



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

МНЕНИЕ ИАТА О ВАЖНЕЙШИХ ДЕЙСТВИЯХ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ НАДЕЖНОГО ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSIA)

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Компенсационные обязательства эксплуатантов воздушных судов согласно системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) начали применяться с 2024 года. По имеющимся оценкам, на первом этапе, с 2024 по 2026 г., CORSIA сократит выбросы CO₂ примерно на 140 миллионов метрических тонн. Совместные действия государств являются неотъемлемой частью обеспечения успешного внедрения CORSIA.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) побудить большее число государств присоединиться к CORSIA на ее добровольном этапе, чтобы расширить охват эмиссии международной авиации;
- b) рекомендовать государствам предпринять незамедлительные действия по выдаче необходимых разрешительных писем для увеличения предложения единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA (EEU), и содействия эксплуатантам воздушных судов в соблюдении требований;
- c) вновь обратить внимание государств на 1) исключительность CORSIA как единственной глобальной рыночной меры для управления выбросами международной авиации и 2) Политику ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта (Дос 8632), призывая государства и другие учреждения ООН воздерживаться от введения разрозненных национальных/региональных/международных норм, а также избегать введения дискриминационных налогов на международные воздушные перевозки;
- d) настоятельно призвать государства внедрять CORSIA унифицированным образом в соответствии с SARPS CORSIA (том IV, Приложение 16 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации).

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиация экологически устойчива"
Финансовые последствия	Не применимо

¹ Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены ИАТА.

<i>Справочный материал</i>	Резолюция A41-21 Ассамблеи ИКАО Резолюция A41-22 Ассамблеи ИКАО Резолюция A41-27 Ассамблеи ИКАО Дос 8632 <i>"Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"</i> , 3-е издание, 2000 год
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) является важным элементом комплекса мер для международной авиации, направленных на достижение долгосрочной глобальной желаемой цели (LTAG) по обеспечению чистой нулевой эмиссии углерода к 2050 году.² На сегодняшний день эта схема опирается на мощную поддержку международной авиационной отрасли и правительств по всему миру.

1.2 Компенсационные обязательства в рамках CORSIA действуют с 2024 года. Для соблюдения требований CORSIA эксплуатанты воздушных судов должны приобретать и погашать единицы эмиссии, отвечающие критериям CORSIA, в соответствии со своими компенсационными обязательствами, накопленными за каждый трехлетний период соблюдения. Несмотря на то, что факторы, влияющие на спрос на единицы эмиссии, отвечающие критериям CORSIA, были четко определены³, эксплуатанты воздушных судов по-прежнему сталкиваются с дефицитом предложения единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, главным образом из-за задержки странами регистрации выдачи разрешительных писем (LoAs)/заявлений о подтверждении соответствия. LoAs остаются важным требованием для критериев единиц выбросов CORSIA (EUC), позволяющим избежать риска двойного уведомления о сокращении выбросов.

1.3 Для обеспечения успеха CORSIA необходимо защитить ее исключительность, чтобы избежать потенциального разнообразия дублирующих государственных или региональных рыночных мер (PM) и обеспечить, чтобы выбросы CO₂ международной авиации и связанные с ними регулятивные финансовые обязательства учитывались и реализовывались только один раз, повышая потенциал CORSIA в сфере декарбонизации.

1.4 Поскольку CORSIA является механизмом, основанным на маршрутах, большее число государств, участвующих в CORSIA, подразумевает больший охват эмиссии международной авиации в рамках этой схемы. На рисунке 1 показано количество государств, участвовавших в CORSIA в прошлом (столбики со сплошным контуром) и минимально прогнозируемое их количество (столбики с пунктирным контуром), начиная с 2021 года, а также их влияние на долю эмиссии международной авиации, охватываемую этой схемой (линия).

² [Резолюция A41-21](#) Ассамблеи ИКАО; и [Резолюция A41-22](#) Ассамблеи ИКАО

³ Пожалуйста, ознакомьтесь с техническими оценками в поддержку периодического обзора CORSIA 2025 года

