие зачеты, компенсации и льготы	Млн евро						
		(1) Смягчение изменения климата	(2) Адаптация к изменению климата	(3) Устойчивое использование и охрана водных и морских ресурсов	(4) Переход к экономике замкнутого цикла	(5) Предупреждение загрязнения и борьба с ним	(6) Защита и восстановление биоразнообразия и экосистем
<b>НРТС-</b>	<b>2022</b>						
Льгота для электромобилей*1	19	✓	✓	?	?	✓	✓
<b>Гербовый сбор –</b>	<b>42</b>	✓	✓	?	?	✓	✓
Коммерческие лесные угодья*1							
<b>Налог на прибыль и подоходный налог -</b>	<b>13</b>	✓	✓	?	?	✓	✓
Амортизационная льгота на энергоэффективное оборудование*1							
<b>Налог на прибыль и подоходный налог –</b>	<b>0</b>	✓	✓	?	?	✓	✓
Перехватывающие парковки*1							
<b>Налог на прибыль и подоходный налог –</b>	<b>32</b>	✓	✓	?	?	✓	✓
Лесные угодья*1							
<b>ВИК –</b>	<b>6</b>	✓	✓	?	?	✓	✓
Программа «На работу на велосипеде» *3							
<b>Подоходный налог –</b>	<b>6</b>	✓	✓	?	?	✓	✓
Проездной TaxSaver *3							
<b>Всего налоговые расходы, прочие зачеты, компенсации и льготы</b>	<b>119</b>						

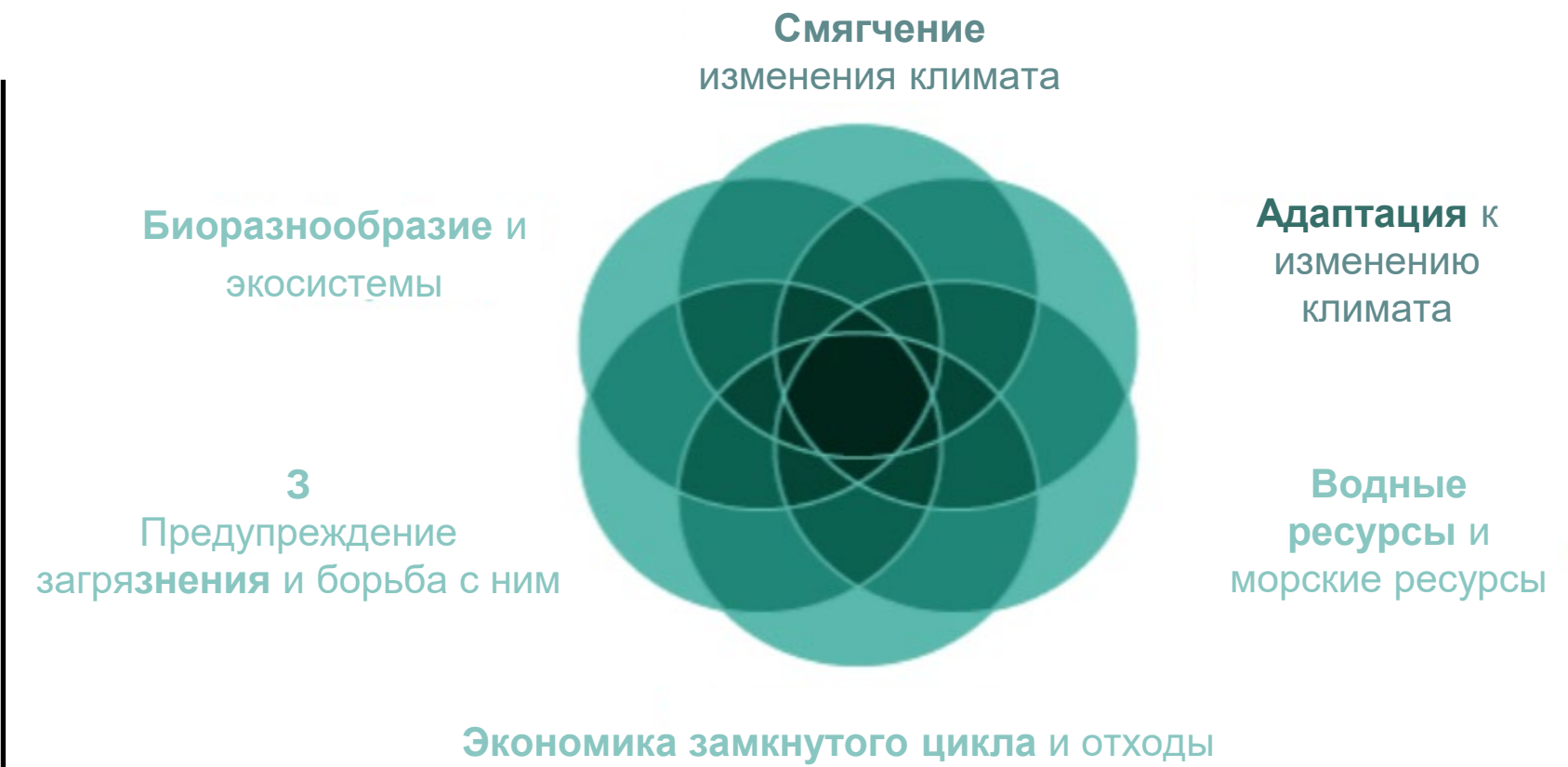
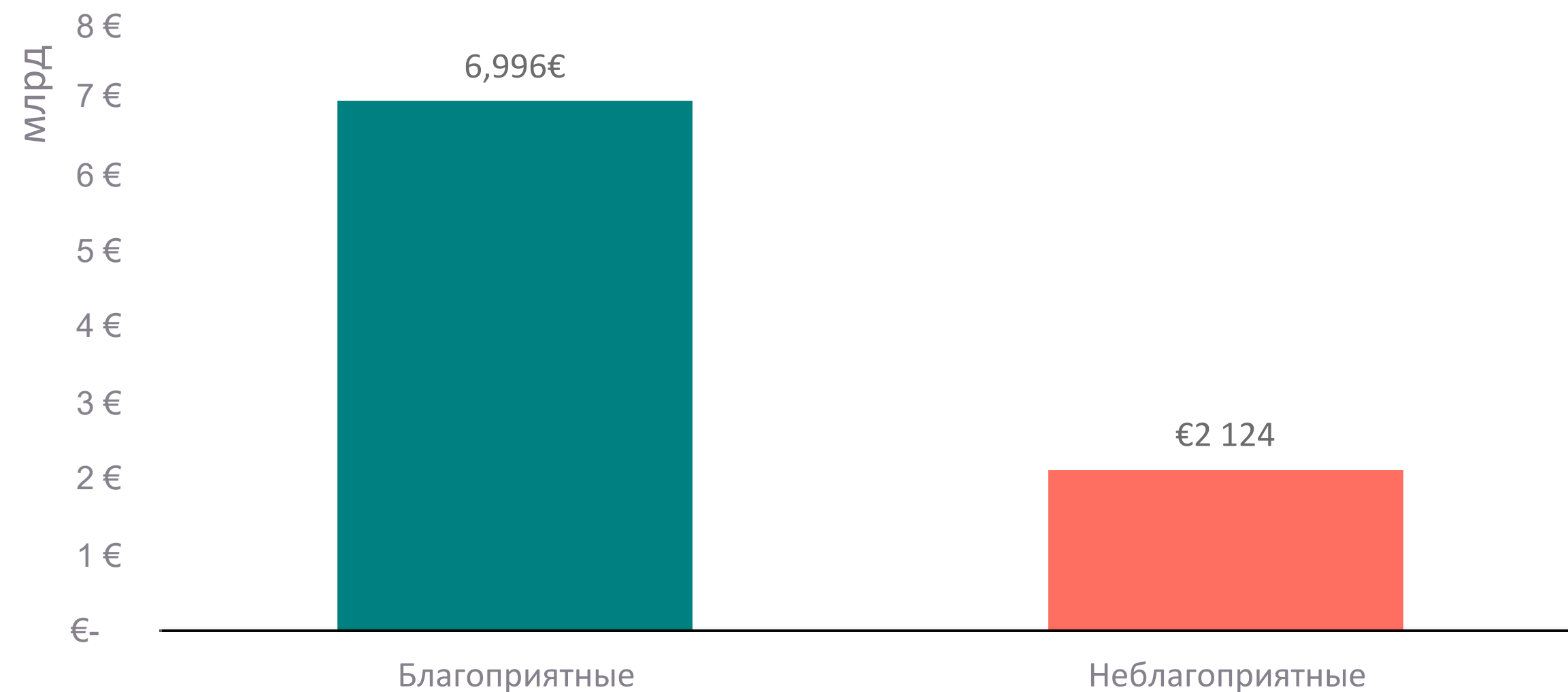
Источник: данные о доходах, Департамент финансового анализа

