

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

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

**НЕОБХОДИМОСТЬ ПЛАВНОГО ПЕРЕХОДА ОТ РМ CORSA К SAF:
ПРЕДЛАГАЕМОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЙ**

(Представлено Бразилией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе выражается поддержка Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA) ИКАО и выражается обеспокоенность Бразилии относительно: i) средств достижения долгосрочных целей ИКАО в области климата, которые потребуют увеличения доли устойчиво производимого топлива (SAF); и ii) отсутствия четкой методики обеспечения плавного и предсказуемого поэтапного отказа от использования рыночных мер (РМ) до 2035 года. С учетом этой обеспокоенности в настоящем документе предлагается предоставить Совету мандат на проведение при технической поддержке Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) соответствующего исследования и выработку предложений по порядку плавного перехода от использования механизма компенсации к использованию SAF.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) согласиться с необходимостью предпринятия дальнейших действий по обеспечению упорядоченного и постепенного отказа от использования рыночных мер в CORSA с учетом концептуального видения ИКАО в отношении устойчиво производимых видов авиационного топлива до 2050 года и в качестве одного из средств достижения долгосрочных целей ИКАО в сфере климата;

б) просить Совет провести исследование и разработать (при техническом содействии САЕР) механизм, гарантирующий плавный переход от использования глобальных рыночных мер к использованию устойчиво производимых видов авиационного топлива и других мер из корзины ИКАО для обеспечения долгосрочной жизнеспособности желательных целей ИКАО в сфере климата.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью Е "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительное финансирование не требуется
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none">• Резолюция А39-2 Ассамблеи ИКАО• Резолюция А39-3 Ассамблеи ИКАО

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На Первой конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (СAAF/1, Рио-де-Жанейро, 2009) было одобрено использование альтернативных видов авиационного топлива в качестве важного средства уменьшения авиационной эмиссии. Позднее Совет ИКАО одобрил декларацию Второй конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (СAAF/2, Мехико, 2017), в которой содержится призыв значительно увеличить к 2050 году объемы использования SAF в международной гражданской авиации для уменьшения выбросов углерода.

1.2 В резолюции А39-2 ИКАО уже признается, что техническая возможность примешивания SAF доказана и что необходимо разработать соответствующие стратегии и меры стимулирования для создания долгосрочных рыночных перспектив. В ней также содержится просьба к государствам выработать в своих национальных администрациях согласованную политику в отношении конкретных мер и инвестиций, необходимых для ускорения разработки, внедрения и использования чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая SAF и принимая при этом во внимание ситуацию в каждой отдельной стране.

1.3 Резолюцией А39-3 ИКАО вводилась Система компенсации и сокращения выбросов углерода для гражданской авиации (CORSIA) на период с 2021 по 2035 год в качестве дополнительного средства для достижения среднесрочных желательных целей ИКАО в сфере климата (нейтральный по углероду прирост с 2020 года) и подчеркивалось более предпочтительное отношение к использованию авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых видов альтернативного топлива по сравнению с рыночными мерами (PM), которые рассматривались в качестве переходного механизма, подлежащего постепенному свертыванию до 2035 года.

2. БУДУЩАЯ РОЛЬ SAF ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ДОЛГОСРОЧНЫМ ЦЕЛЯМ ИКАО В СФЕРЕ КЛИМАТА

2.1 В рамках CORSIA использование SAF является не только средством, позволяющим эксплуатантам сокращать свои компенсационные обязательства, но также и одним из наиболее важных средств достижения целей ИКАО в области уменьшения эмиссии после прекращения использования этой системы. Поэтому SAF должны играть важную роль в уменьшении эмиссии CO₂ в международной авиации в долгосрочном плане.

2.2 Несмотря на предпринятые огромные усилия и достигнутый прогресс в обосновании технической возможности примешивания SAF, коммерческие мощности и объемы поставок пока еще находятся в зачаточном состоянии, и их реальный вклад в реализацию желательных целей ИКАО в сфере климата весьма невелик.

