

항공권연대기여금의 해외 사례

윤 나 미 / KOICA 정책연구원

I. 항공권연대기여금의 배경

1. 혁신적개발재원에 대한 논의의 발전

개발협력의 역할은 개도국으로 하여금 빈곤과 성장 사이에 존재하는 악순환고리를 제거해주는 것이고, 그렇기 때문에 원조의 규모를 확대하는 것은 중요하며 특히 혁신적 추가 개발재원이 요구되고 있다.

2000년 유엔 정상회의에서 제시된 “천년개발선언”이 채택되고, 2001년 유엔 정상회의에서 천년개발목표(MDGs)가 채택되었다. 이 후 국제사회는 공적개발원조(Official Development Assistance: ODA)를 보완하는 추가적인 재원조달 없이는 천년개발목표(MDGs)를 달성하기 어렵다는 것을 인식하게 되었다.

이러한 추가적인 개발재원의 조건은 예측 가능해야 하고, 안정적인 재원이어야 한다는 것이다. ODA는 역사적으로 불안정한 모습을 보여왔는데, ODA의 변화(volatility)는 개도국의 GNP 변화의 4배만큼이나 컸다. 이것은 공여국의 정치적 우선 순위가 항상 변하고, 정책을 수립하는데 시간이 지연되는 이유에서인데, ODA의 변동(fluctuation 또는 volatility)은 결국 원조의 불예측성을 가져와 원조의 효과성에 부정적 영향을 줄 수 있다.

따라서, 2002년 몬테레이에서 열린 개발재원회의에서는 ODA 규모 확대의 필요성을 강조하며 공여국은 GNI 대비 0.7% 목표달성과 추가적 자원 제공을 약속하였고, 2004년 브라질 대통령의 이니셔티브로 최빈국의 빈곤과 질병을 퇴치하기 위한 혁신적 개발재원 발굴에 대한 논의가 본격화되었다.

이어 2005년 9월 뉴욕선언서가 채택되면서, 혁신적 개발재원의 하나로 항공권연대기금을 우선적으로 실시하고 이에 각국의 동참을 권고하게 되었다. 아프리카 47개국 중 28개국 국가가 동 선언을 지지하는 등 개도국의 기대와 참여도 컸다.

이후, 항공권연대기금 외에도 세금회피(Tax Haven) 및 자본도피(Capital Flight) 방지, 국제금융 거래세를 통한 개발자원 (Currency Transaction Development Levy), 개도국 출신 이주자의 송금비용 절감 (Migrants Remittances), 무기거래세, 기후·환경에 대응하기 위한 혁신적 개발자원 (Innovative Financing for Development and Environment) 등이 꾸준히 논의되고 있다.

2. 왜 항공권인가?

항공운송산업의 발전은 세계화로 인해 이루어졌다 해도 과언이 아니다. 세계화는 국제적인 항공운송산업의 급격한 발전과 이용객의 증가가 주된 원인의 하나로 작용하였으며, 국가간 교류확대의 주된 수단이 각국의 항공산업이었다. 이 점에서 국제항공산업은 세계화에 기여한 최대 요인인 동시에 최대 수혜자라고 볼 수 있다고 하겠다.

한편, 항공권에 기여금을 부과하는 것은 혁신적 개발자원에서 중요한 고려사항인 안정성 및 예측성을 확보할 수 있다는 큰 장점을 갖고 있다. 전세계

항공산업은 부분적으로 어려움을 겪기도 하였으나, 1960년대 이후 8% 성장하였으며, 향후 2015년까지 전세계적으로 연간 5%의 성장을 이룩할 것으로 예상되고 있다.

여기에, 비교적 적은 금액의 부과로 항공산업 및 수익률에 미치는 영향은 작을 것으로 예상되어, 항공산업 및 관광산업이 위협받지는 않을 것이라는 데 공감대가 형성된 것도 한 몫을 하였다. 덧붙여, 항공권을 발매할 때 가격에 항공안전비용 등 일정비용을 추가하여 부과하는 방안이 기술적으로 매우 용이하다는 이점이 있다.