Примечание: Учитывается в анализе, но связь данной меры с таксономией ЕС неясна/нет маркировки = ?. Налоговая мера маркируется с использованием Основы «зеленого» бюджетирования ЕС и таксономии ЕС = ✓

# «Зеленое» бюджетирование в расходах



- Ежегодное отслеживание и классификация утвержденных ассигнований на расходы
- Ссылка на 6 климатических и экологических критериев
- Межведомственное сотрудничество
- Стимулирует обсуждение политики – являются ли средства, которые мы выделяем на цели в области климата и окружающей среды, адресными, эффективными и устойчивыми?
- Обзор 2025 года:



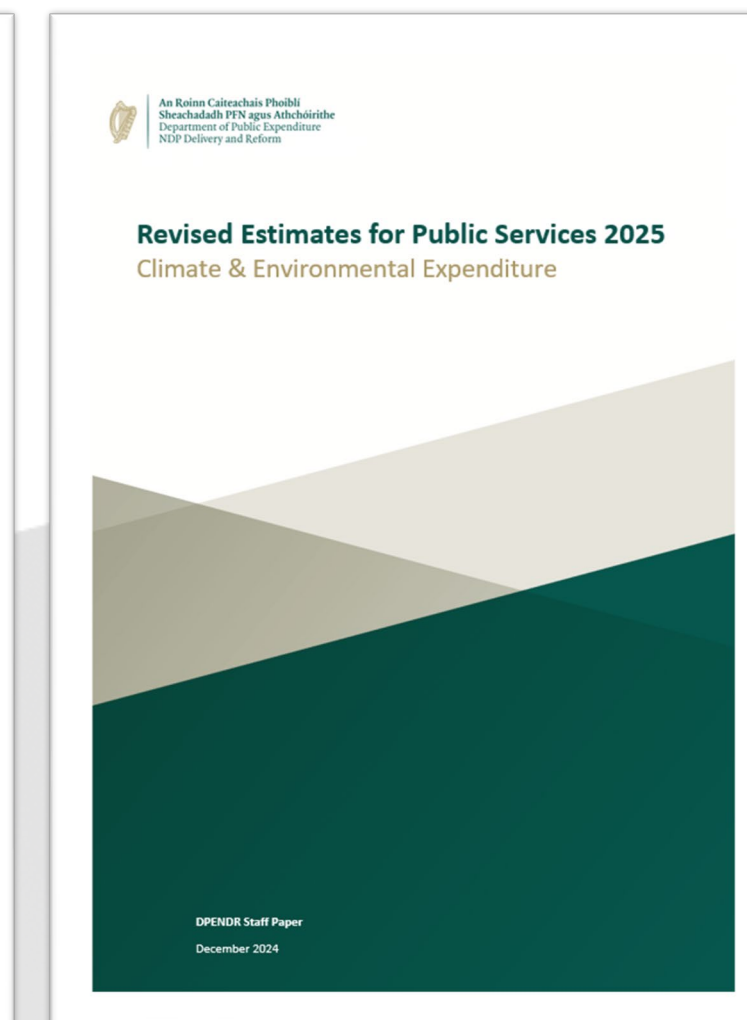
Vote 13: Office of Public Works				
Programme/Scheme	Subhead	2022 € 000	2023 € 000	% Change
Flood Risk Management (OPW)	A.5	85,516	76,520	-11%
<b>Total</b>		<b>85,516</b>	<b>76,520</b>	<b>-</b>

