

Література

1. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1152.
3. Лоїк Г. К. Проблеми адміністративної відповідальності юридичних осіб за порушення вимог земельного законодавства України / Г. К. Лоїк, С. А. Диптан // Сучасні проблеми аграрного і природо ресурсного права : зб. наук. праць Міжнар. наук. –практ. конф. 30–31 жовтня 2009 р., Київ / за заг. ред. В. М. Єрмоленка та ін. – К. : ІРІДУМ, 2009. – С. 179 – 181.

УДК 504.504:342:629:73(043.2)

Боярська З. І., к.і.н., доцент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРАВОВІ ІНІЦІАТИВИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ЩОДО ЕКОЛОГІЧНОГО ОПОДАТКУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ КОМПАНІЙ ТА АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЇХ РЕАЛІЗАЦІЇ

Проблеми глобального потепління та забруднення навколишнього середовища зумовили ідею глобального екологічного оподаткування на викиди парникових газів, що знайшла своє правове закріплення у Рамковій конвенції ООН про зміну клімату та Кіотському протоколі до неї.

Отже, розробка правових механізмів врегулювання даних проблем та їх практичне запровадження в міжнародному масштабі набувають все більшої актуальності.

Необхідно відмітити, що проблеми екологічного оподаткування досліджуються вітчизняними науковцями О. В. Безпаловою, М. Т. Бець, Г. М. Бурлуцькою, О. О. Веклич, Л. І. Зятковською, Л. А. Ільків, Т. В. Лисіковою, О. П. Маслюківською, О. Тимків. Проте у вітчизняній фаховій юридичній літературі бракує праць, у яких проблеми екологічного оподаткування розглядаються в контексті європейських правових ініціатив із запровадження екологічних податків в цивільній авіації.

В розвиток Кіотського протоколу нині особливої актуальності набрало питання про запровадження глобального податку на емісію шкідливих газів. Такий підхід, за оцінками екологів, надасть можливість стабілізувати викиди CO₂ до 2040 р. та забезпечити їх повне припинення до 2100 р. [1].

Варто підкреслити, що лідером у просуванні даного міжнародного проекту виступає Європейський Союз. З лютого 2009 року в ЄС набула чинності Директива ЄС 2008/101/ЄС. З метою запровадження механізмів її реалізації була проведена поетапна робота. Так, до березня 2012 р. спочатку була зібрана інформація щодо викидів CO₂ в атмосферу повітряними суднами циві-

льної авіації за підсумками 2011 року, після чого були зроблені розрахунки, що 85% цього обсягу викидів CO₂ на 2012 р. мали надаватися авіакомпаніям безкоштовно, а 15% за гроші – так званий екологічний податок. З 2013 р. обсяг безкоштовно наданих викидів скоротиться до 82%, а 3%, що залишаться, будуть спрямовані у резерв для нових авіакомпаній [2]. Ці відсотки будуть вираховуватися від викидів базового року, яким визначений 2006 р. У довготерміновій перспективі компанії мусять скорочувати обсяги емісії.

За розрахунками Європейської комісії, реалізація закону призведе до підвищення собівартості перевезення одного авіапасажира на суму від 2 до 12 євро. В Директиві ЄС передбачено систему штрафів для авіакомпаній, які відмовляються виконати її приписи [3].

В той же час деякі держави об'єднали свої зусилля проти Директиви 2008/101/ЄС, яка, за їх думкою, є односторонньою та неправомірною [4]. Проти подібного збору виступила влада більш ніж 20 країн, включаючи Росію, США, Китай. У Китаї, зокрема, заборонили місцевим перевізникам оплачувати цей податок, а також підвищувати через нього ціни на авіаквитки. У Росії та США в законодавчому порядку також встановлено аналогічну заборону для своїх авіакомпаній [5]. Не виключено, що така позиція цих держав обумовлене їх прагненням створити власні системи екологічних зборів та контролю за викидами. Тим паче, що влада ЄС не запропонувала програми з розробки екологічно чистих двигунів або з поліпшення аеродинамічних властивостей техніки.

Слід зазначити, що сторони конфлікту зробили спробу й судового способу розв'язання спору у Європейському суді юстиції, який відкинув претензії авіакомпаній США і Канади, підтримані також Китаєм, Індією і цілим рядом інших країн, які вважають, що новий європейський закон суперечить міжнародним правилам авіаперевезень. Це рішення суд аргументував, зокрема, і тим, що переговори в рамках ІКАО про скорочення викидів в атмосферу «парникових» газів авіалайнерами ведуться вже 14 років, але так і не принесли помітних результатів [6]. Як зазначено в постанові Європейського суду юстиції, Директива відповідає всім існуючим в ЄС схемам з торгівлі квотами на викиди. Застосування подібних схем не суперечить ані нормам міжнародного права, ані угоді про відкрите небо [7].

Отже, враховуючи неоднозначне ставлення іноземних авіакомпаній до податку на вуглецеві викиди, Євросоюз прийняв рішення про тимчасове заморожування включення їх в систему торгівлі квотами на викиди парникових газів в атмосферу (EU ETS) до листопада 2013 р. з розрахунком, що до того часу Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) погодить загальносвітову модель контролю за авіаційними викидами.

