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

第七次世界范围航空运输会议
（ATCONF/7）

2026 年 **11** 月 **16** 日至 **20** 日，蒙特利尔总部

议程项目 **3**： 加强监管和制度框架

3.4：国际航空运输的税费征收

b) 部分税费征收（实施 **CORSIA**）

报告草案

（4 页）

议程子项目 3.4： 国际航空运输的税费征收
b) 部分税费征收（实施 CORSIA）

3.4.5 文件

3.4.5.1 由埃及代表非洲民用航空委员会（AFCAC）54 个成员国[1]提交的 WP/124 号文件，重申支持国际民航组织的环境目标，同时着重指出对全球、地区和国家层面可持续性措施所产生的累积成本及监管义务重叠表示关切。文件指出，这些可能扭曲市场竞争，并削弱航空运输的可负担性和连通性，尤其是在发展中市场。文件请会议重申国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）是国际航空领域唯一的全球基于市场措施（MBM），并敦促各国和地区组织避免采取重叠性或重复性的措施。文件还请国际民航组织评估这些措施在经济和连通性方面的累积影响，并制定机制，防止重复收费和监管义务重叠问题，供国际民航组织大会第 44 届会议审议。

3.4.5.2 由卡塔尔提交的 WP/90 号文件强调，在应对国际航空排放问题时，保持监管一致性和可预测性十分重要，特别是在 CORSIA 将于 2027 年进入强制性第二阶段，而且包括欧洲联盟排放交易计划（EU ETS）拟议修订在内的地区性措施在不断演进的背景下。文件对不同或重叠的碳排放要求可能造成合规成本不均衡、扭曲竞争、增加行政负担、削弱全球连通性，并抑制对更清洁航空技术和可持续航空燃料长期投资的情况表示关切。文件请会议重申通过国际民航组织采取全球协调一致做法的重要价值，鼓励各国避免采取可能导致国际航空监管碎片化的单边或地区基于市场措施，并请国际民航组织理事会审查不同监管做法对竞争和全球连通性的影响，同时考虑提供指导，以促进监管一致性。

3.4.5.3 由沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国提交并由埃及联署的 WP/82 号文件，论述了同时适用 CORSIA 和地区排放交易计划的国际航班面临重复收费的风险。文件着重指出，CORSIA 属于全球抵消机制，而地区排放交易计划则要求运营人清缴排放配额，因此可能对已按照 CORSIA 处理的排放施加额外的财政负担。这可能增加航空公司的运营成本，带来行政负担，并使该地区以外的运营人处于不利地位。文件请会议申明，根据《芝加哥公约》、国际民航组织关于收费与税收的政策以及大会 A42-22 号决议，已由 CORSIA 涵盖的排放不应再承担具有财政性质的额外地区性收费；请国际民航组织理事会持续关注这一事项，直至有关地区计划与全球框架保持一致；并重申，地区性措施应遵循国际航空排放“只应计入一次”的原则。

3.4.5.4 由泰国提交并由印度尼西亚、马来西亚、新加坡和国际航空运输协会（IATA）联署的 WP/50 号文件，审查了 CORSIA 实施所面临的新出现的风险，特别是可持续航空燃料（SAF）获取有限以及 CORSIA 合格排放单位（CEEU）可能出现供应不足。文件着重指出，地缘政治局势和能源市场波动，加上 SAF 可用性和可负担性方面的制约，可能增加航空公司的合规成本。文件强调，需要改善对 CORSIA 合格燃料的获取，精简授权书（LoA）的签发和相应调整，扩大 CEEU 供给，并鼓励航空公司尽早开展采购规划。文件请会议重申 CORSIA 是国际航空二氧化碳排放唯一的全球基于市场措

[1] 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、斯威士兰、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚、津巴布韦。

施，加强相关利害攸关方之间的协调，并请国际民航组织监测 CEEU 的可用性，评估未来合规的经济影响，同时维护环境完整性和市场稳定。

3.4.5.5 由国际航空运输协会（IATA）提交并由泰国联署的 WP/31 号文件，重申 CORSIA 作为应对国际航空二氧化碳排放唯一全球基于市场措施的重要性。文件着重指出，CORSIA 合格排放单位（CEEU）供应短缺，并敦促东道国加快签发授权书（LoA），以使航空公司能够履行其抵销义务。文件还对一些国家对国际航空运输征收碳费和碳税表示关切，并指出此类措施可能造成应对航空排放问题的全球协调一致做法碎片化，并与 Doc 8632 号文件所载国际民航组织征税政策相抵触。文件请会议鼓励更多国家自愿参与 CORSIA，促进及时授权使用 CEEU，重申 Doc 8632 号文件所载国际民航组织反对歧视性税收的政策，并敦促各国按照附件 16 第 IV 卷统一实施 CORSIA。

