

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды****НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА  
И ОБМЕН КВОТАМИ НА ЭМИССИЮ**

(Представлено Бахрейном и Египтом от имени членов  
Арабской комиссии гражданской авиации (АРКА))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе рассматриваются аспекты налогообложения авиационного топлива и обмена квотами на эмиссию. В свете настоящего документа и в целях поддержания бесперебойности авиатранспортных перевозок, гарантируя при этом активное участие развивающихся стран в деятельности отрасли в соответствии со стратегическими целями ИКАО и рекомендациями авиатранспортных конференций 1994 и 2003 гг., члены Арабской комиссии гражданской авиации предлагают Ассамблее рассмотреть приведенные ниже действия.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) созвать под эгидой ИКАО международную конференцию для изучения мер снижения негативного воздействия гражданской авиации на окружающую среду;
- b) призвать государства-члены воздерживаться от введения налогов на авиационное топливо;
- c) призвать государства-члены, которые ввели налоги, пересмотреть свой подход, с тем чтобы уменьшить расходы авиакомпаний;
- d) призвать ИКАО предпринять срочные действия по разработке четких и конкретных руководящих принципов и рекомендаций, касающихся схемы обмена квотами на эмиссию, с тем чтобы не препятствовать развитию авиатранспорта или ограничивать участие авиакомпаний развивающихся стран в деятельности авиатранспортной отрасли.

|                               |                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Стратегические цели</i>    | Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью С ( <i>Охрана окружающей среды. Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире</i> ) |
| <i>Финансовые последствия</i> | Неприменимо                                                                                                                                                                                         |
| <i>Справочный материал</i>    |                                                                                                                                                                                                     |

## **1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Со времени проведения в 1994 году Четвертой Авиатранспортной конференции в области либерализации авиатранспорта произошло много событий, в частности, в связи с повышением Конференцией внимания к необходимости обеспечения эффективного участия развивающихся стран в деятельности международной авиатранспортной отрасли. Затем состоявшаяся в 2003 году Пятая Авиатранспортная конференция также одобрила аналогичную цель. После этого были приняты стратегические цели ИКАО на период 2005–2010 гг., подчеркивающие необходимость обеспечения бесперебойности авиационных перевозок, а также усиливающие аспекты повышения авиационной безопасности, безопасности и эффективности полетов при одновременном сведении к минимуму негативного воздействия гражданской авиации на окружающую среду.

1.2 В этом контексте выбор многих развивающихся стран заключался в осуществлении политики либерализации на двусторонних, региональных или многосторонних уровнях в целях гарантии эффективного участия в международной регламентирующей деятельности и устранения всех регламентирующих ограничений, которые препятствуют участию авиакомпаний. Это привело к важному и заметному развитию глобальных воздушных сообщений и туристических перевозок. Эти страны не рассчитывали, однако, увидеть новые виды ограничений и проблемы, с которыми сталкиваются их авиакомпании, поскольку некоторые государства ввели новые налоги на авиационное топливо, превосходящие иногда стоимость самого топлива. Эти налоги были введены в тот момент, когда авиакомпании уже оказались в трудном положении в связи с повышением цен на топливо в последние несколько лет, поскольку расходы на топливо в некоторых случаях дошли до 26 % общих эксплуатационных расходов, составив 112 млрд долл. в 2006 году. Кроме того, Европейский совет министров охраны окружающей среды принял решение включить гражданскую авиацию в европейскую схему обмена квотами на эмиссию, которая с 2008 года будет применяться к европейским эксплуатантам, а с начала 2012 года – к иностранным эксплуатантам.

## **2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

2.1 Государства, которые ввели налоги на авиационное топливо, оправдывают эту меру тем, что она помогает защищать окружающую среду от эмиссии авиационных двигателей. Мы бы хотели обратить внимание в настоящем документе на то, что во многих случаях подчеркивалось ИАТА, а также на ее научно корректное рассмотрение данной проблемы, показывающее, что вклад авиатранспорта в загрязнение окружающей среды CO<sub>2</sub> оценивается на уровне 2 % и что авиакомпании, являющиеся ее членами, предприняли значительные усилия и осуществили крупные инвестиции в размере десятков миллиардов долларов для приобретения новых современных воздушных судов. Эти меры привели к повышению на 70 % топливной эффективности, и гражданские воздушные суда, которые заказаны, но пока не поставлены, будут способствовать снижению к 2020 году авиационной эмиссии на 25 %. С другой стороны, учитывая важную роль, которую играют авиакомпании в экономическом развитии всех стран мира, и тот факт, что данная отрасль является двигателем развития экономики, торговли и туризма, а также средством объединения людей на социальном и культурном уровнях, ее необходимо рассматривать так же, как и другие виды транспорта, имея в виду отсутствие аналогичных налогов на железнодорожном, сухопутном или морском транспорте.

