



Парниковые квоты ЕС: нормы действия – платить никто не хочет.

Россия начиная с 2012 г., как и многие другие страны мира, должна участвовать во введенной Евросоюзом системе торговли квотами на выбросы парниковых газов в атмосферу. Данная мера была введена ЕС в одностороннем порядке и представляет собой, по сути, экологический налог для самой экологически безопасной отрасли — авиационной.

Подобная инициатива принималась под самым благовидным предлогом, однако похоже, что благими намерениями в очередной раз мостится дорога известно куда. Россия, США, Китай и другие страны протестуют, в ответ ЕС обещает перестать пускать неприсоединившихся на свою территорию. Пока идет выяснение отношений, авиакомпании готовятся переложить новые расходы на пассажиров, а европейский авиапром подсчитывает первые убытки. Кто затеял торговлю вредными выбросами, кому это выгодно и кто в конечном счете будет платить по счетам — вот главные вопросы в этой довольно мутной истории.

Старый лозунг «Мир во всем мире!» давно перестал вызывать у кого-либо эмоции, настолько банально он звучит и при этом ни малейшим образом не влияет на действительную политическую обстановку на планете. Однако аналогичный лозунг Евросоюза «За экологию и чистый воздух во всем мире!» всколыхнул большинство стран этого самого мира во многом в силу того, что сразу же преобразовался и законодательную систему платы за выбросы парниковых газов в авиационной отрасли. Один из самых мучительных вопросов, который не дает покоя большинству людей, — откуда ноги растут у этой системы и почему она коснулась в первую очередь именно авиации? Ведь, как известно, авиационная отрасль отвечает в лучшем случае за 2% от общего количества выбросов углекислого газа в атмосферу.

История вопроса возникновения системы Emission Trading Scheme (ETS, Схема торговли выбросами) уходит своими корнями в 1997 г., когда был подписан Киотский протокол, задавший тенденцию

для развитых стран и стран с переходной экономикой сокращать и стабилизировать выбросы парниковых газов. Идея сделать мир чище и прекрасней была поддержана многими странами, в том числе и Россией, но тогда еще никто не мог предположить, что Евросоюз решит пойти дальше.

Уже в 2005 г. ЕС была предложена и сразу же одобрена новая инициатива — создание системы покупки-продажи квот на выбросы парниковых газов. По логике Евросоюза и в соответствии с их новоиспеченным законом авиакомпании, использующие воздушное пространство Европы, обязаны платить налог на выбросы углекислого газа в атмосферу, так как он способствует изменению климата. Возражений и недовольства у мирового сообщества не возникло, оно в очередной раз промолчало, решив, видимо, что его хата с краю.

Но отсидеться в сторонке не удалось, так как с 1 января 2012 г. в Европе заработала система ETS, согласно которой авиаперевозчики должны приобретать квоты на эмиссию из расчета 85% от объема перевозок компании в 2010 г. предоставляется бесплатно, а остальные 15% оплачиваются. Превышение бесплатных квот без покупки дополнительных будет стоить 100 евро за каждую тонну углекислого газа и караться вплоть до запрета полетов над Европой.

Подсчитав возможные расходы своих авиакомпаний, многие страны стали утверждать, что Евросоюз намеренно хочет ввести квоты на выбросы парниковых газов, чтобы поставить европейских авиаперевозчиков в более комфортные конкурентные условия. Тем не менее ЕС настаивает на том, что данное регулирование применяется одинаково ко всем перевозчикам, поэтому не противоречит международным нормам и не препятствует конкуренции.

Вот и получилось, что как только жареный петух клюнул, так сразу во всем мире и засуетились. Крупнейшие страны, в частности Россия, США и Китай, активно включились в переговоры с Евросоюзом, начали изучение механизмов системы по

оплате квот, и только в конце 2011 г., когда подходило время авиакомпаниям открывать счета для перечисления денежных средств Европе, мировые державы начали понимать, на что они подписались. Но механизм запущен, Евросоюз не намерен отступать, поэтому теперь каждая страна должна самостоятельно искать компромиссы, дабы навечно не потерять доступ к европейскому небу.