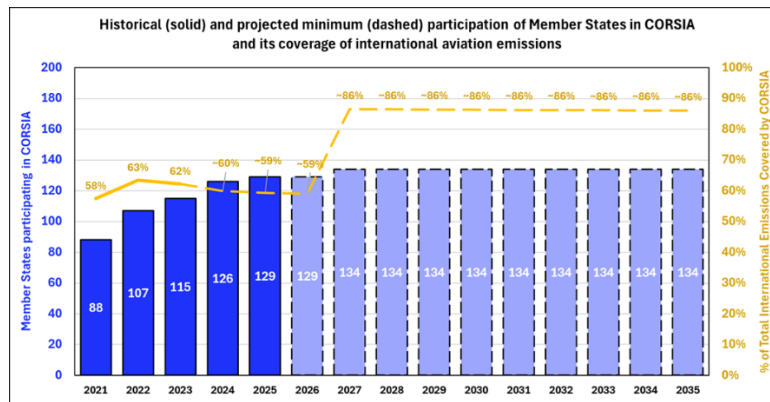


Рис. 1: Историческое и прогнозируемое минимальное участие государств – членов ИКАО в CORSIA и соответствующий охват эмиссии международной авиации. (Источники: Версии [Документ ИКАО – "CORSIA States for Chapter 3 State Pairs"](#), [Центральный реестр CORSIA](#), и [IATA Sustainability & Economics](#))

1.5 Растущая приверженность государств схеме CORSIA очевидна: число добровольно присоединившихся государств увеличилось с 81 в 2021 году до 129 в 2025 году. В период с 2021 по 2023 год около 60 % выбросов международной авиации приходилось на маршруты между двумя государствами, участвующими в программе CORSIA.⁴ По прогнозам, начиная с 2027 года CORSIA будет охватывать, по меньшей мере, свыше 85 % выбросов международной авиации.⁵

1.6 Это ещё раз подчеркивает растущий потенциал CORSIA по внесению вклада в процесс декарбонизации международной авиации, который может быть увеличен за счет расширения участия государств-членов в рамках добровольной фазы схемы и в последующий период наряду со строгим соблюдением Стандартов и рекомендуемой практики CORSIA (Том IV, Приложение 16 к Чикагской конвенции).

2. ГАРАНТИЯ ДОСТАТОЧНОГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЕДИНИЦ ЭМИССИИ, ОТВЕЧАЮЩИХ КРИТЕРИЯМ CORSIA (ЕЕУ) ПРИ СОБЛЮДЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ ПАРИЖСКОГО СОГЛАШЕНИЯ

2.1 Критерии соответствия требованиям CORSIA для единиц выбросов определяют элементы и меры, которые должны быть приняты для обеспечения социальной и экологической целостности единиц, и гарантируют обеспечение единицами эмиссии, отвечающими критериям CORSIA, желаемого сокращения выбросов CO₂, а также отсутствие двойного учета сокращений выбросов. Снижение риска двойного заявления требований требует от стран регистрации незамедлительных действий по внедрению институциональных механизмов, обеспечивающих своевременную выдачу разрешительных писем (LoAs)/заявлений о подтверждении соответствия.

2.2 На 29-й сессии Конференции Сторон (КС-29) Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИКООН) были приняты важные решения, касающиеся практической

⁴ На основании данных центрального реестра CORSIA

⁵ Этот прогноз учитывает, что государства, чья индивидуальная доля в деятельности международной авиации в коммерческих тонно-километрах (КТК) в 2018 году превышала 0,5 % от общего объема КТК, должны присоединиться к CORSIA с 2027 года, как это установлено в резолюции A41-22 Ассамблеи.

реализации статьи 6 Парижского соглашения, что способствует внедрению CORSIA.⁶ Это событие является прорывом в реализации статьи 6 и CORSIA, поскольку оно разъясняет странам регистрации шаги, необходимые для выдачи LoAs и внесения соответствующих корректировок в отношении единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA.

2.3 Несмотря на возросшую ясность в отношении этих требований, количество единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, прошедших сертификацию, или тех, которые уже подверглись соответствующим корректировкам, крайне ограничено, и в настоящее время их недостаточно для удовлетворения спроса на первом этапе (потенциально около 18 млн тонн CO₂ против спроса на примерно 135 млн тонн CO₂⁷). В 2016 году стандарты CORSIA были приняты в качестве Приложения к Чикагской конвенции и с 1 января 2019 года стали применяться во всех 193 государствах – членах ИКАО. На сегодняшний день Гайана является единственным государством – членом ИКАО, выдавшим разрешительное письмо и тем самым обеспечившим авиакомпаниям доступ к EEU's.

2.4 Важно, чтобы страны регистрации предприняли оперативные действия по выдаче LoAs для расширения поставок единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, до объёмов, позволяющих эксплуатантам выполнять требования. Государства должны обеспечить соблюдение требований эксплуатантами воздушных судов, которые в противном случае не смогут выполнить свои обязательства по закупкам единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, из-за дефицита предложения. Своевременное обеспечение рынка единицами также крайне необходимо, поскольку обратная ситуация может спровоцировать чрезмерную волатильность цен. Это также обеспечило бы сохранить гибкость в отношении ряда стратегий закупок, которые они могут использовать, и, следовательно, свести к минимуму любую ненужную нагрузку на финансы эксплуатантов.