또 다른 관점에서 보면, 개도국의 빈곤지속은 국제적 정세불안정의 주된 요인으로 작용하고 있는데, 이러한 요인에 직·간접적으로 연관된 테러가 20세기를 전후하여 급속히 증가하고 있다는 것이다. 항공여행 및 항공산업은 국제적 테러의 일차적 목표가 되는 경우가 많은데다 대응도 쉽지 않다고 할 수 있다.

따라서 안정적 재원마련을 위한 가장 확실한 방안이면서도 빈곤퇴치를 통한 국제정세안정화라는 범세계적 공통목표에 가장 근접한 집단으로서 항공여행객을 대상으로 하는 것이 적합하다는 데에 주요 국가를 중심으로 하여 국제적 합의가 형성되었다.

II. 우리나라 국제빈곤퇴치기여금의 도입

ODA 규모가 비교적 작은 우리나라의 경우, ODA의 양과 질적인 면에서 전략적이어야 하고, 우리 원조의 선진화를 도모할 수 있는 기회가 필요했다. 동시에, 2006년 3월 발표한 “아프리카 개발을 위한 이니셔티브”를 구체화하고, 최빈개도국의 질병 퇴치에 기여할 수 있는 방안 마련을 위해 동 기여금의 도입이 논의되었다.

이에 우리나라는 2005년 9월 유엔정상회의에서 국제사회의 빈곤과 기아문제 해결을 위한 우리의 책임과 역할을 약속하고, 2006년 1-2월 6차례의 관계부처 회의를 통해 ‘국제빈곤퇴치기여금’ 도입 필요성에 대해 합의했다. 국제빈곤퇴치기여금은 우리나라 항공권연대기여금의 명칭이다.

곧이어, 2006년 3월, 아프리카 이니셔티브 발표 시, 국제빈곤퇴치기여금 도입 의지를 표명하고 2007년 3월, 한국국제협력단법 개정안이 통과되고, 2007년 9월, 한국국제협력단법 시행령 개정안이 통과되었다.

한국국제협력단법 개정에 따라 국제빈곤퇴치기여금의 연간 재원은 항공편을 이용해 우리나라를 출발하는 승객에게 1,000원을 부여함으로써 생성되며, 동 시행령은 기여금에 대한 자세한 운영관리기준, 기여금 부과 및 징수업무의 대행, 기여금계정

설치 등에 대한 구체적인 기준 및 국제빈곤퇴치기여금운용심의위원회 설립을 명시해 놓았다.

III. 항공권연대기여금 해외 사례

엄밀히 말해, 항공권에 부과되는 모든 기여금이 항공권연대기여금(Solidarity Levy)은 아니나, 여기서는 개발재원으로서 항공권에 부여되는 기금의 사례를 다루도록 한다.

1. 프랑스

가. Civil Aviation Tax

■ 프랑스는 시락 대통령의 강한 정치적 의지로 항공권연대기여금을 시작하게 되었으며, 현재 이 혁신적 개발재원 메커니즘에 대해 리더 역할을 수행하고 있다. 프랑스는 기존 프랑스를 출발하는 국내/국제선에 차등 부과되던 Civil Aviation Tax를 2006년 7월 증액하고, 그 증액세입을 HIV/AIDS, 말라리아, 결핵 등 개도국의 질병퇴치에 사용하기로 했다.

- 프랑스의 Civil Aviation Tax는 1999년 1월에 항공교통에 대한 안전 및 평등화(Safety and Security and the Equalization Tax for Air Transport)세를 대체하게 되었다.
- Civil Aviation Tax는 프랑스를 출발하는 모든 민간기에 대해 공공 항공교통회사(Air

Transport Companies)에 의해 지불된다.

■ 과세기준은 프랑스를 출발하는 모든 승객의 수와 화물·우편물의 용적 톤수(tonnage)이고, 세금 비적용대상은 다음과 같다.