Аналізуючи зміст Директиви 2008/101/ЄС, слід відзначити два основних напрями її застосування:

- контроль над обсягом викидів та їх поступове скорочення;
- оплата частини викидів відповідно до Кіотського протоколу.

При цьому по кожній компанії, що здійснює польоти над територією ЄС протягом певного часу, будуть нараховані так звані «історичні викиди», які є точкою відліку для наступного надання лімітів авіакомпаніям. Відповідно до плану, встановленого у Директиві, максимальний обсяг викидів, що надається компаніям з 2012 р., складає 95% від обсягу історичних викидів. З метою контролю за виконанням цих положень, введена спеціальна процедура контролю над обсягом викидів у кожній державі-члені ЄС [8].

Слід звернути увагу, що у п.2.2. Директиви 2008/101/ЄС передбачено, що порушення правил, прийнятих державами-членами ЄС на національному рівні, будуть каратися системою штрафів та/або нарахуванням пені за несплату даного збору у встановлені терміни. Порушення Директиви ЄС в цілому може привести до виключення з списку авіакомпаній, що складений Європейською Комісією [9].

Щодо українських перевізників, то, як уявляється, включення їх до кола платників європейського екологічного податку є фактично грубим порушенням рівних умов конкуренції, оскільки стягнення плати за польоти над територією ЄС та її подальше використання буде здійснюватися ЄС в односторонньому порядку, а можливостей подальшого використання коштів в інтересах оновлення авіатехніки українських авіаперевізників, зокрема, щодо розробки екологічно чистих двигунів або поліпшення аеродинамічних властивостей техніки, Директивою ЄС не передбачено.

Варто також звернути увагу, що офіційних досліджень вивчення наслідків включення авіації у європейську ETS Єврокомісією не проводилося. При цьому основні принципи авіаційної ETS, в тому числі залучення третіх країн, не узгоджуються з основними принципами ІКАО та міжнародних конвенцій, оскільки гроші, отримані від авіаперевізників, будуть витрачатися на фінансування не авіації, а конкурентних видів транспорту, що повністю суперечить основній меті проекту – створення більш економічної та екологічної авіації.

Літератури

1. Emissions Trading Scheme Position Paper, 10.09.2008 / Association of European Airlines : [Інтернет ресурс]. Режим доступу//www.aea.be.
2. Романова А.Т. Регулятивная экспансия ЕС и ее пределы : [Інтернет ресурс]. Режим доступу //www.globalaffairs.ru/number/imperiyanorm-15876
3. Директива 2003/87/ЄС Європейського парламенту та ради від 13.10.2003, яка створює схему торгівлі квотами на викиди парникових газів і вносить зміни до Директиви ради 96/61/ЄС: [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [Інтернет ресурс]. Режим доступу //neia.gov.ua.

4. Максим Арспанов. Пустое место: есть ли у региональных аэропортов шанс на выживание: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://galenovich.livejournal.com/27284.html>

5. У Москві завершилася міжнародна конференція, присвячена проблемі введення Євросоюзом екологічного податку [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [//www.euronews.com/2012/03/12/-ruussia-yoins-china-against-eu-aviation-co2-tax/](http://www.euronews.com/2012/03/12/-ruussia-yoins-china-against-eu-aviation-co2-tax/)

6. Росія підготувала законопроект проти екологічного податку ЄС: [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [//www.finance.ua/ua/r/1/0](http://www.finance.ua/ua/r/1/0)

7. Еврокомиссия решила отложить решение вопроса о введении общеевропейского “зеленого” налога на выбросы углекислого газа [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.taxationinfonews.ru/2010/06/>.

8. European Union-Emissions Trading Scheme (EU-ETS) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [/www.tuv.com.ua](http://www.tuv.com.ua)

УДК 341.242.24 (043.2)

Горян Е.В., к.ю.н., доцент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

УГОДА МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС ПРО СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР: КІНЕЦЬ ЧИ ВІДРОДЖЕННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ?

28 листопада 2013 року у Вільнюсі відбулось парафування Угоди про Спільний авіаційний простір (САП), або «Відкрите небо» України з країнами Європейського Союзу. Усі положення документа набудуть чинності не пізніше 2015 року. Метою Угоди є поступове формування Спільного авіаційного простору між Європейським Союзом та його державами-членами й Україною, який заснований, зокрема, на ідентичних правилах в сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, управління повітряним рухом, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також, що стосується соціальних норм в авіаційній галузі. Завдяки цій Угоді європейські авіакомпанії отримають вільний доступ до українського ринку авіаперевезень, що дозволить громадянам України отримати можливість скористатися більшою кількістю маршрутів та якіснішим сервісом. А посилення конкуренції на ринку авіаперевезень створить умови для зниження цін на перельоти [7].

Європейський САП є двосторонньою угодою між Євросоюзом і третіми країнами для встановлення спільних стандартів безпеки та лібералізації ринкових відносин у сфері авіації. По суті САП – це зона вільної торгівлі для авіації, що передбачає об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС.