



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды

СБОРЫ, СВЯЗАННЫЕ С АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИЕЙ

(Представлено африканскими государствами²)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе кратко изложены результаты работы ИКАО по подготовке рекомендаций для тех государств, которые хотели бы изучить механизмы взимания сборов за эмиссию. Кроме того, в этом документе отражена позиция африканских государств по данному вопросу.

Действия Ассамблеи приведены в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с резолюцией А33-7 на 33-й сессии Ассамблеи были рассмотрены события, имевшие место после 32-й сессии Ассамблеи в области эмиссии авиационных двигателей, включая углубление понимания их воздействия на выбросы парниковых газов, а также возможные средства ее ограничения или уменьшения, о чем идет речь в добавлении Н (Влияние гражданской авиации на экологическую обстановку в атмосфере) и добавлении I (Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей).

1.2 33-я сессия Ассамблеи поручила Совету продолжить изучение вопроса о взимании налогов за эмиссию с целью решения этого вопроса к следующей сессии Ассамблеи.

¹ На французском языке этот документ представлен африканскими государствами.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливийская Арабская Джамахирия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка.

1.3 На САЕР/6 была представлена информация о действиях, предпринятых в целях выполнения следующего поручения 33-й сессии Ассамблеи: "провести дополнительные исследования и разработать дополнительные рекомендации в отношении пошлин, связанных с эмиссией". Это включает определение рамок руководящих указаний для тех государств, которые пожелают ввести пошлины за эмиссию CO₂, и подготовку информации об оставшихся нерешенными вопросах и разногласиях, которые появились в ходе определения упомянутых рамок.

1.4 В ходе подготовки на САЕР/6 рекомендаций и рассмотрения дополнительных вопросов были определены следующие оставшиеся нерешенными вопросы:

- a) степень детализированности рекомендаций (должны ли эти рекомендации быть достаточно детализированными для использования государствами при разработке программ взимания сборов за эмиссию или должен быть просто перечень вопросов, которые необходимо решать?);
- b) правовые вопросы (большинство из них связаны с тем, каким образом, и может ли, установленная ИКАО политика в отношении сборов быть применена к конкретному сбору за эмиссию CO₂);
- c) географические масштабы взимания сборов (сборы могут взиматься только на суверенных территориях, однако выбросы эмиссии также имеют место над открытым морем, поэтому этот вопрос должен быть решен путем заключения многостороннего или глобального соглашения);
- d) ответственность за эмиссию (взимать ли сборы только с авиаперевозчиков или также с других сторон, несущих ответственность за эмиссию?);
- e) последствия для развивающихся стран (предпринимая действия, следует учитывать относительно небольшую долю выбросов этих стран в общем объеме авиационной эмиссии);
- f) сборы за эмиссию, взимаемые в рамках местных систем контроля качества воздуха;
- g) определение бездоходного сбора (в результате проведенного ранее Рабочей группой САЕР анализа был сделан вывод, что на основе имеющейся информации Группа в данный момент не может определить параметр в любой его форме, в котором достаточно учитывались бы характеристики воздушного судна/двигателя, чтобы на его основе можно было определить такой сбор);
- h) использование денежных средств (перечень возможных видов использования включен в базовую информацию, касающуюся рекомендации); и
- i) рекомендация о том, как проводить связанные с такими сборами анализы "затрат-выгод".

1.5 Относительно упомянутых выше вопросов на совещании САЕР/6 был сделан вывод о том, что разработка дополнительных рекомендаций в отношении механизмов взимания связанных с эмиссией сборов потребует проведения более углубленного анализа на нескольких уровнях, в результате которого сложилось бы четкое понимание всех соответствующих аспектов, чтобы 188 Договаривающихся государств ИКАО могли одобрить их.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Совет ИКАО подтверждает, что, по всей вероятности, трудно будет решить все перечисленные выше сложные вопросы. Однако Совет отметил, что можно рассмотреть некоторые новые подходы, направленные на снижение воздействия эмиссии на окружающую среду.

2.2 В ходе тщательного рассмотрения на совещании САЕР/6 аспектов, связанных с подготовкой дополнительных рекомендаций для государств, выяснилось, что существует ряд вопросов, в отношении решения которых существуют определенные разногласия.

2.3 Проведенные до настоящего времени анализы "затрат-выгод" при взимании сборов за эмиссию CO₂ действительно свидетельствуют о том, что существуют различные интерпретации и, кроме того, появились сомнения в отношении достоверности результатов анализов "затрат-выгод" в связи с тем, что принятые критерии и параметры не позволяют иметь реальную картину деятельности воздушного транспорта, особенно в развивающихся странах.

2.4 Кроме того, не существует общепринятых средств точной оценки затрат, связанных с ущербом, нанесенным вследствие изменения климата вследствие авиационной эмиссии. По своему характеру эмиссия является глобальной проблемой, и ее воздействие имеет не только местный или региональный характер. Сборы за эмиссию трудно правильно определить или отнести непосредственно на счет воздушных судов или всей авиатранспортной отрасли.

2.5 В ходе обсуждения этого вопроса выяснилось, что предусмотренные в томе II Приложения 16 Стандарты, касающиеся эмиссии CO, NO_x, HC, частиц и т. д., направлены на снижение воздействия авиационной эмиссии на окружающую среду, но их не следует рассматривать в качестве основы создания механизма взимания сборов за эмиссию и разработки соответствующего инструктивного материала.

2.6 Взимание сборов за эмиссию будет иметь отрицательные последствия для любого государства, в котором воздушный транспорт является средством социально-экономического развития. Говоря точнее, развивающиеся страны и их авиакомпании в этом случае окажутся в неблагоприятном положении в плане выполнения ими полетов из-за ограниченных размеров их рынков. В результате может появиться экономический барьер вследствие увеличения эксплуатационных расходов.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 На совещании САЕР/6 не удалось достигнуть единодушного мнения в отношении рамок таких рекомендаций, и хотя предполагается дополнительно изучить вопросы, поднятые в ходе обсуждения, тем не менее есть обоснованные сомнения в том, сможет ли САЕР решить эти

проблемы без дополнительных указаний Совета, учитывая столь широкий разброс мнений в отношении основных аспектов.

3.2 Кроме обсуждения предложенного инструктивного материала, были высказаны некоторые обоснованные сомнения в отношении возможности взимания сборов, учитывая три следующих основных фактора:

- a) необходимость защиты экономических интересов развивающихся государств;
- b) складывающееся положение дел в авиатранспортной отрасли, а именно снижение объема движения и соответствующее снижение эмиссии CO₂; и
- c) необходимость обеспечивать соответствие предпринимаемых действий обязательствам, принятым согласно Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН).

4. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

4.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению приведенную выше информацию;
 - b) на основе проекта пересмотренного текста, приведенного в дополнении к рабочему документу ИКАО A35-WP/76, внести изменения в текст добавления I (*Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей*) к резолюции Ассамблеи A33-7 "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*" с той целью, чтобы отразить принятые решения в отношении порядка взимания сборов за эмиссию.
-