



ПОСТАНОВЛЕНИЕ
о внедрении и функционировании Системы компенсации и сокращения
выбросов углерода для международной авиации (CORSA)

№ 259 от 10.04.2024

Мониторул Офичиал № 219-222/439 от 23.05.2024

* * *

На основании статьи 21 Авиационного кодекса Республики Молдова № 301/2017 (Официальный монитор Республики Молдова, 2018 г., № 95–104, ст.189), с последующими изменениями, статей 7 и 11 Закона № 98/2022 о качестве атмосферного воздуха (Официальный монитор Республики Молдова, 2022 г., № 141–150, ст.252), с последующими изменениями, статьи 8 Закона № 1515/1993 об охране окружающей среды (Официальный монитор Республики Молдова, 1993 г., № 10, ст.283), с последующими изменениями, и пункта h) статьи 6 Закона № 136/2017 о Правительстве (Официальный монитор Республики Молдова, 2017 г., № 252, ст.412), с последующими изменениями, Правительство

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Внедрить Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA).
2. Утвердить Положение о функционировании Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA) (прилагается).
3. Назначить административный орган по реализации политики в области гражданской авиации компетентным органом по внедрению Положения о функционировании Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA).
4. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на Министерство инфраструктуры и регионального развития.

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР

Дорин РЕЧАН

Контрасигнуют:

Министр инфраструктуры и регионального развития Андрей Спыну

Министр окружающей среды

Серджиу Лазаренку

№ 259. Кишинэу, 10 апреля 2024 г.

Утверждено
Постановлением Правительства
№ 259 от 10 апреля 2024 г.

ПОЛОЖЕНИЕ
о функционировании Системы компенсации и сокращения выбросов
углерода для международной авиации (CORSA)

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ЦЕЛИ, СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. Положение о функционировании Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) (в дальнейшем – *Положение*) устанавливает порядок применения Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (в дальнейшем – *CORSIA*).

2. Целью настоящего Положения является применение экономических мер по декарбонизации международной гражданской авиации и поощрение использования более чистых технологий и возобновляемых источников.

3. CORSIA включает в себя следующие две системы:

1) Систему мониторинга, отчетности и проверки выбросов углерода от деятельности международной авиации (в дальнейшем – *МОП*), которая обеспечивает институциональную, правовую и процедурную основу для того, чтобы мониторинг, отчетность и проверка выбросов CO₂ были всеобъемлющими, последовательными, прозрачными и точными в целях надлежащего функционирования CORSIA;

2) Систему компенсации выбросов углерода от деятельности международной авиации (в дальнейшем – *КВУ*), которая обеспечивает институциональную, правовую и процедурную основу для определения обязательств по компенсации, для аннулирования единиц выбросов, а также отчетности и проверки аннулированных единиц выбросов для надлежащего функционирования CORSIA.

4. В контексте настоящего Положения задачами МОП являются:

1) прозрачный, точный, последовательный и всеобъемлющий мониторинг, представление и проверка данных о выбросах углерода от деятельности международной авиации с помощью инструментов мониторинга и отчетности, изложенных в настоящем Положении, разработанных в сотрудничестве с авиакомпанией и проверяющим;

2) оценка, анализ, проверка и предоставление компетентным органом отчетности о выбросах углерода национальными авиаперевозчиками в рамках деятельности международной авиации в Международную организацию гражданской авиации (в дальнейшем – *ИКАО*).

5. В контексте настоящего Положения задачами КВУ являются:

1) расчет единиц выбросов, аннулирование единиц выбросов и уменьшение количества единиц выбросов за счет использования топлива, отвечающего требованиям CORSIA;

2) отчетность и проверка аннулированных единиц выбросов авиакомпанией в сотрудничестве с проверяющим;

3) анализ, проверка и отчетность об аннулированных углеродных выбросах в ИКАО компетентным органом.

6. Настоящее Положение применяется к эксплуатантам, которые выполняют в совокупности следующие условия:

1) имеют сертификат авиаперевозчика, выданный компетентным органом;

2) производят ежегодные выбросы CO₂ в объеме более 10 тыс. тонн при использовании воздушных судов с максимальной разрешенной взлетной массой более 5700 кг, совершающих полеты между аэродромами, расположенными между двумя различными государствами или между их территориями.

7. Для целей подпункта 2) пункта 6 не учитываются выбросы от воздушных судов, совершающих следующие виды полетов:

1) внутренние полеты;

2) государственные полеты;

3) гуманитарные полеты;

4) медицинские полеты;

- 5) военные полеты;
- 6) полеты пожарно-спасательной службы;

7) полеты, предшествующие или следующие за полетами, выполняемыми в гуманитарных, медицинских или противопожарных целях, при условии, что эти полеты выполняются одним и тем же воздушным судном и эти полеты являются некоммерческими.

8. Эксплуатант, впервые осуществляющий деятельность в области гражданской авиации, освобождается от выполнения настоящего Положения в течение первого года осуществления деятельности с даты получения им сертификата эксплуатанта.

9. Если эксплуатант приближается к годовому порогу в 10 тыс. тонн выбросов CO₂ в результате совершения международных рейсов, он должен уведомить об этом компетентный орган.

10. Компетентный орган осуществляет надзор за порогом выбросов путем опроса эксплуатантов каждые шесть месяцев и/или путем направления в Инспекцию по охране окружающей среды запроса на проведение внеплановой проверки в целях рассмотрения случаев нарушения природоохранного законодательства с применением штрафных санкций.

