ATConf/7-WP/219
18/11/26

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
3.4 Сборы с международного воздушного транспорта
Часть b) Сборы (внедрение CORSIA)

ПРОЕКТ ДОКЛАДА

(6 страниц)

Подпункт 3.4 повестки дня. Сборы с международного воздушного транспорта

Часть b) Сборы (внедрение CORSIA)

3.4.5 **ДОКУМЕНТАЦИЯ**

3.4.5.1 В рабочем документе WP/124, представленном Египтом от имени Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), была подтверждена поддержка экологических целей ИКАО и одновременно выражена обеспокоенность по поводу совокупных расходов и дублирования обязательств, возникающих в результате применения глобальных, региональных и национальных мер по обеспечению экологической устойчивости. В нем отмечалось, что это может препятствовать конкуренции, а также снизить доступность и связность воздушного транспорта, особенно на развивающихся рынках. В документе содержался призыв к Конференции подтвердить, что Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) является единственной глобальной рыночной мерой для международной авиации и настоятельно призвать государства и региональные организации избегать применения дублирующих или частично совпадающих мер. Кроме того, в нем содержится просьба к ИКАО оценить их совокупное экономическое воздействие и воздействие на связность сети воздушного транспорта, а также разработать механизм, направленный на предотвращение двойного взимания сборов и частичного совпадения нормативных обязательств, для рассмотрения на 44-й сессии Ассамблеи ИКАО.

3.4.5.2 В рабочем документе WP/90, представленном Катаром, подчеркивалась важность обеспечения согласованности и предсказуемости нормативного регулирования в отношении мер, направленных на решение проблемы эмиссии международной авиации, особенно в связи с переходом CORSIA к обязательному второму этапу в 2027 году и развитием региональных мер, включая предлагаемые изменения в систему торговли квотами на эмиссию Европейского союза (EU ETS). В документе выражалась обеспокоенность тем, что расходящиеся или дублирующие друг друга требования в отношении эмиссии углерода могут создать неравные издержки на соблюдение нормативных требований, исказить конкуренцию, увеличить административную нагрузку, подорвать глобальную связность воздушного транспорта и препятствовать долгосрочным инвестициям в более экологичные авиационные технологии и устойчиво производимые виды авиационного топлива (SAF). Конференции было предложено вновь подтвердить через ИКАО важность глобально согласованных подходов, призвать государства избегать односторонних или региональных рыночных мер, которые могут привести к фрагментации регулирования международной авиации, а также просить Совет ИКАО изучить последствия различных подходов в вопросах конкуренции и глобальной связности и рассмотреть вопрос о разработке инструктивного материала, чтобы способствовать согласованности нормативного регулирования.

3.4.5.3 В рабочем документе WP/82, представленном Саудовской Аравией и Объединенными Арабскими Эмиратами при участии Египта, рассматривался риск взимания двойных платежей в отношении международных полетов, подпадающих одновременно под действие CORSIA и региональной системы торговли квотами на эмиссию. В документе подчеркивалось, что CORSIA является глобальной системой компенсации выбросов углерода, тогда как региональные системы торговли квотами требуют от эксплуатантов сдачи квот на эмиссию, что потенциально создает дополнительную фискальную нагрузку на эмиссию, уже учтенную в рамках CORSIA. Это может привести к росту расходов авиакомпаний, создать административную нагрузку и поставить в невыгодное положение эксплуатантов, базирующихся за пределами данного региона.

Конференции было предложено подтвердить, что в соответствии с Чикагской конвенцией, политикой ИКАО в отношении налогов и сборов и резолюцией A42-22 Ассамблеи эмиссия, уже охваченная CORSIA, не должна облагаться дополнительным региональным сбором фискального характера; просить Совет ИКАО продолжать заниматься этим вопросом до тех пор, пока соответствующие региональные системы не будут приведены в соответствие с глобальной структурой; и вновь подтвердить, что региональные меры должны основываться на принципе однократного учета эмиссии международной авиации.