2.3 Согласно результатам ряда исследований, основным препятствием является то, что во многих странах политика в области SAF (или биоэнергетики) не охватывает авиацию, а там, где это наблюдается, ею не устанавливаются достаточные стимулы для того, чтобы промышленность наращивала объемы производства и уменьшала разрыв по ценам на углеводородное топливо и на SAF. В настоящее время в сфере политики в данной области отдается предпочтение не авиации, а наземному транспорту и стимулируется производство на нужды автомобильного транспорта.

2.4 Кроме того, разработка SAF и развертывание необходимой инфраструктуры для его использования требуют крупных инвестиций и больших затрат времени. На исследование и сертификацию новых путей производства могут уйти многие годы, а для запуска новых производственных мощностей также может потребоваться несколько лет.

2.5 Таким образом, стимулировать необходимые капитальные инвестиции из государственного и частного сектора может только наличие долгосрочной стабильной политики и целей, включая необходимые экономические стимулы и надлежащее признание позитивного влияния SAF на окружающую среду.

3. НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗРАБОТКИ МЕХАНИЗМА, ГАРАНТИРУЮЩЕГО ПЛАВНЫЙ ПЕРЕХОД ОТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РМ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ SAF

3.1 CORSIA является весьма важным многообещающим средством достижения целей ИКАО в сфере уменьшения эмиссии. Она включает систему РМ в качестве необходимого переходного средства (в соответствии с резолюцией А39-3) и предполагает в качестве даты окончания ее использования 2035 год, а также включает SAF в качестве одного из внутренних элементов, позволяющих эксплуатантам выполнять свои компенсационные обязательства.

3.2 Однако в нынешнем виде в CORSIA отсутствует очень важный компонент: порядок плавного постепенного свертывания системы, в результате которого будет осуществлен переход от нынешнего состояния, при котором вследствие недостаточного наличия конкурентоспособного SAF рост объемов выброса углерода авиацией после 2020 года нужно будет нейтрализовать за счет компенсаций из других секторов, к ситуации после 2035 года, когда все уменьшение эмиссии нужно будет обеспечивать в рамках самого авиационного сектора. Отсутствие предсказуемого порядка постепенного перехода может не только создать атмосферу неуверенности среди инвесторов и эксплуатантов относительно изменений, которые должны произойти после окончания действия РМ, но и подорвать доверие к CORSIA и целям ИКАО в сфере климата.

3.3 В связи с вышесказанным предлагается, чтобы Ассамблея ИКАО наделила Совет мандатом на проведение исследования и разработку (при технической поддержке САЕР) механизма, гарантирующего плавный переход от использования РМ к более интенсивному использованию SAF и других включенных в корзину мер в качестве средства обеспечения долгосрочной актуальности желательной цели поддержания глобальной чистой эмиссии CO₂ от международной авиации на одном уровне после 2020 года и создать четкий стабильный и предсказуемый порядок отказа от РМ, а также способствовать созданию условий для достижения более амбициозных долгосрочных целей в качестве главной задачи отрасли.

3.4 При нынешних условиях, политике и механизмах один из вероятных сценариев будет заключаться в том, что эксплуатантам будет дешевле компенсировать свою эмиссию за счет покупки единиц эмиссии, чем покрывать разницу в цене между углеводородным топливом и SAF. Принимая во внимание малую норму доходности авиакомпаний, у них, возможно, будет мало стимулов использовать SAF, что и наблюдается в настоящее время.

3.5 Учитывая вышеизложенное и неизбежную необходимость для каждого сектора изыскивать способы уменьшения в долгосрочном плане объемов своей собственной эмиссии углерода, переход к отказу от использования РМ CORSIA должен в обязательном порядке

предусматривать реализацию основных принципиальных механизмов постепенного уменьшения зависимости авиационного сектора от РМ, способствовать достижению последовательных целей в части использования SAF и реализации других мер из корзины мер, а также меры смягчения риска резкого разрушительного изменения в 2035 году (дата окончания действия других РМ), что позволит избежать потрясений на конкурентных рынках.

3.6 Такой механизм перехода, характеристики которого будут определены в ходе работы, которая будет проделана Советом при технической поддержке САЕР, может быть постепенно структурно оформлен и внедрен в рамках процесса периодического пересмотра CORSIA.

— КОНЕЦ —