11. Для целей настоящего Положения следующие основные понятия означают:

аэродром вылета – аэродром, с которого начинается полет, составляющий авиационную деятельность;

аэродром прибытия – аэродром, на котором заканчивается полет, составляющий авиационную деятельность;

парные аэродромы – пара, состоящая из аэродрома вылета и аэродрома прибытия;

компетентный орган – административный орган, назначенный Правительством для внедрения и обеспечения функционирования Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA);

заправленное топливо – количество топлива, поставленного поставщиком топлива, указанное в счете-фактуре за каждый рейс (в литрах) и в бортовом журнале воздушного судна;

низкоуглеродное авиационное топливо – минеральное авиационное топливо, отвечающее критериям устойчивости CORSIA;

стандартное коммерческое топливо – керосин для реактивных самолетов (jet A или jet A1), бензин для реактивных самолетов (jet B) и авиационный бензин (AvGas);

экологичное авиационное топливо – авиационное топливо, полученное из возобновляемых источников или из отходов, отвечающее критериям устойчивости CORSIA;

топливо, отвечающее требованиям CORSIA – экологически чистое авиационное топливо CORSIA или авиационное топливо CORSIA с низким содержанием углерода, которое эксплуатант может использовать для снижения своих обязательств по компенсации;

CORSIA – Система компенсации и сокращения выбросов углерода, утвержденная Международными стандартами и рекомендуемой практикой «Охрана окружающей среды», Приложение 16, том IV Конвенции о международной гражданской авиации;

расстояние – ортодромическое расстояние между аэродромом вылета и аэродромом прибытия плюс фиксированный коэффициент, равный 95 км;

коэффициент выбросов – коэффициент пересчета топлива, эквивалентный 3,16 кг CO₂/кг топлива для топлива Jet-A/Jet-A1 и 3,10 кг CO₂/кг для AvGas или топлива Jet-B;

ICAO CORSIA CO₂(CERT) – информационный инструмент для оценки и отчетности по выбросам CO₂, бесплатно предоставляемый эксплуатантам на

официальном сайте ИКАО, для облегчения документирования, отслеживания и расчета общего количества полетов по направлениям, потребления топлива и выбросов;

национальный орган по аккредитации – уполномоченный государством орган, который подтверждает компетенцию проверяющего предоставлять конкретные услуги по осуществлению проверки;

Центральный реестр CORSIA – стандартизированная электронная база данных, содержащая информацию и данные, используемые для реализации CORSIA;

новый участник – любой эксплуатант, который начинает авиационную деятельность, и чья деятельность не является полным или частичным продолжением авиационной деятельности, ранее осуществляемой другим эксплуатантом;

отчетный период МОБ – календарный год, в течение которого должен осуществляться мониторинг выбросов и представляться по ним отчетность;

план мониторинга выбросов CO₂ – документ, посредством которого эксплуатант уведомляет компетентный орган о достижении допустимого уровня выбросов CO₂ для инициирования мониторинга объема выбросов в порядке, установленном в настоящем Положении, и представляет первичные данные об организации учета, проверки и отчетности по показателям выбросов;

чистая теплотворная способность (ЧТС) – удельное количество энергии, выделяемое в виде тепла при полном сгорании топлива с кислородом в стандартных условиях, без учета тепла, возникающего при испарении образующейся воды;

проверяющий – юридическое лицо, осуществляющее проверку отчета о выбросах и, при необходимости, проверку отчета об аннулировании единиц выбросов CO₂, в качестве независимой третьей стороны, аккредитованное национальным или иностранным органом по аккредитации. Список аккредитованных проверяющих публикуется ИКАО. Аккредитованный проверяющий (иностранное или национальное) аккредитован органом по аккредитации (иностранное или отечественное) в соответствии с ISO 14065:2020 и ISO 17029:2019, работы по проверке выполняются в соответствии с ISO 14064-3:2019;

отчет о проверке – составленный проверяющим документ, содержащий декларацию о проверке и необходимую подтверждающую информацию;

управляющее государство – государство, ответственное за управление Системой торговли квотами на выбросы парниковых газов эксплуатантом;

тонны CO₂ – метрические тонны CO₂;

международный рейс – эксплуатация воздушного судна от взлета с аэродрома одного государства или его территории до посадки на аэродроме другого государства или его территории; два или более последовательных рейса под одним и тем же номером рейса считаются отдельными рейсами;

внутренний рейс – эксплуатация воздушного судна от взлета с аэродрома государства или его территорий до посадки на аэродроме того же государства или его территорий.

Глава II ПОЛНОМОЧИЯ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

12. Компетентный орган несет ответственность за:

1) получение, рассмотрение и утверждение плана мониторинга выбросов эксплуатанта, подпадающего под действие CORSIA, а также пересмотренного плана мониторинга, если это применимо;

2) получение и рассмотрение ежегодного отчета о выбросах и отчета о проверке выбросов эксплуатанта, подпадающего под действие CORSIA;

3) окончательную проверку и, при необходимости, уведомление Инспекции по охране окружающей среды о соблюдении выполнения мониторинга, отчетности и проверки выбросов CO₂;

4) расчет и распределение количества единиц выбросов, подлежащих аннулированию, для каждого эксплуатанта;

5) получение и анализ отчета об аннулировании единиц выбросов и отчета о проверке единиц выбросов, предоставленных эксплуатантом, подпадающим под действие CORSIA;

б) уведомление ИКАО о:

а) включении государства в пару государств для целей Главы 3 Приложения 16 ИКАО Тома IV CORSIA;

б) списке эксплуатантов, подпадающих под действие CORSIA, со всеми соответствующими поправками;

с) требованиях к мониторингу, отчетности и проверке в соответствии с действующими положениями;

д) соответствующих выбросах, о которых сообщили национальные эксплуатанты;

е) количестве единиц выбросов, выделенных для аннулирования, установленных для каждого эксплуатанта в течение всего периода применения CORSIA;

ф) списке аккредитованных проверяющих, если таковые имеются, для проверки документов, относящихся к требованиям мониторинга и отчетности эксплуатантов, подпадающих под действие CORSIA;

г) соответствующем требованиям CORSIA топливе, используемом эксплуатантами;

h) единицах выбросов, аннулированных в соответствии с положениями CORSIA.