Vote 29: Department of Environment, Climate & Communications				
Programme/Scheme	Subhead	2022 € 000	2023 € 000	% Change
Environmental Protection Agency - Administrative expenses	A.3	41,619	43,761	5%
Environmental and Climate Research	A.4	14,300	17,250	21%
Carbon Fund	A.5	4,500	2,905	-35%
International Climate Change Commitments	A.6	15,000	26,500	77%
Climate Initiatives	A.7	11,077	10,931	-1%
Just Transition Fund (IE & EU)	A.8	34,000	12,420	-63%
Shared Island Fund	A.9	-	1,800	n/a
SEI Admin and General Expenses	B.3	21,475	27,971	30%
Residential Community Retrofit Programmes	B.4	94,952	355,265	274%
Other Energy Efficiency Programmes	B.5	46,065	82,765	80%
Energy Research Programmes	B.7	25,010	30,350	21%
Regulation of District Heating	B.14	-	689	n/a
Residential Retrofit Loan Guarantee Scheme	B.15	-	4,780	n/a
Waste Management Programmes	C.6	37,010	42,890	16%
Environmental Sustainability	C.8	-	500	n/a
<b>Total</b>		<b>345,008</b>	<b>660,777</b>	<b>92%</b>

Vote 30: Department of Agriculture, Food and Marine				
Programme/Scheme	Subhead	2022 € 000	2023 € 000	% Change
Agri-environmental Schemes <sup>1</sup>	B.3	-	160,737	n/a
Agri-Climate Rural Environment Scheme <sup>1</sup>	B.14	336,178	160,000	n/a
Organic Farming Scheme <sup>1</sup>	B.15	-	12,684	n/a
Beef Sustainability Schemes	B.6	85,791	57,000	-34%
Brexit Beef Scheme	B.16	-	28,000	n/a
Forestry and Bio-energy	B.10	100,000	112,415	12%
Carbon Tax Measures (and Just Transition Fund in 2023)	B.13	3,500	13,650	290%
Marine Institute Grant	D.4	45,027	41,421	-8%
<b>Total</b>		<b>570,496</b>	<b>585,907</b>	<b>3%</b>





# «Зеленое» бюджетирование – расходы на транспорт с точки зрения климата и окружающей среды



## 5.8 Transport

### Vote 31

#### Climate & Environmentally Favourable Expenditure:

Programme	2024 Total € ,000	Change %	2023 Total € ,000	Relevant Expenditure %
A.3 Active Travel Infrastructure	297,650	-	297,650	100
A.4 Greenways	60,000	-	60,000	100
B.4 Public Service Provision Payments	613,463	9%	563,774	100
B.5 Public Transport Investment	971,056	11%	876,504	100
C.7 EV Grants and Infrastructure (formerly B.3 -Carbon Reduction)	118,072	13%	New in 2024	100

#### Climate & Environmentally Unfavourable Expenditure:

C.3 National Roads Investment	570750	-16%	678168	45
C.4 Regional and Local Roads Investment	623,667	-0%	625916	11
D.3 Regional Airports	16,942	-39%	27,648	100
E.3 IRCG	94,555	20%	78,755	100

Please note 2023 figures have been slightly amended following REV publication. This does not affect 2024 totals.

A baseline assumption of this assessment is that reducing journeys by private car in favour of public transport, cycling or walking lowers energy consumption and greenhouse gas emissions. In general terms, all funding allocated to the Department of Transport that prioritises these objectives is considered broadly favourable to emissions reduction and pollution prevention, while all funding that facilitates and supports private car use is considered potentially unfavourable to those criteria. As with all other assessments, this reflects acknowledgement of the likely practical consequences of this funding from a climate and environmental perspective so that consideration can be given to how any impact can be mitigated or minimised, and where this is not possible, it highlights the need for the Government to have regard to other measures to offset the potentially unfavourable consequences of necessary expenditures.

The Department of Transport defines **Active Travel** as 'travelling with a purpose using your own energy' through walking, cycling or wheeling. It forms part of the National Sustainable Mobility Policy which aims to achieve an increase in the number of people travelling by cleaner and greener transport and a shift away from the private car to greater use of active travel and public transport. The Department of Transport defines **Greenways** as 'a recreational or pedestrian corridor for non-motorised journeys, developed in an integrated manner which enhances both the environment and quality of life of the surrounding area' (Strategy for the Future Development of National and Regional Greenways). Greenways can be used to enable greater levels of cycling and walking amongst leisure users, tourists, and commuters. This forms part of the National Sustainable Mobility Policy which aims to achieve an increase in the number of people travelling by cleaner and greener transport and a shift away from the private car to greater use of active travel and public transport.

The National Transport Authority is responsible for the procurement of public transport services in Ireland. It has entered into a series of contracts with public transport operators, both State-owned and private companies, for the provision of bus, tram and rail services. **Public Service Provision Payments** in general support the provision of public transport services that are deemed socially necessary but are not commercially viable, and funding is provided by the Government for these services. Such services are often referred to as Public Service Obligation (PSO) services.<sup>26</sup>

Investment in **public transport infrastructure** connects people and places in a sustainable way by supporting: safe, accessible, comfortable and affordable journeys to and from home, work, education, shops and leisure; travel by cleaner and greener public transport; and a shift away from the private car to greater use of public transport. This is considered to have directly favourable impacts on climate change mitigation efforts and the reduction of the release of pollutants from tailpipe emissions of internal combustion engine vehicles release.<sup>27</sup>

**Electric Vehicle (EV) grants and infrastructure** have the objective of decarbonisation of private transport network. EVs have lower emissions than internal combustion engine (ICE) vehicles and have zero tailpipe emissions, both of which have a direct effect on mitigation efforts and on air quality. Even when emissions from Irish electricity generation are considered, CO2 emissions from EVs are less than those from ICE vehicles, and also nitrogen oxides, sulphur oxides and particulates are reduced in comparison.<sup>28</sup>

The element of funding for **national, regional and local roads investment** that is allocated from subheads C.3 and C.4 for the construction of new roads is considered potentially unfavourable to mitigation and pollution prevention and control due to the facilitation of use of private cars, the majority of the stock of which in Ireland is currently comprised of ICE vehicles. The basic underlying principle is that road infrastructure investments are likely to make journeys faster and easier, which can lead to people switching from making journeys by public transport to cars, and or making more frequent or longer car journeys<sup>29</sup>. Maintenance of the existing road network is readily identifiable in the REV structure and is not considered to have the same extent of impact, as many of these

investments involve benefits to adaptation that would otherwise not be progressed, and is therefore not included in the above proportions.

