



**35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды

**ДОКЛАД СОВЕТА О СВЯЗАННЫХ С РЫНКОМ МЕРАХ,
КАСАЮЩИХСЯ ЭМИССИИ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ**

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе содержится доклад о работе в отношении применения связанных с рынком мер для ограничения или уменьшения эмиссии парникового газа в результате деятельности гражданской авиации.

Действия Ассамблеи указаны в п. 8.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

A35-WP/77

A35-WP/56

Дос 9791, Доклад и протоколы Исполнительного комитета 33-й сессии Ассамблеи

Дос 9082, Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание

Дос 8632, Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта

Письмо государствам AN 1/17.9-97/62 от 11 июня 1997 года

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 2001 году 33-я Ассамблея ИКАО задала направление работе Организации по эмиссии авиационных двигателей. В частности, она предложила Совету "продолжать изучение вариантов политики по ограничению или уменьшению экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, разработать конкретные предложения и как можно скорее подготовить рекомендации для Конференции Сторон РКИК ООН, уделяя при этом особое внимание использованию технических решений при одновременном продолжении рассмотрения мер, связанных с рынком, и учете потенциальных последствий как для развивающихся, так и для развитых стран" (резолюция A33-7 Ассамблеи, добавление H, п. 3 b)).

1.2 Связанные с рынком меры представляют собой инструменты политики, рассчитанные на достижения экологических целей при низких затратах и более гибких, по сравнению с традиционными, нормативных мерах. На рассмотрении ИКАО находятся три вида связанных с рынком мер, а именно: добровольные меры, связанные с эмиссией пошлыны и обмен квотами на эмиссию. Каждая из этих мер находится на различном этапе рассмотрения Организацией, например в зависимости от наличия инструктивного материала ИКАО. По данному вопросу Ассамблея дала ряд более конкретных поручений Совету в резолюции А33-7, добавлении I *"Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей"*. Ассамблея поручила Совету "продолжить разработку рекомендаций для государств, касающихся применения рыночных мер, направленных на уменьшение или ограничение воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, в частности на снижение остроты проблемы воздействия авиации на изменение климата" (п. 1 постановляющей части), и "оценить затраты и выгоды, обусловленные реализацией различных мер с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей" (п. 2 постановляющей части).

1.3 В настоящем документе представлена информация, относящаяся ко всем трем вариантам рыночных мер, кратко сообщается о результатах, достигнутых после 33-й сессии Ассамблеи по каждой из мер, и приводится описание предлагаемых Советом путей продолжения работы в трехлетнем периоде 2005–2007 гг.

2. **ИНФОРМАЦИЯ, ОТНОСЯЩАЯСЯ КО ВСЕМ ТРЕМ ВИДАМ РЫНОЧНЫХ МЕР**

2.1 Работа над данным вопросом проводилась главным образом в рамках Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) Совета. Данный Комитет провел свое шестое совещание (САЕР/6) в феврале 2004 года, и его рекомендации по данному вопросу были в дальнейшем одобрены Советом в ходе его 172-й сессии в мае 2004 года.

2.2 Несмотря на то, что эмиссия авиационных двигателей имеет потенциальное воздействие как на местном, так и на глобальном уровне, данная работа над рыночными мерами сосредоточена на глобальном воздействии в соответствии с акцентом, сделанным в резолюции Ассамблеи. Было сделано допущение, что рыночные меры будут сосредоточены на эмиссии двуокси углерода (CO₂), оставляя открытой возможность распространения в дальнейшем этой работы на другие эмиссии парниковых газов, образующихся в результате деятельности авиации.