3.4.5.4 В рабочем документе WP/50, представленном Таиландом совместно с Индонезией, Малайзией, Сингапуром и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), рассматривались возникающие факторы риска для реализации системы CORSIA, в частности ограничение доступа к устойчиво производимым видам авиационного топлива (SAF) и потенциальный дефицит единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA (CEEU). В документе подчеркивалось, что геополитическая нестабильность и волатильность энергетического рынка в сочетании с ограниченной доступностью и высокой стоимостью SAF могут привести к росту расходов авиакомпаний на соблюдение нормативных требований. В нем подчеркивалась необходимость улучшения доступа к видам топлива, отвечающим условиям CORSIA, упрощения процедуры выдачи писем-разрешений (LoA) и реализации соответствующих корректировок, увеличения наличия CEEU, а также поощрения авиакомпаний к заблаговременному планированию закупок. Конференции было предложено подтвердить роль CORSIA как единственной глобальной рыночной меры для международной авиации, улучшить координацию между соответствующими заинтересованными сторонами и поручить ИКАО продолжать следить за наличием CEEU и оценивать экономические последствия для будущего соблюдения требований при сохранении экологической целостности и стабильности рынка.

3.4.5.5 Документ WP/31, представленный ИАТА при участии Таиланда, вновь подтвердил важность CORSIA как единственной глобальной рыночной меры по сокращению эмиссии CO_2 международной авиации. В документе было отмечено недостаточное количество единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA (CEEU), и содержался настоятельный призыв к государствам регистрации ускорить выдачу писем-разрешений (LoA), чтобы авиакомпании могли выполнять свои компенсационные обязательства. Кроме того, в документе была выражена обеспокоенность введением рядом государств углеродных сборов и налогов на международные воздушные перевозки. Отмечалось, что подобные меры могут привести к фрагментации глобального согласованного подхода к сокращению авиационной эмиссии и противоречат политике ИКАО в области налогообложения, изложенной в Doc 8632. Конференции было предложено призвать большее число государств добровольно присоединиться к CORSIA, содействовать своевременной выдаче разрешений на использование единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA (CEEU), подтвердить приверженность политике ИКАО в области налогообложения, изложенной в Doc 8632, и недопущению дискриминационного налогообложения, а также призвать внедрять CORSIA унифицированным образом в соответствии с положениями тома IV Приложения 16.

3.4.6 **РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

3.4.6.1 Конференция вновь подтвердила важность CORSIA как единственной глобальной рыночной меры для регулирования эмиссии CO_2 от международной авиации в соответствии с соответствующими резолюциями Ассамблеи ИКАО. Многие государства подчеркнули критическую важность сохранения глобально унифицированного подхода в рамках CORSIA и механизма ИКАО по внедрению для обеспечения согласованного регулирования, предсказуемости и справедливого отношения к эксплуатантам международных воздушных судов.

3.4.6.2 Была выражена обеспокоенность в связи с потенциальным дублированием положений CORSIA и региональных или национальных мер, связанных с эмиссией, включая системы торговли квотами на эмиссию и сборы за углеводородную эмиссию. Некоторые государства подчеркнули, что частично совпадающие требования могут привести к дополнительным расходам на соблюдение требований, административной нагрузке и искажению конкуренции, что окажет негативное влияние на транспортную доступность и связность сети воздушного транспорта, особенно на развивающихся рынках. Была отмечена необходимость избегать двойного взимания платы и дублирующих нормативных обязательств, но одновременно была признана важность сохранения экологической целостности глобальных усилий по сокращению авиационной эмиссии.

3.4.6.3 Конференция также рассмотрела экономические последствия внедрения CORSIA, особенно в свете начала ее второго этапа в 2027 году. Было обращено внимание на ограниченную доступность и высокую стоимость устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), а также на потенциальный дефицит доступа к единицам эмиссии, отвечающим критериям CORSIA (CEEU). Было поддержано укрепление сотрудничества между государствами и соответствующими заинтересованными сторонами для облегчения доступа к CEEU, в том числе посредством своевременной выдачи писем-разрешений правительствами государств, принимающих мероприятия, которые генерируют CEEU.