13. Эксплуатанты, подпадающие под действие CORSIA, как указано в пункте 6, осуществляют следующие полномочия:

1) осуществляют мониторинг и предоставляют в компетентный орган отчетность о выбросах CO₂ от международных рейсов;

2) предоставляют проверяющему данные о заправленном топливе для каждого международного рейса и другие данные, необходимые для проверки отчета о выбросах;

3) аннулируют количество единиц выбросов, выделенных компетентным органом для аннулирования;

4) предоставляют компетентному органу отчетность о количестве аннулированных единиц выбросов;

5) представляют проверяющему подтверждающую документацию для проверки отчета об аннулированных единицах выбросов;

6) обеспечивают точность, правильность и полноту представленной информации, а также первичную проверку данных;

7) выполняют положения и соблюдают условия, предусмотренные в настоящем Положении.

Глава III

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА, ОТЧЕТНОСТИ И ПРОВЕРКИ ГОДОВЫХ ВЫБРОСОВ CO₂ ЭКСПЛУАТАНТА

Раздел 1

Идентификация эксплуатанта

14. В целях идентификации эксплуатанта, ответственного за полет, используется позывной, применяемый для управления воздушным движением (УВД). Позывным является:

- 1) позывной ИКАО в плане полета; или
- 2) регистрационный номер воздушного судна в случае, если позывной ИКАО эксплуатанта недоступен.

15. Если личность эксплуатанта неизвестна, компетентный орган считает владельца воздушного судна эксплуатантом, за исключением случая, когда владелец может доказать личность ответственного эксплуатанта.

Раздел 2

Требования к мониторингу годовых выбросов CO₂

16. Эксплуатант осуществляет мониторинг и документирует расход топлива, используемого для международных рейсов, в соответствии с планом мониторинга выбросов CO₂, утвержденным компетентным органом.

17. План мониторинга должен представляться в компетентный орган не позднее чем за два месяца до предполагаемого достижения приемлемого порога в 10 тыс. тонн выбросов CO₂ в год.

18. План мониторинга должен содержать по меньшей мере следующую информацию:

- 1) идентификационные данные эксплуатанта и позывной либо другие уникальные идентификационные коды, используемые для управления воздушным движением, а также соответствующие контактные данные;

- 2) регистрационные номера воздушных судов и типы воздушных судов, предлагаемых эксплуатантом для осуществления деятельности в области авиации;

- 3) перечень государств вылета и государств прибытия, предлагаемых для осуществления деятельности в области авиации;

- 4) метод мониторинга расхода топлива, установленный в приложении № 1, или ссылку на инструмент оценки и отчетности ICAOCORSIA CO₂ (CERT);

- 5) сведения об управлении первичными данными, системе внутреннего контроля, анализе рисков и устранении пробелов в записях первичных данных.

19. Эксплуатант уведомляет компетентный орган о любых предлагаемых поправках к плану мониторинга, если вносимые поправки могут привести к несоответствию с первоначально утвержденными положениями.

Компетентный орган в течение 30 дней рассматривает и утверждает представленный план мониторинга, а также предложения по внесению изменений в план мониторинга, подтверждая тем самым правильность выбора метода мониторинга расхода топлива и выбросов CO₂ и соответствие требованиям, изложенным в настоящем Положении. Об утверждении заявителя уведомляют в письменном виде.

20. После получения уведомления об утверждении в соответствии с пунктом 19 эксплуатант использует только данные, относящиеся к измененному плану мониторинга, и начиная с даты, с которой применяется измененный план мониторинга, осуществляет все мероприятия, связанные с мониторингом и отчетностью, используя только данный план.

21. Эксплуатант ведет учет всех изменений, внесенных в план мониторинга. Каждая запись должна содержать по меньшей мере следующую информацию:

- 1) четкое описание изменения;

- 2) обоснование внесения изменения;

- 3) дату, начиная с которой применяется измененный план мониторинга в соответствии с пунктом 20.

22. Эксплуатант, чьи годовые выбросы CO₂ от международных рейсов подпадают под компенсационные обязательства в соответствии с пунктом 44 и составляют более либо равны 50 тыс. тонн CO₂, должен использовать один из методов мониторинга

потребления топлива, представленный в приложении № 1. Для международных рейсов, которые не подпадают под компенсационные обязательства, эксплуатант имеет право использовать либо один из методов мониторинга потребления топлива, предусмотренный в приложении № 1, либо инструмент оценки и отчетности ICAOCORSIA CO₂ (CERT).

23. Эксплуатант, чьи годовые выбросы CO₂ от международных рейсов подпадают под компенсационные обязательства в соответствии с пунктом 44 и составляют менее 50 тыс.тонн CO₂, имеет право использовать либо метод мониторинга потребления топлива, либо инструмент оценки и отчетности по CO₂ ICAOCORSIA (CERT).

24. Если годовые выбросы CO₂ от международных рейсов эксплуатанта подлежат компенсации в соответствии с пунктом 44 и превышают пороговое значение в 50 тыс.тонн CO₂ в этом году (y), а также в году (y+1), эксплуатант должен представить обновленный план мониторинга CO₂ до 30 сентября года (y+2). Эксплуатант применяет один из методов мониторинга расхода топлива, установленный в приложении №1, начиная с 1 января года (y+3).