Exchequer support is provided to Ireland's **regional airports** through a Regional Airports Programme (RAP) 2021–2025. The RAP supports those airports that provide connectivity and handle fewer than 1 million passengers annually. This funding provides capital and operational supports to the airports of Donegal, Kerry and Ireland West Airport Knock, and meets contracted costs of PSO air services from Donegal to Dublin. Under EU Regulation No. 1008/2008, the Government has established the PSO air service, on the basis that the service is considered necessary for the economic development of the north-west region and would not be provided on a commercial basis. Other funding is predominantly targeted at safety and security and sustainability related projects and activities. A material amount of the funding under this subhead is considered potentially climate unfavourable, as aviation is an emissions-intensive activity and this funding supports aviation activity on this route, which likely results in higher levels of emissions than would occur in the absence of the supports. In addition, operational supports to these airports lowers costs for the aviation industry. This is discussed further in DPENDR's 2023 [Review of Fossil Fuel Subsidies and other Potentially Climate Harmful Supports](#).

The allocation to the **Irish Coast Guard (IRCG)** is considered potentially unfavourable to climate change mitigation due to the necessary, but fossil fuel-intensive activity, funded from that subhead. The Coast Guard's role is to provide maritime search and rescue, maritime casualty, and pollution response service. The Coast Guard is a Division within the Irish Maritime Directorate (IMD) of the Department of Transport. The Irish Maritime Directorate's mission is to have a safe, sustainable maritime sector that meets its international obligations and domestic needs, delivers a world class emergency response service, and promotes and protects Ireland's economic interests as an island nation. Funding for IRCG likely results in higher levels of emissions than would occur in the absence of the supports, notwithstanding the other important policy purposes for which funding is provided.

[Ссылка на публикацию](#)

<sup>26</sup> <https://www.nationaltransport.ie/public-transport-services/public-transport-contracts/>  
<sup>27</sup> <https://www.gov.ie/en/publication/848df-national-sustainable-mobility-policy/>  
<sup>28</sup> <https://www.seai.ie/technologies/electric-vehicles/why-drive-electric/the-environment/>  
<sup>29</sup> See, for example, <https://www.gov.uk/government/publications/induced-travel-demand-an-evidence-review> and <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/18/4973>



# Отчетность по результатам – система БОР



- Бюджетирование, ориентированное на результат, введено в Ирландии в 2012 году
- Переход от исключительно предоставления ресурсов к следующему:
  - Как используются ресурсы?
  - Каковы результаты?
  - Каковы последствия?
- Укрепление связи между налогово-бюджетной политикой, политикой в области расходов и реализацией программ
- Цикличный годовой бюджетный процесс с итеративными улучшениями эффективности

