



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### 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

#### УКРЕПЛЕНИЕ КООРДИНАЦИИ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОБЛЮДЕНИЯ ПОЛИТИКИ ИКАО В ОБЛАСТИ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В ЦЕЛЯХ СОДЕЙСТВИЯ УСТОЙЧИВОМУ УВЕЛИЧЕНИЮ ОБЪЕМОВ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

(Представлено Катаром)

##### КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе подчеркивается важность налоговой политики как одной из структурных основ, необходимых для поддержки устойчивого развития международного воздушного транспорта. Сборы и налоговые меры, не соответствующие Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции) и *Политике ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта* (Doc 8632), могут отрицательно сказываться на транспортной связности, ценовой доступности авиаперевозок, конкурентоспособности и общем социально-экономическом развитии. Недавние изменения в международных механизмах налогообложения, включая поправки к статье 8 Типовой конвенции Организации Объединенных Наций об избежании двойного налогообложения и продолжающиеся переговоры по рамочной конвенции Организации Объединенных Наций о международном сотрудничестве в налоговых вопросах, дополнительно подчеркивают важность координации действий между авиационными, финансовыми и налоговыми органами. В документе подчеркивается необходимость более строгого соблюдения политики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и укрепления координации как на национальном, так и на международном уровнях для предотвращения двойного налогообложения, излишней административной сложности и фрагментированного налогового регулирования международных воздушных перевозок.

**Действия:** Конференции предлагается:

- а) подтвердить важность последовательного применения в соответствующих случаях статьи 24 Чикагской конвенции и положений Doc 8632;
- б) призвать государства избегать многократного и дискриминационного налогообложения международных воздушных перевозок и оценивать потенциальные последствия предлагаемых налоговых мер для транспортной связности, ценовой доступности авиаперевозок, конкурентоспособности, жизнестойкости и более широкого социально-экономического развития;
- с) призвать государства укреплять координацию между своими органами гражданской авиации, финансовыми и налоговыми ведомствами, а также их представителями, участвующими в

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>работе соответствующих международных организаций, при рассмотрении налоговых инициатив, которые могут затронуть международный воздушный транспорт;</p> <p>д) призвать государства учитывать то, какие последствия для международного воздушного транспорта имеет развитие международных механизмов налогообложения, включая поправки к статье 8 Типовой конвенции ООН об избежании двойного налогообложения и изменения, связанные с рамочной конвенцией ООН о международном сотрудничестве в налоговых вопросах, в целях предотвращения двойного налогообложения, излишней административной сложности и фрагментированного налогового режима;</p> <p>е) просить ИКАО и далее повышать осведомленность государств и соответствующих международных организаций и органов о политике ИКАО в области налогообложения и продолжать представлять соображения, связанные с особенностями авиации, в рамках обсуждений по вопросам международного налогообложения.</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <i>Стратегическая цель</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i>                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <i>Финансовые последствия</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <i>Справочный материал</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <p>Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция, 1944 год)</p> <p><i>Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта</i> (Дос 8632)</p> <p>Резолюции, принятые 42-й сессией Ассамблеи, предварительное издание, октябрь 2025 года (резолюция А42-26 Ассамблеи ИКАО), добавление В "Налогообложение"</p> <p>Письмо ИКАО государствам ЕС2/10 – 25/1 (9 января 2025 года)</p> |

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Ожидается, что в ближайшие десятилетия сектор международного воздушного транспорта продолжит значительно расти и к 2050 году объем мировых воздушных перевозок более чем удвоится. Для обеспечения этого роста потребуются не только надлежащая инфраструктура, инвестиции и эффективная нормативно-правовая база, но и предсказуемые и последовательные налоговые условия, обеспечивающие эффективную работу международного воздушного транспорта.

1.2 Налоговая политика может влиять на конкурентоспособность, ценовую доступность и устойчивость услуг воздушного транспорта. Меры, не соответствующие международным авиационным принципам, могут отрицательно сказаться на транспортной связности, привести к увеличению эксплуатационных расходов и сократить более широкие экономические преимущества, связанные с авиацией, в том числе в области торговли, туризма и инвестиций.

