



A35-DP-EX/1  
WP/76 号文件讨论稿  
Related to WP/76  
项目 15  
Item 15  
4/10/04

## 大会第 35 届会议

### 执行委员会

议程项目 15: 环境保护

### 大会第 A33-7 号决议附录 I 修改文本草案

(由执行委员会主席提交)

### 讨论稿

1. 考虑到执行委员会于 10 月 4 日(星期一)进行的讨论,拟用所附草案案文取代理事会在 WP/76 号文件中提议的案文。
2. 对理事会原文清样的修订之处用删除线和阴影标出。

## 大会第 A33-7 号决议附录 I 修改文本草案

### 针对航空器发动机排放基于市场的措施

鉴于本决议附录 H 规定了包括基于市场的措施在内的备选政策一般在什么情况下被认为是限制或减少航空器发动机排放的环境影响的手段；

鉴于基于市场的措施是旨在以比传统管理措施更加低廉的成本和更加灵活的方式实现环境目标的政策手段；

鉴于近年来，各国政府越来越多地承认每一经济部门需要支付其造成环境损害的全部费用，而且保护环境的基于市场的措施这一主题，其中包括航空运输收费或征税，排放权交易制度或自愿措施等，例如已经结合控制温室气体排放的问题被提了出来；

鉴于《关于环境与发展的里约宣言》（1992 年）第 16 条原则指出，“国家当局应努力促进环境成本和经济手段利用的内部化，同时考虑到在充分重视公众利益和不扭曲国际贸易与投资的情况下，污染者原则上应承担污染成本的办法”；

鉴于《京都议定书》区别对待航空部门的国际和国内排放，已注意到一致对待两类排放的潜在益处，并确认一些**缔约**国家或国家集团已采取行动，制定减少国内部门的排放，包括国内航空排放的备选办法；

鉴于国际民航组织政策对费与税作了概念上的区分，其中“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所付成本的一种款项征收，而税收是旨在提高通常不全部用于，也不针对具体成本用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于国际民航组织制定了关于**缔约**国家税收的政策指导（《国际民航组织关于国际航空运输领域收税的政策》，Doc 8632 号文件），其中特别建议相互免除对有关国际航空服务的航空器机载燃料征收的全部税收 — 通过双边航空运输协定实际实施的一项政策，还呼吁各**缔约**国在可行的最大范围内，减少或取消与国际航空运输的销售或使用有关的税收；

[注意到国际民航组织关于对航空油料免于征税的政策在有些**缔约**国引起了质疑，这些**缔约**国对其他运输模式和其他温室气体来源征税；]

鉴于《国际民用航空公约》第十五条包含关于机场和类似收费的规定，其中包括无差别对待原则，而且国际民航组织制定了包括关于有关噪声收费的特定指导在内的关于**缔约**国家收费的政策指导（《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》，Doc 9082 号文件）；

鉴于国际民航组织理事会于 1996 年 12 月 9 日以决议形式通过了关于与排放有关的收费和收税的临时政策声明，在声明中理事会强烈建议任何此类款项征收应以收费而非收税的形式进行，收集的资金应首先用于减轻航空器发动机排放对环境的影响；

鉴于此类收费应根据减轻航空器发动机排放的环境影响的成本来征收，只要能够适当确定此类成本并可将其直接归因于航空运输；

注意到理事会收到其航空环境保护委员会的报告，内容涉及利用基于市场的措施限制或减少航空器发动机排放（最初集中解决二氧化碳问题）方面可能的选择，而且进一步的工作正在规划之中；

注意到有必要为国际民用航空长期使用的排放权交易制度做进一步的研究并制定进一步的指导原则；

注意到航空环境保护委员会已经为各缔约国以及其他有关各方在短期内使用的自愿措施准备了一个协议范本和相关指导原则；和

认识到为给各缔约国提供有关排放收费的附加指导原则而进行的广泛研究发现了大量存在不同意见的未决问题；

大会：

1. 要求理事会继续制定关于各缔约国运用旨在减少或限制航空器发动机排放的环境影响特别是在减轻航空对气候变化影响方面的基于市场措施的指导原则，并尽快拟订具体提案，向《联合国气候变化框架公约》缔约方大会提出建议；

2. 鼓励各缔约国和理事会，在考虑有关各方利益、包括对发展中世界的潜在影响的同时，以用成本效益最高的方式解决航空器发动机排放为目标，评估各种措施、包括现行措施的成本和效益，并采取符合下述框架的行动，在此过程中，各缔约国应力求以对国内和国际航空排放一视同仁的方式采取行动：

a) 自愿措施

- 1) 鼓励各缔约国和其他有关各方采取行动，特别通过自愿措施限制或减少国际航空排放，并随时告知国际民航组织；
- 2) 要求秘书长通过提供国际民航组织为此类措施而制定的指导原则，包括一份自愿协议的范本，以便利这方面的行动，并努力确保采取早期行动的国家从中受益和随后不因此而处于不利地位；

b) 与排放有关的收费

- 1) 承认 1996 年 12 月 9 日理事会关于排放收费的决议的持续有效性；
- 2) 敦促各国遵循其中包含的现行指导原则；
- 3) ~~承认国际民航组织的现行指导原则对于实行温室气体排放收费目前还不够充分；~~
- 4) ~~敦促各国避免单方面采取行动，采用有关排放的收费办法；和~~

- [3) 承认国际民航组织的现行指导原则对于 [在世界范围] [全球] 基础上实行温室气体排放收费目前还不够充分； ]
  - [4) 敦促愿意采用温室气体排放收费的各国仅在相互商定的基础上实行此种收费； ]和
  - 5) 要求理事会就此问题做出进一步的研究并制定附加的指导原则，特别要侧重于那些在早期的研究中所发现的未决问题；
- c) 排放权交易
- 1) 核可进一步建立国际航空的开放性排放权交易制度； 和
  - 2) 要求理事会在其关于此问题的进一步工作中，侧重两种做法。根据一种做法，国际民航组织将支持那些感兴趣的**缔约**国家和国际组织可能提出的建立一种自愿交易制度。根据另一种做法，国际民航组织将为各**缔约**国提供指导原则，由各**缔约**国视情用来将国际航空排放纳入符合《联合国气候变化框架公约》进程的各**缔约**国排放权交易计划中。根据这两种做法，理事会均应确保适用于开放性排放权交易制度的指导原则为航空参加开放性排放权交易制度建立**规范**结构和法律基础，包括诸如报告、监测和遵守的主要要素。