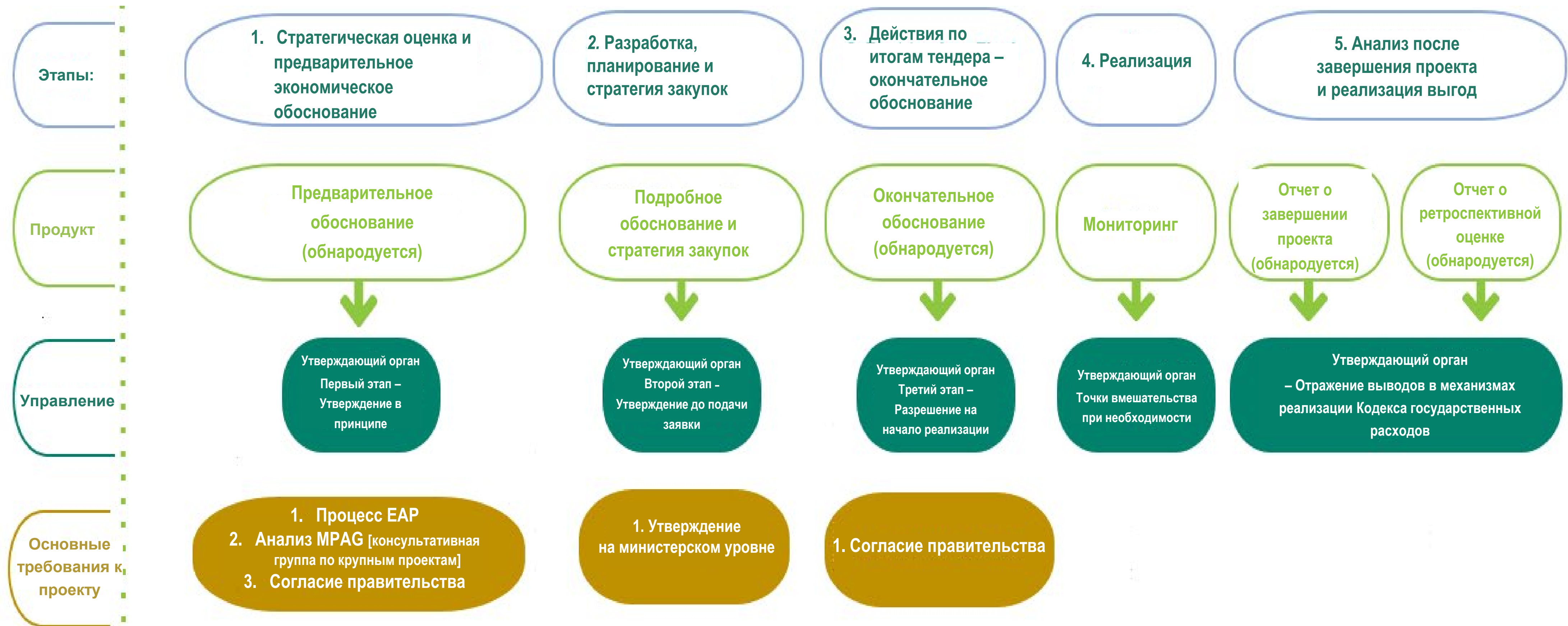




# Экспертиза и оценка



# Жизненный цикл инфраструктурных проектов





# Климатические аспекты при оценке капитала



- [В Руководстве по инфраструктурным проектам](#) приводятся уточненные параметры экономической оценки с учетом климатических факторов
- В рамках подготовки предварительного обоснования организация-инициатор приводит всю необходимую информацию, связанную с климатом и окружающей средой, в специальном разделе под названием «Климатические и экологические показатели». Сюда входит:
  - *Согласованность с политикой и целевыми показателями действий в области климата*
  - *Оценка воздействия проекта/программы на выбросы парниковых газов*
  - *Устойчивость проекта/программы к воздействию последствий изменения климата*
- Сотрудники бухгалтерского учета и утверждающие органы должны оценивать связанные с климатом результаты, например, сокращение выбросов парниковых газов (ПГ), снижение интенсивности дорожного движения или увеличение объемов производства возобновляемой энергии и т.д.
- После публикации в декабре 2023 года Руководства по инфраструктурным проектам в марте 2024 года стала применяться новая теневая цена на углерод
  - *Единая теневая цена для всех выбросов (больше не разделяются значения для выбросов, охваченных и не охваченных СТВ).*
  - *Существенное повышение теневой цены на углерод.*
  - *Уточненные коэффициенты энергетических выбросов, потенциальный вклад в глобальное потепление и значения ущерба для загрязнителей, не являющихся парниковыми газами.*



# Использование доходов от налога на углерод - макроэкономический и налогово-бюджетный анализ



# Бюджет 2025: Использование средств, полученных от налога на выбросы углерода



Динамика налогообложения выбросов углерода до 2030 года



**Влияние повышения цен на типовые топливные пакеты в 2025 году<sup>1</sup>**

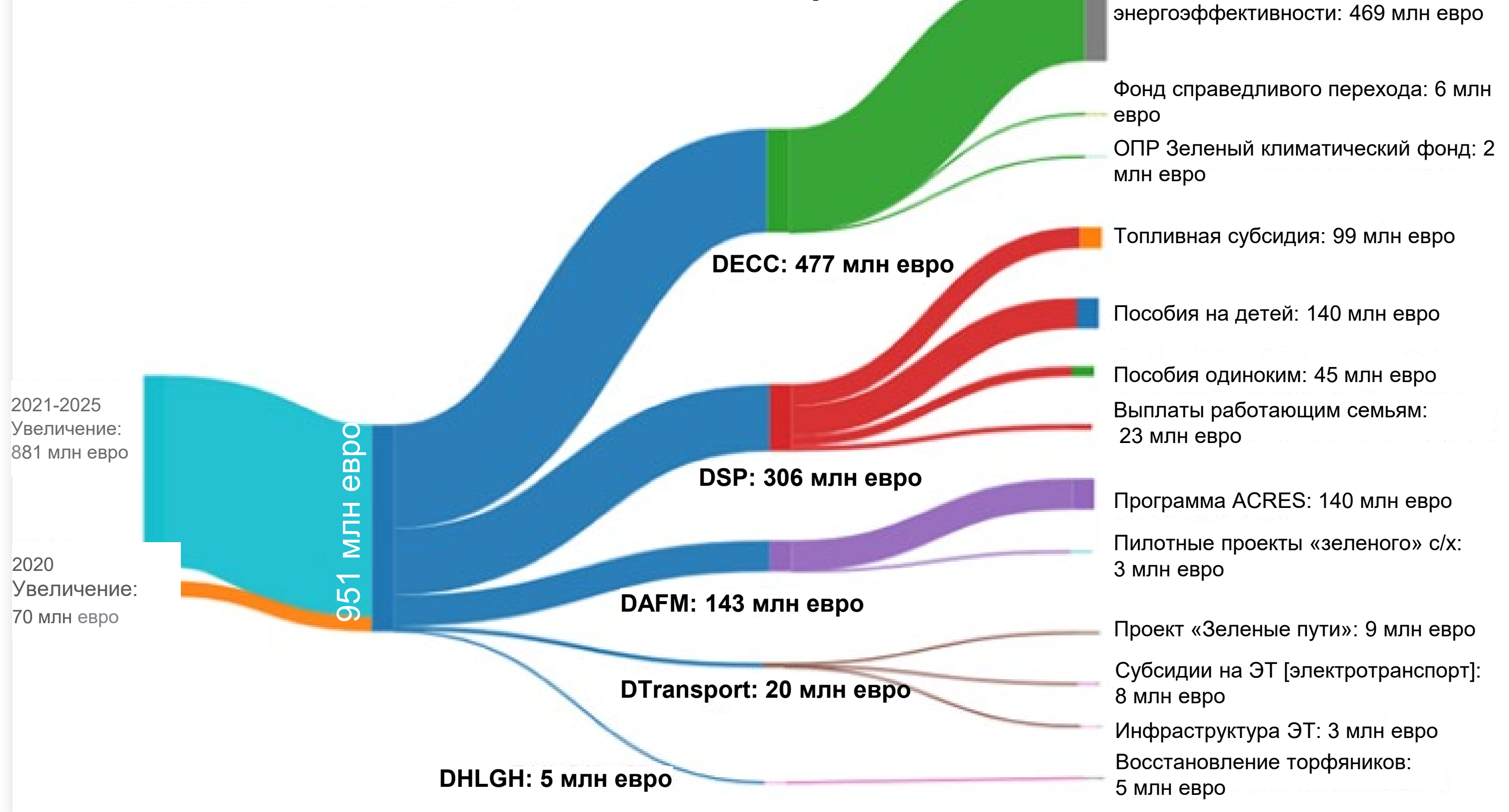
+1,28 € / +1,48 € заправка 60 л Бензин / Дизельное топливо	+16,86 € 11 000 кВт·ч Природный газ	+€19,40 заправка 900л Керосин	+€0,89 Мешок 40 кг Уголь

**Влияние на распределение доходов<sup>3</sup>**

- Общее воздействие повышения углеродного налога и пакета мер социальной защиты, запланированных в бюджете на 2025 год, носит **прогрессивный характер**.
- Благодаря мерам, финансируемым за счет дополнительных средств по углеродному налогу, положение домохозяйств в пяти нижних децилях шкалы дохода улучшилось

