



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ УСТОЙЧИВОЙ АВИАЦИИ, ВКЛЮЧАЯ ДОЛГОСРОЧНУЮ ЖЕЛАТЕЛЬНУЮ ЦЕЛЬ ПО СНИЖЕНИЮ ВЫБРОСОВ CO₂ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Чехией от имени Европейского Союза¹ и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации² и ЕВРОКОНТРОЛем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В соответствии с температурными целями Парижского соглашения необходимо значительное снижение выбросов CO₂ от международной авиации. Масштабная долгосрочная желательная цель по снижению выбросов CO₂ (LTAG) должна привести к нулевым выбросам CO₂ в 2050 году.

Необходимо разработать систему мониторинга и принять ее на Совете к концу 2023 года. Она должна учитывать точки пути, как минимум, для 2030 и 2040 годов.

Достижение масштабной LTAG потребует применение различных средств внедрения, включая инвестиции для финансирования необходимых технологических усовершенствований, эксплуатационных изменений и большего распространения устойчивых видов авиационного топлива. Ряд государств, в частности государства, у которых менее развита авиационная система, будут нуждаться в помощи и поддержке для того, чтобы нести соответствующие расходы и иметь доступ к необходимому финансированию.

Действия: Ассамблее предлагается выполнить действия, приведенные ниже и в разделе 6:

- a) согласиться с масштабной долгосрочной желательной целью по снижению выбросов CO₂ (LTAG) о нулевых выбросах CO₂ от международной авиации к 2050 году в соответствии с температурными целями Парижского соглашения;
- b) согласовать точки пути для 2030 и 2040 годов;
- c) согласиться запустить процесс в отношении создания (к концу 2023 года) средств мониторинга и, где применимо, отчитываться и проверять ход достижения LTAG, учитывая, что это общая глобальная желательная цель, что не подразумевает конкретные обязанности или обязательства в форме целей по снижению выбросов со стороны отдельных государств;
- d) признать важную роль устойчивого авиационного топлива в снижении выбросов CO₂ и согласиться установить в ходе СААФ/3 в 2023 году глобальную рамочную концепцию по его распространению на устойчивой основе.

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, 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

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

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Специальный отчет Межправительственной группы экспертов по изменению климата (IPCC)³ "Глобальное потепление на 1,5 °C" предупреждает, что без значительного снижения глобальных выбросов температура атмосферы может увеличиться на 1,5 °C уже к 2030 году. Недавно IPCC назвала авиацию одним из "самых быстрорастущих источников выбросов от деятельности подсектора за период с 2010 по 2019 годы"⁴ и определила, что "для авиации и водного транспорта потребуются дополнительные технологии по снижению выбросов CO₂". Она также определила, что "стремление к снижению выбросов в международной авиации и водном транспорте ниже, чем во многих других секторах". Это призывает сектор международной авиации не только достичь желательной цели ИКАО по углеродно-нейтральному приросту к 2020 году и далее (CNG2020), но и добиться снижения выбросов в соответствии с температурной целью Парижского соглашения.

1.2 Авторы настоящего документа всецело поддерживают набор мер воздействия ИКАО в качестве ключевого средства достижения цели ИКАО CNG2020 и желаемой глобальной интенсивности повышения топливной эффективности в 2 % в год в период с 2021 по 2050 годы. Эти государства и их авиационные отрасли предприняли действия как указано в Европейском докладе о влиянии авиации на окружающую среду (EAER)⁵ 2022 года и в государственных планах действий.

1.3 ИКАО неустанно работает для обеспечения глобального долгосрочного устойчивого развития авиации. В соответствии с резолюцией A40-18 Совет ИКАО изучил возможность достижения долгосрочной глобальной желательной цели по снижению выбросов CO₂ (LTAG). Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) представил доклад по LTAG Совету, который утвердил его для публикации и согласился, что доклад послужит основой для дальнейшего изучения вопроса.

1.4 Доклад, широко признаваемый за свое качество, содержательность и глубину, построен на анализе сценариев выбросов CO₂ и связанных расходов и влияния на рост авиационной деятельности во всех странах, но в особенности в развивающихся. Приведенные в нем интегрированные сценарии показывают, что разные уровни инвестирования в исследования и разработку, проникновение новых технологий, устойчивое авиационное топливо (SAF) и внесение эксплуатационных усовершенствований приводят к разным долгосрочным предполагаемым путям развития для эмиссии. Все три интегрированных сценария, основанных на модели развития воздушных перевозок (тенденциях), ранее утвержденных Советом, достигаются разными трудозатратами. Доклад содержит дорожную карту, соответствующую разным сценариям.

