ATConf/7-WP/218
18/11/26

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

ПРОЕКТ ДОКЛАДА

(9 страниц)

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

Примечание. Конференция рассмотрела этот подпункт повестки дня в двух частях: a) Сборы (налоги и сборы) и b) Сборы (внедрение CORSIA).

Часть a) Сборы (налоги и сборы)

3.4.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

3.4.1.1 В рабочем документе WP/7 Секретариат рассмотрел последние изменения, касающиеся сборов и налогов, воздействующих на международный воздушный транспорт, и их последствия для связности воздушных сообщений, их доступности, финансирования инфраструктуры и экономического развития сектора. В нем выражается озабоченность относительно неправильно структурированных сборов, увеличения количества налогов, не связанных с авиацией, и экологических сборов и рассматриваются новые вопросы, относящиеся к механизмам взимания сборов с новых направлений авиационной деятельности, а также механизмам международного налогообложения в Организации Объединенных Наций (ООН). В документе вновь подчеркивается важность соблюдения Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции) и политики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в области сборов и налогообложения, а также обращается внимание на необходимость применения прозрачных, недискриминационных и согласованных подходов. Конференции было предложено рассмотреть рекомендации, направленные на укрепление соблюдения Чикагской конвенции и политики ИКАО в области сборов и налогообложения, избежание двойного и дискриминационного налогообложения и содействие согласованной на международном уровне практики взимания сборов и налогов, поддерживающей финансирование инфраструктуры, обеспечение глобальной связности сообщений и постоянное развитие международной авиации.

3.4.1.2 В рабочем документе WP/58, представленном Кот-д'Ивуаром от имени 54 государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)[1], подчеркивается, что чрезмерные либо непродуманные авиационные налоги, платежи и сборы могут привести к росту стоимости авиаперевозок, сдерживанию спроса и ослаблению связности, особенно в развивающихся регионах, согласно итогам исследования, проведенного АКГА в 2025 году, и опыту региональных реформ Экономического сообщества западноафриканских государств (ЭКОВАС). В документе содержится призыв к усилению экономического регулирования, расширению консультаций, проведению оценки воздействия, региональной гармонизации и принятию переходных мер в целях достижения баланса между доступностью воздушного транспорта, с одной стороны, и фискальными целями и устойчивым финансированием инфраструктуры, с другой стороны. В нем также подчеркивается необходимость предотвращения двойного налогообложения и дублирования экологических сборов. Конференции было предложено поручить ИКАО укрепить глобальные рекомендации по авиационным налогам, платежам и сборам, разработать общие

[1] Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

показатели и инструментарий для оценки последствий сборов на ценовую доступность и связность сообщений, поддержать государства в деле реформирования сборов, а также укрепить координацию действий, связанных с механизмом международного налогообложения в системе ООН в целях содействия налогообложению доходов, полученных от международного воздушного транспорта, на основе принципа резидентства.

3.4.1.3 В рабочем документе WP/19, представленном Катаром, подчеркивается важность последовательной реализации *Политики ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта* (Doc 8632) для предотвращения многократного и дискриминационного налогообложения, которое может привести к увеличению издержек авиакомпаний, ослаблению авиационной связности и уменьшению доступности воздушных перевозок. В нем выражается обеспокоенность относительно пересмотра положений статьи 8 Типовой конвенции Организации Объединенных Наций (ООН) об избежании двойного налогообложения, в которой вводится налогообложение на основе источника доходов в качестве альтернативы традиционному подходу, основанному на резидентстве, а также относительно ведущихся переговоров по Рамочной конвенции ООН о международном сотрудничестве в налоговых вопросах. Эти изменения могут привести к дублированию налоговых требований, увеличению административной нагрузки и уменьшению экономической эффективности маршрутов. Конференции было предложено подтвердить соответствующую политику ИКАО, укреплять координацию между авиационными, финансовыми и налоговыми ведомствами, оценивать последствия предлагаемых мер налогообложения и просить ИКАО продолжать отстаивать относящиеся к авиации соображения при обсуждении вопросов международного налогообложения.