25. Если годовые выбросы CO₂ от международных рейсов эксплуатанта, подлежащие компенсации в соответствии с пунктом 44, ниже порогового значения в 50 тыс.тонн в этом году (y), а также в году (y+1), то эксплуатант имеет право использовать другой метод мониторинга с 1 января года (y+3). Если эксплуатант принимает решение о применении другого метода мониторинга, он представляет обновленный план мониторинга выбросов до 30 сентября года (y+2).

26. Эксплуатант использует фактическую или стандартную плотность топлива при расчете массы топлива, если количество топлива, залитого в бак, определяется в единицах объема.

27. Эксплуатант, применяющий один из методов мониторинга расхода топлива, приведенных в Приложении 1, рассчитывает выбросы CO₂ от международных рейсов по следующей формуле:

$$CO_2 = \sum_f M_f \times FCF_f,$$

где:

CO₂ – выбросы CO₂ (в тоннах);

M_f – масса потребленного топлива f (в тоннах);

FCF_f – коэффициент пересчета топлива, определенный f, равный 3,16 кг CO₂/кг топлива для авиационного топлива Jet-A, Jet-A1, TS-1 и № 3 и 3,1 кг CO₂/кг топлива для топлива AvGas и Jet-B, в соответствии с приложением № 2.

28. Эксплуатант может воспользоваться сокращением выбросов CO₂, рассчитанным в соответствии с пунктом 27, если он использует топливо, отвечающее критериям CORSIA, сертифицированное в соответствии со схемами устойчивого развития ИКАО, на условиях, предусмотренных в разделе 3 главы IV.

Раздел 3

Требования к отчетности

29. Эксплуатант представляет компетентному органу до 30 апреля каждого года отчет о выбросах CO₂, который охватывает годовые выбросы за отчетный период и который проверен в соответствии с разделом 4 настоящего Положения.

30. Отчет эксплуатанта о выбросах CO₂ должен содержать по меньшей мере следующую информацию:

1) идентификационные данные эксплуатанта и позывной или другие уникальные идентификационные коды, используемые для целей управления воздушным движением, а также соответствующие контактные данные;

2) имя и адрес лица, проверяющего отчет;

3) год составления отчета;

4) указание на утвержденный план мониторинга и номер его версии;

5) соответствующие изменения в операциях и отклонения от утвержденного плана мониторинга в течение отчетного периода;

6) регистрационные номера и типы воздушных судов, использовавшихся в течение отчетного периода для осуществления деятельности в области авиации эксплуатантом;

7) общее количество рейсов, охваченных отчетом;

8) общий объем выбросов CO₂ в тоннах в разбивке по государствам отправления и прибытия или по аэродромам отправления и прибытия;

9) косвенные данные о чистой теплотворной способности топлива, если выбросы рассчитываются с использованием коэффициента выбросов или содержания углерода, отнесенного к массе или объему;

10) в случае, если в первичных данных имелись пробелы и они были устранены путем использования подстановочных данных:

а) обстоятельства и причины, связанные с пробелами в представленных данных;

б) метод оценки, примененный для подстановочных данных;

в) выбросы, рассчитанные на основе подстановочных данных;

11) информационные элементы, относящиеся к топливу, отвечающему требованиям CORSIA:

а) количество биомассы, использованной в качестве топлива в течение отчетного года (в тоннах или м³), с указанием вида топлива;

б) чистая теплотворная способность альтернативных видов топлива.

31. Компетентный орган рассматривает информацию, представленную в отчетах о выбросах, как конфиденциальную.

32. Запрос на сокращение выбросов CO₂ должен содержать информацию обо всех этапах, начиная с закупки каждого вида топлива, отвечающего требованиям CORSIA, и заканчивая точкой смешения, и должен включать информацию, полученную как от производителя топлива без смеси, так и от юридического лица, которое реализует смешение топлива.

33. Запрос на сокращение выбросов CO₂ должен содержать как минимум следующие сведения:

1) дату приобретения топлива без смеси, отвечающего требованиям CORSIA;

2) идентификационные и контактные данные производителя топлива, отвечающего требованиям CORSIA;

3) данные о производстве топлива без смеси, отвечающего требованиям CORSIA (дата производства, место производства, номер партии, вес партии);

4) количество приобретенного топлива без смеси, отвечающего требованиям CORSIA;

5) сертификат соответствия топлива, отвечающего требованиям CORSIA;

6) значения выбросов в течение жизненного цикла по умолчанию (в дальнейшем – *LS_f*) для данного вида топлива, отвечающего требованиям CORSIA (в г CO₂-экв./МДж, округленные до ближайшего целого числа), как указано в документе ИКАО «Установленные по умолчанию значения выбросов жизненного цикла для видов топлива, отвечающих требованиям CORSIA». Каждый *LS_f* состоит из суммы:

а) значения по умолчанию анализа оценки жизненного цикла (в дальнейшем – *LCA*); и

b) значения по умолчанию обусловленного изменения в землепользовании (ILUC LCA);

7) идентификационные и контактные данные продавца-посредника, если топливо без смеси, отвечающее требованиям CORSIA, было приобретено не у производителя;

8) идентификационные и контактные данные компании, осуществляющей доставку;

9) идентификационные и контактные данные компании, осуществляющей смешение топлива;

10) данные, подтверждающие факт смешения топлива (информация о дате смешения, местонахождении, весе, количестве экологически чистого авиационного топлива CORSIA или использовании низкоуглеродного авиационного топлива CORSIA из общего количества топлива, отвечающего требованиям CORSIA);

11) заявление о том, что эксплуатант не подавал заявки на те же партии топлива, отвечающего требованиям CORSIA, в рамках других систем сокращения выбросов углерода, членом которых он является, включая все системы сокращения выбросов углерода, участником которых он является.

