



大会第37届会议
执行委员会

议程项目17：环境保护

对航空器发动机排放收税

(由巴林王国提交)

执行摘要

本文件讨论了正在作为限制航空器发动机排放的一种手段对此种排放征税的尝试，同时讨论了各种担忧和此类行动预计给所有航空公司，尤其是发展中国家的航空公司产生的负面影响。

行动：请大会：

- a) 敦促打算对航空器发动机排放征税的国家和地区集团重新考虑该事项，并将行动延迟到该主题得到全方位讨论并就国际民航组织批准的指南达成协议之日；
- b) 切实考虑国际航协的观点；和
- c) 敦促各国和各专门机构寻找有效的减排方法，如缩短航线和鼓励使用天然燃料，而不是依靠收税，因为这是一种无成效的问题解决方式。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标C：环境保护 —— 将全球民用航空对环境的不利影响减至最小。
财务影响:	无需额外资源。
参考文件:	1944年《芝加哥公约》 1994年第4次世界范围航空运输会议的结果 2003年第5次世界范围航空运输会议的结果 Doc 8632号文件，《国际民航组织关于国际航空运输领域收税的政策》

1. 引言

1.1 在过去十年里，航空运输业的经济状况极为艰难。2001年9月11日达到巅峰后，可怕的经济困境在海湾战争、非典疫情和许多其他类似的事态发展的影响下，仍在继续恶化。最近的一个打击当属全球经济危机，它使得航空旅行需求随即下降，亏损成倍增加。每当航空运输业在国际航协的带领下，做出重大努力来降低成本，使自己走上重获实力和利润之路时，另外一个新的障碍总会出现。最新的一个障碍是，有可能违反《国际民用航空公约》第二十四条和 Doc 8632 号文件中所载的国际民航组织政策对航空器发动机排放征税。这不仅会给航空公司，尤其是几乎无力承担更多附加费用的发展中国家的航空公司造成重大障碍，同时也会限制它们为国际航空运输市场做出贡献的能力。

1.2 税收是一种解决问题的方法吗？关于这一点，我们不禁要问，从航空运输业征收的资金是像国际航协首席执行官乔瓦尼·比西尼亚尼先生所要求的那样，将用于通过植树或改善空气质量等方式减少排放和解决环境问题呢，还是说只是为了收敛更多的钱财，将其放到国库中，而不是使其造福于航空运输业，也不是将其用于改善机队效率和鼓励就使用环境影响更小的新燃料开展科学研究呢？各国和主管国际组织完全相信，这些税收将不会达到其设定的目标，必须找到不给航空运输业带来过度负担的解决办法和备选方案，尤其是考虑到目前的经济状况和过去二十年的累计亏损。

2. 担忧

2.1 如各位充分意识到的那样，该主题已得到各国以及包括阿拉伯民航局在内的各组织的最大关注。巴林王国以阿拉伯民航局航空运输委员会主席的身份对该事项做了广泛的探讨，但对如下几方面感到担忧：

- 1) 一个地区收税将推动其他国家和地区征收同样的税，结果将使航空运输业成为唯一的受损方；
- 2) 此种税收将限制发展中国家航空公司的参与。这将违反1994年第4次世界范围航空运输会议的建议和2003年第5次世界范围航空运输会议的宣言；
- 3) 使航空运输业再次陷入经济危机，尤其是考虑到其目前的状况；和
- 4) 就环境保护而言，此种税收将会适得其反，特别是考虑到尚未在国际民航组织的协调下就组织安排该项事项的全球性机制达成一致。

3. 备选方案

3.1 虽然我们都承认环境保护是所有成员国均认可和关注的一个优先事项，但我们认为，此种保护应来自一系列在运营和制造方面所采取的可达到这一目标的行动，特别是考虑到与其他行业和运输方式相比，航空产生的环境污染气体是最少的。在此类行动中，最重要的是：

- 1) 缩短航线。国际航协这方面的努力一直是有成效的，并使得许多航线得以缩短和节省了数百万吨燃油，从而减少了数百万吨环境污染气体；

- 2) 鼓励在节省燃油的航空器发动机制造领域开展科学研究；
- 3) 鼓励开展科学研究，开发环境污染较少的新型燃料；和
- 4) 建立运营方面的激励措施，促使航空公司淘汰旧航空器。

4. 结论

4.1 全世界都承认，航空运输业是促进发展的主要推动力量。因此，必须维持好这一行业，并通过不给其施加过多税费负担，协助其发挥好它的作用，因为税费只会限制效率，限制各航空公司，尤其是发展中国家航空公司的参与。

— 完 —