



**35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ  
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды**

**ПРОЕКТ ПЕРЕСМОТРЕННОГО ДОБАВЛЕНИЯ I  
К РЕЗОЛЮЦИИ A33-7 АССАМБЛЕИ**

(Представлено председателем Исполнительного комитета)

**ДОКУМЕНТ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ**

1. К настоящему документу прилагается проект текста, заменяющий текст, предложенный Советом в добавлении к документу WP/76, с учетом результатов дискуссий Исполнительного комитета, состоявшихся в понедельник, 4 октября.
2. Поправки к первоначальному чистому тексту Совета указаны зачеркиванием и затенением.

-----

## ПРОЕКТ ПЕРЕСМОТРЕННОГО ДОБАВЛЕНИЯ I К РЕЗОЛЮЦИИ A33-7 АССАМБЛЕИ

### Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что добавление Н к настоящей резолюции определяет общий контекст, в рамках которого варианты политики, включая рыночные меры, рассматриваются в качестве средства ограничения или уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

*принимая во внимание,* что меры, связанные с рынком, являются политическими средствами, призванными обеспечить достижение экологических целей с меньшими затратами и более эффективным, чем традиционные нормативные меры, образом,

*принимая во внимание,* что в последние годы у правительств растет понимание необходимости добиваться, чтобы каждый сектор экономики в полной мере брал на себя расходы, связанные с наносимым им ущербом окружающей среде, и что вопрос применения рыночных мер для защиты окружающей среды, включая взимание сборов или налогов с воздушного транспорта, систему обмена квотами на эмиссию или добровольные меры, поднимается, например, в контексте контроля эмиссии газов, вызывающих парниковый эффект,

*принимая во внимание,* что принцип 16 принятой в Рио-де-Жанейро Декларации по вопросам окружающей среды и развития (1992) гласит о том, что "национальные власти должны стремиться содействовать интернационализации экологических издержек и использованию экономических средств, принимая во внимание подход, согласно которому загрязнитель должен, в принципе, покрывать издержки, связанные с загрязнением, должным образом учитывая общественные интересы и не нарушая международную торговлю и инвестирование",

*принимая во внимание,* что, поскольку Киотский протокол рассматривает проблемы международной и внутренней эмиссии авиационного сектора по-разному, отмечаются потенциальные преимущества согласованного подхода к этим двум категориям эмиссии и признается тот факт, что некоторые Договаривающиеся государства или группы государств уже занимаются разработкой мер по сокращению выбросов во внутренних секторах экономики, включая авиационную эмиссию при внутренних перевозках,

*принимая во внимание,* что ИКАО в своей политике проводит концептуальное различие между сбором и налогом в том плане, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или не определяются на основе конкретных расходов",

*принимая во внимание*, что ИКАО разработала руководство для Договаривающихся государств о политике в области налогообложения (*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*, Дос 8632), в котором, в частности, рекомендуется освобождать на взаимной основе воздушных эксплуатантов от уплаты всех налогов на топливо, находящееся на борту воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и то, что эта политика воплощается в жизнь благодаря двусторонним соглашениям о воздушном сообщении, а также то, что Договаривающимся государствам предлагается в максимально возможной степени снижать или устранять налоги, связанные с продажей услуг или использованием международного воздушного транспорта,

[*Отмечая*, что политика ИКАО в отношении освобождения авиационного топлива от налогообложения поставлено под сомнение в некоторых Договаривающихся государствах, которые облагают налогами другие виды транспорта и другие источники парниковых газов;]

*принимая во внимание*, что в статье 15 Конвенции о международной гражданской авиации содержатся положения, касающиеся аэропортовых и других аналогичных сборов, включая принцип недопущения дискриминации, и что ИКАО разработала для Договаривающихся государств директивные указания в области взимания сборов (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Дос 9082), включая конкретные инструктивные указания по сборам, связанным с шумом,

*принимая во внимание*, что 9 декабря 1996 года Совет ИКАО принял в форме резолюции заявление о политике временного характера в отношении сборов и налогов, связанных с эмиссией, в котором Совет настойчиво рекомендует, чтобы любые такие пошлины взимались в форме сборов, а не налогов и чтобы все поступления использовались в первую очередь для уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

*принимая во внимание*, что такие сборы должны основываться на расходах, связанных с уменьшением экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, в том объеме, в каком расходы можно правильно определить и отнести непосредственно на счет воздушного транспорта,

