



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
3.4 Сборы с международного воздушного транспорта

ИЗБЕЖАНИЕ ВЗИМАНИЯ ДВОЙНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ В СЛУЧАЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ, ПОДПАДАЮЩИХ ПОД ДЕЙСТВИЕ CORSIA, В РАМКАХ ПРИМЕНЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ РЫНОЧНЫХ МЕР

(Представлено Саудовской Аравией и Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Международный полет между двумя аэропортами, расположенными в пределах экономической зоны региональной системы торговли квотами на эмиссию, согласно определению Международной организации гражданской авиации (ИКАО), является международным полетом, на который распространяется действие Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), и одновременно подпадает под действие региональных рыночных мер. Эта проблема особенно остро стоит перед эксплуатантами из третьих стран, базирующимися вне данного региона. Эти два механизма различаются по своему характеру: CORSIA представляет собой систему компенсации, тогда как региональная система торговли квотами на эмиссию является механизмом установления предельных значений и обмена квотами, в рамках которого затраты по квотам по сути носят фискальный характер. В случаях, когда к одной и той же эмиссии применяются оба инструмента, эксплуатант несет дополнительные расходы (фактически имеющие фискальный характер) в отношении эмиссии, уже охваченной системой компенсации CORSIA, а также сталкивается с административной нагрузкой, связанной с необходимостью соблюдения требований двух несогласованных между собой систем применительно к одному полету.

Основной принцип не вызывает споров: согласно определению Ассамблеи, такая эмиссия должна учитываться только однократно (п. 18 резолюции A42-22). Не хватает его практической реализации со стороны компетентных органов соответствующего региона. Введенный в результате сбор на эмиссию, которая уже регулируется глобальным механизмом, также противоречит руководящим принципам разработки и реализации рыночных мер, согласованным Ассамблеей (резолюция A38-18) и вновь подтвержденным в последующих резолюциях Ассамблеи, согласно которым такие меры не должны носить дублирующего характера, налагать ненадлежащего экономического бремени и нарушать рыночное равновесие.

В соответствии с Чикагской конвенцией, политикой ИКАО в отношении налогов и сборов, а также определением Ассамблеи, согласно которому CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации, во избежание несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных мер (п. 18 резолюции A42-22) в настоящем документе Конференции предлагается поддержать принцип,

согласно которому эмиссии, уже учтенные в рамках CORSIA, не должны облагаться дополнительным региональным сбором, носящий по сути характер налога.

Действия: Конференции предлагается:

а) признать, что международный полет, подпадающий под действие системы мониторинга и отчетности CORSIA, может также подпадать под действие региональной системы торговли квотами на эмиссию и что, поскольку эти два механизма различаются по своему характеру, это может привести к взиманию в рамках региональной системы дополнительного, носящего по сути фискальный характер сбора за эмиссию, которая уже учтена в CORSIA;

б) подтвердить, что в соответствии с Чикагской конвенцией, политикой ИКАО в отношении налогов и сборов, определением Ассамблеи, согласно которому CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации, и такая эмиссия должна учитываться только однократно (п. 18 резолюции A42-22), а также с руководящими принципами в отношении рыночных мер (резолюция A38-18) эмиссия, которая уже учтена в рамках согласованных глобальных рыночных мер, не должна облагаться дополнительным региональным сбором, носящим по сути фискальный характер;

с) просить Совет продолжить заниматься этим вопросом до тех пор, пока государства-члены, применяющие такие меры, не приведут их в соответствие с согласованной глобальной системой (в частности, путем освобождения международных полетов, подпадающих под действие системы мониторинга и отчетности CORSIA, от обязательств по сдаче квот в рамках региональной системы торговли квотами на эмиссию), для того чтобы эмиссия, уже охваченная CORSIA, не учитывалась повторно и чтобы ни один эксплуатант не нес двойных расходов в связи с такой эмиссией лишь на том основании, что он базируется вне данного региона;

д) вновь подтвердить, что, поскольку CORSIA является согласованной единой глобальной рыночной мерой для международной авиации, региональные меры должны реализовываться в соответствии с ней при соблюдении принципа однократного учета эмиссии, чтобы ответственность за предотвращение взимания двойных платежей с полетов, подпадающих под действие CORSIA, лежала на соответствующем регионе при внедрении этой согласованной системы.

<i>Стратегическая цель</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех" и "Авиация экологически устойчива".
<i>Финансовые последствия</i>	Не ожидается, что это повлечет за собой какие-либо прямые финансовые последствия для Организации.
<i>Справочный материал</i>	Чикагская конвенция Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта (Doc 8632) Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (PM) (приложение к резолюции Ассамблеи A38-18) Резолюция Ассамблеи A42-22, пункт 18 Резолюция Ассамблеи A42-26, добавления В и С

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Конвенция о международной гражданской авиации и *Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта* (Doc 8632) определяют подход к сборам и платежам, взимаемым в связи с международными перевозками, в частности

проводится разграничение между сборами, покрывающими соответствующие издержки, и платежами, имеющими характер фискальной нагрузки. Резолюция Ассамблеи А42-26 (добавления В и С) содержит принципы ИКАО по вопросу налогообложения и платежей, затрагивающих международные воздушные перевозки, и имеет непосредственное отношение к вопросу о порядке взимания сбора, рассматриваемому в данном документе.