3.4.6.4 Также была подчеркнута важность контроля за экономическими последствиями природоохранных мер для международного воздушного транспорта. Некоторые государства поддержали проведение дальнейшей оценки влияния таких мер на расходы авиакомпаний, конкуренцию и связность сети воздушного транспорта, отметив, что в резолюции A42-22 Ассамблеи Совету поручается проводить периодический обзор CORSIA каждые три года, включая оценку рыночного и стоимостного воздействия этой системы на международную авиацию.

3.4.6.5 Конференция приняла к сведению информационный документ WP/173, представленный Турцией.

3.4.7 **ВЫВОДЫ**

3.4.7.1 По итогам рассмотрения представленной документации и последовавшего обсуждения по пункту 3.4 повестки дня (часть B) Конференция пришла к следующему выводу:

a) CORSIA по-прежнему является единственной глобальной рыночной мерой по сокращению эмиссии CO_2 международной авиации, и эффективное и согласованное внедрение системы имеет решающее значение для обеспечения экологической целостности, предсказуемости регулирования и справедливого отношения к международным эксплуатантам воздушных судов;

b) частично совпадающие или дублирующие меры, связанные с эмиссией международной авиации, на глобальном, региональном и национальном уровнях могут привести к росту расходов на обеспечение соответствия требованиям, созданию административной нагрузки и нарушению конкуренции с потенциальными негативными последствиями для ценовой доступности и связности сети воздушного транспорта;

c) наличие единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA (CEEU), в результате своевременной выдачи писем-разрешений правительствами стран, принимающих мероприятия, которые генерируют CEEU, имеет первостепенное значение для эффективного внедрения CORSIA, особенно по мере перехода системы ко второму этапу в 2027 году;

d) постоянный мониторинг и оценка экономических последствий CORSIA в контексте периодических обзоров CORSIA, проводимых Советом ИКАО, важны для поддержки глобально согласованного подхода в рамках CORSIA при одновременном обеспечении экологической целостности и устойчивого развития международного воздушного транспорта.

3.4.8 **РЕКОМЕНДАЦИИ**

Рекомендация 3/8. Сборы с международного воздушного транспорта: сборы (внедрение CORSIA)

Конференция рекомендует:

a) государствам продолжать поддерживать CORSIA в качестве единственной глобальной рыночной меры по сокращению эмиссии CO_2 международной авиации и обеспечивать ее эффективное и согласованное внедрение в соответствии с положениями тома IV Приложения 16 и соответствующими резолюциями Ассамблеи ИКАО;

b) государствам и региональным организациям стремиться избегать дублирующих или частично совпадающих мер, связанных с эмиссией международной авиации, которые могут привести к двойному взиманию платы, излишней административной нагрузке или нарушению конкуренции, при одновременном обеспечении под эгидой ИКАО экологической целостности мер по решению проблемы эмиссии CO_2 международной авиации;

c) государствам укреплять сотрудничество с ИКАО и другими соответствующими заинтересованными сторонами в целях содействия обеспечению наличия единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA (CEEU), для эксплуатантов воздушных судов за счет своевременной выдачи писем-разрешений правительствами стран, принимающих мероприятия, в рамках которой генерируются CEEU;

d) ИКАО продолжать отслеживать и оценивать экономические последствия внедрения CORSIA, включая наличие и ценовую доступность единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, и приемлемых видов топлива, отвечающих условиям CORSIA, в контексте периодических обзоров CORSIA, проводимых Советом ИКАО;

e) ИКАО продолжать пропагандировать критическую важность сохранения глобально унифицированного подхода в рамках CORSIA, который обеспечивает согласованность процесса регулирования и координацию деятельности ее государств-членов и соответствующих международных и региональных организаций, а также поддерживать эффективное внедрение CORSIA всеми государствами-членами.

— КОНЕЦ —