



## 35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды

### ВОПРОСЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ВЗИМАНИЯ СБОРОВ ЗА АВИАЦИОННУЮ ЭМИССИЮ С РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН

(Представлено 20<sup>2</sup> государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации)

#### АННОТАЦИЯ

В настоящем документе освещаются некоторые технические и юридические вопросы, касающиеся взимания сборов за авиационную эмиссию, и при этом основное внимание уделяется тому, какие последствия взимание таких сборов будет иметь для развивающихся стран, а также подчеркивается необходимость, чтобы Ассамблея определила свою официальную позицию, выступив против взимания в любой форме сборов, связанных с эмиссией CO<sub>2</sub>.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 1980-х годах появились научные доказательства влияния эмиссии парниковых газов, образующихся в результате деятельности человека, на изменение климата, и это стало вызывать все большую озабоченность у мировой общественности. В связи с этим ИКАО (Международная организация гражданской авиации) занялась изучением механизма сокращения выбросов парниковых газов, образующихся в результате деятельности авиации.

1.2 Действия, предпринятые ИКАО, включали осуществление инициативы, предложенной в добавлении I к резолюции 33-й сессии Ассамблеи (A33-7), в которой Совету было предложено "продолжить разработку рекомендаций для государств, касающихся применения рыночных мер, направленных на уменьшение или ограничение воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, ...". Кроме этого, в резолюции A33-7 Совету настоятельно

<sup>1</sup> Текст на английском и испанском языках представлен ЛАКГА.

<sup>2</sup> Аргентина, Аруба, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор, Ямайка.

предлагается оценить затраты и выгоды, обусловленные реализацией различных альтернативных мер.

1.3 В целях выполнения упомянутой выше резолюции Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) изучил меры, связанные с рынком, представляющие собой политическое средство достижения целей охраны окружающей среды с меньшими расходами и более гибким образом по сравнению с традиционными мерами контроля.

1.4 Учитывая эти аспекты, изучение конкретного вопроса об эмиссии CO<sub>2</sub> вначале проводилось главным образом в виде анализа следующих мер: обмен квотами на эмиссию, добровольные меры и взимание сборов.

1.5 Результаты анализа, проведенного FESG (*Группа по прогнозированию и экономическому обеспечению*), которые были представлены на 5-м пленарном совещании САЕР в январе 2001 года, свидетельствуют о том, что применение такой меры, как взимание сборов, будет являться наихудшим с точки зрения "затрат-выгод" вариантом.

1.6 Поэтому, исходя из результатов исследований, проведенных упомянутым выше Комитетом, 33-я сессия Ассамблеи признала, что:

- a) обмен квотами на эмиссию является наиболее эффективным и наименее дорогостоящим методом ограничения или сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> в долгосрочной перспективе;
- b) в качестве первого шага на временной основе могут применяться добровольные меры;
- c) практика взимания сборов за эмиссию, хотя это является наихудшим вариантом с точки зрения "расходов-выгод", тем не менее заслуживает дополнительного более глубокого изучения.

## 2. ПРАКТИКА ВЗИМАНИЯ СБОРОВ

2.1 Решение вопроса о применении практики взимания сборов за эмиссию, а именно за выбросы CO<sub>2</sub>, связано с техническими и юридическими проблемами, которые необходимо должным образом оценить и решить, прежде чем приступить к использованию механизма взимания сборов. При этом следует учесть следующее:

- a) Деятельность воздушного транспорта не является основной причиной изменения климата, так как авиационная эмиссия составляет только 3,5% от общей глобальной эмиссии, вызывающей образование парниковых газов (МГЭИК – *Межправительственная группа экспертов по изменению климата, 2000*); поэтому очень важно вначале изучить вопрос о том, какая доля эмиссии создается другими сегментами промышленности.
- b) Действующая политика ИКАО в отношении взимания сборов основана на положениях документа Дос 9082/6 "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" касается

аэропортов и аэронавигационных служб и не применима в отношении эмиссии, так как не разрабатывалась с этой целью. Эмиссия CO<sub>2</sub> имеет присущие только ей характерные особенности, а именно, она носит глобальный характер и ее воздействие осуществляется в течение долгого периода времени, в результате чего невозможно применять упомянутую выше политику ИКАО, которая касается применяемых на местах ставок сборов.