2.3 Как объясняется в пунктах преамбулы резолюции А33-7 Ассамблеи, добавление Н, в Киотском протоколе к РКИК ООН содержится обращение к развитым странам о том, чтобы они, действуя через ИКАО, стремились к ограничению или сокращению выброса парниковых газов, образующихся в результате сгорания "авиационного бункерного топлива" (статья 2.2). Поскольку уже было известно, что некоторые государства не намерены ратифицировать Киотский протокол, в пунктах постановляющей части резолюции, касающихся дальнейшей деятельности ИКАО в области эмиссии авиационных двигателей, содержится ссылка на процесс РКИК ООН, а не на Киотский протокол. Тем не менее события, связанные с Киотским протоколом, включая тот факт, что он пока не вступил в силу, и вопрос о том, вступит ли он, по понятной причине повлияли на подход некоторых государств к работе над рыночными мерами и, как следствие, прогресс в этой области оказался ниже ожидаемого.

2.4 В соответствии с требованиями, содержащимися в резолюции А33-7 Ассамблеи, добавление I, в работе над рыночными мерами была сделана попытка учесть потенциальные последствия как для развивающихся, так и для развитых стран. В этой связи развивающиеся страны указывали на тот факт, что один из принципов, воплощенных в РКИК, заключается в том, что промышленно развитые страны должны сыграть ведущую роль в решении проблемы эмиссии. Это вызвало вопросы о том, следует ли применить к развивающимся странам такой же особый режим и при разработке рыночных мер, например, освободив авиакомпании этих стран и/или маршруты в эти страны и из них. Данный вопрос остался в основном не решенным на уровне САЕР, и Совет поручил САЕР наделить высоким приоритетом подобные вопросы в своей дальнейшей работе над обменом квотами на эмиссии и сборами, связанным с эмиссией.

3. ДОБРОВОЛЬНЫЕ МЕРЫ

3.1 В 2001 году Ассамблея приветствовала предпринимаемые государствами краткосрочные действия, направленные на ограничение или уменьшение эмиссии международной авиации путем добровольных мер, и настоятельно призвала Совет способствовать этим действиям путем разработки инструктивного материала, включая разработку типового добровольного соглашения (резолюция А33-7 Ассамблеи, добавление I, п. 2 а) постановляющей части).

3.2 Затем САЕР разработал образец соглашения – меморандум о взаимопонимании, которым могут воспользоваться государства или другие заинтересованные стороны, наряду с соответствующим инструктивным материалом по добровольным мерам ограничения или уменьшения эмиссии CO₂. Совет утвердил рекомендацию совещания САЕР/6 о том, чтобы данный материал был помещен на общем web-сайте ИКАО для распространения среди государств и заинтересованных организаций.

3.3 В качестве части своей будущей работы САЕР будет следить за реализацией добровольных соглашений.

4. ОБМЕН КВОТАМИ НА ЭМИССИЮ

4.1 В 2001 году Ассамблея одобрила разработку системы открытого обмена квотами на эмиссию для международной авиации. Она поручила Совету в приоритетном порядке разработать принципы открытого обмена квотами на эмиссию применительно к международной авиации, уделив при этом особое внимание созданию организационной и правовой основы участия авиации в системе открытого обмена квотами, и предусмотреть включение таких ключевых элементов, как отчетность, контроль и порядок соблюдения, при одновременном обеспечении максимально возможной гибкости с учетом процесса РКИК ООН (резолюция А33-7 Ассамблеи, добавление I, п. 2 с) постановляющей части).

4.2 После 2001 года произошли некоторые значительные события в области обмена квотами на эмиссию. В рамках процесса РКИК ООН государства согласились с некоторыми техническими деталями системы обмена квотами на эмиссию применительно к парниковым газам. Тем временем некоторые государства и региональные органы объявили о своих планах внедрения систем обмена квотами на эмиссии. В настоящее время ни одна из этих систем не включает эмиссии применительно к гражданской авиации.

4.3 Признавая сложность выполнения поручения Ассамблеи в этих меняющихся условиях, САЕР прибег к помощи консультантов в изучении ряда различных вариантов обмена квотами на эмиссию и их последствий. Предполагается, что как только будет завершена работа над докладом консультантов, он станет ценным источником информации о концепции обмена квотами на эмиссию в авиации, которая поможет в разработке инструктивного материала для государств и международного сообщества по данному вопросу.

