



大会 — 第 42 届会议

执行委员会

议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

处理国际航空碳抵消和减排计划项下的预期成本

（由巴基斯坦提交）

执行摘要

本工作文件强调有必要处理国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）实施工作的财务影响，特别是对发展中国家的财务影响。在国际民用航空组织（ICAO）大会第41届会议之后，对国际航空碳抵消和减排计划基线进行了修改，预计这导致2024年行业增长系数（SGF）首次出现正值，并要求飞机运营人承担抵消义务。这些义务会产生额外费用，主要来自国际航空碳抵消和减排计划合格燃料（CEF）和国际航空碳抵消和减排计划合格排放单位（EEU）的采购。

发展中国家的航空业是社会经济发展的重要推动因素，预计将面临不成比例且偏高的合规成本。这是由于可接受的国际航空碳抵消和减排计划合格燃料原料范围有限，而且根据当前合格排放单位标准，合格的抵消单位范围狭隘。此外，可持续燃料认证和生产的技术和资金障碍也阻碍了这些地区生产者的参与。这些挑战可能会限制发展中国家对全球气候目标的贡献。

为确保在国际航空碳抵消和减排计划下开展的气候行动既有效又具有包容性，敦促国际民航组织对国际航空碳抵消和减排计划合格燃料和合格排放单位两者的标准进行审查并加以扩大。

通过处理这些与成本相关的障碍，国际民航组织可以加强国际航空碳抵消和减排计划的完整性和公平性，确保更广泛的国际参与，并支持新兴经济体航空业的可持续发展。

行动：请大会：

- 请国际民航组织审查国际航空碳抵消和减排计划合格燃料标准，包括扩大可接受的原料范围，降低发展中国家生产商的进入壁垒；
- 请国际民航组织审查并扩大国际航空碳抵消和减排计划项下的 EEU 清单，包括《巴黎协定》第 6.4 条机制下的可能抵消；和
- 采取一切可能的行动，减轻发展中国家及其航空器运营人在实施《国际航空碳抵消和减排计划》方面的财务负担。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标：航空具有环境可持续性。
财务影响：	
参考文件：	

1. 引言

1.1 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的第一阶段目前正在进行中。在国际民用航空组织（ICAO）大会第41届会议期间做出的一项决定中，成员国同意修改用于计算该计划下抵消义务的基线。调整国际航空碳抵消和减排计划基线的决定是为了确保该计划对管理航空排放产生有意义的影响。

1.2 采用这一修改后的基线给发展中国家带来了不成比例的经济负担，可能影响其航空部门的竞争力和连通性。调整后的基线预计将在 2024 年首次出现行业增长系数（SGF）正值，这意味着受监测、报告和核查（MRV）要求约束的飞机运营人以及在国际航空碳抵消和减排计划自愿参与国之间的航路上运行的飞机运营人将必须进行抵消。

1.3 抵消要求将为运营人带来额外成本，特别是分别为了减少和抵消排放而采购国际航空碳抵消和减排计划合格燃料（CEF）和国际航空碳抵消和减排计划合格排放单位（EEU）的费用。

1.4 发展中国家面临的负担可能相对较重，因为航空业是经济增长的主要推动因素，而运营人往往利润微薄。

1.5 要求国际民航组织对国际航空碳抵消和减排计划合格燃料和合格排放单位两者扩大标准，最大限度地为发展中国家的飞机运营人提供降低成本的选择，同时确保继续实现其气候行动雄心。

2. 讨论

2.1 国际航空碳抵消和减排计划合格燃料的问题之一是在国际航空碳抵消和减排计划合格燃料标准下得到接受的原料范围有限。这限制了国际航空碳抵消和减排计划合格燃料的可用性，因为发展中国家的许多潜在原料被认为不符合现行标准。鉴于与国际航空碳抵消和减排计划合格燃料相关的成本已经很高，这种做法给试图减少其国际航空碳抵消和减排计划下抵消义务的飞机运营人带来了额外的财务负担。

2.2 另一个关切是，国际航空碳抵消和减排计划合格燃料的可持续性认证和生命周期评估所涉及的技术复杂性阻碍了发展中国家生产商在该计划下申请认证。此外，由于国际航空碳抵消和减排计划合格燃料的建成投产所要求的资本投资高昂，尽管发展中国家拥有大量充足的原料，国际民航组织的这一做法却削弱了发展中国家能做出的可能贡献。

2.3 在国际航空碳抵消和减排计划合格排放单位方面，国际民航组织采取了一种限制性做法，限制了合格抵消的范围。尽管强调避免重复计算是可以理解的，但仍有必要审查目前的进程，并考虑纳入更多的抵消。具体而言，国际民航组织可考虑利用《巴黎协定》第 6.4 条机制下的规定，该机制与联合国（UN）可持续发展目标（SDGs）相一致，特别是第 6.4 条下的项目。由于联合国将承认这些项目是可以接受的，国际民航组织可以考虑将其纳入成为国际航空碳抵消和减排计划合格排放单位，以帮助扩大抵消的供应。

2.4 根据上述情况，鼓励国际民航组织积极努力减轻发展中国家飞机运营人的财务负担，从而履行其气候承诺，同时支持这些国家航空业的可持续发展。

3. 结论

3.1 敦促国际民航组织审查其国际航空碳抵消和减排计划合格燃料和合格排放单位的合格标准，以减轻发展中国家的财务负担，支持必要的航空增长，同时实现气候行动目标。放宽合格标准不仅能提高成本效益，还能确保以符合国际民航组织“不让任何国家掉队”原则的方式开展气候行动。