*отмечая*, что Совет получил доклады Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), в котором содержится информация о возможных вариантах использования рыночных мер для ограничения или уменьшения объема эмиссии авиационных двигателей, которые на начальном этапе в основном предполагается применять к двуокиси углерода, и что деятельность в этой области планируется продолжить,

*отмечая*, что на ~~долгосрочную перспективу~~ для гражданской авиации требуются дополнительные исследования и рекомендации по использованию системы обмена квотами на эмиссию,

*отмечая*, что в рамках САЕР подготовлены типовое соглашение и соответствующие рекомендации по исследованию Договаривающимися государствами и заинтересованными сторонами добровольных мер в краткосрочной перспективе,

*признавая*, что в ходе многочисленных исследований, предпринятых с целью подготовки дополнительных рекомендаций Договаривающимся государствам по вопросам, связанным с

пошлинами на эмиссию, выявлено большое количество остающихся нерешенными вопросов, мнения по которым расходятся,

1. *просит* Совет продолжить разработку рекомендаций для **Договаривающихся** государств, касающихся применения рыночных мер, направленных на уменьшение или ограничение воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, в частности на снижение остроты проблемы воздействия авиации на изменение климата, разработать конкретные предложения и как можно скорее подготовить рекомендации для Конференции сторон РКИК ООН;

2. *настоятельно рекомендует* **Договаривающимся** государствам и Совету, учитывая интересы всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран, оценить затраты и выгоды, обусловленные реализацией различных мер, включая существующие меры, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей и принимать меры в соответствии с изложенными ниже основными принципами, а **Договаривающимся** государствам стремиться последовательным образом предпринимать действия в отношении авиационной эмиссии, образуемой в результате выполнения внутренних и международных полетов:

a) Добровольные меры

- 1) *поощряет* предприятие **Договаривающимися** государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, в частности через посредство добровольных мер и информирование об этом ИКАО;
- 2) *порукает* Генеральному секретарю способствовать таким действиям путем предоставления разработанного ИКАО инструктивного материала по применению таких мер, включая типовое добровольное соглашение, и проводить работу по обеспечению того, что те, кто предпринимает своевременные меры, получают выгоды от таких действий и впоследствии не страдают от них.

b) Пошлины, связанные с эмиссией

- 1) *признает*, что резолюция Совета от 9 декабря 1996 года, касающаяся пошлин, связанных с эмиссией, и по сей день не потеряла своей актуальности;
- 2) *настоятельно призывает* государства следовать изложенным в ней основным принципам;
- ~~3) признает, что существующий инструктивный материал ИКАО в настоящее время не является достаточным для введения и применения сборов за эмиссию парниковых газов;~~
- ~~4) настоятельно призывает государства воздерживаться от принятия односторонних действий по введению пошлин, связанных с эмиссией;~~

- [3) *Признает*, что существующий инструктивный материал ИКАО в настоящее время является недостаточным для введения сборов за эмиссию парниковых газов на [на всемирной] [глобальной] основе;]
- [4) *Настоятельно призывает* государства, желающие ввести сборы за эмиссию парниковых газов, делать это только на взаимосогласованной основе;]
- 5) *просит* Совет провести дополнительные исследования и разработать дополнительный инструктивный материал по данному вопросу, уделяя при этом особое внимание выявленным в ходе предыдущих исследований нерешенным вопросам;
- с) Обмен квотами на эмиссию
- 1) *одобряет* дальнейшую разработку системы открытого обмена квотами на эмиссию для международной авиации;
- 2) *просит* Совет сосредоточить внимание в ходе своей дальнейшей работы по данному вопросу на двух подходах. В рамках одного подхода ИКАО будет поддерживать разработку системы добровольного обмена квотами, которую могут предложить заинтересованные **Договаривающиеся** государства и международные организации. В рамках другого подхода ИКАО будет предоставлять **Договаривающимся** государствам в соответствующих случаях рекомендации по включению эмиссии воздушных судов международной авиации в системы **Договаривающихся** государств по обмену квотами на эмиссии в рамках процесса РКИК ООН. В рамках обоих подходов Совету следует обеспечить, чтобы рекомендации в отношении открытой системы обмена квотами на эмиссию ~~содержали~~ **рассматривали** структурную и правовую основы для участия авиации в открытой системе обмена квотами на эмиссию, включая такие ключевые элементы, как отчетность, контроль и обеспечение соблюдения.