В настоящее время Россия всеми правдами и неправдами оттягивает срок принятия решения касательно включения в европейскую систему ETS. Евросоюз предоставил России несколько отсрочек, но время идет, а вопрос остается нерешенным и подставляет под удар прежде всего отечественные авиакомпании. Российские власти неоднократно заявляли о своей готовности законодательно запретить своим авиакомпаниям платить за квоты Евросоюзу, однако разговоры пока еще остаются лишь разговорами. Но если все же представить, что подобные меры будут осуществлены, то в них найдутся как плюсы, так и минусы.

«Законодательно запретить платить за квоты можно, но компании не смогут не платить и летать над Европой, это значит, что они будут вынуждены платить, но не смогут списать эти расходы на себестоимость и будут вынуждены платить из прибыли», — рассказывает руководитель аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Кроме того, эксперт отмечает, что если в 1 квартале 2013 г. авиакомпании не заплатят по «карбоновым» счетам за 2012 г., то будут применены очень серьезные штрафные санкции, а платить по этим счетам все равно придется, в противном случае европейское небо закроется и, вполне возможно, надолго.

Такой же точки зрения придерживается главный редактор журнала «Авиатранспортное обозрение» Алексей Синицкий, который считает, что в любом случае отечественные авиакомпании будут нарушителями закона либо российского, если заплатят Евросоюзу, либо европейского, если откажутся платить.

Рассмотрим другой сценарий, при котором российские авиакомпании все-таки будут платить Евросоюзу за выбросы парниковых газов. В таком случае расходы

на оплату квот будут закладываться в стоимость авиабилета и практически никак не отразятся на финансовом положении компании, но автоматически будут перекладываться на пассажиров. При этом, как отмечают эксперты авиаотрасли, билеты могут подорожать в диапазоне от 5 до 40 евро. Таким образом, в массе своей повышение цен на авиабилеты окажется практически незаметным для пассажиров. «На самом деле пассажиры авиакомпаний готовы проглотить эти несколько евро, и никто их не заметит, перевозчики могут без проблем заложить дополнительный сбор в стоимость тарифов», — отмечает О. Пантелеев.

Между тем по отношению к другим странам Россия имеет явные преимущества перед другими мировыми державами, хотя бы в силу своего географического расположения. Не стоит забывать и о том, что российские авиакомпании ежегодно стараются обновить свой парк воздушных судов, приобретая более экономичные и современные самолеты, что уже позволяет сокращать выбросы углекислого газа. Кроме того, стало известно, что 99% отечественных авиакомпаний уже предоставили европейцам статистические данные по своим выбросам за 2011 г. и о плановых выбросах и объемах перевозок в 2012 г. Эксперты авиационной отрасли практически в один голос утверждают, что российские авиакомпании готовы к включению в систему платы за выбросы парниковых газов и уже создали соответствующие структуры или подобрали ответственных людей, которые следят за этими процессами.

По оценкам экспертов, отечественные авиaperевозчики только за 2012 г. должны заплатить Европе за квоты 20-25 млн долл., и в дальнейшем эти суммы будут только увеличиваться за счет сокращения бесплатных квот и увеличения объемов перевозок. По оценкам Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), дополнительные расходы авиакомпаний, вызванные введением европейской системы, в 2012 г. составляют 900 млн евро.

Отечественные авиакомпании с плохо скрываемым пессимизмом продолжают сохранять нейтралитет. На сегодня свою готовность к включению в

систему оплаты квот весьма смело демонстрирует «Аэрофлот». В частности, глава компании Виталий Савельев уже заявил о том, что расходы «Аэрофлота» на оплату квот за выбросы парниковых газов к 2025 г. могут достичь 800 млн евро. При этом в авиакомпании отмечают, что без лишнего восторга относятся к европейской системе, так как обременять пассажиров лишними затратами не хотят.