1.3 Статьей 24 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции) предусмотрены важные меры защиты в отношении таможенных пошлин, которые применяются к воздушным судам и определенным предметам, используемым при международных полетах, в то время как в *Политике ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта* (Дос 8632) закреплены более широкие принципы налогообложения международного воздушного транспорта, в том числе предотвращение многократного и дискриминационного налогообложения. На 42-й сессии Ассамблея Международной организации гражданской авиации (ИКАО), в частности, настоятельно призвала государства-члены

руководствоваться политикой ИКАО в области налогообложения и избегать двойного и дискриминационного налогообложения, затрагивающих международную авиацию.

1.4 Недавние изменения в международных механизмах налогообложения повысили значимость надлежащего отражения соображений, связанных с особенностями авиации, при обсуждении более широких вопросов налоговой политики. В этих условиях все более важным для поддержки дальнейшего увеличения объема международных воздушных перевозок и жизнестойкости международного воздушного транспорта становится укрепление координации между авиационными, финансовыми и налоговыми органами.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 ИКАО давно признает, что многократное и дискриминационное налогообложение международного воздушного транспорта способно создавать препятствия для транспортной связности и увеличивать расходы авиакомпаний, пассажиров и грузоотправителей. Политика ИКАО направлена на формирование последовательного глобального подхода, сводящего к минимуму искажения и способствующего эффективному развитию международного воздушного транспорта.

2.2 Меры в области налогообложения могут иметь существенные последствия для транспортной связности, особенно на международных рынках с высокой степенью конкуренции. Дополнительное налогообложение может влиять на стоимость авиабилетов, коммерческую жизнеспособность маршрутов, развитие маршрутных сетей, конкурентоспособность грузовых перевозок и спрос на авиационные услуги. Эти последствия могут выходить за пределы авиационного сектора и сказываться на туризме, торговле, инвестициях и более широком экономическом развитии.

2.3 В рамках реализации экономических, налогово-бюджетных и экологических целей государствам важно оценивать налоговые меры, затрагивающие международный воздушный транспорт, на предмет их возможного влияния на транспортную связность, ценовую доступность перевозок, конкурентоспособность и социально-экономическое развитие. Тщательная оценка может способствовать тому, чтобы налогово-бюджетные меры содействовали достижению более широких целей политики, не вызывая при этом непреднамеренных последствий для международных воздушных перевозок.

2.4 В октябре 2024 года Комитет экспертов Организации Объединенных Наций по международному сотрудничеству в налоговых вопросах одобрил поправки к статье 8 Типовой конвенции ООН об избежании двойного налогообложения. В рамках пересмотренного подхода вводятся альтернативные варианты налогообложения доходов от международных воздушных перевозок, включая налогообложение в стране источника дохода, что представляет собой отход от традиционного подхода, основанного на налогообложении в стране постоянного местопребывания авиакомпании и исторически способствовавшего предотвращению двойного налогообложения в авиационном секторе. Впоследствии ИКАО уведомила государства-члены об этих изменениях письмом государствам ЕС2/10 – 25/1 от 9 января 2025 года.

2.5 Одновременно с этим в ООН продолжается работа над рамочной конвенцией о международном сотрудничестве в налоговых вопросах. Хотя результаты этого процесса пока находятся в стадии разработки, он может повлиять на будущие подходы к международному налогообложению, в том числе по вопросам, имеющим значение для международных транспортных перевозок. Эти изменения подчеркивают важность надлежащего учета соображений, связанных с особенностями авиации, при обсуждении более широких вопросов налоговой политики.

2.6 Меры налогообложения, затрагивающие авиацию, нередко разрабатываются за пределами администраций гражданской авиации. Вследствие этого необходима эффективная координация между администрациями гражданской авиации, министерствами финансов, налоговыми администрациями, министерствами иностранных дел и представителями государств в соответствующих международных организациях.

2.7 Такая координация может помочь обеспечить надлежащее отражение соображений, связанных с международной авиацией, в национальных позициях и соответствие налоговых мер действующим обязательствам, двусторонним соглашениям, политике ИКАО и более широким целям обеспечения транспортной связности. Более тесное взаимодействие может также уменьшить вероятность противоречащих друг другу подходов и непреднамеренных последствий для международного воздушного транспорта.