34. Из общего количества топлива, отвечающего требованиям CORSIA, представленного в отчетности, эксплуатант исключает то количество топлива, отвечающего требованиям CORSIA, которое было продано третьей стороне (другому потребителю).

Раздел 4

Требования к проверке

35. Эксплуатант, подпадающий под действие пункта 6, обязан заключить договор с проверяющим, включенным в список аккредитованных проверяющих, опубликованный в порядке, установленном ИКАО, для проверки ежегодного отчета о выбросах CO₂.

36. Эксплуатант в течение 20 дней уведомляет компетентный орган о заключении договора с проверяющим и указывает его контактные данные.

37. Эксплуатантам, которые на дату вступления в силу настоящего Положения подписали договоры с проверяющими, не требуется уведомлять компетентный орган, как это предусмотрено в пункте 36.

38. Проверка отчета о выбросах проверяющим завершается тем, что эксплуатант и проверяющий (с предварительного согласия проверяемого эксплуатанта) направляют по отдельности на официальный адрес компетентного органа до 30 апреля следующего года копию годового отчета о выбросах CO₂ и соответствующий отчет о проверке.

39. Компетентный орган по получении ежегодного отчета о выбросах CO₂ и соответствующего отчета о проверке проверяет количество выбросов и их соответствие заявленным направлениям полетов. В процессе проверки компетентный орган имеет право направить запрос в Инспекцию по охране окружающей среды для проведения внепланового контроля для сверки представленных данных с первичными подтверждающими документами (техническим журналом воздушного судна, планами полетов, руководствами и внутренними процедурами).

Раздел 5

Управление и контроль данных

40. Эксплуатант утверждает внутренние процедуры полного сбора и документирования данных для мониторинга и отчетности о годовых выбросах CO₂ и посредством применения процедур внутреннего контроля обеспечивает, чтобы в

годовом отчете о выбросах, являющимся результатом деятельности по сбору данных, не было неточностей, и чтобы он соответствовал плану мониторинга.

41. Компетентный орган вправе направлять в Инспекцию по охране окружающей среды как административный орган, уполномоченный осуществлять государственный надзор и контроль в области охраны окружающей среды, запрос на проведение проверок в целях надзора за соблюдением эксплуатантом утвержденного плана мониторинга выбросов CO₂.

Раздел 6

Определение выбросов компетентным органом

42. Компетентный орган запрашивает у эксплуатанта представление первичной информации и производит осторожную оценку (по методу CERT) уровня выбросов данного эксплуатанта в любой из следующих ситуаций:

1) эксплуатант не представил какой-либо проверенный годовой отчет о выбросах в срок, установленный в соответствии с пунктом 29;

2) проверенный годовой отчет о выбросах не соответствует настоящему Положению;

3) отчет эксплуатанта о выбросах не был проверен в соответствии с настоящим Положением.

43. В случае непредоставления эксплуатантом запрашиваемой первичной информации компетентный орган направляет в Инспекцию по охране окружающей среды запрос об инициировании внеплановой проверки в целях рассмотрения случая нарушения природоохранного законодательства путем наложения штрафов.

Глава IV

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ КОМПЕНСАЦИИ ВЫБРОСОВ CO₂ ОТ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ ОТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТОПЛИВА, ОТВЕЧАЮЩЕГО ТРЕБОВАНИЯМ CORSIA

Раздел 1

Сфера применения

44. Положения настоящей главы применяются к эксплуатантам, выполняющим международные рейсы на условиях пункта 6 между государствами, включенными в документ ИКАО «Государства, входящие в пары государств для целей главы 3 Приложения 16 ИКАО Том IV CORSIA».

45. Эксплуатанты, впервые осуществляющие авиационную деятельность, освобождаются от действия положений пункта 44 в период:

1) первых трех лет эксплуатации, начиная с года, в котором они достигли уровня эмиссии, указанного в подпункте 2) пункта 6; или

2) до достижения порогового значения в 0,1% от общего объема выбросов CO₂ при международных рейсах в 2019 году, как указано в документе ИКАО «CORSIA. Выбросы на 2020 год», размещенном в разделе CORSIA на официальном веб-сайте ИКАО.

Раздел 2

Обязательства по компенсации выбросов CO₂ от международных рейсов

46. Для каждого эксплуатанта компетентный орган рассчитывает за предшествующий год объем выбросов CO₂, подлежащих компенсации (в дальнейшем – *компенсационные обязательства*), по следующей формуле:

$$OR_y = OE \times SGF_y,$$

где:

OR_y – компенсационное обязательство эксплуатанта за год *y*;

OE – выбросы CO₂, подпадающие под положения пункта 44 в год *y*;

SGF_y – отраслевой коэффициент роста для года *y*;

Примечание: Коэффициент роста сектора (SGF_y) ежегодно публикуется ИКАО в документе «CORSA Ежегодный фактор роста в секторе (SGF)».

47. Начиная с 2024 года для каждого эксплуатанта компетентный орган рассчитывает компенсационное обязательство за предыдущий год по следующей формуле:

$$OR_y = \%S_y \times (OE_y \times SGF_y) + \%O_y \times (OE_y \times OGF_y),$$

где:

OR_y – компенсационное обязательство эксплуатанта за год *y*;

OE_y – выбросы CO₂, подпадающие под положения пункта 44 в году *y*;

%S_y – отраслевой коэффициент, выраженный в процентах в базисном году *y*;

%O_y – индивидуальный коэффициент, выраженный в процентах в базисном году *y*, где $\%O_y = (100\% - \%S_y)$;

SGF_y – отраслевой коэффициент роста для года *y*;

OGF_y – индивидуальный коэффициент роста (эксплуатанта) для года *y*.

