Международная организация гражданской авиации

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ATConf/7-WP/110[1]
9/10/26
Revision No. 1
2/11/26
English, Arabic and Russian only

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
3.4 Сборы с международного воздушного транспорта

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПОЛИТИКИ ИКАО ПО ВОПРОСУ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) и Международной ассоциацией поставщиков услуг (ASA World))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Международный воздушный транспорт играет важную роль в развитии и расширении международной торговли и поездок, поддерживая транспортную связность, туризм и экономическое развитие. Однако путаница между налогами и сборами, а также дискриминационные и искажающие рынок налоги приводят к удорожанию авиаперелетов, сдерживают спрос, затрудняют развитие транспортных связей и уменьшают более широкие социально-экономические выгоды авиации.

В соответствии с резолюцией A42-26 Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО), усиление соблюдения *Политики ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта* (Doc 8632) требует сохранения различия между налогами и сборами и обеспечения того, чтобы налогообложение оставалось справедливым, равноправным, транспарентным и недискриминационным. Укрепление координации деятельности ИКАО в рамках системы Организации Объединенных Наций также имеет важное значение для поддержания согласованности с установленными рамками налогообложения. Продвижение налоговой политики ИКАО путем направления доходов, полученных от государственных сборов с международного воздушного транспорта, на цели гражданской авиации позволило бы более эффективно согласовать налоговую политику с устойчивым развитием международного воздушного транспорта и поддержать цели резолюции A42-26 Ассамблеи, касающиеся авиационной инфраструктуры и наращивания потенциала. Кроме того, обновление дополнения к документу Doc 8632 путем систематического и регулярного сбора ИКАО поступающих от государств-членов данных о государственных сборах, взимаемых с международного воздушного транспорта, повысит прозрачность и укрепит информационную основу налоговой политики.

[1] Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены МСА.

Действия: Конференции предлагается:

a) настоятельно призвать государства продолжать внедрять Doc 8632 и проводить четкое различие между налогами и сборами в соответствии с *Политикой ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Doc 9082);

b) настоятельно призвать государства обеспечить, чтобы налогообложение международных воздушных перевозок оставалось справедливым, равноправным, транспарентным и недискриминационным и не искажало конкуренцию и излишне не препятствовало авиасообщению и экономическому развитию;

c) настоятельно призвать ИКАО укреплять координацию по вопросам налогообложения в рамках системы Организации Объединенных Наций для обеспечения соответствия установленным рамкам, регулирующим налогообложение международных воздушных перевозок;

d) в соответствии с резолюцией A42-26 поручить ИКАО усовершенствовать документ Doc 8632, введя принцип, согласно которому доходы, полученные от государственных сборов, взимаемых с международного воздушного транспорта, должны использоваться для целей гражданской авиации;

e) настоятельно призвать ИКАО продолжать обновлять дополнение к документу Doc 8632 путем систематического сбора и мониторинга данных, предоставляемых государствами-членами о государственных сборах, взимаемых с международного воздушного транспорта, в соответствии с резолюцией A42-26 Ассамблеи ИКАО.

Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*
Финансовые последствия	Отсутствуют
Справочный материал	Резолюция A42-26 Ассамблеи ИКАО *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта",* 2025 г. Doc 8632 *"Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта",* третье издание, 2000 г. Doc 9082 *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание",* десятое издание, 2024 г. *Краткое изложение политики: Налогообложение международного воздушного транспорта и аэропортов – экономические выгоды и расходы,* МСА, 2020 г.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международный воздушный транспорт играет важную роль в развитии и расширении международной торговли и поездок. Содействуя транспортной связности, туризму и инвестициям, он приносит государствам значительные экономические и социальные выгоды.

1.2 Преимущества международного воздушного транспорта могут быть подорваны дискриминационным и чрезмерным налогообложением. Некоторые государства используют налоги на авиабилеты для получения доходов, которые оказывают такое же воздействие, как и пошлины на импорт или экспорт. Пассажиры принимают решение о покупке, исходя из общей стоимости авиабилета; дискриминационное и чрезмерное налогообложение повышает потребительские расходы и снижает спрос на авиаперевозки, тем самым ограничивая вклад авиации во всеобъемлющий экономический рост.

1.3 Во многих государствах сохраняется путаница между налогами, предназначенными для повышения доходов национальных или местных органов власти, и сборами, разработанными и применяемыми для возмещения расходов на предоставление средств и услуг для гражданской авиации. В результате государственные сборы, взимаемые с международного воздушного транспорта, часто рассматриваются как сборы, предназначенные для возмещения затрат, или объединяются с ними, что создает значительные препятствия для авиаперелетов и транспортной связности, а также сдерживает развитие и финансирование инфраструктуры воздушного транспорта.

