

## منظمة الطيران المدني الدولي

### الجمعية العمومية - الدورة الخامسة والثلاثون

#### اللجنة التنفيذية

البند ١٥ من جدول الأعمال: حماية البيئة

#### الضرائب والرسوم المتعلقة بالانبعاثات

(وثيقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي - الإياتا)

#### الموجز

تدعو الإياتا الجمعية العمومية لإعتماد المرفق الأول، البند المقرر ٢ بـ، بشأن الضرائب والرسوم المتعلقة بالانبعاثات لمسودة البيان الموحد بشأن سياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة، كما اقترحه مجلس الإيكاو.

كما تدعو الإياتا الجمعية العمومية لدراسة وجهات النظر المبدئية لشركات الطيران وتحليلها، والهادفة إلى مساعدة الإيكاو على القيام بالمزيد من الدراسات ووضع المزيد من الإرشادات بشأن هذا الموضوع، مع التركيز بشكل خاص على القضايا المتعلقة والمحددة في دراسات سابقة.

#### ١ - الخلفية

١-١ في قرار الجمعية العمومية ألف ٣٣-٧، "البيان الموحد بشأن سياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة" تحت الجمعية العمومية المجلس على القيام بالمزيد من الدراسات ووضع إرشادات إضافية بشأن موضوع الضرائب والرسوم المتعلقة بالانبعاثات وذلك من أجل انبعاثات غازات الدفيئة.

٢-١ قام المجلس، من خلال لجنة الإيكاو المعنية بحماية البيئة، بالمزيد من الدراسات، مركزاً على استخدام الضرائب و/ أو الرسوم لمعالجة مسألة غاز ثاني أكسيد الكربون. وقد أكدت الدراسات ما تمّ إيجاده من قبل - وهو أن الضرائب والرسوم باهظة التكاليف، وهي وسائل لا تتصف بكفاءة التكلفة لمحاولة الحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون. ففي الواقع، ومن أجل أهداف خفض المفترضة في تحليلات لجنة الإيكاو المعنية بحماية البيئة، ستتراوح تكاليف الضرائب أو الرسوم المتعلقة بغاز ثاني أكسيد الكربون تقريباً بين ٤٧ مليار إلى ٢٤٥ مليار دولار أمريكي سنوياً.

٣-١ بالإضافة إلى تناول مسائل كفاءة التكلفة المتعلقة بالضرائب والرسوم، تعهدت لجنة الإيكاو المعنية بحماية البيئة القيام بتحليل المسائل القانونية، والتقنية، والإدارية ومسائل السياسة العامة المرتبطة بتطبيق الضرائب والرسوم

<sup>١</sup> النسخ بجميع اللغات مقدمة من الإياتا.

<sup>٢</sup> التقرير النهائي لفريق التنبؤ والدعم الاقتصادي/ فريق العمل المعني بتحليل الخيارات المستندة إلى السوق (FESG/MATG) للاجتماع الخامس للجنة الإيكاو المعنية بحماية البيئة (تشرين الثاني/ نوفمبر ٢٠٠٠)، الصفحة ألف-٣، الجدول ألف ٢.

المتعلقة بالانبعاثات. وتمت دراسة فرض ضريبية على وقود الطيران الدولي لتناول مسألة غاز ثاني أكسيد الكربون (يتم فيها إضافة العائدات إلى الخزانات العامة للدول) خلافاً للقانون الدولي الحالي (المادة ٢٤ من إتفاقية شيكاغو) وسياسات الإيكاو (الوثيقة ٨٦٣٢)، والذان يؤمنان الإعفاء المتبادل من كل الضرائب المفروضة على الوقود المستخدم للخدمات الجوية الدولية. وتعكس الأغلبية العظمى للاتفاقيات الثنائية للحركة الجوية في العالم هذه الأحكام.

٤-١ تم القيام بمناقشات بشأن رسوم انبعاثات محركات الطائرات مع الإيكاو منذ بداية التسعينات. وتعتبر الرسوم نوعاً من الضرائب والتي لا يتم إضافة الأموال المجمعة منها إلى الخزانات العامة، ولكنها تستخدم لتمويل تسهيلات وخدمات محدّدة للطيران. ولم يتمكّن الاجتماع السادس للجنة الإيكاو المعنية بحماية البيئة بتوصية أي إرشادات إضافية محدّدة بهذا الشأن، ودعا مجلس الإيكاو لدراسة هذه المسألة وتقديم المزيد من التعليمات.

٥-١ وتمشياً مع ما تمّ الاتفاق عليه خلال الجلسة ١٧٢، يقترح المجلس الآن على الجمعية العمومية (المرفق ١ لمسودة البيان الموحد بشأن سياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة (A35-WP/...)) القيام بالمزيد من الدراسات ووضع المزيد من الإرشادات بشأن هذا الموضوع، مع التركيز بشكل خاص على المسائل المعلقة والمحدّدة في دراسات سابقة. وبالإضافة إلى ذلك، يدعو المجلس الجمعية العمومية للإعتراف من أن إرشادات الإيكاو الحالية لا تكفي في الوقت الحاضر لتنفيذ تطبيق رسوم انبعاثات غازات الدفيئة وبالتالي لحثّ الدول على الإمتناع عن العمل أحادي الجانب لإدخال الضرائب والرسوم المتعلقة بالانبعاثات.