48. Секторальный процент и индивидуальный процент для года *y* (%S_y и %O_y) применяются согласно таблице:

Период	%S _y	%O _y
01.01.2024 – 31.12.2029	100%	0%
01.01.2030 – 31.12.2032	100%	0%
01.01.2033 – 31.12.2035	85%	15%

Компетентный орган рассчитывает индивидуальный коэффициент роста эксплуатанта для года *y* (OGF_y) на основе выбросов CO₂, указанных в соответствующем проверенном годовом отчете о выбросах CO₂, следующим образом:

$$OGF_y = (OE_y - OE_{B,y}) : OE_y,$$

где:

OGF_y – коэффициент роста эксплуатанта за год *y*;

OE_y – выбросы CO₂, подпадающие под положения пункта 44 в году *y*;

OE_{B,y} – 85% от годового значения выбросов CO₂ в 2019 году эксплуатанта, который в базовом году *y* подпадает под положения пункта 44.

Примечание: В случае если эксплуатант не достиг выбросов CO₂, определенных в разделе 1 «Сфера применения» главы IV, или не квалифицируется как эксплуатант, осуществляющий впервые авиационную деятельность, как определено в пункте 45, компетентный орган использует в формуле расчета для показателя OE_{B,y} значение, равное 10 тыс. тонн CO₂.

49. Компетентный орган после расчета компенсационных обязательств для каждого эксплуатанта за год u (OR_u) информирует соответствующего эксплуатанта о его компенсационных обязательствах до 30 ноября следующего года.

Раздел 3

Сокращение выбросов за счет использования топлива, отвечающего требованиям CORSIA

50. Эксплуатант, намеревающийся подать запрос на сокращение выбросов углерода за счет использования топлива, отвечающего требованиям CORSIA, на год u , должен рассчитать сокращение выбросов по следующей формуле:

$$ER_u = \sum_f MS_{f,y} * (1 - L_{CFE} / FCF * [/ LC]),$$

где:

ER_u – сокращение выбросов за счет использования топлива, отвечающего требованиям CORSIA, за год u (в тоннах);

FCF – коэффициент пересчета топлива, равный 3,16 кг CO_2 /кг топлива для авиационного топлива Jet-A, Jet-A1, TS-1 и № 3 и 3,1 кг CO_2 /кг топлива для топлива AvGas и Jet-B;

$MS_{f,y}$ – суммарная масса несмешанного топлива, отвечающего требованиям CORSIA, заявленная на базовый год u (в тоннах);

L_{cef} – значения выбросов за весь жизненный цикл топлива, отвечающего требованиям CORSIA (г CO_2 -экв./МДж);

LC – базовые значения выбросов в течение жизненного цикла авиационного топлива, равные 89 г CO_2 -экв./МДж для авиационного топлива Jet-A, Jet-A1, Jet-B, TS-1 или № 3 и 95 г CO_2 экв./МДж для топлива AvGas.

51. Эксплуатант должен обратиться к документу ИКАО для расчета значения выбросов CO_2 за весь жизненный цикл топлива.

Раздел 4

Правила расчета общих компенсационных обязательств выбросов CO_2 с учетом сокращения выбросов CO_2 в результате использования топлива, отвечающего требованиям CORSIA

52. Сумма итоговых компенсационных обязательств эксплуатанта по выбросам за трехлетний цикл отчетности рассчитывается по следующей формуле:

$$FOR_c = (OR_{1,c} + OR_{2,c} + OR_{3,c}) - (ER_{1,c} + ER_{2,c} + ER_{3,c}),$$

где:

FOR_c – сумма итоговых компенсационных обязательств эксплуатанта за трехлетний цикл отчетности (c);

$OR_{y,c}$ – компенсационное обязательство эксплуатанта за год y (где $y = 1, 2$ или 3) цикла (c);

$ER_{y,c}$ – сокращение выбросов в результате использования топлива, отвечающего требованиям CORSIA, в отчетном году y (где $y = 1, 2$ или 3) цикла (c).

53. Объем компенсационных обязательств за отчетный цикл округляется до ближайшей тонны CO_2 .

54. Если сумма компенсационных обязательств эксплуатанта за трехлетний период ($OR_{1,c} + OR_{2,c} + OR_{3,c}$) меньше 3 000 тонн CO_2 , эксплуатант не имеет компенсационных обязательств за этот период.

Эксплуатант не получает компенсационные обязательства, если сумма итоговых компенсационных обязательств за отчетный цикл (FOR_c) отрицательна. Компенсационные обязательства с отрицательной суммой не будут учитываться в последующих циклах отчетности.

55. Компетентный орган информирует эксплуатанта до 30 ноября первого года, следующего за окончанием отчетного цикла, о размере выделенных ему компенсационных обязательств.

Глава V

ТРЕБОВАНИЯ К АННУЛИРОВАНИЮ ЕДИНИЦ ВЫБРОСОВ CO_2 , ОТЧЕТНОСТЬ И ПРОВЕРКА АННУЛИРОВАННЫХ ВЫБРОСОВ, МИНИМАЛЬНЫЕ ДАННЫЕ И ИНФОРМАЦИЯ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ХРАНЕНИЮ

56. Настоящая глава применима только к эксплуатантам, для которых были рассчитаны заявленные компенсационные обязательства по выбросам CO_2 .

57. Эксплуатант выполняет (аннулирует) свои компенсационные обязательства до 31 января следующего года после окончания отчетного цикла или в течение 60 дней после получения от компетентного органа письма, информирующего о размере выделенных ему компенсационных обязательств за отчетный цикл.

58. Эксплуатант аннулирует компенсационное обязательство посредством одной из программ аннулирования единиц выбросов, отвечающих требованиям CORSIA, утвержденных в порядке, определенном Советом ИКАО.

