



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

**СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ
ПО ВОПРОСУ ОСУЩЕСТВИМОСТИ ДОЛГОСРОЧНОЙ
ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ СОКРАЩЕНИЯ ЭМИССИИ CO₂
МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (HLM-LTAG)**

Монреаль, 19–22 июля 2022 года

- Пункт 1 повестки дня.** Сценарии и варианты достижения долгосрочной глобальной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ для международной авиации.
- Пункт 3 повестки дня.** Средства отслеживания прогресса и последующие шаги.
- Пункт 4 повестки дня.** Выводы и рекомендации совещания.

**ДОСТИЖЕНИЕ АМБИЦИОЗНОЙ ДОЛГОСРОЧНОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ
ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ**

(Представлено Чехией от имени Европейского союза и его государств-членов¹ и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации²)

АННОТАЦИЯ

Необходимо значительно сократить эмиссию CO₂ международной авиации в соответствии с температурными целями Парижского соглашения. В докладе о достижении долгосрочной желательной цели (LTAG), подготовленном CAEP, содержится анализ сценариев эмиссии CO₂, затрат и воздействия на развитие авиации во всех странах, особенно в развивающихся.

Следует создать систему мониторинга, которую Совету необходимо принять к концу 2023 года. В ней надо учесть контрольные ориентиры траекторий по крайней мере на 2030 и 2040 годы.

Амбициозная LTAG должна предусматривать, что в 2050 году внутриотраслевая эмиссия CO₂ не будет превышать одной трети от уровней 2019 года, при этом необходимо стремиться достичь чистой нулевой эмиссии CO₂ к 2050 году.

Действия совещания указаны в п. 4.

**1. СЦЕНАРИИ СОКРАЩЕНИЯ ЭМИССИИ CO₂ И ВАРИАНТЫ
ДОСТИЖЕНИЯ ДОЛГОСРОЧНОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ
ЦЕЛИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ**

1.1 В специальном докладе "Глобальное потепление на 1,5 °C" Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК)³ содержалось предупреждение о том, что без существенного сокращения глобальной эмиссии повышение температуры на 1,5 °C может состояться уже в 2030 году. Недавно МГЭИК определила авиацию как один из "наиболее быстро

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

³ www.ipcc.ch/sr15/

растущих в масштабах источников эмиссии в подсекторе в период с 2010 по 2019 год"⁴ и пришла к выводу о том, что "в сфере воздушных и морских перевозок потребуются дополнительные технологии сокращения эмиссии CO₂". Кроме того, был сделан вывод о том, что "на сегодняшний день уровень приверженности в разных секторах неодинаков, причем в сфере международных воздушных и морских перевозок уровень стремления к сокращению эмиссии ниже, чем во многих других секторах".

1.2 Это означает, что международному авиационному сектору необходимо не только достичь поставленной ИКАО желательной цели углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года (CNG2020), но и обеспечить значительное сокращение эмиссии в соответствии с температурными целями Парижского соглашения.

1.3 Государства, представляющие настоящий документ, решительно поддерживают комплекс мер ИКАО, направленных на достижение поставленной ИКАО цели CNG2020 и желательной цели глобального повышения топливной эффективности на 2 % в год в период с 2021 по 2050 год. Эти государства и их авиационная отрасль приняли меры, изложенные в Докладе по вопросам европейской авиации и экологии (EAER) 2022 года⁵ и в планах действий государств.

1.4 ИКАО достигла значительного прогресса, однако ее усилий пока недостаточно для обеспечения глобального долгосрочного устойчивого развития авиации. В соответствии с резолюцией A40-18 Совет ИКАО изучил осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) сокращения эмиссии CO₂ международной авиации. Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) представил доклад о LTAG Совету, который на своей 225-й сессии утвердил его публикацию и согласился с тем, чтобы он служил основой для рассмотрения LTAG.

1.5 В этом докладе, получившем широкое признание за его качество, тщательность и глубину, содержится анализ сценариев эмиссии CO₂, сопутствующих затрат и воздействия на развитие авиации во всех странах, особенно в развивающихся. Изложенные в нем комплексные сценарии показывают, что различные уровни инвестиций в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, внедрение технологий, устойчиво производимые виды авиационного топлива (SAF) и эксплуатационные усовершенствования ведут к различным долгосрочным траекториям эмиссии. В докладе продемонстрирована осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации: если приложить достаточно усилий, то все три комплексных сценария осуществимы. В докладе содержатся дорожные карты, соответствующие различным сценариям.

1.6 Эти сценарии обозначают диапазон уровней готовности и достижимости, при этом другие комбинации мер могут обеспечить достижение аналогичных уровней эмиссии при эквивалентных или меньших затратах. В докладе о LTAG зафиксировано, что любой прогноз на долгосрочную перспективу неизбежно влечет за собой значительную неопределенность. Дополнительное время и данные не позволят ни существенно уменьшить эту неопределенность, ни изменить общие результаты.

1.7 В докладе комплексные сценарии рассматриваются в контексте наиболее актуального консенсуса в области климатологии, показывая долю эмиссии международной авиации в сопоставлении с целями сокращения эмиссии в экономике в целом в рамках различных сценариев. В нем отмечается, что к середине этого столетия международная авиация может значительно сократить свою эмиссию, принимая внутриотраслевые меры. В нем также отмечается, что при любом сценарии, основанном исключительно на внутриотраслевых мерах, сохранится остаточная эмиссия. В контексте определенных МГЭИК путей сокращения глобальной эмиссии CO₂ это означает, что авиации, возможно, придется полагаться на постоянное удаление углерода, чтобы полностью соответствовать цели в 1,5 °C.

⁴ "Изменение климата – 2022. Смягчение последствий изменения климата". МГЭИК, 04.04.2022.

