

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды****ВЗИМАНИЕ НАЛОГОВ НА ЭМИССИЮ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ**

(Представлено Королевством Бахрейн)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе рассматриваются вопросы, касающиеся непрекращающихся попыток обложить налогами эмиссию авиационных двигателей, а также опасений и предполагаемых отрицательных последствий таких мер для всех авиакомпаний, в частности авиакомпаний развивающихся стран.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) настоятельно рекомендовать государствам и региональным группировкам, которые намереваются взимать налоги на эмиссию авиационных двигателей, вновь рассмотреть этот вопрос и отложить принятие каких-либо мер до тех пор, пока данный вопрос не будет рассмотрен во всех его аспектах и не будет достигнуто соглашение относительно руководящих принципов, утвержденных ИКАО;
- б) тщательно рассмотреть точку зрения ИАТА;
- с) настоятельно рекомендовать государствам и специализированным учреждениям предпринять изучение эффективных средств сокращения эмиссии, таких как уменьшение протяженности воздушных трасс и поощрение использования природных видов топлива, а не обращаться к налогообложению, которое представляет собой непродуктивное средство решения проблемы.

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| <i>Стратегические цели</i>    | Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды. Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире"  |
| <i>Финансовые последствия</i> | Дополнительные ресурсы не требуются  |
| <i>Справочный материал</i>    | Чикагская конвенция 1994 года<br>Результаты Четвертой Всемирной авиатранспортной конференции, 1994 г.<br>Результаты Пятой Всемирной авиатранспортной конференции, 2003 г.<br>Doc 8632, <i>Политика ИКАО по вопросам налогообложения в области международного воздушного транспорта</i> |

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Для авиатранспортной отрасли последнее десятилетие характеризовалось чрезвычайно трудными экономическими условиями. Начиная с 11 сентября 2001 года, авиационная отрасль продолжает испытывать серьезные экономические затруднения, что обусловлено войной в Заливе, эпидемией ТОРС и многими другими аналогичными событиями, последним из которых явился глобальный финансовый кризис, сопровождающийся уменьшением спроса на воздушные перевозки и увеличением потерь. Каждый раз, когда отрасль под руководством ИАТА предпринимала серьезные меры по сокращению расходов и восстановлению своего потенциала и рентабельности, появлялось новое препятствие. Одним из таких последних препятствий является введение в перспективе налогов на эмиссию авиационных двигателей, что противоречит статье 24 Конвенции о международной гражданской авиации и политике ИКАО, изложенной в документе Дос 8632. Такой подход не только создаст серьезные препятствия для деятельности авиакомпаний, особенно авиакомпаний развивающихся стран, которым сложно противостоять возрастающим расходам, но также и ограничит их возможности способствовать развитию рынка международных воздушных перевозок.

1.2 Являются ли налоги средством решения данной проблемы? В этой связи мы сомневаемся, что средства, которые должны быть собраны с отрасли, будут использоваться в целях сокращения эмиссии и решения проблем окружающей среды, таких как лесонасаждение или повышение качества воздуха. Это сомнение выразил исполнительный директор ИАТА г-н Джованни Бисиньяни. Или же это делается только для получения прибыли и перекачивания ее в казначейства государств, не принося при этом пользу авиатранспортной отрасли, не повышая эффективность парка воздушных судов и не поощряя проведение научных исследований по вопросам использования новых видов топлива, которые оказывают меньшее влияние на окружающую среду. Государства и компетентные международные организации совершенно убеждены в том, что эти налоги не позволяют достичь поставленных целей и необходимо найти другие решения и альтернативные варианты, которые не лягут дополнительным бременем на отрасль, особенно с учетом нынешних экономических условий и потерь, накопленных за последние 20 лет.

## 2. ОПАСЕНИЯ

2.1 Как вам известно, государства и международные организации, в том числе ведомство гражданской авиации арабских стран, уделяет этому вопросу предельное внимание. Королевство Бахрейн, являясь председателем Комиссии по воздушному транспорту ведомства гражданской авиации арабских стран, тщательно рассмотрела данный вопрос, высказав при этом следующие опасения:

- 1) Введение налогов в одном регионе побудит другие государства и регионы взимать те же самые налоги, в результате чего единственной потерпевшей стороной будет авиатранспортная отрасль.
- 2) Такое налогообложение ограничит участие авиакомпаний из развивающихся стран в авиационной деятельности. Это будет представлять собой несоблюдение рекомендаций Четвертой Всемирной авиатранспортной конференции 1994 года и декларации Пятой Всемирной авиатранспортной конференции 2003 года.

- 3) Введение налогообложения приведет к тому, что авиатранспортная отрасль войдет в еще один экономический кризис, особенно с учетом нынешних условий.
- 4) Такое налогообложение будет являться контрпродуктивным в том, что касается охраны окружающей среды, особенно с учетом того, что под эгидой ИКАО еще не создан глобальный механизм по организации решения этого вопроса.

### **3. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВАРИАНТЫ**

3.1 В то время как всеми признается, что охрана окружающей среды является приоритетной задачей, важное значение которой признается и разделяется всеми Договаривающимися государствами, мы считаем, что такая охрана должна осуществляться в рамках ряда мероприятий, затрагивающих процессы эксплуатации и изготовления, что позволит достичь поставленной цели, особенно принимая во внимание тот факт, что доля загрязняющих окружающую среду газов, обусловленная авиацией, является минимальной по сравнению с другими отраслями и средствами транспорта. Наиболее важными из таких мероприятий являются следующие:

- 1) Уменьшение протяженности маршрутов полета. Усилия ИАТА, предпринятые для решения этой задачи, оказались успешными и привели к уменьшению протяженности многих маршрутов и экономии миллионов тонн топлива, что в свою очередь привело к тому, что в окружающую среду не попали миллионы тонн газов.
- 2) Поощрение проведения научных исследований в области изготовления, обеспечивающих экономию топлива авиационных двигателей.
- 3) Поощрение научных исследований в целях разработки новых видов топлива, которые в меньшей степени загрязняют окружающую среду.
- 4) Разработка эксплуатационных мер стимулирования авиакомпаний по выводу из эксплуатации их старых воздушных судов.

### **4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

4.1 Мир признает, что авиационная отрасль является основной движущей силой развития. Поэтому эту отрасль необходимо поддерживать и оказывать ей помощь в решении своих задач, не накладывая на нее дополнительное бремя в виде налогов и сборов, которые приведут только к ограничению эффективности и участия в авиационной деятельности, особенно применительно к авиакомпаниям развивающихся стран.