2.8 Недавнее изменение статьи 8 Типовой конвенции ООН о налогообложении 2025 года предусматривает два варианта налогообложения: вариант А допускает налогообложение в стране источника дохода предприятия, а вариант В – в стране постоянного местопребывания предприятия. Наличие альтернативных вариантов в Типовой конвенции ООН о налогообложении создало серьезные практические проблемы для международных авиакомпаний, поскольку открыло странам возможность вводить налогообложение в стране источника дохода для максимизации налоговых поступлений. Соглашение об избежании двойного налогообложения может предоставлять стране постоянного местопребывания исключительное право облагать прибыль авиакомпании налогом в соответствии с традиционным подходом статьи 8, тогда как другая страна может попытаться применить новые правила налогообложения в стране источника дохода в отношении части того же дохода. Это может привести к спорам, дублирующимся требованиям об уплате налогов и повышению расходов на соблюдение требований: авиакомпании придется регистрироваться, подавать налоговые декларации, предоставлять дополнительные документы и привлекать местных налоговых консультантов в нескольких странах, даже если соответствующий доход получен от пассажиров, лишь следующих транзитом через эти страны.

2.9 Экономические последствия могут быть особенно серьезными для маршрутов, приносящих лишь небольшую прибыль. Если прибыльность маршрута составляет 2–3 % и в стране источника дохода вводится дополнительный налог, авиакомпании отреагируют повышением цен на билеты, что снизит спрос со стороны пассажиров и отрицательно скажется на международной транспортной связности. Маршруты в развивающиеся страны, несоразмерно сильно зависящие от въездного туризма, могут утратить коммерческую жизнеспособность, и их выполнение может быть сначала приостановлено, а затем окончательно прекращено. Аналогичным образом, когда разные страны стремятся взимать налоги с отдельных сегментов транзитного трафика, это может привести к тому, что сотрудничество между авиакомпаниями (например, перевозки с участием нескольких авиакомпаний, совместное использование кодов и т. д.) и управление моделью узлового и вспомогательных аэропортов станут более сложными и затратными.

2.10 Например, пассажир через туристическое агентство, находящееся в Германии, приобретает билет "Катар Эрзуэйз" по маршруту Доха – Лондон – Нью-Йорк, при этом на участке Доха – Лондон операционным перевозчиком выступает "Катар Эрзуэйз", а на участке Лондон – Нью-Йорк – авиакомпания-партнер (по коммерческому соглашению); транзит осуществляется в Великобритании, а конечным пунктом назначения являются Соединенные Штаты. Потенциальные налоговые требования могут предъявить Германия (страна продажи билета), Катар (страна постоянного местопребывания авиакомпании), Соединенное Королевство (страна вылета и прибытия на сегменте маршрута) и Соединенные Штаты (страна назначения).

2.11 Проблема здесь не в том, платят ли авиакомпании налоги. Проблема заключается в определении того, какая страна имеет право облагать налогом прибыль, полученную от одной

международной поездки, которая охватывает несколько стран, осуществляется с участием нескольких авиакомпаний и с использованием международного воздушного пространства, а также предполагает распределение расходов на глобальном уровне.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 Налоговые механизмы являются важной частью структурной основы международного воздушного транспорта. Предсказуемая и последовательная налоговая политика способствует транспортной связности, стабильности рынка, конкурентоспособности и устойчивому экономическому развитию.

3.2 Соблюдение Чикагской конвенции и положений Дос 8632 по-прежнему имеет решающее значение для предотвращения многократного и дискриминационного налогообложения, а также для обеспечения применения налоговых мер таким образом, чтобы они содействовали развитию авиации, а не препятствовали ему.

3.3 Последние изменения в международных механизмах налогообложения, включая поправки к статье 8 Типовой конвенции ООН об избежании двойного налогообложения и обсуждения, касающиеся рамочной конвенции ООН о международном сотрудничестве в налоговых вопросах, подтверждают необходимость дальнейшего надлежащего учета соображений, связанных с особенностями авиации, при обсуждении вопросов международного налогообложения.

3.4 Укрепление координации между авиационными, финансовыми и налоговыми органами при постоянной поддержке в виде участия ИКАО и повышения осведомленности о ее политике будет способствовать применению согласованных подходов, снизит риски двойного налогообложения и административной сложности и поддержит устойчивое увеличение объемов международных воздушных перевозок и жизнестойкость международного воздушного транспорта на период до 2050 года.

— КОНЕЦ —