3.4.6 讨论

3.4.6.1 会议重申，根据国际民航组织大会有关决议，CORSIA 作为应对国际航空二氧化碳排放的唯一全球基于市场措施具有重要意义。许多国家强调，保持 CORSIA 及国际民航组织相关实施框架下的全球协调统一做法至关重要，这有助于确保监管一致性、可预测性以及对国际航空器运营人的公平待遇。

3.4.6.2 与会者对 CORSIA 与地区和国家层面排放相关措施（包括排放交易计划和碳收费）之间可能存在重叠表示关切。一些国家强调，重叠要求可能导致额外合规成本和行政负担，并造成竞争扭曲，从而对航空运输的可负担性和连通性产生不利影响，特别是在发展中市场。会议强调，应避免重复收费和重复监管义务，同时认识到必须保持应对航空减排全球努力的环境完整性。

3.4.6.3 会议还审议了实施 CORSIA 的经济影响，特别是鉴于其第二阶段将于 2027 年开始。与会者提请注意，可持续航空燃料（SAF）的供应和可负担性有限，以及 CORSIA 合格排放单位（CEEU）的获取可能短缺。会议支持加强各国和相关利害攸关方之间的合作，以便利获得 CORSIA 合格排放单位，包括由开展能够产生 CORSIA 合格排放单位活动所在国政府及时签发授权书（LoA）。

3.4.6.4 会议还强调，监测环境措施对国际航空运输经济影响的重要性。一些国家支持进一步评估此类措施对航空公司成本、竞争和连通性的影响，并指出大会 A42-22 号决议要求理事会每三年对 CORSIA 进行一次定期审查，包括评估该计划对国际航空运输市场和成本的影响。

3.4.6.5 会议注意到土耳其提交的 WP/173 号信息文件。

3.4.7 结论

3.4.7.1 经对议程项目 3.4 B 部分下文件进行审议和随后讨论后，会议得出以下结论：

a) CORSIA 继续是应对国际航空二氧化碳排放的唯一全球基于市场措施，其有效和统一实施对于确保环境完整性、监管可预测性以及对国际航空器运营人的公平待遇至

关重要；

b) 全球、地区和国家层面对国际航空适用的重叠或重复排放相关措施，可能增加合规成本、造成行政负担并扭曲竞争，从而对航空运输的可负担性和连通性产生潜在不利影响；

c） 由产生 CORSIA 合格排放单位活动所在国政府及时签发授权书（LoA）确保获得 CORSIA 合格排放单位（CEEU），对于 CORSIA 的有效实施至关重要， 尤其是鉴于该计划于 2027 年进入第二阶段；和

d) 在国际民航组织理事会开展的 CORSIA 定期审查工作范畴内持续监测和评估 CORSIA 的经济影响，对于支持 CORSIA 框架下全球协调统一做法，同时维护环境完整性以及国际航空运输的可持续发展具有重要意义。

3.4.8 建议

建议 3/8 — 国际航空运输的税费征收：税费征收（实施 CORSIA）

会议建议：

a) 各国应继续支持 CORSIA 作为应对国际航空二氧化碳排放的唯一全球基于市场措施，并根据附件 16 第 IV 卷及国际民航组织有关大会决议确保其得到有效和统一实施；

b) 各国和地区组织应努力避免对国际航空实施重叠或重复的排放相关措施，以免造成重复收费、不必要的行政负担或竞争扭曲，同时保持国际民航组织框架下国际航空二氧化碳排放措施的环境完整性；

c) 各国应加强与国际民航组织及其他相关利害攸关方的合作，通过由产生 CORSIA 合格排放单位活动所在国政府及时签发授权书（ LoA），便利航空器运营人获得 CORSIA 合格排放单位；

d) 国际民航组织应在理事会开展的 CORSIA 定期审查范畴内，继续监测和评估实施 CORSIA 的经济影响，包括 CORSIA 合格排放单位和合格燃料的可获得性及可负担性；和

e) 国际民航组织应继续宣传保持 CORSIA 下全球协调统一做法的重要性，这体现了各成员国以及相关国际和地区组织之间的监管一致性与协调，并支持所有成员国有效实施 CORSIA。

— 完 —