³ <https://www.ipcc.ch/sr15/>

⁴ [Изменение климата в 2022 году. Смягчение последствий изменения климата](#) – IPCC, 04.04.2022.

⁵ www.easa.europa.eu/eaer

1.5 Доклад рассматривает интегрированные сценарии в контексте современной согласованной науке о климате, показывая долю выбросов от международной авиации в отношении к целям снижения выбросов в более широком экономическом контексте для разных сценариев. Он показывает, что международная авиация может значительно снизить выбросы к середине столетия при помощи мер в секторе. Он также показывает, что при применении мер только в секторе в любом сценарии будут остаточные выбросы, поэтому для того, чтобы соответствовать установленным 1,5 °С, авиация должна использовать меры вне сектора удаления неконденсируемого углерода.

1.6 "Желательная" цель – это глобальная цель, которую все государства должны стремиться достичь совместными усилиями, что позволит сумме действий (в свете различных национальных обстоятельств) привести к достижению цели, при этом не устанавливая конкретных обязательств в виде целей по снижению выбросов для отдельных государств. Разные государства могут двигаться к достижению цели с разной скоростью. Учитывая, что международная авиация выходит за рамки отдельных национальных границ, LTAG должна быть глобальной и рассматриваться ИКАО.

1.7 Совещание высокого уровня, которое состоялось 19–22 июля 2022 года, привело к лучшему общему пониманию вопросов, стоящих на повестке дня, и выводов для дальнейшего рассмотрения государствами ИКАО, настоятельно рекомендуя им стараться достичь совместной долгосрочной глобальной желательной цели нулевых выбросов углерода к 2050 году, и признало необходимость создания средств для реализации.

2. УСТАНОВКА МАСШТАБНОЙ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ

2.1 В соответствии с заключением, принятым совещанием высокого уровня, в ходе 41-й сессии Ассамблеи необходимо определить долгосрочный путь для снижения выбросов, а также установить "желаемую" цель. Определение общих стремлений укрепит уверенность авиационной отрасли, стимулирует инвестиции и инновации, сфокусированные на общей цели, которая даст преимущества всему сектору. Кроме того, это укрепит лидерство ИКАО в вопросе популяризации устойчивой авиации.

2.2 Государства, представляющий настоящий документ, поддерживают заключения, принятые совещанием высокого уровня, о том, что для международной авиации необходима общая желательная цель в обеспечении нулевых выбросов углерода к 2050 году, которая соответствует цели Парижского соглашения в отношении 1,5 °С, а также отвечает обязательствам, принятым отраслью.

2.3 Масштабная долгосрочная желательная цель должна включать следующие элементы:

- выбросы CO₂ внутри сектора в 2050 году, равные одной трети от уровня 2019 года, что соответствует докладу CAEP по LTAG, и составляет примерно 200 Мт CO₂;
- стремление к нулевым выбросам CO₂ к 2050 году при основной роли мер по снижению выбросов внутри сектора и ограниченной роли мер по снижению выбросов вне сектора посредством поглотителей углерода и удаления неконденсируемых парниковых газов, что соответствует заключениям совещания высокого уровня, которое состоялось 19–22 июля 2022 года.

3. СРЕДСТВА МОНИТОРИНГА И ПОСЛЕДУЮЩИЕ ШАГИ

3.1 Необходимо установить систему мониторинга, которую к концу 2023 года должен принять Совет, используя существующие процессы, насколько это возможно. Совет должен адаптировать правила проведения мониторинга, где применимо, представления данных и проведения верификации, разработанные в рамках Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), принимая во внимание точки пути, как минимум, для 2030 и 2040 годов, равные приблизительно 500 Мт CO₂ и приблизительно 400 Мт CO₂ соответственно.

3.2 Система, которую необходимо создать, должна быть построена на системе, успешно представленной в рамках CORSIA, но не ограничиваться вопросами потребления топлива, а также учитывать изменения в цепочке создания ценностей в авиации: развитие технологий, ввод в эксплуатацию новых воздушных судов, устойчивое авиационное топливо, эксплуатационные усовершенствования – все это также необходимо отслеживать. Также она должна учитывать правила CORSIA, такие как ценность, получаемая за период эксплуатации признаваемых CORSIA видов топлива, с точки зрения выбросов CO₂ и рассматривать меры вне сектора, при этом не допуская двойного учета, который может возникнуть при расчете снижения выбросов в контексте определяемых на национальном уровне вкладов в рамках Парижского соглашения. Система должна обеспечивать развитие мониторинга для достижения LTAG.