1.4 Резолюция A42-26 Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) настоятельно призывает государства-члены следовать *Политике ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта* (Doc 8632) и избегать введения дискриминационных налогов на международную авиацию. Резолюция также признает вклад гражданской авиации в туризм, экономический рост и развитие, подчеркивая важность налоговой политики, которая обеспечивает устойчивое развитие международного воздушного транспорта.

2. ПРИНЦИПЫ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

2.1 Документ Doc 8632 признает важную роль международного воздушного транспорта в развитии и расширении международной торговли и поездок. Соответственно, ИКАО рекомендует, чтобы политика по вопросу налогообложения учитывала вклад гражданской авиации в туризм, экономический рост и развитие при рассмотрении вопроса о налогообложении международного воздушного транспорта.

2.2 В документе Doc 8632 рекомендуется, чтобы налогообложение международного воздушного транспорта было справедливым, равноправным, прозрачным и недискриминационным. Там далее рекомендуется, чтобы государства учитывали вклад гражданской авиации в туризм, экономический рост и развитие и проводили анализ затрат и выгод при рассмотрении вопроса о налогообложении международного воздушного транспорта. ИКАО также рекомендует государствам избегать двойного налогообложения и налоговых мер, дискриминирующих международную авиацию.

2.3 Несмотря на эти давно устоявшиеся принципы ИКАО, дискриминационные и искажающие рынок налоги, а также растущая разобщенность политики по-прежнему препятствуют последовательному применению налоговой политики ИКАО. Учитывая глобальный характер и высокую конкуренцию в сфере международных воздушных перевозок, налоговые меры, несовместимые с политикой ИКАО, приводят к увеличению стоимости воздушных перевозок, искажению конкуренции и ослаблению международной транспортной связности.

2.4 Подготовленный Международным советом аэропортов (МСА) анализ показывает, что экономические издержки от налогообложения авиации могут превышать полученные доходы. На каждый один доллар США, полученный в виде авиационных сборов при перевозке пассажиров, приходится примерно два доллара США упущенного валового внутреннего продукта (ВВП), что свидетельствует о том, что налоговая политика должна способствовать, а не препятствовать

развитию авиатранспортного сообщения, туризму и более широким социально-экономическим выгодам от международных воздушных перевозок[2].

3. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПОЛИТИКИ ИКАО ПО ВОПРОСУ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

3.1 Резолюция A42-26 Ассамблеи ИКАО настоятельно призывает государства-члены следовать документу Doc 8632 и избегать введения дискриминационных налогов на международную авиацию. В нем также признается вклад гражданской авиации в сферу туризма, экономический рост и развитие, что подчеркивает важность последовательной налоговой политики, поддерживающей международные воздушные перевозки.

3.2 Документ Doc 8632 обеспечивает согласованные на международном уровне рамки для налогообложения международного воздушного транспорта. В нем признается суверенное право государств вводить налоги, но при этом рекомендуется, чтобы политика налогообложения оставалась справедливой, равноправной, транспарентной и недискриминационной, и чтобы решения о налогообложении подкреплялись анализом затрат и выгод с учетом более широкого экономического вклада авиации.

3.3 Последние события демонстрируют важность сохранения согласованных на глобальном уровне рамок ИКАО для налогообложения международного воздушного транспорта. Несогласованность политики, двойное налогообложение и меры налогообложения, которые не согласуются с политикой ИКАО, усложняют ситуацию, создают неопределенность, искажают конкуренцию и ослабляют международную транспортную связность.

3.4 Соответственно, государствам следует продолжать осуществлять положения документа Doc 8632 и обеспечивать координацию между соответствующими авиационными и налоговыми органами. Координация ИКАО в рамках системы Организации Объединенных Наций также имеет важное значение для поддержания согласованности установленных рамок, регулирующих налогообложение международного воздушного транспорта. Соблюдение принципов ИКАО будет способствовать сохранению предсказуемой системы международного налогообложения, способствующей развитию транспортной связности, экономическому развитию и устойчивому росту международного воздушного транспорта.

4. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПОЛИТИКИ ИКАО ПО ВОПРОСУ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

4.1 Принципы ИКАО, изложенные в документе Doc 8632, и *Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта* (Doc 9082) проводят четкое различие между налогами и сборами. *Сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации в полном объеме или на основе понесенных затрат.* Сохранение этого различия имеет основополагающее значение для последовательного применения политики ИКАО по вопросу налогообложения.