**3,1 млрд евро** – совокупные поступления от углеродных налогов в 2020-2025гг.

## Всего ассигнования на 2025 год: 951 млн евро



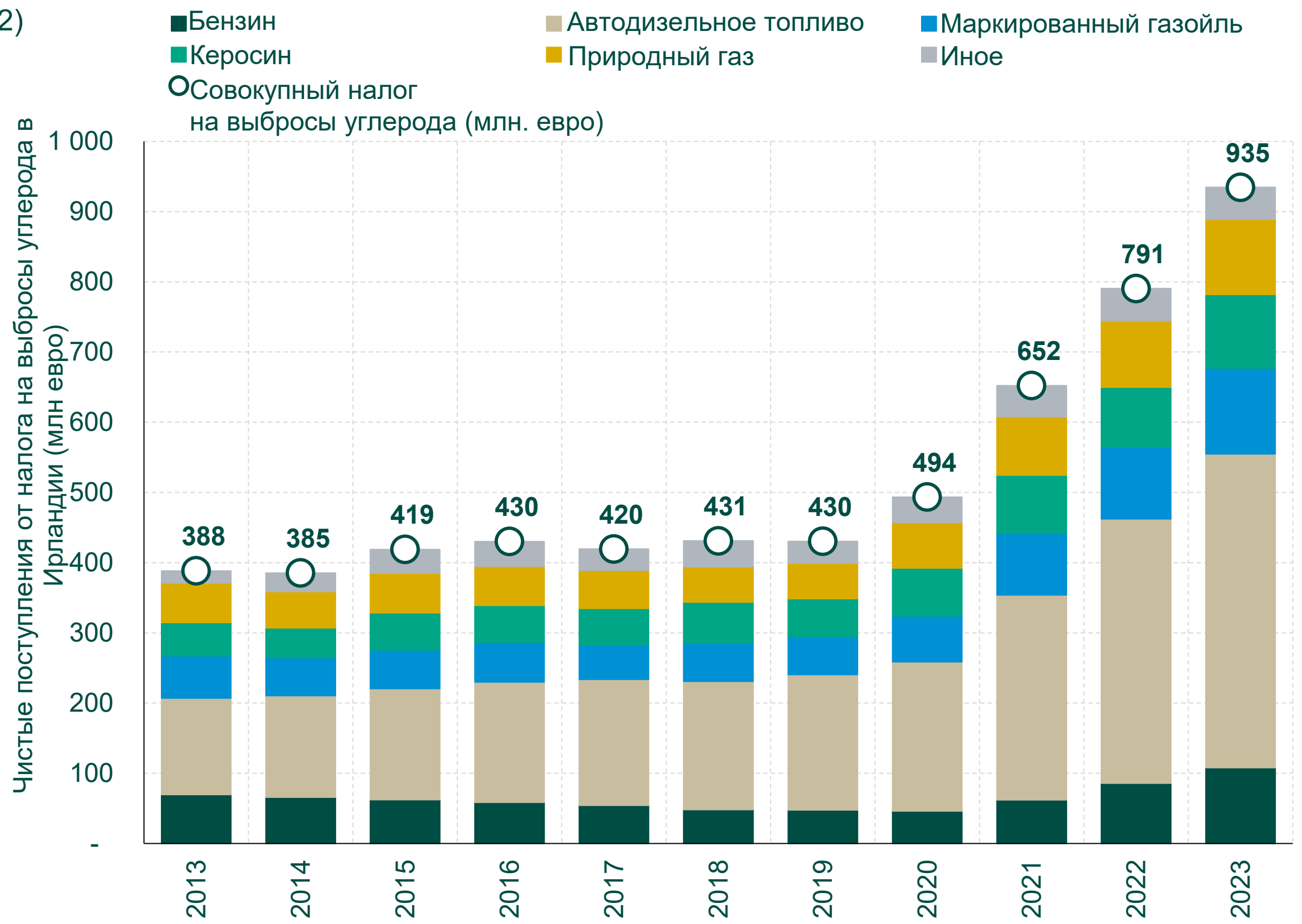
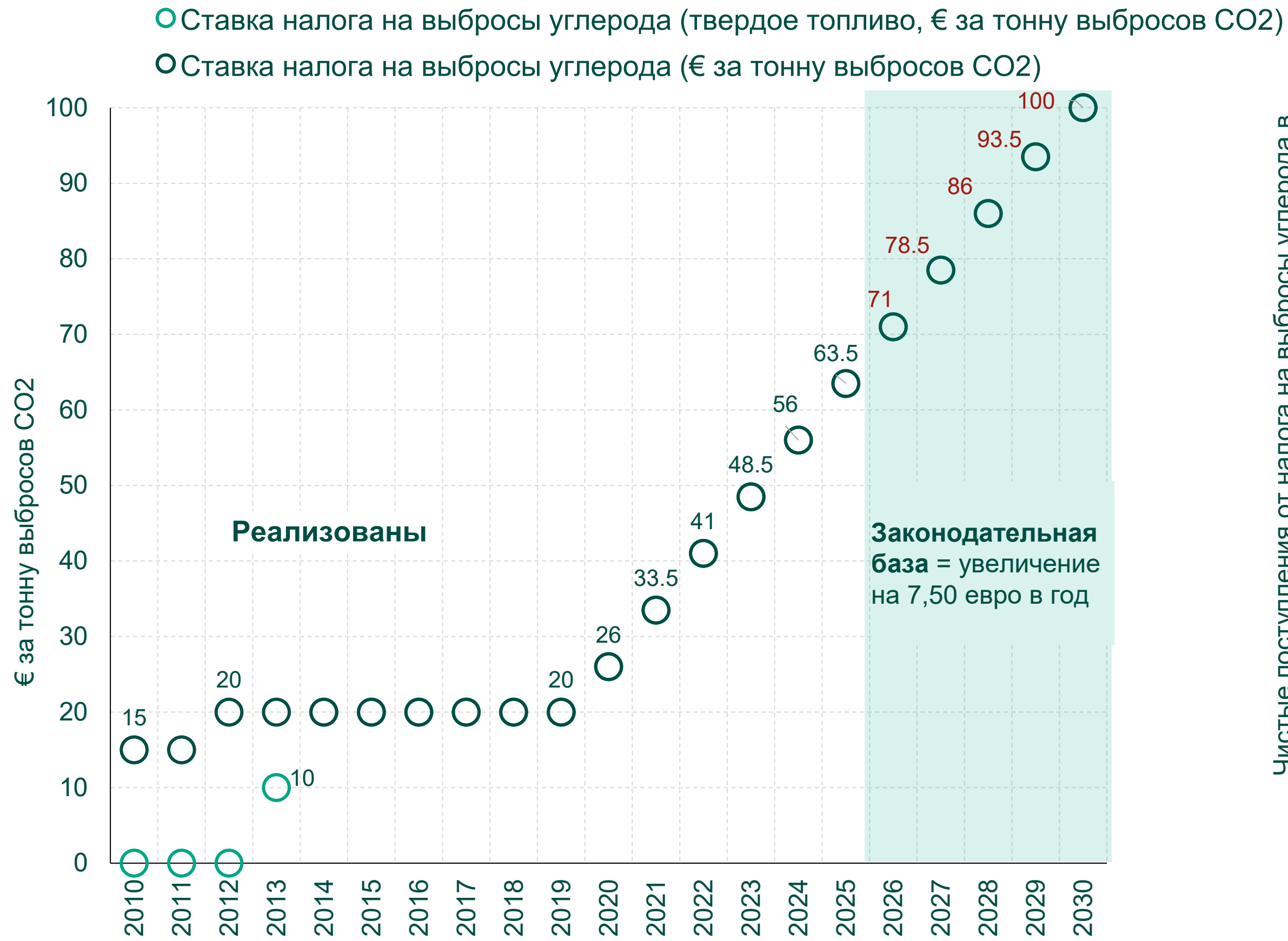