1.2 Согласно определению Ассамблеи, CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой (PM), применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных PM, которая обеспечивает таким образом однократный учет эмиссии CO₂ международной авиации (п. 18 резолюции А42-22 Ассамблеи). Руководящие принципы разработки и реализации PM (приложение к резолюции А38-18 Ассамблеи) содержат аналогичные положения.

1.3 В последние годы были введены, расширены или предложены к дальнейшему расширению различные виды платежей, затрагивающие международный воздушный транспорт. В настоящем документе рассматривается один из таких случаев – применение и региональной системы торговли квотами на эмиссию, и системы CORSIA в отношении одного и того же международного полета.

2. ДВА ИНСТРУМЕНТА, РАЗЛИЧНЫХ ПО СУТИ

2.1 Как CORSIA, так и региональные системы торговли квотами на эмиссию устанавливают цену на углерод, но являются различными по сути. CORSIA представляет собой систему компенсации: операторы приобретают и погашают единицы эмиссии, отвечающие критериям CORSIA, за счет чего в принимающих странах финансируются проекты по сокращению эмиссии. Региональная система торговли квотами на эмиссию – это механизм установления предельных значений и обмена квотами: эксплуатанты сдают квоты на эмиссию, все большая доля которых продается на аукционе, а выручка поступает в бюджет государственных органов в этом регионе. С практической точки зрения, последний сбор носит по сути фискальный характер.

2.2 Поскольку компенсационный взнос и сдача квот различаются по своей сути, их невозможно согласовать, рассматривая один из них как эквивалент другого. Если оба этих механизма применяются к одной и той же эмиссии, то эксплуатант несет два отдельных обязательства, при этом лишь одно из них относится к компенсации, осуществляемой в рамках согласованной глобальной схемы.

3. ПРОБЕЛ В НОРМАТИВНОЙ БАЗЕ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ БРЕМЯ

3.1 Международный полет между двумя аэропортами, расположенными в двух разных государствах в пределах экономической зоны действия региональной меры, подпадает под действие CORSIA в силу своего международного характера, как это определено в томе IV Приложения 16, а также под действие региональной меры согласно соответствующей директиве. Применимое правило налице: Ассамблея вынесла определение, согласно которому такая эмиссия должна учитываться только однократно (п. 18 резолюции А42-22). Однако отсутствует механизм практической реализации этого правила компетентными органами соответствующего региона. Таким образом, речь идет о пробеле в реализации, а не об отсутствии принципа; устранение этого пробела не создает нового правила, а обеспечивает применение правила, уже принятого Ассамблеей.

3.2 Подобный полет подпадает под действие CORSIA в соответствии с согласованным определением Ассамблеи. Несмотря на это, в рамках региональных мер этот же полет может попасть уже в региональную схему; однако это представляет собой наложение на требования CORSIA, а не равнозначное или конкурирующее обязательство. Следовательно, задача по урегулированию этого вопроса лежит на регионе: именно региональные власти должны привести свои меры в соответствии с требованиями CORSIA, а не CORSIA должна подстраиваться под региональные механизмы. До тех пор, пока этого не будет сделано, с эксплуатанта, уже выполнившего свои обязательства по CORSIA, может за одну и ту же эмиссию взиматься повторный платеж.

3.3 При рассмотрении экономического бремени необходимо иметь в виду два параметра. Во-первых, в рамках региональной схемы эксплуатант может быть обязан уплачивать дополнительный сбор, по сути имеющий фискальный характер, в отношении эмиссии, которая уже компенсирована согласно CORSIA, причем средства от этого сбора далее не направляются на финансирование каких-либо экологических мер. Во-вторых, это бремя распределяется неравномерно: для одного и того же маршрута фактические риски и достоверность события могут различаться в зависимости от места базирования эксплуатанта, причем эксплуатант, базирующийся за пределами региона, дополнительно сталкивается с необходимостью согласовывать требования двух администраций в отношении одного и того же полета. Это с трудом увязывается с принципами недискриминации и обеспечения равных условий конкуренции. Независимый отраслевой анализ (проведенный ИАТА) привел к аналогичному выводу: эксплуатанты, базирующиеся вне соответствующего региона, могут дважды платить сборы за одну и ту же эмиссию при выполнении международных полетов в пределах экономической зоны. Более того, применение к авиаперевозчикам из третьих стран двух несогласованных между собой административных режимов и режимов сдачи квот в отношении одного и того же полета создает необоснованный административный барьер для международного воздушного транспорта.

— КОНЕЦ —