[2] Краткое изложение политики МСА: Налогообложение международного воздушного транспорта и аэропортов – экономические выгоды и расходы, 2020 г.

4.2 Многие государства не рассматривают воздушный транспорт и аэропорты в качестве стратегических активов, которые необходимы для экономического развития и обеспечивают такое развитие, а скорее видят в них удобный источник государственных доходов. Правительства вводят сборы на воздушный транспорт, которые, в конечном итоге, возлагаются на пассажиров, ошибочно классифицируя их как сборы или платежи. Эти сборы не предназначены для возмещения расходов на предоставление средств или услуг для гражданской авиации, а полученные доходы выводятся из сектора воздушного транспорта. Такая практика не соответствует положениям документов Doc 8632 и Doc 9082, увеличивает стоимость авиаперевозок, создает значительные препятствия для обеспечения транспортной связности и подрывает развитие и финансирование инфраструктуры воздушного транспорта.

4.3 Документ Doc 8632 прямо не рассматривает использование доходов, полученных от государственных сборов, взимаемых с международного воздушного транспорта, которые не предназначены для возмещения расходов на предоставление средств или услуг для гражданской авиации. Это дает возможность дополнительно усовершенствовать политику ИКАО по вопросу налогообложения, оставаясь при этом в полном соответствии с ее существующими принципами и резолюцией A42-26 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта", в которой Совету предлагается *"придавать особое значение проблемам финансирования авиационной инфраструктуры и наращивания потенциала"*.

4.4 В тех случаях, когда государства принимают решение обложить международный воздушный транспорт государственными сборами, связанными с авиацией, использование полученных при помощи таких сборов доходов для целей гражданской авиации позволит лучше согласовать налоговую политику с сектором, в котором эти доходы получены. Это поддержит долгосрочные инвестиции в авиационную инфраструктуру, обеспечение безопасности полетов, авиационную безопасность и устойчивость, одновременно укрепляя транспортную связность, туризм и экономическое развитие, а также взаимосвязь между налоговой политикой и развитием гражданской авиации.

4.5 Поэтому МСА предлагает ИКАО рассмотреть вопрос об усовершенствовании документа Doc 8632 путем включения в него следующего принципа: *"В тех случаях, когда государства вводят государственные сборы на международный воздушный транспорт, связанные с авиацией, доходы, получаемые при помощи таких сборов, должны использоваться для целей гражданской авиации"*. Это дополнит существующие принципы налогообложения ИКАО, будет способствовать большей согласованности политики между государствами и усилит вклад международного воздушного транспорта в расширение транспортной связности, развитие туризма и экономическое развитие.

4.6 ИКАО обеспечивает обновление дополнения к документу Doc 8632, в котором обобщается представленная государствами-членами информация об осуществлении сводных резолюций ИКАО по вопросу налогообложения. Резолюция A42-26 Ассамблеи настоятельно призывает государства-члены предоставлять ИКАО информацию для обновления дополнения и к Совету обращена просьба обновлять дополнение по мере необходимости.

4.7 Использование этой существующей структуры, систематический и регулярный сбор ИКАО поступающих от государств-членов данных о государственных сборах, взимаемых с международного воздушного транспорта, поможет поддерживать дополнение к документу Doc 8632 в актуальном состоянии, повысить прозрачность и укрепить информационную основу для отслеживания событий в области налогообложения, влияющих на международный воздушный транспорт.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 Международный воздушный транспорт является ключевым инструментом обеспечения транспортной связности, туризма и экономического развития. Усиление налоговой политики ИКАО требует продолжения реализации документа Doc 8632, сохранения четкого различия между налогами и сборами, а также обеспечения того, чтобы налогообложение оставалось справедливым, равноправным, прозрачным и недискриминационным. Укрепление координации ИКАО в рамках системы Организации Объединенных Наций также имеет важное значение для поддержания согласованности с установленными рамками налогообложения. Направление доходов, полученных при помощи связанных с авиацией правительственных сборов, взимаемых с международного воздушного транспорта, на цели гражданской авиации, будет способствовать дальнейшему совершенствованию системы налогообложения ИКАО и поддержке устойчивого развития международного воздушного транспорта. Обновление дополнения к документу Doc 8632 посредством систематического сбора и мониторинга предоставляемых государствами-членами данных относительно государственных сборов, взимаемых с международного воздушного транспорта, повысит прозрачность и укрепит информационную основу налоговой политики.

— КОНЕЦ —