# Декарбонизация – влияние на экономику и государственные финансы



## Тарификация выбросов углерода – путь к 100 евро за тонну

## Переход к углеродной нейтральности: необходимость мобилизации новых источников доходов



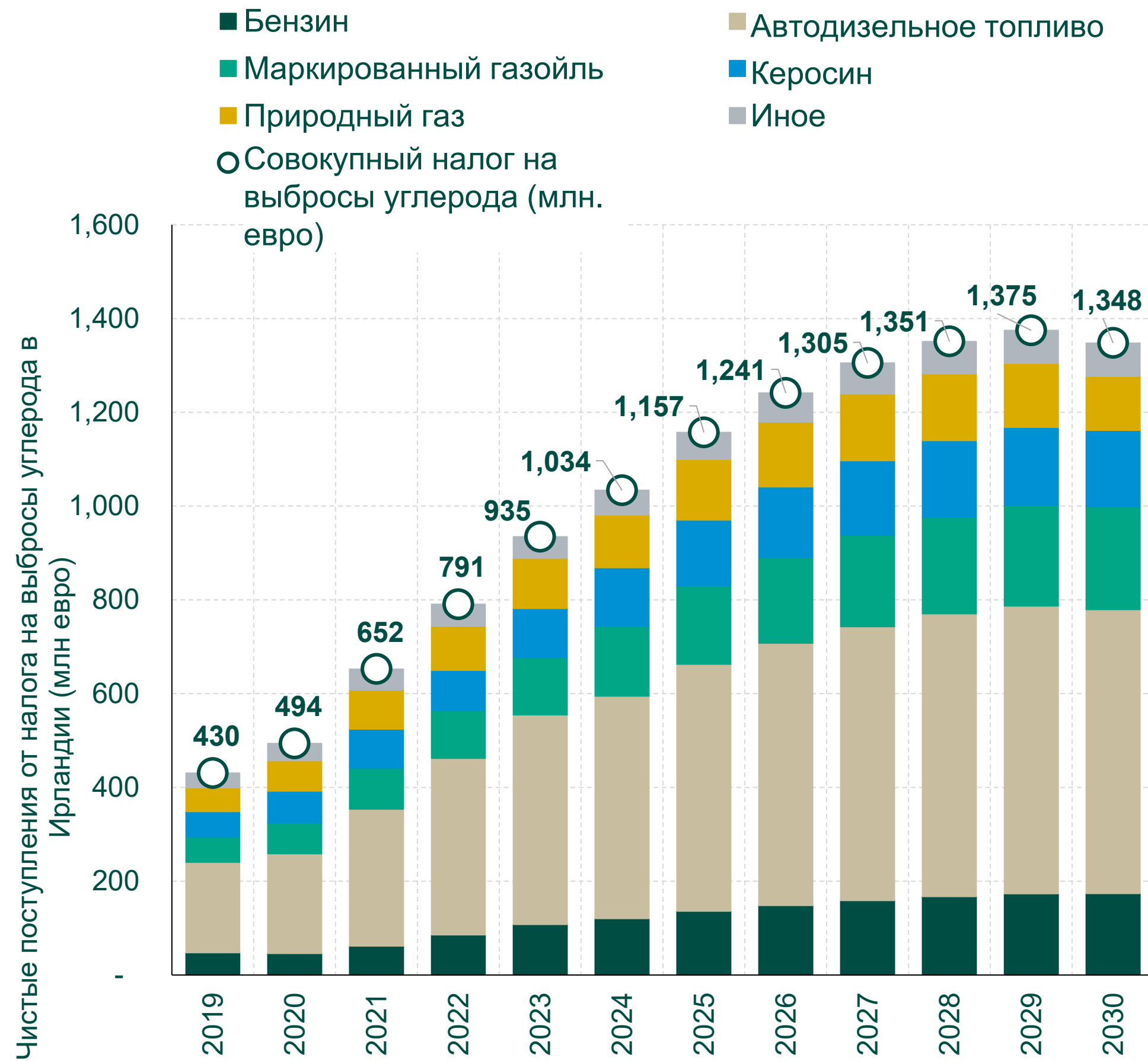
Источник: Данные о доходах, анализ Министерства финансов.

Источник: Данные о доходах, анализ Министерства финансов.