- 승무원 등 비행을 위해 직접적으로 요구되는 인원, 예를 들어 항공사 팀 직원, 경찰 및 보안요원, 화물운임 요원 등
- 2살 미만의 유아
- 경유로 공항에 한시적으로 머무른 후 출발시점에 제시한 같은 항공기편으로 환승(transit)하는 승객, 화물, 우편물
- 기술적 사고 및 기후 또는 불가항력적인 원인으로 불가피하게 착륙된 비행기에 다시 탑승하는 승객 및 탑재되는 화물 및 우편물
- 긴급환자이송 항공기와 항공운송허가관련 법에 명시된 지역 항공기는 세금징수에서 제외

■ 매 달 항 공 사 들 은 Civil Aviation Administration에 의해 제공된 신고서(declaration form)를 그 전달의 승객, 화물, 우편물 데이터와 함께 작성한다.

- 작성된 신고서는 세금지불액(tax payment)과 함께 "Air Control and Operations

Special Budget (BACEA)"의 세금징수원에 보내지고, GRETA라고 불리는 컴퓨터 응용소프트웨어에 의해 세금 신고와 지불이 처리된다.

- 기간내에 신고를 하지 않은 경우, 월별로 출발하는 항공편의 항공기 종류별로 제공되는 수용량을 토대로 세금이 부과된다. 수용량은 다음과 같이 정의한다.

- 항공기의 총 좌석수
- 환승하는 탑승객의 총 좌석수 및 승객, 화물, 또는 우편물을 동시에 실은 항공기에 한하여 화물 및 우편물 수송에 제공되는 최대 적재량
- 화물기의 총 화물 적재량

■ 민간항공총괄이사회(General Civil Aviation Directorate, DGAC)가 공항에 의해 제공된 항공교통량 데이터에 근거해 신고서를 관리한다.

- 세금징수율은 2003년 98.66%에서 2004년에는 99.45%, 2005년에는 99.48%, 2006년에는 99.50%이며, 2010년까지 99.7%의 징수율을 목표로 하고 있다.
- 신고서의 결함 및 관련 처벌사항은 기업에 통지되며, 기업은 30일 이내에 조사결과를 제

〈표 1〉 프랑스의 Civil Aviation Tax 과세분류 및 시기별 추이

년도별 및 과세분류	1999 ~ 2001	2002 ~ 2003	2004 ~ 2005	2006
유럽경제지역(EEA)으로 출국하는 승객	FRF22,90(€3,49)	€3,92	€4,48	€3,92
그 외 다른 국가로 출국하는 승객	FRF38,90(€5,93)	€6,66	€7,60	€7,04
목적지에 상관없이 출발하는 화물 및 우편물 용적 톤수	FRF6,00(€0,91)	€1,02	€1,17	€1,17

출하여야 한다. 최종 조사결과에 대한 심사 후, 민간항공사의 사장은 연체액과 함께 규정에 따른 강제집행영장을 받게 되며, 이를 이행하지 못한 경우 추가부담을 지불해야 한다.

- 이렇게 징수된 세입은 BACEA와 공항에 사용되는 일반 국가예산으로 할당된다. 할당비율은 매년 정해지는 예산시행령에 따라 정해지며, 2006년에는 BACEA에 43.7%가, 일반예산으로는 56.3%가 할당된다.

〈표 2〉 연간 Civil Aviation Tax 세입

(단위: 백만유로)					
세입	2001	2002	2003	2004	2005
총계	249.7	261.4	270.6	332.0	346.9

나. 연대기금 (Solidarity Levy)

- 연대기금은 기존의 Civil Aviation Tax에 추가로 부과되는 세금으로 Civil Aviation Tax와 똑같은 부과대상과 같은 세금 징수 방법 및 관리 프로세스를 공유함으로써, 추가적인 관리 및 행정비용을 제거하였다.
- 다만, 좌석등급에 따라 10배까지 차이가 나는 누진세를 적용한다는 점이 다르고, 유럽경제국가내와 그 외 국가로 출국하는 비행에 대한 차이가 더욱 커졌다는 점이 차이가 난다. 이 세금은 승객의 최종목적지에 의해 결정되므로, 24시간 이내 환승기로 환승하는 승객에 대해서는 부과하지 않는다.