4.4 В свете данной работы совещание САЕР/6 рассмотрело три возможных пути внедрения открытой системы обмена квотами. Оно рекомендовало, и Совет впоследствии утвердил это, чтобы дальнейшая работа была сосредоточена на двух подходах. В соответствии с одним подходом ИКАО будет поддерживать разработку добровольной системы обмена квотами, которую могут предложить заинтересованные государства и международные организации. В соответствии с другим подходом ИКАО будет, при необходимости, предоставлять для использования государствами инструктивный материал в отношении включения эмиссии применительно к международной авиации в системы обмена квотами государств на эмиссию в соответствии с процессом РКИК ООН.

5. СВЯЗАННЫЕ С ЭМИССИЕЙ СБОРЫ

5.1 9 декабря 1996 года Совет принял заявление о политике временного характера по вопросу сборов и налогов, связанных с эмиссиями, в форме резолюции, в которой Совет отметил различие во мнениях государств по данному вопросу и настоятельно рекомендовал, чтобы любые такие пошлины имели форму сборов, а не налогов, и чтобы собираемые средства применялись в первую очередь для смягчения экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей (письмо государствам AN 1/17.9-97/62). В добавлении I к резолюции A33-7 Ассамблеи вносилось дальнейшее уточнение в рекомендацию Совета заявлением о том, что такие сборы должны основываться на расходах, связанных с уменьшением экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, в том объеме, в каком расходы можно правильно определить и отнести непосредственно на счет воздушного транспорта. В 2001 году Ассамблея признала сохраняющуюся актуальность этой резолюции и настоятельно призвала Совет провести дополнительные исследования и разработать дополнительные рекомендации по данному вопросу (резолюция A33-7 Ассамблеи, добавление I, п. 2 b) постановляющей части).

5.2 В ответ на это поручение Ассамблеи САЕР разработал проект рамок дополнительных рекомендаций с целью решения вопросов, которые могут возникнуть в том случае, если некоторые государства введут сборы, связанные с эмиссией CO₂. Однако совещанию САЕР не удалось добиться консенсуса в отношении использования этой рекомендации из-за ряда нерешенных вопросов. Был сделан вывод о том, что несмотря на наличие областей для дальнейшего изучения поднятых вопросов, возникают сомнения относительно способности САЕР решить эти проблемы в силу различия во мнениях по существенным аспектам без дополнительных указаний со стороны Совета.

5.3 После этого Совет рассмотрел данный вопрос. Он отметил, что в 1996 году, когда принимались нынешние рекомендации Совета, одни государства считали сборы, связанные с эмиссией, желательными и предусматривали их введение, а другие не намеревались делать этого. Факт наличия разных позиций признан в рекомендациях 1996 года. Сегодня такое раздвоение мнений по-прежнему имеет место, хотя за истекший период было достигнуто лучшее понимание данного вопроса. Кроме того, произошли события, повлиявшие на позиции некоторых государств.

В частности, некоторые промышленно развитые страны взяли на себя обязательства в отношении парниковых газов.

5.4 Для достижения дальнейшего прогресса необходимо решить ряд неурегулированных вопросов. К ним относятся следующие вопросы (порядок их перечисления вовсе необязательно отражает степень важности):