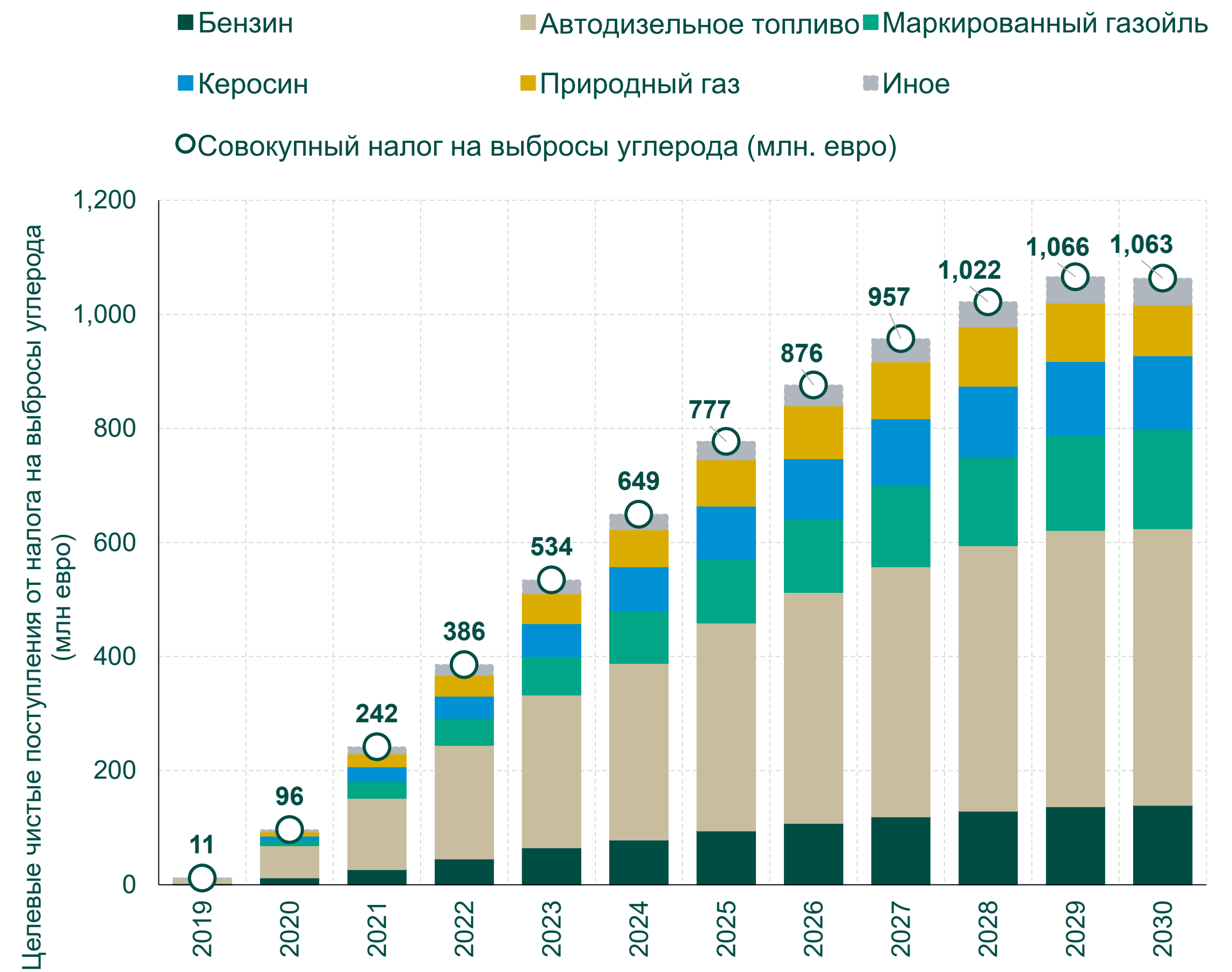
# Декарбонизация – влияние на экономику и государственные финансы



Чистые поступления от налога на выбросы углерода в Ирландии, млн евро, 2019- 2030 гг.



Целевые чистые поступления от налога на выбросы углерода (млн евро) 2019–2030 гг.



Источник: Данные о доходах, анализ Министерства финансов.

Источник: Данные о доходах, анализ Министерства финансов.



# «Зеленые» направления в управлении государственными финансами

Бюджетные инструменты

Экспертиза и оценка

Формирование политики

Устойчивое финансирование

«Зеленая» маркировка доходов и расходов

Отчетность по эффективности и измерение воздействия

Руководство по инфраструктуре и обзор Национального плана развития

Обзоры бюджетных расходов  
Оценка социального воздействия,  
Обзоры и статьи

Макроэкономический и налогово-бюджетный анализ  
например, I3E;  
Углеродный налог

Документы Группы по налоговой стратегии

План действий по борьбе с изменением климата;  
Национальная рамочная стратегия адаптации;

Суверенные «зеленые» облигации Ирландии

«Дорожная карта» устойчивого финансирования

Международное климатическое финансирование

# Полезные ссылки



Обзор «Зеленое» бюджетирование – расходы; «Зеленое» бюджетирование – финансы

## Расходы

- Введение в практику «зеленого» бюджетирования в Ирландии (2018)
- Использование средств углеродного налога в 2020 году (2019)
- NTMA: Отчеты о размещении и воздействии суверенных «зеленых» облигаций Ирландии
- Климатическая и экологическая оценка Национального плана развития Обзор (2022)
- Обзор субсидий на ископаемое топливо и других видов потенциально вредной для климата поддержки (2023)
- Расходы на борьбу с изменением климата и окружающей средой в REV 2025 (2024) Бюджет на 2025 год: Использование средств, полученных от налога на выбросы углерода

## Финансы

- 2024: «Зеленое» бюджетирование (Глава 6): Бюджет (2025) Выходя за рамки ВВП: Оценка качества жизни и бюджет на 2025 год: Выходя за рамки ВВП – графики
- Прогнозы доходов от углеродного налога, 2024-2030 гг.
- 2023: «Зеленое» бюджетирование (глава 6): gov.ie – Бюджет на 2024 год: Выходя за рамки ВВП: Оценка качества жизни (www.gov.ie)
- Потенциальные фискальные последствия перехода к низкоуглеродной экономике в Ирландии/ - Экономический анализ
- «Сознательная расстыковка: связь между экономической активностью и выбросами парниковых газов в Ирландии»: gov - Economic Insights - Весна 2023 (www.gov.ie) -
- 2022: «Зеленое» бюджетирование (глава 6): Бюджет (2023) Выходя за рамки ВВП: Оценка качества жизни
- 2021: Методология и подход к «зеленому» бюджетированию: Обзор «зеленого» бюджетирования с точки зрения налогообложения