〈표 3〉 프랑스 Solidarity Levy의 부과금액

목적지 및 좌석등급구분	Economy 등급	Business/First
등급유럽경제국가 내	€1	€10
유럽경제국가 외	€4	€40

- 항공사들은 매달 민간항공총괄이사회 (General Civil Aviation Directorate, DGAC)에 그 전달에 관한 신고서를 작성해야 하며, 연대기금 지불액과 함께 제출되어야 한다. 프랑스에는 대략 300개의 회사가 이 신고서를 작성하고 있다.
- 민간항공총괄이사회는 연대기금을 위한 신고서 양식을 작성하였으며, 2006년 6월에 각 항공사에 이 기금과 관련된 정보를 담은 서한과 함께 보내진다.
- 2007년 비행에 관해서, 항공사들의 업무를 줄이기 위해 더욱 간단한 신고서 양식이 제공될 예정이고, 전자신고서를 위한 준비가 2007년 말을 목표로 진행중이다.
- 매달 10일에 연대기금이 모아지며, 이 기금은 연대개발기금(Solidarity Development Fund)로 보내져 프랑스개발청(French Development Agency, AfD)이 관리하게 된다.
- 이 연대기금의 90% 이상이 국제의약품구매기구(UNITAID) 재정지원에 할당되며 나머지는 IFFIm에 할당된다.
- UNITAID에 대한 지원은 부처간 조정위원회 (Interministerial Committee)가 이 기금을 운영함과 동시에 결정하며, 이 조정위원회는

프랑스 외교부와 재정경제부가 함께 공동의 장을 맡고 있다.

- 프랑스 개발청(AfD)은 이 기금을 UNITAID의 신탁이사회(Fiduciary Trustee)로 WHO에 의해 보내며, 보내는 시기는 UNITAID의 이사회와 부처간 조정위원회와 합의해서 결정하고 있다.

■ 2008년 9월에 이 혁신적 개발재원 메커니즘에 대한 분석 보고서를 의회에 제출할 것으로 예정이다.

■ 프랑스는 연대기금으로 발생한 개발재원은 OECD/DAC의 ODA로 계상하지 않겠다는 뜻을 분명히 밝혔고, 2006년 OECD/DAC 통계에도 포함되어 있지 않다. 그 이유는 혁신적 개발재원이 전통적 ODA를 대체되어서는 안 되고 보완되어야 한다는 것이다.

다. 연대기금(Solidarity Fund)의 영향

■ 프랑스는 2006년 7월 1일부터 시행된 연대기금이 항공업계에 측정가능한 영향을 미쳤다는 증거를 현재까지 발견하지 못했다. 프랑스에 운행하는 가장 큰 항공사인 에어프랑스는 2006년 9월, 프랑스를 출국하는 비행 수가 그 전해에 비해 5.9% 증가했다고 밝혔다.

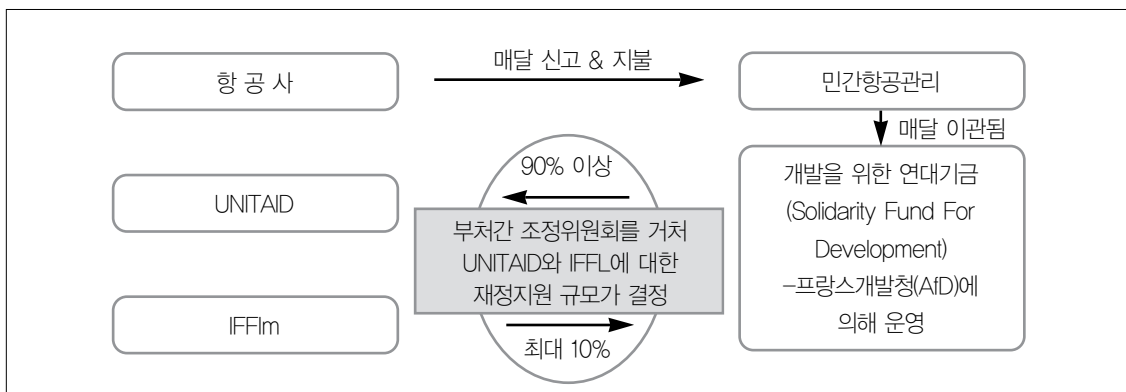
■ 프랑스는 관광업이 큰 비중을 차지하는데 (2백만의 일자리와 GDP의 6.5%를 구성함), 2006년에도 꾸준한 증가세를 유지했다. 외국인의 프랑스 방문도 2.7% 증가했다.

