



الجمعية العمومية — الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

الضرائب المفروضة على وقود الطائرات

والتجارة بالانبعاثات

(ورقة مقدمة من مملكة البحرين وجمهورية مصر العربية باسم الدول الأعضاء بالهيئة العربية للطيران المدني - ACAC)

الموجز التنفيذي

تتناقش هذه الورقة فرض الضرائب على وقود الطائرات وتجارة الانبعاثات. وفي ضوء ذلك، وحرصاً على استمرارية صناعة النقل الجوي وضمان مشاركة الدول النامية في هذه الصناعة وفق الأهداف الاستراتيجية للايكافو وتوصيات مؤتمر النقل الجوي ١٩٩٤ و٢٠٠٣ فإن الدول العربية الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني تطلب من الجمعية العامة الموقرة التالي.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى اتخاذ ما يلي:

- أ) عقد مؤتمر دولي برعاية الايكافو لبحث الوسائل الكفيلة بتخفيف الآثار السلبية للطيران المدني على البيئة.
- ب) حث الدول الأعضاء على عدم فرض ضرائب على وقود الطائرات.
- ج) حث الدول الأعضاء التي فرضت الضرائب أن تراجع موقفها لتخفيف الأعباء عن شركات الطيران.
- د) حث منظمة الطيران المدني الدولي إلى سرعة وضع ضوابط وقواعد إرشادية واضحة ومحددة لنظام المتاجرة بالانبعاثات بما لا يعوق حركة وتطور النقل الجوي أو تقليص مشاركة الشركات التابعة للدول النامية في صناعة النقل الجوي.

الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي C (حماية البيئة - التقليل إلى الحد الأدنى من الآثار السلبية للطيران المدني على البيئة).
الآثار المالية:	لا تلزم موارد مالية إضافية.
المراجع:	

١ - المقدمة

١-١ شهدت الفترة التي تلت المؤتمر الرابع للنقل الجوي ١٩٩٤ تطورا في فكر تحرير النقل الجوي وخاصة أن هذا المؤتمر قد أكد على ضرورة ضمان المشاركة الفعالة للدول النامية في صناعة النقل الجوي العالمي وتم تبني ذلك الهدف أيضا في المؤتمر الخامس للنقل الجوي ٢٠٠٣، فضلا عن أن الأهداف الإستراتيجية للأيكاو ٢٠٠٥-٢٠١٠ قد تناولت الحفاظ على استمرارية عمليات الطيران وتعزيز أمنه وسلامته وكفاءته وتقليل التأثير السلبي للطيران المدني على البيئة إلى أدنى حد.

٢-١ و في هذا الإطار، فقد قام العديد من الدول النامية باختبار سياسات تحررية على المستوى الثنائي أو الإقليمي أو متعدد الأطراف لضمان المشاركة بفاعلية في مجريات الأحداث العالمية الحديثة لتنظيم النقل الجوي ورفعت جميع القيود التنظيمية التي تحد من قدرة شركات الطيران على المشاركة، وأدى ذلك إلى تطور هام وملحوس في حركة السفر والسياحة العالمي، وبالرغم من ذلك، فوجئت هذه الدول بنوع جديد من القيود والتحديات تفرض على شركات الطيران ويتمثل في قيام بعض الدول في فرض نوع جديد من الضرائب على وقود الطائرات قد يصل في بعض الأحيان إلى أكثر من قيمة الوقود ذاته وقد جاءت هذه الضرائب في وقت تعاني منه شركات الطيران من ارتفاع أسعار الوقود خلال السنوات الماضية حيث أصبحت فاتورة الوقود تمثل ٢٦% من إجمالي التكاليف التشغيلية لتصل في عام ٢٠٠٦ إلى ١١٢ بليون دولار، بالإضافة إلى ذلك كله جاء قرار مجلس وزراء البيئة الأوروبي بشأن إدخال الطيران المدني في النظام الأوروبي لتجارة الانبعاثات والتي سوف تسري على الشركات الأوروبية اعتبارا من عام ٢٠٠٨ وعلى الشركات الأجنبية مع بداية عام ٢٠١٢.

٢ - المناقشة

١-٢ تبرر الدول التي قامت بفرض ضريبة الوقود على الطائرات هذه الضريبة بأنها تمت للمحافظة على البيئة من الغازات المنبعثة من محركات الطائرات، ولعلنا في هذه الورقة نشير إلى ما أكد عليه الإتحاد الدولي للنقل الجوي IATA في مناسبات كثيرة وما تناوله من تفنيد للمشكلة بشكل عملي دقيق ومحدد حيث أشار إلى أن نسبة مساهمة النقل الجوي في تلوث البيئة بغازات ثاني أكسيد الكربون تبلغ ٢% وأن شركات الطيران الأعضاء في الإتحاد قد بذلت جهود حثيثة وأنفقت أموالا طائلة لشراء طائرات حديثة بعشرات المليارات من الدولارات، وقد أسفرت هذه الجهود إلى تحسين في كفاءة استخدام الوقود بنسبة ٧٠% وأن هذه الطائرات المدنية التي طلبت وفي طور التسليم سوف تؤدي إلى تخفيض في الغازات المنبعثة بنسبة ٢٥% بحلول عام ٢٠٢٠، وعلى صعيد آخر ومن منطلق أن شركات النقل الجوي لها دور بارز في التنمية الاقتصادية التي تشهدها كافة دول العالم باعتبار أن هذه الصناعة هي محرك التنمية الاقتصادية والعامل الفاعل في أي نهضة تجارية وسياحية ووسيلة لترابط الشعوب اجتماعيا وثقافيا يجب أن يتم التعامل معها بنفس المعاملة التي تتم مع وسائل النقل الأخرى، فلم نرى أن السكك الحديدية أو النقل البري أو البحري قد فرضت عليه مثل هذه النوعية من الضرائب.