- a) Если некоторые государства введут сборы, связанные с эмиссией CO₂, это может негативно сказаться на положении других государств; например могут сократиться выгоды, получаемые от воздушного транспорта, и могут увеличиться расходы авиакомпаний. Особую обеспокоенность вызывает влияние на развивающиеся страны (см. также п. 2.4 выше).
- b) С учетом того, что обоснованием сборов, связанных с эмиссией CO₂, является решение глобальной экологической проблемы, возникает вопрос, каким образом отдельные государства будут использовать полученные средства. Эти сборы отличаются от экологических сборов, направленных на решение местных проблем (таких как проблемы шума или качества воздуха), виды использования которых лучше понимаются и легче оцениваются.
- c) Взаимосвязь между возможными сборами, связанными с эмиссией CO₂, и действующей политикой ИКАО в отношении сборов в целом (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за авионавигационное обслуживание*, Дос 9082) поднимает вопросы, которые решены неполностью. Например, поскольку основополагающий принцип политики ИКАО состоит в том, что любой сбор должен быть связан со стоимостью либо предоставления средства или обслуживания, либо принятия мер по уменьшению негативного воздействия, имеются различные точки зрения относительно типа расходов, которые должны учитываться в стоимостной основе (например, расходы, связанные с фактическим ущербом, или расходы по уменьшению или предотвращению воздействия на окружающую среду).
- d) Принимая во внимание глобальный характер парниковых газов, маловероятно, что сборы за эмиссию CO₂ будут отвечать требованию о том, что сборы, связанные с эмиссией, должны основываться на расходах по уменьшению воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду "в том объеме, в каком расходы можно правильно определить и отнести непосредственно на счет воздушного транспорта" (см. п. 5.1 выше).
- e) Как отмечается в п. 1.2 выше, Ассамблея подчеркнула важность решения проблемы эмиссии авиационных двигателей наиболее эффективным с точки зрения затрат способом. Проведенные до сих пор анализы затрат и выгод, связанных со сборами за эмиссию CO₂, могут толковаться по-разному, однако вызывают сомнения в эффективности затрат.
- f) Имеются различные точки зрения относительно того, достаточно ли подробным является проект рамок дополнительных рекомендаций, разработанный САЕР, чтобы решить различные проблемы, стоящие перед государствами.

5.5 Совет признает, что решение этих сложных вопросов, вероятно будет трудной задачей и также отмечает, что Комитет САЕР определил ряд возможных новых подходов, хотя эти идеи пока не вполне зрелы и требуют дополнительного уточнения. Совет пришел к заключению о необходимости проведения дальнейших исследований, однако до рассмотрения данного вопроса Ассамблеей счет преждевременным предугадывать, какой тип исследований потребуются. Генеральному секретарю было предложено представить Совету документ в ходе его 173-й сессии в ноябре – декабре 2004 года с изложением программы дальнейших разработок и исследований по этому и другим связанным с ним вопросам.

5.6 Учитывая наличие нерешенных вопросов, касающихся сборов за эмиссию CO₂, Совет предлагает Ассамблее призвать государства не вводить такие сборы до тех пор, пока ИКАО не проведет дополнительное исследование. Этот аспект более подробно рассматривается в пп. 6.2 и 6.3 ниже.

6. ПРОЕКТ ТЕКСТА, ЗАМЕНЯЮЩЕГО РЕЗОЛЮЦИЮ А33-7 АССАМБЛЕИ, ДОБАВЛЕНИЕ I

6.1 Нынешняя резолюция А33-7 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды"* подлежит рассмотрению и обновлению на данной сессии Ассамблеи. С учетом этого существующее добавление I *"Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей"* было рассмотрено, обновлено и представлено в добавлении к настоящему документу для рассмотрения Ассамблеей. (Резолюция А33-7 будет рассмотрена в целом в связи с документом А35-WP/77).

6.2 Совет хотел бы обратить внимание на приводимые ниже поправки к тексту, касающемуся сборов, связанных с эмиссией, которые были предложены в результате рассмотрения Советом этого вопроса (см. п. 5.3 – 5.6 выше):

- a) новый пункт преамбулы, в котором признается, что в ходе многочисленных исследований, предпринятых с целью подготовки дополнительных рекомендаций государствам, выявлено большое количество остающихся нерешенными вопросов, мнения по которым расходятся;
- b) новая просьба к Совету о том, чтобы он провел дополнительные исследования и разработал дополнительный инструктивный материал, уделяя при этом особое внимание выявленным в ходе предыдущих исследований нерешенным вопросам (п. 2 b) 5));
- c) новый пункт, в котором признается, что существующий инструктивный материал ИКАО в настоящее время не является недостаточным для введения и применения сборов за эмиссию парниковых газов (п. 2 b) 3)); и
- d) в целях дестимулирования введения государствами сборов за эмиссию CO₂ (см. п. 5.6 выше) формулировка существующего п. 2 b) 3), который настоятельно призывает государства воздерживаться от принятия несоответствующих действующей практике односторонних действий по введению пошлин, связанных с эмиссией, будет носить более ограничительный характер. В измененном варианте в нем будет содержаться лишь настоятельный призыв к