2. 영국

가. Air Passenger Duty

■ 영국은 Air Passenger Duty가 이미 존재한다. 2007년 2월, 영국 재무장관(당시 고든 브라운) 기 존재하던 Air Passenger Duty를 두배 인상한다고 결정하고 발표했다. 인상은 항공업계

〈그림 1〉 프랑스 연대기금 운영절차



가 환경보호를 위해 필요한 재정을 맞추지 (Meet) 못하고 있기 때문인 것으로 발표했다. 또한, 이 인상은 환경보호 뿐 아니라 경제적·사회적 요소를 감안하여 결정된 것이라고 공지했다.

- Air Passenger Duty는 영국 공항에서 출국하는 모든 항공권에 부과된다. 세금은 비행거리 및 좌석등급에 따라 차등 과세됨. 총 세입은 연간 20억 파운드에 이를 것으로 전망된다.

〈표 4〉 영국 Air Passenger Duty의 과세금액

비행거리 및 좌석등급	Economy 등급	Business/First등급
국내선 · 유럽내	£10	£20
유럽 외 국제선	£40	£80

- 특이한 점은, 이 Air Passenger Duty가 항공 여행을 하는 개인(passengers)에 부과되는 것이 아니라 항공사(airlines)에 부과된다는 것이다. 그러나, 항공사들은 이 세금을 항공사가 부담할 것인지 개인 승객들에게 부담할 것인지 결정할 수 있는 자유결정권이 있다. 물론, 대다수의 항공사들은 승객에게 부과하고 있다.

- 몇몇 항공사들은 이 결정에 부정적인 견해를 밝힌 바 있으나, 높은 세율의 세금을 거두는데 특별히 과도한 어려움은 없을 것이라고 전망한다. 영국 공항들 또한 단순히 세금의 증가로 항공 여행자 수가 줄 지는 않을 것이라고 전망한다.

- 모든 항공사(영국에 지사가 있건 없건 상관없이)

는 모든 승객이 영국을 출국하기 전 세금을 걷어야 할 의무가 있다. 항공사들이 가장 염려하는 부분은 승객 중 일부는 이 세금을 내는지조차 인지하지 못하는 경우가 있을 수 있다는 것이다.

- 따라서, 많은 항공사들이 그들의 고객들에게 이메일로 세금에 대해 홍보하기도 하고, 승객의 신용카드로 세금을 납부하도록 조치를 취하고 있다. 동시에, 공항에서 직접 현금으로 납부하는 방법도 구현되었다.

나. UNITAID 재정 지원

- 영국은 Air Passenger Duty의 재원을 UNITAID에 직접 공여하지는 않으나, UNITAID에 향후 20년간 예산 지원을 하기로 천명하였다. 프랑스 제안을 적극 지지하며, 영국을 출발하는 모든 국제선 항공권에 부과된다.
- 영국은 2007년에 2.6천만 달러를 UNITAID에 기여하고, 2008년에는 4천만 달러를, 2009년에는 7천만 달러를 기여하기로 공약했다.

- 그러나 실상, 영국의 UNITAID 장기 재정지원 서약은 프랑스의 항공권연대기금 중 10%를 국제금융백신기구(IFFIm)에 지원하기로 한 결정과 관련된 것이다. 이것은 패키지딜(package deal)처럼 영국이 프랑스의 이니셔티브를 지원하고 프랑스는 영국의 이니셔티브를 지원하기로 합의된 것이다.

- 영국은 Air Passenger Duty의 일부를 국제 금융백신기구(IFFIm)에 지원하고 있으나, 이 재원은 Spending Review 프로세스를 통해 국제개발부(DFID)가 사용할 수 있는 재원에 포함되지는 않는다.