- c) В 1996 году Совет ИКАО рекомендовал определять сбор, связанный с эмиссией, на основе учета расходов, связанных со снижением воздействия авиационной эмиссии на окружающую среду, и взимать их как сборы, а не как ставки, при условии правильного определения расходов и отнесения части их непосредственно на счет воздушного транспорта.
- d) FESG провела оценку внешних расходов, связанных с эмиссией CO<sub>2</sub>, и представила ее результаты на совещании Руководящей группы САЕР, состоявшемся в 2003 году в Орlando, Соединенные Штаты Америки. Полученные значения стоимости составляют от 2 до 127 долл. США за тонну CO<sub>2</sub>, что свидетельствует о неполном понимании воздействия этого газа и применении различных методик для проведения экономических анализов.
- e) В связи с затруднением технического характера не был разработан эффективный авиационный параметр для проведения расчетов размеров сборов за эмиссию на основе данных об оптимальной эксплуатации ВС на различных режимах работы двигателя с учетом дальности полетов и эксплуатационных этапов.
- f) Авиакомпании продолжают ощущать последствия совершенных 11 сентября нападений, войны в Ираке, эпидемии ТОРС, т. е. тех событий, которые стали причиной снижения объема авиaperевозок и соответственно сокращения выбросов авиационной эмиссии. Согласно расчетам Секретариата ИКАО, результаты которых представлялись на совещании САЕР/6 (2004), в 2003 году объем движения в глобальном масштабе сократился на 1%, а по регионам это сокращение составило 3%. Поэтому, учитывая технические трудности определения расходов, связанных только с эмиссиями, в данный момент, по-видимому, нет необходимости вводить в действие какую-либо практику взимания сборов за эмиссию.

### **3. ПОСЛЕДСТВИЯ ВЗИМАНИЯ СБОРОВ ДЛЯ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН**

3.1 Взимание сборов за эмиссию будет иметь негативные последствия для развивающихся стран. Такие сборы приведут к увеличению эксплуатационных расходов авиакомпаний, что, несомненно, скажется на стоимости их перевозок пассажиров и грузов, в результате чего может снизиться спрос на перевозки. Кроме того, очень важно отметить, что стоимость воздушных судов, оборудованных современными техническими средствами и с более низким уровнем эмиссии, очень высокая, и замена ими старых воздушных судов не представляет собой экономически целесообразной альтернативы.

3.2 Повышение эксплуатационных расходов авиакомпаний развивающихся стран в результате всего этого может неблагоприятно сказаться на их финансовой жизнеспособности. Кроме того, следует принять к сведению, что авиаперевозчики развивающихся стран, в отличие от авиакомпаний развитых стран, не получают государственных субсидий и, кроме того, выполняют меньший объем перевозок грузов и пассажиров.

3.3 Изложенное выше подтверждает тот факт, что сложившаяся сейчас ситуация в развивающихся странах не такова, чтобы можно было начать применять практику взимания сборов за эмиссию. В связи с этим следует учесть следующие аспекты:

- a) Развитые страны несут ответственность за большую часть авиационной эмиссии, в результате которой имеет эффект парниковых газов, так как доля развивающихся стран в общем количестве операций воздушных судов в мире составляет менее 5%.
- b) В соответствии с п.1 статьи 3 Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата указывается, что: "Сторонам следует защищать климатическую систему на благо нынешнего и будущих поколений человечества на основе справедливости и в соответствии с их общей, но дифференцированной ответственностью и имеющимися у них возможностями. Соответственно, Сторонам, являющимся развитыми странами, следует играть ведущую роль в борьбе с изменениями климата и его отрицательными последствиями". Кроме того, в п. 2 статьи 3 рекомендуется в полной мере учесть конкретные потребности и особые обстоятельства Сторон, являющихся развивающимися странами.
- c) Что касается Киотского протокола, то в нем нет каких-либо положений, предлагающих развивающимся странам ограничивать или сокращать их эмиссию. В п.2 статьи 2 указывается, что только те страны, которые перечислены в Приложении I, должны ограничивать или сокращать эмиссию, вызывающую образование парниковых газов, которая не контролируется Монреальским протоколом, под руководством ИКАО. В свою очередь, в п. 2 статьи 3 предусматривается, что до 2005 года каждая страна, указанная в Приложении I, должна сообщать о ходе выполнения ими своих обязательств согласно Протоколу. Следует отметить, что Киотский протокол был утвержден более чем 100 Договаривающимися государствами ИКАО, хотя две стороны, несущие основную ответственность за эмиссию CO<sub>2</sub> в мире (53,5% от общего количества эмиссии), а именно Соединенные Штаты Америки и Российская Федерация, еще не ратифицировали этот Протокол.

3.4 В обоих документах, а именно РКК ООН и Киотском протоколе, предусматривается, что развивающиеся страны освобождаются от обязательств в отношении сокращения объема парниковых газов, и ответственность за сокращение такого объема возлагается на развитые страны.

#### 4. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

4.1 Исходя из вышеизложенного, Ассамблее предлагается определить свою официальную позицию, выступив против взимания на местах, в региональном или глобальном масштабах сборов в любой форме с развивающихся стран за эмиссию CO<sub>2</sub>.

– КОНЕЦ –