59. Эксплуатант до 7 февраля следующего года после окончания отчетного цикла обращается к каждой программе с просьбой опубликовать информацию об аннулировании компенсационных обязательств по выбросам CO_2 .

60. Эксплуатант представляет в компетентный орган до 30 апреля следующего года после окончания отчетного цикла отчет об аннулировании суммарных компенсационных обязательств за отчетный цикл, проверенный в соответствии с пунктами 62 и 66.

61. Отчет об аннулировании суммарных компенсационных обязательств за отчетный цикл должен содержать по меньшей мере следующую информацию:

1) идентификационные данные эксплуатанта в соответствии с пунктом 14 и позывной или другие уникальные идентификационные коды, используемые для целей управления воздушным движением, а также соответствующие контактные данные;

2) отчетный трехлетний цикл;

3) суммарная масса компенсационных обязательств за отчетный цикл (в тоннах);

4) суммарное количество единиц выбросов, аннулированных с целью погашения суммарных компенсационных обязательств за отчетный цикл;

5) идентификационные данные аннулированных единиц выбросов эксплуатанта:

a) номер и серия партии аннулированных единиц выбросов;

b) дата аннулирования;

c) программа, с помощью которой были аннулированы единицы выбросов, отвечающие требованиям CORSIA;

d) идентификационный номер счета в реестре программы аннулирования единиц выбросов, отвечающих требованиям CORSIA, который был использован для торговли, и идентификационный номер партии, ставшей предметом торговли.

62. Эксплуатант связывается с аккредитованным проверяющим лицом для проверки отчета об аннулировании суммарных компенсационных обязательств за отчетный цикл.

63. Проверка отчета об аннулировании суммарных компенсационных обязательств за отчетный цикл проверяющим завершается тем, что эксплуатант и проверяющий (с предварительного согласия эксплуатанта) направляют по отдельности на официальный адрес компетентного органа до 30 апреля года, следующего за окончанием отчетного цикла, один экземпляр отчета об аннулировании суммарных компенсационных обязательств за отчетный цикл и соответствующего отчета о проверке.

64. Компетентный орган по получении отчета об аннулировании суммарных компенсационных обязательств за отчетный цикл и соответствующего отчета о проверке проводит проверку данных, связанных с аннулированием единиц выбросов.

65. После проверки представленных данных компетентный орган информирует ИКАО о количестве единиц выбросов CO₂, оплаченных национальными эксплуатантами в рамках компенсационных обязательств. Информация о выплате количества единиц выбросов CO₂ представляется в ИКАО за каждые три года в соответствии с положениями главы 3 Приложения 16 ИКАО к Тому IV CORSIA:

- до 31 июля 2025 года – за период 2021–2023 гг;
- до 31 июля 2028 года – за период 2024–2026 гг;
- до 31 июля 2031 года – за период 2027–2029 гг;
- до 31 июля 2034 года – за период 2030–2032 гг;
- до 31 июля 2037 года – за период 2033–2035 гг.

66. Эксплуатанты должны хранить по меньшей мере следующую информацию:

1) список воздушных судов, находящихся в собственности, аренде или лизинге, и подтверждающие документы, свидетельствующие о полноте этого списка; для каждого воздушного судна – дату включения или исключения его из парка воздушных судов эксплуатанта;

2) список рейсов, включенных в каждый отчетный цикл, и подтверждающие документы, подтверждающие полноту этого списка;

3) соответствующие данные, используемые для определения расхода топлива и выбросов;

4) документацию о методе устранения пробелов в данных, если таковые имеются, и данные, использованные для устранения существующих пробелов.

Приложение № 1
к Положению о функционировании
Системы компенсации и сокращения выбросов
углерода для международной авиации (CORSIA)

МЕТОДЫ РАСЧЕТА ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ВЫБРОСОВ CO₂ ОТ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ

Эксплуатант, не использующий инструмент оценки и отчетности по CO₂ (CERT), выбирает один из следующих методов мониторинга потребления топлива:

- a) метод А;
- b) метод В;
- c) метод Block-off/Block-on;
- d) заправленное топливо;
- e) распределение топлива по общему времени полета.

Метод А

Эксплуатант использует следующую формулу:

$$F_N = T_N - T_{N+1} + U_{N+1},$$

где:

F_N – фактический расход топлива за рейс [рейс N] (в тоннах);

T_N – количество топлива в баках воздушного судна после завершения заправки для рейса [рейс N] (в тоннах);

T_{N+1} – количество топлива в баках воздушного судна после завершения заправки для следующего рейса [рейс N+1] (в тоннах);

U_{N+1} – количество топлива, заправленного для следующего рейса [рейс N+1] (в тоннах).

Эксплуатант, выполняющий нерегулярные рейсы и отчитывающийся перед другим эксплуатантом воздушного судна, представляет последнему данные о расходе топлива, рассчитанные по методу Block-off/Block-on.

В случае если заправка не производится для данного или следующего рейса, количество топлива в баках воздушного судна определяется на момент вылета для этого или следующего рейса. В исключительных случаях, когда воздушное судно выполняет не только полетную деятельность, включая основные работы по техническому обслуживанию воздушного судна, требующие опорожнения топливных баков после полета, для которого контролируется расход топлива, эксплуатант воздушного судна может заменить показатель «количество топлива в топливных баках воздушного судна после завершения заправки для следующего полета + количество топлива, заправленного для следующего полета» на показатель «количество топлива, оставшегося в баках в начале следующей деятельности воздушного судна», зафиксированный в технических журналах.