3. 노르웨이

- 노르웨이는 이미 존재하는 항공기 연료사용에 대한 세금(일명 이산화탄소세, CO2 Tax) 중 일부를 UNITAID에 할당한다. 노르웨이의 CO2 Tax는 국내선의 연료사용에 대해서만 부과되며, 의회(Parliament)에서 매년 책정된다.
 - 국내선 여객기 항공유에 부과하는 이산화탄소세를 인상하는 안을 검토중인 것으로 알려져 있다.
- 2007년간 CO2 Tax 총세입은 2,1천만 달러, 2006-2007년간 CO2 Tax의 총 세입은 220NOK (약 4천만달러)로 예상되며, 이 중 UNITAID에 2,5천만 달러를 기여했다. 노르웨이 정부는 2008년-2009년에는 연간 2.2천만 달러를 UNITAID에 기여하기로 공약했다.
 - 노르웨이는 현재 이 CO2 Tax의 목적에 대해 유일하게 UNITAID에 대한 재정적 기여만을 명시해 놓고 있다. CO2 Tax의 잔여분 (UNITAID에 대한 재정적 기여를 뺀 나머지)에 대한 특별한 사용안은 확정되지 않은 상황이다. 노르웨이의 UNITAID에 대한 재정적 기여는 ODA로 계상되었다.

- 노르웨이는 이미 GNI대비 ODA비율을 0.7%로 맞추지 오래되었으며, 2007년에는 노르웨이의 ODA는 GNI 대비 0.97%로 예상된다. 그럼에도 불구하고, 노르웨이는 혁신적 개발재원에 대해 왕성한 리더십을 보이며 적극 참여하고 있다.

- 노르웨이는 천년개발목표(MDGs)를 달성하기 위해 추가재원이 시급히 필요하다고 보고, 많은 국가들이 항공권연대기금에 참여하는 바, 노르웨이 정부도 이 기금에 참여하는 것을 고려하고 있는 것으로 알려져 있다.
- 또한, 지난 9월 서울에서 열린 혁신적 개발재원 3차 총회에서 노르웨이는 조세회피(Tax havens)와 자본유출(capital flights)에 대한 Task Force를 주관하겠다고 천명하고, 이 분야의 리더 역할을 수행할 예정이다.

4. 칠레

- 라고스 대통령이 적극적으로 참여하겠다고 공약함으로써 시행이 추진되었다. 칠레를 출발하는 모든 국제선 항공권에 부과하며, 기존 공항세(관광진흥기금 2달러)에 추가로 모든 국제선 항공권에 2달러를 부과한다. 즉, 기존 공항세를 상한 조정한 것이다. 세입은 연간 총 5백만 달러 이상이 예상된다.
- 현재 이 기금은 모두 국제의약품구매기구

(UNITAID)에 기탁하며, 2-3년 후에는 라틴 아메리카 빈곤퇴치에도 이 기금 중 일부를 활용하는 것을 추진하고 있다. 2007년에 약 6백만 달러를 UNITAID에 기여했다. UNITAID에 대한 재정기여계약(contract) 상에는 2008년, 2009년 모두 3백5십만 달러씩을 UNITAID에 기여한다고 되어 있다.

- 직접 영향을 받는 일반 소비자들을 대상으로 한 여론조사 결과 항공권연대기여금 출연을 위한 공상세 인상 조치에 기꺼이 협조하겠다는 의견이 주류이다. 다만, 칠레 항공산업협회, 관광업체 등의 반대에 대해 정부는 민간항공업계가 세계화의 최대 수혜자임을 들어 긍정적 참여를 설득하고 있다. 정부관계자, 특별 실무그룹, 찬반 NGO 대표들이 참가하는 비공개 워크숍을 개최하고 정부홈페이지에 홍보코너를 설치할 예정이다.

5. 브라질

- 룰라 대통령의 적극적인 도입 공약이 있었고, 2004년부터 혁신적 개발재원에 대한 리더십을 발휘하고 있다. 부과대상은 브라질 출발의 모든 국제선항공권이며, 국제선항공료에 2달러를세금으로부과하는방안을구상중이다.

- 연간 세입은 1천~1.2천만 달러로 예상되며, 세입은 HIV/AIDS, 결핵 및 전염병 퇴치 자금으로 활용할 예정이고 이중 대부분을 UNITAID로 기여할 것으로 예상된다. 브라질은 이미 2007년에 1천만 달러를 기여하고, 2008년 및 2009년에도 각각 1천만 달러를 기여할 것임을 공약한 바 있다.

