



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АВИАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВНЫМ ВИДАМ ТОПЛИВА

Рио-де-Жанейро, Бразилия, 16–18 ноября 2009 года

Пункт 3 повестки дня. Меры по обеспечению разработки и использования

#### ПОЛИТИЧЕСКИЕ МЕРЫ В ЕВРОПЕ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ РАЗРАБОТКИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ "УСТОЙЧИВОГО" ТОПЛИВА В АВИАЦИИ

(Представлено Швецией от имени Европейского сообщества и входящих в его состав государств-членов<sup>2</sup> и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации<sup>3</sup>)

#### АННОТАЦИЯ

В настоящем документе описываются наиболее важные меры политики Европейского сообщества, направленные на поддержку изучения и развития новых видов авиационного топлива. В нем раскрывается контекст общей политики в отношении биотоплива, делаются выводы и приводятся некоторые рекомендации, касающиеся деятельности на международном уровне.

Конференции предлагается одобрить выводы/рекомендации, изложенные в пп. 3 и 4.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Воздушный транспорт нуждается в эффективных мерах по сокращению своей эмиссии, без которых в результате ожидаемого роста перевозок увеличится не только количество выбросов, но, вероятно, и доля авиации в общем объеме эмиссии парниковых газов, особенно с учетом того, что другие сектора успешно сокращают свои доли. Европейское сообщество считает, что установление целей сокращения эмиссии для международной авиации составит важную часть общей стратегии достижения целей смягчения последствий изменения климата, предусмат-

<sup>1</sup> Тексты на французском и испанском языках представлены Швецией.

<sup>2</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Германия, Греция, Венгрия, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швеция и Эстония. Все эти 27 государств также являются членами ЕКГА.

<sup>3</sup> Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Хорватия, Черногория, Швейцария.

ривающую ограничение роста среднемировой температуры в пределах не более 2 °С сверх уровней преиндустриального периода в соответствии с решением Группы восьми и Форума ведущих экономик мира.

1.2 Использование альтернативных видов топлива, в особенности получаемых из возобновляемых источников энергии, может способствовать достижению таких целей и сокращению или ликвидации разрыва между предполагаемым развитием авиации и влиянием технических, эксплуатационных и рыночных мер, дополнительно уменьшив зависимость от ископаемого топлива.

## 2. ВАЖНЫЕ МЕРЫ ПОЛИТИКИ В ЕВРОПЕЙСКОМ СООБЩЕСТВЕ

2.1 Роль, которую должны играть политики в отношении использования в авиации альтернативных видов топлива и, в частности, биотоплива, должна рассматриваться в свете растущей уверенности в технической возможности применения альтернативных видов топлива и в разработке новых технических стандартов на альтернативное смесевое топливо. В целях содействия признанию и использованию таких новых видов топлива желательно действовать в направлении гармонизации таких стандартов на международном уровне с учетом технических требований, включая аспекты безопасности и окружающей среды.

2.2 Европейское сообщество установило меры, направленные на разработку и использование биотоплива на транспорте в целом, которые имеют важное значение также ввиду появления нового "устойчивого" авиационного топлива. Их можно резюмировать следующим образом:

- a) Финансовая поддержка научно-исследовательской работы по созданию альтернативных видов топлива, проводимая отраслью в рамках текущей 7-й рамочной программы по научно-техническим разработкам (2007–2013): проектами предусматривается конкретная работа над созданием авиационного топлива; предоставляется также финансирование в целях обеспечения подготовки экспериментальных планов производства биотоплива второго и третьего поколения. Стратегический план в области энергетической технологии ЕС включает "дорожную карту" создания мощностей по производству биотоплива в Европе, и Европейское сообщество в настоящее время разрабатывает план финансирования инвестиций. По мере поступления результатов о перспективах создания биотоплива для авиации вопрос об обеспечении авиации топливом, как ожидается, будет привлекать все большее внимание в этом контексте.
- b) Политические цели и критерии устойчивости: Европейское сообщество поставило перед собой цель использовать на транспорте в Европе к 2020 году возобновляемые источники энергии на уровне 10 % в поддержку цели достижения общей рыночной доли использования возобновляемых источников энергии в размере 20 % и сокращения объема выбросов парниковых газов в ЕС на 20 % в 2020 году. Эта цель должна быть достигнута за счет использования "устойчивого" биотоплива, а для учета в контексте продвижения к этой цели, а также подпадания под национальные планы поддержки биотопливо должно отвечать критериям устойчивости, в том числе в отношении минимальной экономии энергии за счет сокращения выбросов парникового газа, определенной в директиве 2009/28/ЕС о содействии использованию энергии из возобновляемых источников.