[IPCC_AR6_WGIII_FinalDraft_FullReport.pdf](#)

⁵ www.easa.europa.eu/eaer

1.8 Авторы настоящего документа хотели бы обратить внимание на то, как они понимают "желательную" цель. Это глобальная цель, к достижению которой все государства должны стремиться совместно, при этом совокупность действий, учитывая различные национальные обстоятельства и обусловленные ими возможности, должна соответствовать цели, и в то же время для отдельных государств не должны устанавливаться конкретные обязательства в виде целей по сокращению эмиссии. Различные государства могут добиться разного прогресса в достижении цели. В связи с трансграничным характером международной авиации LTAG должна быть глобальной, и ей должна заниматься ИКАО.

2. СРЕДСТВА ОТСЛЕЖИВАНИЯ ПРОГРЕССА И ПОСЛЕДУЮЩИЕ ШАГИ

2.1 Будет крайне важно отслеживать прогресс в достижении любой желательной цели. Следует создать систему мониторинга, которая должна быть принята Советом к концу 2023 года, при этом необходимо в максимально возможной степени избегать дублирования существующих механизмов и процессов. Совету следует принять правила мониторинга, отчетности и верификации, учитывая контрольные ориентиры траекторий по крайней мере на 2030 и 2040 годы.

2.2 Согласно первоначальным соображениям относительно мониторинга, отчетности и верификации, система, которую необходимо создать, должна:

- опираться на мониторинг, отчетность и верификацию, налаженные в рамках CORSIA;
- обеспечивать мониторинг не только расхода топлива, но и изменений в цепочке создания стоимости в авиации, которые включают технологический прогресс, воздушные суда новой конструкции, устойчиво производимые виды авиационного топлива и эксплуатационные усовершенствования;
- обеспечивать учет правил CORSIA, таких как показатели эмиссии CO₂ на всем протяжении жизненного цикла для видов топлива, отвечающих условиям CORSIA;
- обеспечивать рассмотрение внеотраслевых мер по поглощению/постоянному удалению углерода, не допуская при этом двойного учета сокращаемых объемов эмиссии в контексте определяемых на национальном уровне вкладов согласно Парижскому соглашению.

2.3 К концу 2023 года следует разработать и довести до сведения государств инструктивный материал по формату планов действий государств, по мере необходимости основываясь на информации, уже предоставленной в планах действий государств.

2.4 После получения обновленных планов действий государств следует подвести глобальные итоги, и Секретариату ИКАО следует провести первоначальную оценку их совокупной масштабности.

3. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

3.1 Чтобы соответствовать устремлениям в других секторах, на 41-й сессии Ассамблеи необходимо определить долгосрочную траекторию сокращения эмиссии, в том числе "желательную" цель для глобального авиационного сектора. Согласование общих намерений повысит определенность для авиационной отрасли и будет стимулировать инвестиции и инновации, направленные на достижение этой общей цели, что принесет пользу сектору. Кроме

того, это не поставит под сомнение, а, напротив, укрепит лидерство ИКАО в развитии устойчивой авиации.

3.2 Государства, представляющие настоящий документ, подчеркивают, что для уменьшения воздействия международной авиации на изменение климата важно установить амбициозный долгосрочный ориентир, и призывают ИКАО согласовать долгосрочную желательную цель для международной авиации, соответствующую заявленной в Парижском соглашении цели ограничения повышения температуры уровнем 1,5 °С и согласующуюся с обязательствами отрасли по достижению чистой нулевой эмиссии в 2050 году.

3.3 Как и в случае с CNG2020, долгосрочная цель должна предусматривать учет особых обстоятельств и соответствующих возможностей.

3.4 Авторы считают, что амбициозная долгосрочная желательная цель должна предусматривать следующее:

- в 2050 году внутриотраслевая эмиссия CO₂ не должна превышать одной трети от уровней 2019 года, т. е. она должна составлять около 200 Мт CO₂;
- контрольные ориентиры траекторий внутриотраслевой годовой эмиссии должны составлять около 500 Мт CO₂ в 2030 году и около 400 Мт CO₂ в 2040 году;
- должно быть зафиксировано намерение к 2050 году достичь чистой нулевой эмиссии CO₂, при этом основная роль должна отводиться сокращению внутри отрасли и ограниченному сокращению вне отрасли за счет поглощения/постоянного удаления парниковых газов.

3.5 Каждый элемент комплекса мер следует использовать на основании решения Ассамблеи по LTAG. В докладе о LTAG указано, что во всех сценариях сокращение эмиссии происходит главным образом за счет использования SAF. На Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (СААФ/3) в 2023 году ИКАО следует заняться созданием глобального рамочного механизма внедрения SAF на устойчивой основе.

3.6 Кроме того, авторы подчеркивают важность разработки средств осуществления для оказания помощи странам в реализации LTAG, а также во внедрении средств мониторинга.

4. ДЕЙСТВИЯ HLM-LTAG

4.1 HLM-LTAG предлагается:

- a) договориться предусмотреть варианты реализации LTAG, которые включают цель, соответствующую температурным целям Парижского соглашения, например, чистую нулевую эмиссию CO₂ международной авиации к 2050 году с контрольными ориентирами по крайней мере на 2030 и 2040 годы и незначительной зависимостью от поглощения/постоянного удаления углерода;
- b) договориться начать процесс по созданию к концу 2023 года средств мониторинга, отчетности и верификации для отслеживания хода достижения LTAG;
- c) признать основную роль устойчиво производимых видов авиационного топлива в сокращении эмиссии CO₂ и договориться создать на СААФ/3 в 2023 году глобальный рамочный механизм их внедрения на устойчивой основе.