3. УКРЕПЛЕНИЕ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОСТИ CORSIA И СОДЕЙСТВИЕ ЕЕ УНИФИЦИРОВАННОМУ ВНЕДРЕНИЮ

3.1 Ассамблея ИКАО утвердила CORSIA в качестве "единственной глобальной рыночной меры, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации, во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных РМ, обеспечивая тем самым однократный учет эмиссии CO₂ международной авиации.⁸ Ассамблея ИКАО также настоятельно призвала государства-члены "соблюдать Политику ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта, содержащуюся в документе Дос 8632, и избегать введения дискриминационных налогов на международный воздушный транспорт".⁹

3.2 Унифицированное внедрение CORSIA всеми государствами – членами ИКАО без региональных или национальных отступлений имеет решающее значение для сохранения ее исключительности в качестве единственной глобальной рыночной меры. Региональные отступления при внедрении CORSIA вызывают особую тревогу. Например, рейсы между странами,

⁶ В частности, доработка правил в статье 6.2, которая содержит среди прочих элементов важные указания относительно процесса и сроков выдачи авторизации, её содержания, добровольного формата, изменений в авторизации, транспарентности, включая требование указывать условия, при которых авторизации могут быть отозваны, заявлений о первой передаче, последовательности и сроков представления отчетности, исправления несоответствий и функциональной совместимости реестров.

⁷ Пожалуйста, ознакомьтесь с техническими оценками в поддержку периодического обзора CORSIA 2025 года

⁸ Резолюция A41-22 Ассамблеи ИКАО

⁹ Резолюция A41-27 Ассамблеи ИКАО

входящими в Европейскую экономическую зону (ЕЭЗ)¹⁰, подпадают под действие региональной Системы торговли квотами на выбросы. Другими словами, CORSIA здесь не была реализована в полном объеме. Рейсы внутри ЕЭЗ являются международными рейсами и применительно к CORSIA должны рассматриваться соответственно, как и все другие международные рейсы. Кроме того, вызывает обеспокоенность тот факт, что ряд государств уже ввели сборы и налоги на выбросы углекислого газа на международном воздушном транспорте, что представляет собой фрагментарный подход и по-прежнему противоречит идее исключительности CORSIA, а также политике ИКАО по вопросу налогообложения (Doc 8632).

3.3 Такой фрагментарный подход серьезно подрывает многосторонние усилия по решению проблемы эмиссии международной авиации, особенно с учетом того, что страны, вводящие такие сборы, также являются государствами – членами ИКАО и сыграли важную роль в разработке и внедрении CORSIA. Для эксплуатантов самолетов это приводит к дополнительному административному и финансовому бремени, которое вызывает отток значительных средств от проверенных решений по декарбонизации, таких как устойчиво производимое авиационное топливо (SAF) и компенсация выбросов углерода, а также в некоторых случаях приводит к двойному взиманию платы за одни и те же тонны выбросов CO₂ в рамках более чем одной системы рыночных мер.

3.4 Многообразие рыночных мер наблюдается не только на региональном и национальном уровнях, но и на международном. На KC-28 РКИКООН в 2023 году был создан альянс *Global Solidarity Levies Task Force* (GSLTF) для изучения инновационных источников финансирования борьбы с изменением климата. На своих недавних общественных консультациях в феврале 2025 года GSLTF предложил различные варианты использования этих инновационных источников финансирования борьбы с изменением климата. Авиация была определена как один из секторов, на который нацелено финансирование борьбы с изменением климата.

3.5 В соответствии с полномочиями, предоставленными ИКАО ее государствами-членами в качестве единственного законного форума для разработки и глобального согласования политики в поддержку международной гражданской авиации, важно, чтобы GSLTF, учреждения ООН и соответствующие финансовые полномочные органы государств-членов уважали обсуждения и решения государств под эгидой ИКАО. Государства – члены ИКАО решили, что CORSIA представляет собой наиболее справедливый, неискажающий и экономичный способ достижения эффективного сокращения выбросов CO₂ за счет её унифицированного применения в соответствии с SARPs (Том IV, Приложение 16 к Чикагской конвенции). Поэтому крайне важно активизировать совместные усилия по содействию внедрению CORSIA, в противовес любым попыткам подрывать целостность CORSIA.

— КОНЕЦ —

¹⁰ 27 стран-членов ЕС, Исландия, Лихтенштейн и Норвегия