2.3 Таким образом, с европейской точки зрения, биотопливо, предназначенное для использования в авиации, должно будет продемонстрировать соответствие этим критериям устойчивости, чтобы иметь право на включение в государственные планы поддержки. В настоящее время продолжается изучение косвенного "эффекта домино", в частности в отношении землепользования. Созданы механизмы мониторинга и постоянного анализа взаимоотношений с продовольственными рынками, социальных факторов и т. д.

2.4 Должна быть продемонстрирована также экономическая целесообразность с учетом аспектов масштабности и стоимости производства "устойчивого" топлива, рыночной конъюнктуры со стороны предложения (включая наличие исходного сырья и производственных мощностей, взаимоотношения с другими рынками, конкурирующими за приобретение земли или других источников, сельскохозяйственные культуры и т. д.) и со стороны спроса (например, использование мощностей для других рынков или других видов топлива) и соответствующей стоимости разработок, в том числе в отношении топлива. Дополнительное изучение и анализ этих вопросов необходимы в качестве вклада для принятия крупных решений, а также рассмотрения потенциальной роли вариантов политики в стимулировании рынка.

2.5 Европейская комиссия инициировала исследование SWAFEА (Устойчивый путь для альтернативных видов топлива и энергии в авиации) с целью проведения сравнительного анализа различных многообещающих топливных вариантов в краткосрочной – долгосрочной перспективах, включая их техническую осуществимость, их влияние на окружающую среду и их экономические масштабы. Сотрудничество с другими проектами и международными инициативными программами является составной частью этой работы. SWAFEА объединит имеющиеся результаты международных проектов, и Комиссия сообщит результаты исследования SWAFEА. Окончательные результаты будут представлены в первой половине 2011 года; в конце 2010/начале 2011 года планируется провести международную конференцию для обсуждения полученных данных.

2.6 В рамках Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) также ведется соответствующая работа по итогам Форума ЕКГА, состоявшегося в декабре 2008 года. Генеральные директора ЕКГА создали Специальную группу для анализа последствий давления на будущие поставки топлива для гражданской авиации, включая роль альтернативных источников топлива. Доклад Специальной группы предполагается представить генеральным директорам ЕКГА в декабре 2009 года с целью последующего обсуждения этих вопросов на международном уровне, в частности в ИКАО.

### 3. ВЫВОДЫ

3.1 Для Европы разработка и возможное использование в авиации альтернативных видов топлива, в частности биотоплива, является привлекательным вариантом развития авиационного сектора при условии выполнения технических требований, включая аспекты безопасности, а также критериев устойчивости. Европа призывает ИКАО сотрудничать с соответствующими форумами в разработке последовательных критериев устойчивости для производства биотоплива и в разработке планов подтверждения того, что производство биотоплива отвечает этим стандартам. Работа, проводимая Европейским сообществом по определению критериев устойчивости, излагается в информационном документе о критериях устойчивости в отношении использования биотоплива в ЕС и оценке жизненного цикла, представленном в рамках пункта повестки дня об экологической устойчивости и взаимозависимостях.

3.2 Политические решения в отношении альтернативных видов топлива должны базироваться на всеобъемлющей оценке, включая исследования, определение и тестирование технической осуществимости, степень экологической и социальной устойчивости и экономические аспекты. Европа предлагает, чтобы Договаривающиеся государства при рассмотрении мер политики, направленных на содействие использованию альтернативных видов топлива, объединяли их с другими техническими мерами (такими, как модернизация ОрВД в рамках программы SESAR), эксплуатационными мерами и рыночными мерами, такими как схема торговли квотами на эмиссию. Такой всесторонний подход обеспечит подлинное уменьшение воздействия авиации на окружающую среду.

3.3 Меры политики должны иметь целью предотвращение нежелательных и негативных побочных эффектов, угрожающих получению экологических выгод использования биотоплива. Европа предлагает Конференции принять к сведению потребность в дальнейших исследованиях и разработках альтернативных видов топлива для авиации с целью подготовки отрасли, а также лиц, определяющих политику к принятию решений.

3.4 Европа предлагает Договаривающимся государствам совместно работать в целях обмена информацией и передовой практикой и, в частности, достижения общего определения требований к устойчивости с учетом существующих критериев и деятельности соответствующих международных органов.

#### 4. РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Конференции предлагается рекомендовать, чтобы:

- a) Совет и Договаривающиеся государства ИКАО принимали свои политические решения и "дорожные карты" на основе всеобъемлющего анализа аспектов экологической, социальной и экономической устойчивости, а также с учетом технических требований, в том числе в аспектах безопасности;
- b) на международном уровне было разработано общее определение требования к устойчивости биотоплива; Европа готова поддержать ИКАО (как одного из посредников) в работе, направленной на достижение этой цели, и внести вклад в эту деятельность;
- c) многообещающие перспективы использования биотоплива не влекли за собой никакого ослабления или уменьшения усилий, связанных с другими мерами по сокращению воздействия авиации на окружающую среду.

— КОНЕЦ —