٢-٢ فضلا عن ذلك فإن الدول التي قامت باستقطاع هذه الضرائب من الشركات والتي وصلت في بعض الدول إلى بليون جنيه استرليني هل استخدمت هذه الأموال في زراعة أشجار أو مشروعات ترمي إلى تحسين البيئة وتقليل مخاطر الاحتباس الحراري؟ أم أن الأمر فقط هو جباية أموال وإيجاد مصادر لتمويل الخزينة العامة والحد من قدرات الشركات التابعة للعالم النامي لدخول أسواق هذه الدول بالرغم من اتفاقيات الأجواء المفتوحة التي تشير إلى رفع القيود التنظيمية، ولم تستطع أن تتجنب مثل هذه النوعية من القيود.

٣-٢ وفي ذات السياق فإن الوضع المالي لشركات الطيران قد بدأ في التحسن بعد أن حقق خسائر متراكمة قدرت بمبلغ ٤١ بليون دولار خلال الأعوام الماضية وعاد إلى الربحية مجددا حيث تتوقع الأيكاو بأن الأرباح في عام

٢٠٠٧ سوف تصل إلى ٥ بليون دولار، ولكن ما زال هذا الرقم ليس كافياً لتشجيع الاستثمارات وتحقيق معدل عائد معقول على الأموال المستثمرة في هذا القطاع، ولتحقيق ذلك الهدف كان من الضروري على الدول مساندة شركات الطيران لتحسين أوضاعها المالية وخاصة في ظل ارتفاع أسعار الوقود، وعدم تقل كاهلها بنوعية جديدة من الضرائب، وإيجاد وسائل ملائمة وفعالة للحد من تأثير صناعة النقل الجوي على البيئة وبما يكفل هذه الشركات أن تحدث أساطيلها بما ينعكس إيجابياً على حماية البيئة والتقليل من الآثار السلبية.

٢-٤ هذا، وسوف يكون لفرض نظام المتاجرة بالانبعاثات الغازات آثار سلبية بالغة على الشركات الوطنية والأجنبية على حد سواء وخاصة في ظل عدم وجود آلية أو خطوط إرشادية وضوابط تكفل حماية الشركات وكذلك عدم استخدام الأموال المحصلة في حماية البيئة بالإضافة إلى إمكانية حذو الدول والأقاليم الأخرى لنفس التوجه انطلاقاً من مبدأ المعاملة بالمثل، الأمر الذي ستكون له آثار سلبية بالغة على تطور ونمو حركة النقل الجوي بما يواكب التطور الاقتصادي الذي يشهده العالم والمشاركة في تقدم الشعوب وتواصلها نظراً لأن هذه الأعباء والتكاليف المالية سوف تنقل لمستهلك خدمات النقل الجوي في صورة زيادة الأسعار.

٣- الوسائل الملائمة والفعالة لحماية البيئة

٣-١ إن حماية البيئة هي شاغل الدول العربية كما هي شاغل عالمي وبناء على ذلك فإن المجموعة العربية ترى أن الإيكو ينبغي أن تكون الجهة الوحيدة التي تقوم بوضع الإرشادات اللازمة لنظام عالمي متماسك وفعال لتجارة انبعاثات الطيران المدني وقرارات الإيكو في هذا الصدد يجب أن تلاقي كل الاحترام من الدول المتعاقدة في الإيكو.

٣-٢ نعتقد بأن فرض الضرائب أو الرسوم على الوقود ليس هو الحل الأمثل لتقليل الانبعاثات الصادرة من محركات الطائرات بل أن هذا الحل سوف يزيد من أعباء الشركات ويجعلها عاجزة عن تحديث أساطيلها وبالتالي زيادة المشكلة، فضلاً عن ذلك فإن المؤشرات تدل على أن هناك نمواً ملحوظاً في صناعة النقل الجوي وهناك أسواق واعدة في آسيا والشرق الأوسط يصل معدلات النمو فيها إلى رقمين، إذا ما هو الحل؟

٣-٣ الحل يكمن في تبني سياسات تكفل لشركات الطيران المضي قدماً في خططها لامتلاك طائرات مدنية ذات قدرة وكفاءة بالغة في استخدام الوقود، بالإضافة إلى دراسة الطرق الجوية وإعادة تخطيطها بما يكفل اختصار أوقات الرحلات وقد بذلت الأبحاث جهوداً مشكورة في مناطق كثيرة من العالم في هذا الاتجاه وحققت نتائج إيجابية بالغة، وكذلك استخدام الأساليب الحديثة في المراقبة الجوية لتقليل أوقات التأخير الخاصة بالرحلات سواء على الأرض أو في الجو، ومما يؤكد على أن هذه الوسائل هي الكفيلة بالمعالجة الصحيحة للمشكلة أن الإحصائيات تشير إلى أنه يمكن تحقيق توفير في استهلاك الوقود بقيمة ١٣,٥ بليون دولار وبالتالي تحسين أداء شركات الطيران مالياً وحماية البيئة في نفس الوقت.

— انتهى —