



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды

НАЛОГИ И СБОРЫ, СВЯЗАННЫЕ С ЭМИССИЕЙ

(Представлено Международной организацией воздушного транспорта (ИАТА))

АННОТАЦИЯ

ИАТА предлагает Ассамблее принять резолютивный пункт 2b) относительно налогов и сборов, связанных с эмиссией, в Добавлении I к проекту *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*, текст которого предложен Советом ИКАО.

ИАТА также предлагает Ассамблее учесть первоначальные мнения авиакомпаний и результаты проведенного ими анализа, целью которых является оказание ИКАО помощи в проведении дальнейших исследований и разработке дополнительного инструктивного материала по данному вопросу, уделяя при этом особое внимание нерешенным вопросам, которые были определены в проведенных ранее исследованиях.

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 В резолюции Ассамблеи А33-7 «Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды» Ассамблея настоятельно призвала Совет провести дальнейшие исследования и разработать дополнительные инструкции по вопросу о налогах и сборах, связанных с эмиссией парниковых газов.

1.2 Совет через посредство своего Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) провел дополнительные исследования, уделяя при этом особое внимание вопросу об использовании налогов и/или сборов для решения проблемы выбросов CO₂. В ходе этих исследований был подтвержден сделанный ранее вывод о том, что взимание налогов и сборов является чрезвычайно дорогостоящим и экономически неэффективным средством ограничения эмиссии CO₂. Фактически, для достижения целей снижения эмиссии, намеченных в результате проведенного САЕР анализа, сумма собираемых ежегодно сборов или налогов,

¹ Перевод на все языки выполнен в ИАТА.

связанных с CO₂, должна бы составлять приблизительно от 47 млрд. долл. США до 245 млрд. долл. США в год².

1.3 Кроме рассмотрения вопросов, связанных с экономической эффективностью взимания сборов и налогов, САЕР провел анализ правовых, технических, административных и политических вопросов, касающихся взимания налогов и сборов, связанных с эмиссией. Что до обложения налогом топлива международной авиации в целях решения проблемы CO₂ (в результате чего получаемые доходы поступали бы в казначейства государств-участников), то такое налогообложение рассматривается как противоречащее действующему международному закону (статья 24 Чикагской конвенции) и политике ИКАО (документ 8632), в которых обеспечивается взаимный отказ от взимания всех налогов на топливо, используемое для международных воздушных перевозок. Данные положения отражены в большинстве двусторонних соглашений о воздушном сообщении, заключенных во всём мире.

1.4 Обсуждение вопроса о сборах за эмиссию авиационных двигателей ведется в ИКАО с начала 1990 годов. Эти сборы представляют собой один из видов пошлины, накапливаемые средства от взимания которой не перечисляются в казначейства государств, а используются в целях финансирования конкретных авиационных служб и средств. Совещание САЕР/6 не смогло рекомендовать каких-либо конкретных дополнительных инструкций в этом отношении и предложило Совету ИКАО рассмотреть данный вопрос и дать дополнительные указания.

1.5 В соответствии с тем, что было решено в ходе 172-й сессии, Совет предлагает сейчас Ассамблее (см. Добавление I к *проекту Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды (A35-WP/76)*) провести дальнейшие исследования и разработать дополнительные указания по данному вопросу, уделяя при этом особое внимание нерешенным вопросам, определенным в ходе проведенных ранее исследований. Кроме того, Совет предлагает Ассамблее признать, что существующие инструкции ИКАО недостаточны на данный момент для практического введения сборов за эмиссию парниковых газов, и поэтому настоятельно предложить государствам воздерживаться от принятия односторонних мер по введению налогов или сборов, связанных с эмиссией.

2. МНЕНИЕ ИАТА И ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

2.1 ИАТА полностью поддерживает предложение Совета и предлагает Ассамблее действовать соответствующим образом.

