



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)

ВЗГЛЯДЫ ОТРАСЛИ НА CORSA

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА), Организацией гражданского авиационного обслуживания (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), координируемыми Группой действий по воздушному транспорту (АТАГ))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Отрасль решительно поддерживает Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA). Компенсация выбросов углерода представляет собой экологически эффективный способ, который дополняет усилия отрасли по сокращению эмиссии с помощью технических мер, применения устойчиво производимого авиационного топлива, эксплуатационных и инфраструктурных мер. В рабочем документе отмечается, что реализация CORSA позволяет избежать необходимости применения дублирующих мер при формировании цен на выбросы углерода в отношении международной авиационной эмиссии на региональном, национальном или субнациональном уровнях, и подчеркивается тот факт, что CORSA была принята с широким признанием того, что она должна быть единственной рыночной мерой, применяемой к международным рейсам, исходя из того, что эмиссия не должна учитываться более одного раза. Однако существуют опасения, что реализация и эффективность CORSA могут быть подорваны политикой отдельных государств и групп государств, применяющих инструмент углеродного ценообразования или налога, указанного в билете, или рассматривающих их применение для решения проблемы эмиссии международной авиации, в дополнение к CORSA.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) подтвердить важность CORSA в качестве одного из элементов комплекса мер;
- b) обратиться к Совету с просьбой с самого начала поощрять участие в CORSA всех государств-членов ИКАО на добровольной основе;
- c) подтвердить принцип, согласно которому CORSA должна быть рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиацией;
- d) подтвердить принцип, согласно которому рыночные меры не должны иметь дублирующего характера, и эмиссия CO₂ международной авиации должна учитываться только однократно;
- e) обратиться к Совету с просьбой завершить при техническом содействии Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) работу по дополнению основных требований к устойчиво произведенным видам авиационного топлива в рамках CORSA более широким набором критериев устойчивости.

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА.
19-2331

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 2009 году авиационная отрасль определила три глобальных цели, направленные на уменьшение ее негативного влияния на климат: краткосрочная цель по улучшению эффективности на 1,5 % в год; среднесрочная цель по стабилизации нетто-эмиссии CO₂ с 2020 года путем достижения нейтрального уровня выброса углерода; и долгосрочная цель снизить вдвое авиационную эмиссию CO₂ к 2050 году по сравнению с уровнем 2005 года. Мы отмечаем, что на 75-м ежегодном Общем собрании ИАТА (AGM), состоявшемся в Сеуле 1–3 июня 2019 года, авиакомпания-члены ИАТА подавляющим большинством голосов приняли резолюцию о реализации CORSIA, которая подтвердила эти глобальные обязательства².

1.2 В 2010 году, в рамках 37-й сессии Ассамблея ИКАО утвердила следующие цели для авиации: цель достичь глобального среднего ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % до 2020 года, желательная цель повышения топливной эффективности на 2 % в год с 2021 по 2050 год, и коллективная среднесрочная глобальная желательная цель удержания глобальной нетто-эмиссии CO₂ международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне за счет поддержания нейтрального уровня эмиссии углекислого газа.

1.3 Авиация решает задачу достижения своих целей в области сохранения климата посредством стратегии, включающей: развитие новых технологий, энергетический переход к устойчиво произведенному авиационному топливу, более эффективное производство полетов, более эффективное использование инфраструктуры и глобальные рыночные меры в отношении авиационной эмиссии CO₂.

2. CORSIA

2.1 Отрасль по-прежнему уверена в том, что технологии, устойчиво произведенное авиационное топливо, эксплуатационные меры и улучшенная инфраструктура обеспечат устойчивый рост авиационной отрасли, позволяя авиации удовлетворять растущий спрос на авиаперевозки со стороны пассажиров и грузоотправителей при одновременном снижении ее воздействия на изменение климата. Действительно, мы настоятельно призываем правительства содействовать осуществлению этих мер посредством проведения политики поддержки. Однако отрасль также признает, что для заполнения любых пробелов в вопросах эмиссии необходимы глобальные рыночные меры до тех пор, пока другие меры не смогут полностью вступить в силу.

2.2 Таким образом, отрасль решительно приветствовала принятие 39-й сессией Ассамблеи ИКАО Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). Отрасль по-прежнему полностью поддерживает CORSIA, а также международные стандарты и критерии единиц выбросов, которые были приняты ИКАО для

² <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/resolution-corsia-agm-2019.pdf>

обеспечения ее надежности не только посредством мониторинга, отчетности и верификации эмиссии, но и за счет единиц эмиссии, которые должны будут соблюдаться.

2.3 Авиационный сектор привержен прогрессу в области технологий, эксплуатации и инфраструктуры для дальнейшего сокращения выбросов углерода в секторе. Схема компенсаций не предназначена для замены этих усилий. Также CORSIA не сделает топливную эффективность менее приоритетной повседневной задачей. Скорее, CORSIA может помочь сектору достичь своих целей в области сохранения климата в краткосрочной и среднесрочной перспективе, дополняя инициативы по сокращению эмиссии, действующие в секторе.