государствам воздерживаться от принятия односторонних действий по введению пошлин, связанных с эмиссией (нумерация изменена на п. 2 b) 4)).

6.3 Вышеупомянутые поправки поддержаны большинством представителей в Совете, однако представители ряда европейских государств выразили мнение меньшинства по данному вопросу. Эти государства не уверены в том, что дополнительные исследования позволят получить полезные результаты. Они также не смогли согласиться с поправками, указанными в пп. 6.2 c) и d) выше, и предпочли сохранить существующий текст резолюции A33-7, которая обеспечивает возможность принятия, при необходимости, действий в соответствии с действующими рекомендациями ИКАО. Они считают, что исключение такой возможности станет для ИКАО шагом в обратном направлении и может подорвать доверие к деятельности ИКАО в области эмиссии. В сложившихся обстоятельствах эти государства высказали оговорки относительно предлагаемых поправок, касающихся пошлин, связанных с эмиссией, а также в отношении некоторых других предлагаемых поправок к добавлению I (первое предложение п. 2; п. 2 a) 2) и п. 2 c) 2)).

7. ФИНАНСОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ДЕЙСТВИЙ¹

7.1 Предлагаемую работу, описанную в пп. 3, 4 и 5, предполагается выполнить в пределах ресурсов, выделенных согласно программе 3.6 "Охрана окружающей среды" проекта бюджета по программам на 2005–2007 гг. Однако, размер средств, которые Секретариату будет предложено внести на проведение исследований по вопросам обмена квотами на эмиссию (см. п. 4.4) и на продолжение работы в отношении сборов, связанных с эмиссией CO₂ (см. п. 5.5), в настоящее время трудно определить и могут потребоваться дополнительные ресурсы.

8. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

8.1 Ассамблее предлагается принять к сведению настоящий доклад и:

- a) сделать замечания и дать рекомендации относительно работы Организации в отношении применения рыночных мер по ограничению или уменьшению эмиссии парниковых газов в результате деятельности гражданской авиации; и
- b) рассмотреть проект текста, содержащегося в добавлении, для замены существующего добавления I к резолюции A33-7 Ассамблеи с учетом информации, представленной в настоящем документе, в частности по вопросам, затронутым в пп. 6.2 и 6.3 выше.

¹ Данная информация представляется только для указания предполагаемых финансовых последствий предлагаемых действий. Размеры средств, выделяемых на осуществление предлагаемых действий, будут зависеть от окончательной формы бюджета по программам Организации на 2005–2006–2007 гг., утвержденного Ассамблеей.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРОЕКТ ПЕРЕСМОТРЕННОГО ДОБАВЛЕНИЯ I К РЕЗОЛЮЦИИ A33-7 АССАМБЛЕИ

Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей

Ассамблея,

принимая во внимание, что добавление Н к настоящей резолюции определяет общий контекст, в рамках которого варианты политики, включая рыночные меры, рассматриваются в качестве средства ограничения или уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

принимая во внимание, что меры, связанные с рынком, являются политическими средствами, призванными обеспечить достижение экологических целей с меньшими затратами и более эффективным, чем традиционные нормативные меры, образом,

принимая во внимание, что в последние годы у правительств растет понимание необходимости добиваться, чтобы каждый сектор экономики в полной мере брал на себя расходы, связанные с наносимым им ущербом окружающей среде, и что вопрос применения рыночных мер для защиты окружающей среды, включая взимание сборов или налогов с воздушного транспорта, систему обмена квотами на эмиссию или добровольные меры, поднимается, например, в контексте контроля эмиссии газов, вызывающих парниковый эффект,