3.3 Для достижения глобальной желательной цели необходимо развитие и внедрение национальной и региональной политики. Государственные планы действий являются средством передачи информации о такой политике в ИКАО. Инструктивный материал по формату планов должен быть детализирован и передан государствам к концу 2023 году, при этом он должен быть построен на основе информации, уже представленной в планах. Секретариат ИКАО должен регулярно проводить глобальный учет полученных обновленных планов, а также проводить первоначальную оценку их общих стремлений и потребностей во внедрении.

3.4 Признавая первостепенную важность вопросов, связанных с CO₂, учитывая текущий статус знаний, авторы рекомендуют ИКАО внимательно следить за научными разработками и исследовать важность влияния авиации, не связанного с CO₂, на климат и также выразить его в количественной форме и заняться решением этого вопроса, как только научные знания в этой области станут более точными. Текущая программа работы САЕР включает анализ влияния, не связанного с CO₂.

4. АКТИВНО ПОПУЛЯРИЗИРОВАТЬ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫЕ ВИДЫ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА (SAF)

4.1 Необходимо использовать каждый элемент из набора мер в зависимости от решения по LTAG. Наиболее значительный объем снижения выбросов к 2050 году будет связан с использованием устойчивого авиационного топлива (SAF). Это подтверждает тот факт, что использование смесового SAF не требует обновления существующего глобального парка или какой-либо инфраструктуры для распределения авиационного топлива, в связи с утверждением на соответствие спецификациям на стандартное топливо, в то время как рамочные концепции устойчивости были разработаны с целью обеспечения преимуществ от использования SAF. Существующее непостоянство в доступности и стоимости ископаемых источников является дополнительным стимулом движения в сторону SAF.

4.2 Авторы настоящего документа признают ведущую роль ИКАО в популяризации SAF. Они дают высокую оценку прогрессу, достигнутому в ходе второй Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (СААФ/2), и дают высокую оценку заключению совещания высокого уровня настойчиво призвать третью Конференцию ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (СААФ/3) в 2023 году определить рамочную концепцию развития SAF с точками пути для 2030 и 2040 годов.

4.3 ИКАО и ее государства-члены должны предпринять более серьезные действия в отношении долгосрочной политики, чтобы стимулировать инвестиции и сделать вклад в развитие рынка SAF с конкурентоспособными ценами. Представляется разумным не позднее 42-й сессии Ассамблеи установить глобальную количественную желательную цель в области SAF на основе всеобъемлющих стандартов устойчивости.

5. СРЕДСТВА РЕАЛИЗАЦИИ

5.1 Достижение LTAG потребует использования различных средств реализации, включая стандарты выбросов, рыночные меры и оказание поддержки развивающимся странам для обеспечения их доступа к финансированию для удовлетворения потребностей в инвестициях и других расходов в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"*. Соответственно, техническая поддержка позволит создавать возможности для бизнеса и получения прибыли на новых инновационных рынках, таких как SAF.

5.2 Декарбонизация международной гражданской авиации также будет зависеть от декарбонизации энергетического сектора, и ей придется соперничать с потребностями других видов деятельности и отраслей в собственной чистой энергии. В то же время, декарбонизация энергетического сектора также открывает некоторые возможности: экологически чистая энергия и биотопливо дают возможность разработать малоиспользуемые земли и создать рабочие места в различных инновационных направлениях по всей планете. В связи с этим, развивающиеся страны обладают запасами сырья и природными условиями необходимыми для производства возобновляемой энергии, что является реальными активами.

6. ДЕЙСТВИЯ

6.1 Ассамблее предлагается:

- a) согласиться с масштабной долгосрочной желательной целью по снижению выбросов CO₂ (LTAG) о нулевых выбросах CO₂ от международной авиации к 2050 году в соответствии с температурными целями Парижского соглашения;
- b) согласовать точки пути для 2030 и 2040 годов;
- c) согласиться запустить процесс в отношении создания (к концу 2023 года) средств мониторинга и, где применимо, отчитываться и проверять ход достижения LTAG, учитывая, что это общая глобальная желательная цель, что не подразумевает конкретные обязанности или обязательства в форме целей по снижению выбросов со стороны отдельных государств;
- d) признать важную роль устойчиво производимого авиационного топлива в снижении выбросов CO₂ и согласиться установить в ходе СААФ/3 в 2023 году глобальную рамочную концепцию по его распространению при обеспечении требований устойчивости.