2.4 Отрасль считает, что ИКАО должна и впредь играть ведущую роль в работе по решению проблемы воздействия эмиссии CO₂ международной авиации с помощью полного комплекса мер. В частности, отрасль поддерживает дальнейшую работу ИКАО по разработке более широкого набора критериев устойчивости для устойчиво производимого авиационного топлива, заявленных в рамках CORSIA, и продолжение работы ИКАО по дополнению этих основных требований. Согласованный на глобальном уровне подход к критериям устойчивости в международной авиации обеспечит ясность, которая поможет устранить барьеры на пути освоения устойчиво произведенных видов авиационного топлива и будет поддерживать инвестиции в этот жизненно важный сектор.

3. КОМПЕНСАЦИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА

3.1 Компенсация выбросов углерода представляет собой экологически эффективный вариант для секторов, где потенциал для дальнейшего сокращения эмиссии ограничен или затраты на борьбу с ней неоправданно высоки. Компенсации и углеродные рынки являются основополагающим компонентом глобальной, региональной и национальной политики в области сокращения эмиссии. Они десятилетиями функционируют в целях соблюдения требований и добровольного сокращения эмиссии и по-прежнему являются эффективным механизмом поддержки в борьбе с изменением климата.

3.2 Существует много способов добиться сокращения эмиссии CO₂, которые могут быть использованы в качестве компенсации, многие из них приносят другие социальные, экологические или экономические выгоды, имеющие отношение к устойчивому развитию. Компенсации могут быть получены от различных видов проектной деятельности, включая, например, ветроэнергетику, экологичные кухонные плиты, улавливание метана, лесное хозяйство и другие проекты по сокращению или предотвращению эмиссии. Реализация CORSIA будет стимулировать спрос на компенсации, что в свою очередь приведет к новым инвестициям в проекты, направленные на защиту климата, принося пользу всем заинтересованным сторонам, включая местные сообщества.

3.3 По подсчетам ИКАО авиации потребуется компенсировать около 2,5 миллиардов тонн CO₂ в период с 2021 по 2035 год³. Это представляет собой инвестиции в размере около 40 миллиардов долларов США в климатические проекты (основано на прогнозах, которые предполагают, что цена на углерод увеличится с 8 долларов США в 2021 году до 20 долларов США в 2035 году)⁴.

³ Результаты технического анализа CAEP, Совещание Консультативной группы ИКАО по вопросам охраны окружающей среды (EAG/15), 20-21 января, 2016 года. Пункт № 1 повестки дня, доступно по ссылке: https://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Documents/EAG15_CAEP%20Technical%20Analyses.pdf

⁴ По оценке ИАТА.

4. **ДОБРОВОЛЬНОЕ ПРИСОЕДИНЕНИЕ К CORSIA**

4.1 Отрасль осознает, почему политические соображения привели к решению о применении требований компенсаций в рамках CORSIA в отношении полетов между добровольно присоединившимися государствами на экспериментальном и первом этапах реализации. Однако мы считаем, что важно достичь максимально возможного уровня охвата. Высокий уровень охвата не только повышает экологическую эффективность системы, но и снижает риск рыночных искажений за счет создания единых условий в рамках CORSIA. Кроме того, добровольное присоединение к CORSIA демонстрирует приверженность государства решению проблемы изменения климата.

5. **ИСКЛЮЧЕНИЕ ПУТАНИЦЫ**

5.1 В последние годы наблюдается заметное увеличение числа применяемых во всем мире инструментов углеродного ценообразования, таких как налоги на углерод или схемы торговли выбросами. Аналогичное распространение инструментов углеродного ценообразования в авиации привело бы к неустойчивой и дорогостоящей путанице в мерах, действующих для эксплуатантов самолетов и правительств. Реализация CORSIA позволяет избежать необходимости применения дублирующих или перекрывающих друг друга мер углеродного ценообразования в отношении эмиссии международной авиации на региональной, национальной или субнациональной основе.

5.2 Хотя затраты, связанные с CORSIA, нельзя назвать незначительными, для эксплуатантов самолетов они, по прогнозам, будут управляемыми, особенно по сравнению с затратами, которые могут возникнуть в результате дублирования национальных или региональных схем, что может привести к различным требованиям для отдельных эксплуатантов и, следовательно, также увеличить риск рыночных искажений.

5.3 CORSIA была принята с признанием того, что она должна быть единственной рыночной мерой, применяемой к международным рейсам, и на том основании, что эмиссия не должна учитываться более одного раза. Это замечание отражено в резолюции A39-3 Ассамблеи, которая определяет, что CORSIA должна быть рыночной мерой, применяемой в отношении эмиссии CO₂ от международной авиации. К сожалению, внедрение и эффективность CORSIA могут быть поставлены под угрозу политикой отдельных государств и групп государств. Особую озабоченность вызывает тот факт, что некоторые государства применяют или рассматривают возможность применения инструмента углеродного ценообразования или налога, указанного в билете, для решения проблемы эмиссии от международной авиации, которая будет охватываться CORSIA. Такая политика не только противоречит международным обязательствам этих государств, но и подрывает многосторонние усилия по борьбе с изменением климата и сокращает доступность ресурсов для проведения исследований и внедрения новых технологий.