принимая во внимание, что принцип 16 принятой в Рио-де-Жанейро Декларации по вопросам окружающей среды и развития (1992) гласит о том, что "национальные власти должны стремиться содействовать интернационализации экологических издержек и использованию экономических средств, принимая во внимание подход, согласно которому загрязнитель должен, в принципе, покрывать издержки, связанные с загрязнением, должным образом учитывая общественные интересы и не нарушая международную торговлю и инвестирование",

принимая во внимание, что поскольку Киотский протокол рассматривает проблемы международной и внутренней эмиссии авиационного сектора по-разному, отмечаются потенциальные преимущества согласованного подхода к этим двум категориям эмиссии и признается тот факт, что некоторые государства или группы государств уже занимаются разработкой мер по сокращению выбросов во внутренних секторах экономики, включая авиационную эмиссию при внутренних перевозках,

принимая во внимание, что ИКАО в своей политике проводит концептуальное различие между сбором и налогом в том плане, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или не определяются на основе конкретных расходов",

принимая во внимание, что ИКАО разработала руководство для государств о политике в области налогообложения (Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта, Дос 8632), в котором, в частности, рекомендуется освобождать на взаимной основе воздушных эксплуатантов от уплаты всех налогов на топливо, находящееся на борту воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и то, что эта политика воплощается в жизнь благодаря двусторонним соглашениям о воздушном сообщении, а также то, что государствам предлагается в максимально возможной степени снижать или устранять налоги, связанные с продажей услуг или использованием международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что в статье 15 Конвенции о международной гражданской авиации содержатся положения, касающиеся аэропортовых и других аналогичных сборов, включая принцип недопущения дискриминации, и что ИКАО разработала для государств директивные указания в области взимания сборов (Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, Дос 9082), включая конкретные инструктивные указания по сборам, связанным с шумом,

принимая во внимание, что 9 декабря 1996 года Совет ИКАО принял в форме резолюции заявление о политике временного характера в отношении сборов и налогов, связанных с эмиссией, в котором Совет настойчиво рекомендует, чтобы любые такие пошлины взимались в форме сборов, а не налогов и чтобы все поступления использовались в первую очередь для уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

принимая во внимание, что такие сборы должны основываться на расходах, связанных с уменьшением экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, в том объеме, в каком расходы можно правильно определить и отнести непосредственно на счет воздушного транспорта,

отмечая, что Совет получил доклад Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), в котором содержится информация о возможных вариантах использования рыночных мер для ограничения или уменьшения объема эмиссии авиационных двигателей, которые на начальном этапе в основном предполагается применять к двуокиси углерода, и что деятельность в этой области планируется продолжить,

отмечая, что ~~результаты выполненных САЕР-анализов свидетельствуют о том, что в долгосрочной перспективе система открытого~~ на долгосрочную перспективу гражданской авиации требуются дополнительные исследования и рекомендации по использованию системы обмена квотами на эмиссию* является экономически эффективным решением ограничения или сокращения объема выбросов двуокиси углерода гражданской авиацией,

отмечая, что ~~краткосрочные~~ в рамках САЕР подготовлены типовое соглашение и соответствующие рекомендации по исследованию государствами и заинтересованными сторонами добровольных мер** могут служить первым шагом на пути принятия будущих действий по дальнейшему сокращению эмиссии в краткосрочной перспективе,

признавая, что для использования пошлин в краткосрочной перспективе необходимо провести дополнительные исследования и разработать дополнительные рекомендации,

признавая, что в ходе многочисленных исследований, предпринятых с целью подготовки дополнительных рекомендаций государствам по вопросам, связанным с пошлинами на эмиссию, выявлено большое количество остающихся нерешенными вопросов, мнения по которым расходятся,