Неоднократно сообщалось и о подготовке к нововведениям в компании «Трансаэро». Представители авиакомпании «Сибирь» настаивают на том, что строить догадки и прогнозы нецелесообразно, пока не будет принято конкретное решение со стороны российских властей. В авиакомпании «Россия» также не подбирают нейтральных формулировок, по всей видимости, ожидая окончательного решения со стороны властей.

Тем временем у европейской системы оплаты квот появляется все больше недоброжелателей, которые включаются в борьбу с ней. Так, семь ведущих европейских компаний, связанных с авиаперевозками и поставками самолетов, уже обратились к политическим лидерам стран Старого Света, предупреждая о сложностях, возникающих в связи с реализацией введенного налога на выбросы углекислого газа. В число подписавших обращение вошли представители авиастроительного концерна «Airbus», поставщика «Safran», производитель авиадвигателей «MTU», авиакомпании «British Airways», «Virgin Atlantic», «Lufthansa», «Air France», «Air Berlin». Иностранные авиакомпании жалуются, что сборы за выбросы парниковых газов грозят как минимум сокращением 2 тыс. рабочих мест, а как максимум — нарушением торговых связей. В свою очередь производители авиатехники жалуются на уже поступающие от заказчиков отказы покупать самолеты, в частности, «Airbus» приводит в пример три неназванные китайские авиакомпании, которые отказываются согласовывать заказы на 45 дальнемагистральных самолетов «Airbus 330» общей стоимостью в 12 млрд долл. Кроме того, компании опасаются ответных шагов со стороны стран, не участвующих в новой системе торговли квотами на выбросы в атмосферу.

Именно такие ответные меры и были предусмотрены в декларации, подписанной 29 странами мира в феврале 2012 г. По словам заместителя министра транспорта РФ Валерия Окулова, эта декларация позволяет каждой стране выбрать адекватные меры, учитывая собственное законодательство. Набор мер содержит 9 пунктов, такие как использование существующего законодательства для запрета национальным авиакомпаниям участвовать в системе торговли квотами, пересмотр соглашения о принципе «открытого неба» и горизонтальных соглашений с теми странами Евросоюза, где оно существует, а также приостановку и пересмотр переговоров по увеличению коммерческих прав на полеты.

Надо отметить, что общее негативное мнение относительно европейской инициативы присутствует как у России, так и у США и Китая. И, например, американцы также хотят на законодательном уровне запретить своим авиакомпаниям платить Европе за выбросы парниковых газов.

Однако дурной пример заразителен, и если кому-то надоедает воевать, то он переходит на сторону противника, как, например, поступила Южная Корея, парламент которой принял закон о создании в 2015 г. национальной системы торговли квотами на выбросы парниковых газов. Система начнет работать для компаний, годовые выбросы которых превышают 125 тыс. т CO₂-эквивалента, а также для владельцев зданий и сельскохозяйственных предприятий, на которые приходится как минимум 25 тыс. т выбросов в год.

Не стоит забывать о том, что примеру Евросоюза также последовали Новая Зеландия, где ETS была создана в 2009 г., и Австралия, где внутренняя система торговли квотами должна начать работу в 2015 г.

По всей видимости, России не удастся бесконечно вертеться ужом на европейской сковородке и в ближайшие полгода придется все-таки принять решение о присоединении к новым нормам ЕС. В настоящее время очень многое в судьбе непростых переговоров между Россией и ЕС зависит от итогов ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ICAO). Эксперты ICAO должны будут озвучить предложения (отличные от

европейских) по глобальным мерам в борьбе с выбросами парниковых газов. Если эти предложения будут признаны реализуемыми, то это будет основанием для переговоров с ЕС об отмене новых европейских норм в отношении нашей державы. Если же ИКАО не найдет альтернативного решения, то есть вероятность, что США и Китай также организуют свои собственные площадки по покупке-продаже квот. В этом случае Россия окажется в очень тяжелом положении, так как в нашей стране о создании системы торговли квотами пока не думали, и придется импровизировать на ходу.

Источник: <http://top.rbc.ru>

Анастасия Жидкова

Источник: Экология и жизнь.-2013.-№ 1.-
С.44-46.