2.2 Более того, страны, которые ввели такие налоги на авиакомпании, достигающие в некоторых случаях размера 1 млрд фунтов Соединенного Королевства, использовали ли они эти

доходы для озеленения территории или реализации проектов по улучшению состояния окружающей среды и снижения опасности глобального потепления? Или же эта мера является просто способом сбора средств и нахождения источников доходов их бюджетов, сокращающим возможности доступа авиакомпаний из развивающегося мира к их рынкам, несмотря на соглашения об открытом небе, призывающие к устранению регламентирующих ограничений.

2.3 В этом же контексте, финансовая ситуация авиакомпаний стала улучшаться после совокупных потерь, которые по оценкам составили за прошедшие несколько лет 41 млрд долл. Авиакомпании вновь стали получать прибыль, и ИАТА рассчитывает, что доходы в 2007 году составят 5 млрд долл. Однако эта сумма является еще недостаточной для стимулирования инвестиций и выхода на приемлемые нормы рентабельности средств, инвестированных в данный сектор. Для получения желательных результатов государства должны поддерживать усилия авиакомпаний по улучшению их финансовой ситуации, особенно в тот момент, когда цены на топливо повышаются. Они не должны налагать дополнительные расходы путем введения таких налогов. Они должны также найти соответствующие эффективные методы уменьшения воздействия авиатранспорта на окружающую среду и в то же время предоставить возможность авиакомпаниям обновить свои парки, что, естественно, окажет положительное влияние на охрану окружающей среды и сведение к минимуму любых негативных воздействий.

2.4 Схема обмена квотами на эмиссию будет также оказывать значительное негативное влияние как на национальные, так и на иностранные авиакомпании, при отсутствии, в частности, каких-либо механизмов, рекомендаций или регулирующих мер по защите авиакомпаний, и особенно в том случае, если полученные доходы не используются для обеспечения защиты окружающей среды. Другие государства и регионы могут также принять аналогичный подход на основе принципа взаимности. Это в свою очередь окажет значительное негативное воздействие на развитие и расширение авиатранспортных перевозок и не позволит поспевать за мировыми темпами экономического развития. Это также затруднит взаимосвязи между народами мира, поскольку такие расходы и финансовые затраты будут перенесены на потребителей услуг воздушного транспорта в виде более высоких тарифов.

### **3. СООТВЕТСТВУЮЩИЕ И ЭФФЕКТИВНЫЕ МЕТОДЫ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ**

3.1 Охрана окружающей среды вызывает озабоченность арабских стран точно так же, как и международного сообщества. В этой связи арабская группа считает, что ИКАО должна являться единственным форумом, где разрабатываются необходимые принципы обеспечения согласованной и эффективной схемы обмена квотами на эмиссию международной гражданской авиации. Решения ИКАО в этом отношении должны соблюдаться всеми Договаривающимися государствами ИКАО.

3.2 Мы считаем, что введение налогов или сборов на топливо не является оптимальным решением уменьшения эмиссии авиационных двигателей. Это, скорее всего, представляет собой подход, который приведет к увеличению расходов авиакомпаний и не позволит им осуществлять модернизацию своих парков, что приведет только к усугублению данной проблемы. Кроме того, соответствующие данные показывают, что имеет место заметное развитие воздушного транспорта, и рынки Азии и Ближнего Востока являются весьма многообещающими, поскольку рост выражается двузначными цифрами. Что представляет собой оптимальное решение?

3.3           Реальное решение лежит в проведении политики, которая позволяет авиакомпаниям приобретать лучшие гражданские воздушные суда с более высокой топливной эффективностью, а также в изучении и перепланировании воздушных маршрутов в целях уменьшения полетного времени. ИАТА предприняла в этом направлении заслуживающие одобрения усилия во многих регионах мира и достигла весьма положительных результатов. Новые меры по совершенствованию управления воздушным движением позволили сократить задержки полетов на земле и в воздухе. Представляется очевидным, что такие усовершенствования дают возможность соответствующим образом решить данную проблему, поскольку статистические данные показывают на возможность получения экономии в размере 13,5 млрд долл. Это, в свою очередь, будет способствовать повышению финансовых показателей деятельности авиакомпаний при одновременном улучшении охраны окружающей среды.

— КОНЕЦ —