



ATConf/6-DP/8  
20/3/13

## 世界范围航空运输会议 (ATCONF)

### 第六次会议

2013年3月18日至22日，蒙特利尔

- 议程项目 2: 审议关键问题和相关的监管框架  
2.6: 对国际航空运输的收税和其他收费

### 报告草案

议程项目 2: 审议关键问题和相关的监管框架

2.6: 对国际航空运输的收税和其他收费

2.6.1 文件

2.6.1.1 会议根据以下工作文件审议了议程项目 2.6: WP/10 (秘书处)、WP/26 (巴林代表阿拉伯民用航空委员会 (ACAC) 提交)、WP/66 (联合国世界旅游组织 (UNWTO)) 和 WP/75 (国际机场理事会 (ACI) 和国际航空运输协会 (IATA))。

2.6.2 讨论

2.6.2.1 会议普遍同意, 对航空运输各种收税和收费的增加, 给航空运输发展和消费者保护带来了消极的经济影响。会议关切地认为, 收税增加超出了 Doc 8632 号文件《国际民航组织国际航空运输税收政策》所载的国际民航组织关于国际航空运输税收政策的现有范围。

2.6.2.2 会议确认, Doc 8632 号文件内所载国际民航组织的税收政策仍然有效, 应大力推动这些政策。会议还确认, 各国在双边协定中利用秘书处就征收国际航空运输的销售和使用税所建议的备选管制安排是有益的。

2.6.2.3 有人发表意见指出, 国家对税收事项拥有主权, 各国政府在根据其经济情况从税收中获得收益方面应该具有灵活性, 航空运输不应例外。

2.6.2.4 还有人发表意见指出, 所有收税都应公正、公平和不歧视, 各国应避免根据旅行的距离征税, 因为这将导致市场扭曲。此外, 有人表示, 税收是一种障碍, 挪用了原本可以用来加强航空运输系统的收益。

2.6.2.5 会议普遍支持国际民航组织与有关组织合作, 评估向航空旅行和业界收税的经济影响。但是, 有人表示意见认为, 应该由国家决定如何衡量这种影响。

2.6.3 结论

2.6.3.1 根据审议文件和随后对议程项目 2.2 关于国际航空运输收税进行讨论后, 会议做出以下结论:

- a) 近年来, 航空运输业各种类型的收税和征款层出不穷。这一趋势, 加之缺乏透明度, 不公平的税收制度, 为弥补预算赤字和增加现有的收税, 以及与其他运输模式相比针对航空运输的歧视做法, 在航空业内引起了严重关切, 并将对航空运输的可持续发展产生消极影响, 从而最终对国民经济的发展特别是发展中国家的经济发展产生消极影响。

- b) 尽管很多国家面临政治和财政困难和由此给监管者、机场营运人和航空服务带来接受改变税收用途的压力，但应鼓励决策者和各国政府停止进一步征税的做法；和
- c) 国际民航组织有明确的税收和使用费政策，而且仍然有效。应敦促各国按照大会 A37-20 号决议附录 E 和 F，在其监管做法中适用这些政策。国际民航组织应继续采取必要措施，提高各国对其税收和使用费的政策的认识，加大力度推动适用。

2.6.3.2 会议同意，各国应考虑以下管制安排，作为一种备选办法，纳入航空运输协定范本 (TASA) 的税收条款，供其在航空运输协定中自行选择使用：

“.....缔约一方须着手尽最大实际可能减少、并一俟其经济状况允许即作出计划取消对销售或使用国际航空运输的一切形式的征税，包括对国际民用航空不需要的服务所征收的税款或可能对其构成歧视的税款。”

2.6.3.3 这一条款供各国自行决定选用。各国亦可选择在谅解备忘录或合作备忘录中使用这一安排。这将反映在航空运输协定范本关于征税的条款及其解释性说明中。

## 2.6.4 建议

### 建议 2.6/1 — 对国际航空运输的收税

#### 会议建议：

- a) 各国应按照大会 A37-20 号决议附录 E，在其监管做法中适用国际民航组织的税收政策。由于国际民航组织有明确的税收政策，而且仍然有效，各国应确保负责税收的有关当局遵循这些政策；
- b) 各国应在航空运输领域避免双重征税；
- c) 各国应与所有利害攸关方磋商，避免对国际航空实行不合理或歧视性的征税，并减少或消除目前的这种税收，因为这种税收对于航空业的竞争力具有消极影响，同时影响各国的国民经济；
- d) 国际民航组织应该继续采取必要措施，提高各国对其税收的政策的认识，加大力度推动适用；和
- e) 国际民航组织应与有关业界协会协作，就收税和其他收费给航空运输的影响为各国拟定分析和指导。