1. *просит* Совет продолжить разработку рекомендаций для государств, касающихся применения рыночных мер, направленных на уменьшение или ограничение воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, в частности на снижение остроты проблемы воздействия авиации на изменение климата, разработать конкретные предложения и как можно скорее подготовить рекомендации для Конференции сторон РКИК ООН;

2. *настоятельно рекомендует* государствам и Совету, учитывая интересы всех заинтересованных сторон, *включая потенциальные последствия для развивающихся стран*, оценить затраты и выгоды, обусловленные реализацией различных мер, *включая существующие меры*, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей, и принимать меры в соответствии с изложенными ниже основными принципами, а государствам стремиться последовательным образом предпринимать действия в отношении авиационной эмиссии, образуемой в результате выполнения внутренних и международных полетов:

a) Добровольные меры

1) ~~поддерживает рассчитанные на ближайшую перспективу действия~~ *поощряет* ~~предпринятие государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению или уменьшению эмиссии при выполнении международных воздушных перевозок воздушных судов международной авиации, в частности через посредство добровольных мер и информирование об этом ИКАО;~~

2) ~~настоятельно призывает Совет~~ *порукает* Генеральному секретарю способствовать таким действиям путем ~~разработки~~ предоставления разработанного ИКАО инструктивного материала (например, в отношении количественной оценки, контроля и проверки уменьшения эмиссии или реализации действий) по применению таких мер, включая, при необходимости, типовое добровольное соглашение, и осуществлять деятельность, призванную обеспечить гарантии в том, что тот, кто предпринимает действия на ранних этапах, получит преимущества в результате таких действий и впоследствии не пострадает из-за этого; и проводить работу по обеспечению того, что те, кто предпринимает своевременные меры, получают выгоды от таких действий и впоследствии не пострадают от них.

b) Пошлины, связанные с эмиссией

1) *признает*, что резолюция Совета от 9 декабря 1996 года, касающаяся пошлин, связанных с эмиссией, и по сей день не утратила своей актуальности;

2) *настоятельно призывает* государства следовать изложенным в ней основным принципам;

- 3) признает, что существующий инструктивный материал ИКАО в настоящее время не является достаточным для введения и применения сборов за эмиссию парниковых газов;
 - 3)4) настоятельно призывает государства воздерживаться от принятия несоответствующих действующей практике односторонних действий по введению пошлин, связанных с эмиссией;
 - 4)5) настоятельно призывает Совет провести дополнительные исследования и разработать дополнительные рекомендации по данному вопросу; просит Совет провести дополнительные исследования и разработать дополнительный инструктивный материал по данному вопросу, уделяя при этом особое внимание выявленным в ходе предыдущих исследований нерешенным вопросам;
- с) Обмен квотами на эмиссию
- 1) одобряет дальнейшую разработку системы открытого обмена квотами на эмиссию для международной авиации;
 - 2) просит Совет сосредоточить внимание в ходе своей дальнейшей работы по данному вопросу на двух подходах. В рамках одного подхода ИКАО будет поддерживать разработку системы добровольного обмена квотами, которую могут предложить заинтересованные государства и международные организации. В рамках другого подхода ИКАО будет предоставлять государствам в соответствующих случаях рекомендации по включению эмиссии воздушных судов международной авиации в системы государств по обмену квотами на эмиссии в рамках процесса РКИК ООН. в приоритетном порядке разработать принципы открытого обмена квотами на эмиссию применительно к международной авиации, уделив при этом особое внимание созданию организационной и правовой основы участия авиации в системе открытого обмена квотами, и предусмотреть включение таких ключевых элементов, как отчетность, контроль и порядок соблюдения, при одновременном обеспечении максимально возможной гибкости с учетом процесса РКИК ООН. В рамках обоих подходов Совету следует обеспечить, чтобы рекомендации в отношении открытой системы обмена квотами на эмиссию содержали структурную и правовую основы для участия авиации в открытой системе обмена квотами на эмиссию, включая такие ключевые элементы, как отчетность, контроль и обеспечение соблюдения.