〈표 5〉 항공권연대기여금 해외사례 요약

국 가	국내선			국제선			예상세입
	Eco.	Biz.	First	Eco.	Biz.	First	
브라질	-	-	-	\$2	\$2	\$2	\$10-12백만
칠레	-	-	-	\$2	\$2	\$2	\$5백만
사이프러스	€1	€1	€1	€1	€1	€1	€1백만
코트아부와르	-	-	-	€3	€7	€14	\$1.5백만
프랑스	€1	€10	€10	€4	€40	€40	€1.6-1.8억
가봉	-	€2	€2	-	€2	€2	
요르단	\$1.1	\$1.1	\$1.1	\$1.1	\$1.1	\$1.1	\$1백만
마다가스카르	-	-	-	€1	€2	€2	
모리스	-	-	-	€1	€2	€2	\$1백만
니제르	€0.76	€3	€3	€3.8	€15	€15	

6. 요르단

- 압둘라 국왕의 지침에 따라 법안 의회 계류중임. 요르단을 출발하는 모든 국제선 항공권에 부과하며, 모든 승객 대상으로 1디나 (약 US\$1.4)를 부과한다. 조속 추진하라는 국왕의 지침으로 2006년 4월 관련법안 각료회의를 통과했다. 재무부 산하 특별기금에 적립하여 수시로 유엔 관련기구와 협의하여 지출을 결정한다.
- 국왕의 특별지시가 있었고, 해외여행을 하는 부유층에서 소액을 부과하여 가난한 사람들을 돕는다는 명분도 있어, 국내적으로 반대의견이 별로 없으며, 별도의 홍보계획도 없다.

IV. 해외사례로부터의 시사점

항공권연대기여금은 지역별로 참여국가의 차이가 확연하다. 리더십은 서유럽 및 북유럽국가가 갖고, 라틴 아메리카의 브라질 및 칠레가 주도적으로 시행중이다. 반면에, 아시아에서는 우리나라가 유일하게 적극적으로 진행중이고, 북미(미국, 캐나다) 및 일본은 참여의지가 약하다고 할 수 있다.

항공권연대기여금에 참여하고 있지 않은 국가들의 많은 경우는 전통적 방법의 ODA 증액을 목표로 하고 있거나, 항공권연대기여금의 부여대상 및 목적이 일치하지 않다고 판단하는 경우도 있다. 또

한, 정치적 이유로 참가하지 않은 경우도 있다.

한편, 항공권연대기여금에 적극적으로 참여하는 국가들은 대부분 기존에 존재하는 세금이나 세금 방식에 추가로 증액하는 경우로 새로운 세금을 운영하기 위한 추가비용 및 관리요소를 최대한 줄일 수 있는 방법으로 진행한다.

항공권연대기여금의 탄생 및 운영이 UNITAID와 밀접하게 연관이 되어 있는 것이 사실이나, 자금을 유연하게(flexible) 운영되고 있는 국가들(프랑스, 우리나라:예정)도 있다. UNITAID 뿐 아니라 개도국의 질병퇴치 및 빈곤퇴치를 위한 기금으로 사용하는 것에 의미를 두고 있다.

또한, 동 기여금은 구식민지 국가가 다수인 아프리카에 대한 역사적 책임의식과 인도주의적 차원에서 고려되었다. 또한, 항공권연대기금 액수가 크지 않다는 점 등을 감안하여 국민들은 대체로 긍정적 반응을 보인다. 정부는 부정적 항공업계에 대해 항공운임의 낮은 가격탄력성 등으로 문제없음을 설득하는데 노력을 기울인다.

이와 관련하여, 프랑스, 브라질, 칠레 등 관광업계가 경제의 큰 비중을 차지하는 국가들도 항공권연대기금이 항공업계 및 관광업계를 위협하지 않는다고 판단하고 있다. 실제로, 프랑스의 경우 연대기금이 항공업계나 관광업계에 부정적인 영향을 미쳤다는 증거를 발견하지 못했다.