Метод В

Эксплуатант использует следующую формулу:

$$F_N = R_{N-1} - R_N + U_N,$$

где:

F_N – фактический расход топлива за рейс [рейс N] (в тоннах);

R_{N-1} – количество топлива, оставшегося в топливных баках самолета в конце предыдущего рейса [рейс N-1] (в тоннах);

R_N – количество топлива в баках при выключении самолета в конце данного рейса [рейс N] (в тоннах);

U_N – количество топлива, заправленного для соответствующего рейса [рейс N], (в тоннах).

Эксплуатант, выполняющий нерегулярные рейсы и отчитывающийся перед другим эксплуатантом, представляет последнему данные о расходе топлива, рассчитанные в соответствии с методом Block-off/Block-on.

Выключение может считаться эквивалентным выключению двигателя. Если воздушное судно не выполняло полет, предшествующий полету, для которого измеряется расход топлива, эксплуатант воздушного судна может заменить «количество топлива, оставшегося в баках воздушного судна при выключении воздушного судна в конце предыдущего полета (R_{N-1})» на «количество топлива, оставшегося в баках

воздушного судна в конце предыдущих маневров воздушного судна», как записано в технических журналах.

Метод Block-off/Block-on

Эксплуатант использует следующую формулу:

$$F_N = T_N - R_N,$$

где:

F_N – фактический расход топлива за рейс [рейс N] (в тоннах);

T_N – количество топлива в топливных баках воздушного судна на момент запуска двигателей воздушного судна для выполнения рейса [рейс N] (в тоннах);

R_N – количество топлива в баках при остановке воздушного судна по окончании соответствующего рейса [рейс N] (в тоннах).

Заправленное топливо

Эксплуатант использует следующую формулу:

$$F_N = U_N,$$

где:

F_N – фактический расход топлива за рейс [рейс N] (в тоннах);

U_N – количество топлива, заправленного для данного рейса [рейс N] (в тоннах).

Этот метод применяется только к рейсу, для которого был заправлен бак.

Для рейсов, для которых воздушное судно не заправлено, применяются формулы:



где:

F_N – фактический расход топлива за рейс [рейс N] (в тоннах);

F_{N+1} – фактический расход топлива на следующий рейс [рейс $N+1$] (в тоннах);

...

F_{N+n} – фактический расход топлива на каждый из последующих рейсов [рейс $N+n$] (в тоннах);

U_N – количество топлива, заправленного для рейса [рейс N] (в тоннах);

VH_N – общее время полета для рейса [рейс N] (в часах);

VH_{N+1} – общее время полета для следующего рейса [рейс $N+1$] (часы);

...

VH_{N+n} – общее время полета для каждого из следующих рейсов [рейс $N+n$] (часы).

Распределение топлива в зависимости от общего времени полета

Расчет среднего расхода топлива

Эксплуатант, если он может четко отделить количество топлива, сожженного на международных рейсах, от количества топлива, сожженного на внутренних рейсах, имеет право рассчитать для каждого типа воздушного судна средний расход топлива путем деления суммы сожженного топлива на всех международных рейсах на сумму всех фактических часов, налетанных на международных рейсах в течение данного года, применяя формулу расчета:

$$AFBR_{AO,AT} = \frac{\sum_N U_{AO,AT,N}}{\sum_N BH_{AO,AT,N}}$$

где:

$AFBR_{AO,AT}$ – средний расход топлива эксплуатанта (АО) на тип воздушного судна (АТ) (в тоннах в час);

$U_{AO,AT,N}$ – количество топлива, сожженного за международный рейс [рейс N] для эксплуатанта (АО) по типу воздушного судна (АТ), определенное методом мониторинга сжигания топлива (в тоннах);

$BH_{AO,AT,N}$ – общее время полета международного рейса [рейса N] для эксплуатанта (АО) по типу воздушного судна (АТ) (в часах).

Эксплуатант, если он не может четко разделить количество топлива, сожженного для международных рейсов, от количества топлива, сожженного для внутренних рейсов, имеет право рассчитать для каждого типа воздушного судна средний расход топлива путем деления суммы сожженного топлива для всех международных и внутренних рейсов на сумму всех фактических часов, налетанных на международных и внутренних рейсах в данном году, применяя формулу расчета:

$$AFBR_{AO,AT} = \frac{\sum_N U_{AO,AT,N}}{\sum_N BH_{AO,AT,N}}$$

где:

$AFBR_{AO,AT}$ – средний расход топлива для эксплуатанта (АО) по типу воздушного судна (АТ) (в тоннах в час);

$U_{AO,AT,N}$ – количество топлива, заправленного для международного или внутреннего рейса [рейса N] для эксплуатанта (АО) на один тип воздушного судна (АТ), определенное в единицах объема и умноженное на коэффициент плотности (в тоннах);

$BH_{AO,AT,N}$ – общее время полета международного и внутреннего рейса [рейс N] для эксплуатанта (АО) на один тип воздушного судна (АТ) (в часах).

Эксплуатант рассчитывает расход топлива для каждого международного рейса путем умножения среднего расхода топлива эксплуатанта на общее летное время этого рейса по следующей формуле:

$$F_N = AFBR_{AO,AT} * BH_{AO,AT,N},$$

где:

F_N – фактический расход топлива на рейс [рейс N] по методу распределения топлива в зависимости от общего времени полета (в тоннах);

$AFBR_{AO,AT}$ – средний расход топлива для эксплуатанта (АО) по типу воздушного судна (АТ) (в тоннах в час);

$BH_{AO,AT,N}$ – общее время международных рейсов [рейс N] для эксплуатанта (АО) по типу воздушного судна (АТ) (в часах).

КОЭФФИЦИЕНТЫ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ ТОПЛИВА

Топливо	Коэффициент преобразования топлива
Авиационный бензин (AvGas)	3,10
Бензин для реактивных самолетов (Jet B)	3,10
Авиационное топливо Jet-A, Jet-A1, TS-1, №3	3,16