2.2 Кроме того, ИАТА готова принять участие в дальнейших исследованиях, которые ИКАО планирует провести, и предлагает учесть несколько приводимых ниже первоначальных конкретных замечаний, касающихся нерешенных вопросов, которые были определены в ходе проведенных ранее исследований.

2.2.1 Правовые вопросы

Существующая политика ИКАО в отношении сборов с пользователей, видимо, не предусматривает правовых и законных оснований для введения сборов за эмиссию CO₂, особенно поскольку эти сборы могут быть использованы только для «обеспечения служб и средств» и поскольку расходы, связанные с такими сборами, должны быть «соответствующим образом определены и непосредственно отнесены» к воздушному

² Окончательный доклад, подготовленный FESG/MATG для САЕР/5, (ноябрь 2000 г.), таблица А2 на стр. А-3.

транспорту. Поэтому следует продолжить анализ данного вопроса, что, возможно, мог бы сделать Юридический комитет ИКАО, а это даст возможность экспертам государств и наблюдателям внести свой вклад.

2.2.2 Использование доходов

Из-за отсутствия возможности четко определять и количественно оценивать воздействие авиационной эмиссии CO₂ на изменение климата или соотносить ее с изменением климата фактически невозможно использовать доходы, полученные в результате сборов за эмиссию CO₂, для принятия мер по смягчению любого ее воздействия на изменение климата, связанного непосредственно с авиацией, и/или на благо тех лиц, в отношении которых установлено, что они понесли ощутимый ущерб в результате изменения климата, вызванного воздействием авиации.

2.2.3 Ответственность за эмиссию

В целях выполнения требования о «непосредственном отнесении воздействия эмиссии на изменение климата на счет воздушного транспорта» нужно будет, чтобы в рамках системы взимания сборов ответственность возлагалась на те стороны, в результате деятельности которых происходят выбросы эмиссии (например, на авиакомпании, поставщиков УВД и аэропорты). Авиакомпании не должны нести ответственности за эмиссию, которая связана с неэффективной работой систем воздушного движения, управляемых третьими сторонами. Более того, если такие сборы будут взиматься с авиации, то, согласно общему обязательству ИКАО не ставить авиацию в невыгодное положение по сравнению с другими видами транспорта, и другие виды транспорта должны аналогичным образом нести ответственность за свои выбросы CO₂.

2.2.4 Регистрация воздушных судов

Сбор за эмиссию CO₂ может взиматься только с авиакомпаний, зарегистрированных в государствах, взимающих такой сбор. Он может также взиматься с авиакомпаний, зарегистрированных в других государствах, но только после проведения надлежащих консультаций с соответствующими государствами, чтобы гарантировать соответствие данных действий другим международным обязательствам. Если с некоторых авиакомпаний такой сбор будет взиматься, а с других - нет, то, по всей вероятности, возникнет противоречие с положением о недискриминационном отношении статьи 15 Чикагской конвенции.

2.2.5 Географические масштабы сбора

Учитывая суверенные права государств, любое государство может взимать сборы за эмиссию CO₂ только в пределах своей собственной территории, если иным образом это не оговорено в двусторонних или многосторонних соглашениях с другими государствами. Для определения сборов за эмиссию CO₂ в районах открытого моря потребуется заключить всемирное соглашение.

2.2.6 Аспекты обеспечения справедливости

Взимание сборов, не оказывающих влияния на доходы, в рамках которого современные, экономичные с точки зрения потребления топлива воздушные суда будут облагаться меньшим сбором, в то время как с более старых воздушных судов будут взиматься штрафные сборы, может привести к тому, что часть средств авиакомпаний развивающихся стран перейдет авиакомпаниям развитых стран.

3. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

3.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять резолютивный пункт 2 b) относительно налогов и сборов, связанных с эмиссией, в Добавлении I к *Сводному заявлению о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*, текст которого предложен Советом в документе A35-WP/76;
- b) настоятельно предложить Совету принять во внимание интересы пользователей воздушного пространства при проведении дальнейших исследований касательно сборов, связанных с эмиссией.

– КОНЕЦ –