## ٢- آراء الإيادات والتحليل المبدئي

١-٢ تدعم الإيادات بشكل كامل اقتراح المجلس وتدعو الجمعية العمومية إلى التصرف طبقاً لذلك.

٢-٢ وبالإضافة إلى ذلك، فإن الإيادات على استعداد للمشاركة في المزيد من الدراسات التي تخطط الإيكاو القيام بها وتقدّم فيما يلي بعض التعليقات المبدئية والمحدّدة بشأن القضايا المعلقة والمحدّدة في دراسات سابقة.

### ١-٢-٢ القضايا القانونية

يبدو أن سياسات الإيكاو الحالية بشأن رسوم المستخدم لا تؤمن التنفيذ القانوني والشرعي لرسوم انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون، بشكل خاص لأن الرسوم لا يمكن استخدامها إلا "لتأمين التسهيلات والخدمات" ولأن التكاليف المرتبطة بالرسم يجب أن يتم تحديدها بشكل ملائم ونسبها بشكل مباشر "إلى النقل الجوي. ويجب تحليل هذه القضية بشكل معمق أكثر، ربما من خلال اللجنة القانونية للإيكاو، والتي تسمح بمساهمة الخبراء من الدول والمراقبين.

### ٢-٢-٢ استخدام العائدات

إن عدم إمكانية القيام بتحديد أو نسب أو قياس أثر انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من الطائرات على تغيير المناخ بشكل ملائم، يجعل من المستحيل، من الناحية العملية، تطبيق عائدات رسم انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون لأي تدابير تخفيف تغيير المناخ تكون محدّدة للطيران و/ أو لفائدة أولئك الذين يعانون بشكل واضح من أضرار تغيير المناخ التي يمكن قياسها بسبب الطيران.

### ٣-٢-٢ مسؤولية الانبعاثات

من أجل تحقيق متطلبات "النسب المباشرة"، سيكون من الضروري أن يولي نظام فرض الرسوم المسؤولية لتلك الأطراف التي تنتج عن أعمالها الانبعاثات (مثال على ذلك شركات الطيران، موردي مراقبة الحركة

الجوية، المطارات). ويجب ألاّ تحمّل شركات الطيران المسؤولية عن الإنبعاثات المرتبطة بعدم كفاءة أنظمة النقل الجوي التي تشغلها أطراف ثالثة. وبالإضافة إلى ذلك، وبما يتمشى مع الإلتزام العام للإيكوا بعدم إلحاق الضرر بالطيران بالنسبة لطرق النقل الأخرى، في حال تمّ فرض رسوم على الطيران، يجب تحميل طرق النقل الأخرى مسؤولية إنبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون التي تصدر منها بطريقة مشابهة.

٤-٢-٢ سجل الطائرة

لا يمكن أن تخضع للرسم إلاّ شركات الطيران المسجّلة في الدولة التي تفرض رسوم إنبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون. ويمكن توسيع الرسم ليشمل شركات الطيران المسجّلة في دول أخرى فقط بعد القيام بمشاورات ملائمة مع الدولة المعنية للتأكد من تمشي مثل هذه الأعمال مع التزامات دولية أخرى. وفي حال كانت بعض شركات الطيران مغطاة بالرسوم وبعضها الآخر غير مغطى، سيعتبر ذلك مناقضاً لبند عدم التمييز في المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو.

٥-٢-٢ النطاق الجغرافي للرسم

بالنظر إلى حقوق سيادة الدول، لا يمكن للدولة أن تقيّم إلاّ رسم إنبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون على أراضيها، ما لم يتمّ تحديد خلاف ذلك بموجب اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف مع دول أخرى. كما أن تقييم رسوم إنبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون في أعالي البحار سيتطلب اتفاقية دولية.

٦-٢-٢ سمات العدالة

إن رسم عائد محايد، الذي من خلاله ستحصل الطائرة الحديثة والفعّالة من حيث الوقود على حسم بينما سيتمّ معاقبة الطائرة الأقدم، قد يؤدي إلى نقل الأموال من شركات طيران الدول النامية إلى شركات طيران الدول المتقدمة.

٣- تدابير الجمعية العمومية

١-٣ إن الجمعية العمومية مدعوة إلى ما يلي:

(أ) الموافقة على المرفق الأول، البند المقرر ٢ باء)، بشأن الضرائب والرسوم المتعلّقة بالإنبعاثات في مسوّد البيان الموحد بشأن سياسات وممارسات الإيكوا المستمرة المتعلّقة بحماية البيئة، كما اقترحه مجلس الإيكوا في A35-WP/76.

(ب) حتّ المجلس على الأخذ بعين الاعتبار مصالح مستخدمي الفضاء الجوي عند القيام بالمزيد من الدراسات بشأن الرسوم المتعلّقة بالإنبعاثات.

- انتهى -