3.4.1.4 В рабочем документе WP/68, представленном Соединенными Штатами Америки, подчеркивается важность сохранения устоявшегося подхода ИКАО к налогообложению в соответствии с документом Doc 8632 в условиях развивающегося международного сотрудничества в сфере налогообложения, в частности переговоров о предлагаемой Рамочной конвенции ООН о международном сотрудничестве в налоговых вопросах. В нем выражается обеспокоенность в связи с тем, что распространение правил налогообложения на основе источника дохода может создать взаимно пересекающиеся права на взимание налогов, двойное или многократное налогообложение, увеличение административной нагрузки и правовую неопределенность, потенциально повышающие издержки авиакомпаний и ослабляющие связность международных сообщений. В нем также подчеркивается необходимость проведения оценки экономического воздействия новых авиационных налогов и сборов на международный воздушный транспорт, особенно для экономики развивающихся, удаленных, не имеющих выхода к морю, и островных государств. Конференции было предложено вновь подтвердить сохраняющуюся актуальность политики ИКАО в отношении налогообложения, призвать государства обеспечивать сохранение соответствия новых инструментов международного налогообложения принципам ИКАО и существующим соглашениям в области авиации, и просить Совет ИКАО отслеживать изменения и взаимодействовать с соответствующими органами ООН.

3.4.1.5 В рабочем документе WP/110, представленном Международным советом аэропортов (МСА) и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) при участии Индонезии, содержится призыв к усилению соблюдения политики ИКАО по вопросу налогообложения, изложенной в документе Doc 8632. В рабочем документе подчеркивается, что чрезмерные или дискриминационные авиационные налоги могут привести к повышению авиационных тарифов, ослаблению спроса и связности воздушного сообщения, а также препятствовать экономическому развитию. В нем обращается внимание на необходимость четкой

дифференциации налогов, которые увеличивают государственные доходы, и сборов, которые возмещают затраты на предоставление авиационных объектов и служб. Конференции было предложено настоятельно призвать государства продолжить реализацию положений документа Doc 8632 и поддерживать четкое разграничение налогов и сборов в соответствии с *Политикой ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Doc 9082); призвать государства к применению справедливой, транспарентной и недискриминационной политики в области налогообложения; укреплять координацию деятельности ИКАО с системой ООН; просить ИКАО рассмотреть возможность пересмотра документа Doc 8632 с включением в него рекомендации об использовании для целей гражданской авиации доходов, полученных от взимаемых с авиации государственных сборов, а также вести мониторинг данных, предоставляемых государствами-членами о таких сборах, в целях повышения транспарентности и разработки политики.

3.4.1.6 В рабочем документе WP/174, представленном Ассоциацией поставщиков авиационных услуг (ASA World), предлагается распространить четыре основных принципа взимания сборов (недискриминация, увязка с расходами, транспарентность и проведение консультаций с пользователями), установленных ИКАО в документе Doc 9082, на сферу наземного обслуживания. В рабочем документе утверждается, что поставщики наземного обслуживания сталкиваются со значительным рыночным давлением со стороны авиакомпаний и вынуждены предлагать услуги по цене ниже себестоимости, что может негативно сказаться на благополучии персонала, инвестициях в безопасность полетов и устойчивость операционной деятельности, в то время как новые требования в области контроля за обеспечением безопасности полетов влекут за собой дополнительные расходы. В документе предлагается механизм из шести элементов, предусматривающий обеспечение сбалансированности договорных отношений в рамках Стандартного соглашения о наземном обслуживании (SGHA) Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), возмещение затрат на выполнение требований, связанных с безопасностью полетов, использование при проведении тендеров других критериев помимо самой низкой предложенной цены; а также применение четырех принципов к сборам, взимаемым с поставщиков наземного обслуживания (GHSP). Конференции было предложено одобрить данный подход и поручить ИКАО соответствующим образом обновить свою политику в области сборов, изложенную в документе Doc 9082, и относящийся к ней инструктивный материал, поощрять практику сбалансированных договоров в рамках SGHA, содействовать применению критериев конкурсного отбора, учитывающих вопросы безопасности полетов и качества в дополнение к предлагаемой цене, и обеспечить, чтобы сборы за осуществление надзора отражали фактические затраты на выполнение надзорных функций.

3.4.1.7 В документе WP/65, представленном ИАТА и МСА, подчеркиваются последствия развития международного сотрудничества по налоговым вопросам, включая предлагаемую Рамочную конвенцию ООН о международном налоговом сотрудничестве, для сложившейся системы к налогообложению международного воздушного транспорта. В нем вновь подтверждается приверженность существующей системе налогообложения в авиации, основанной на политике ИКАО, изложенной в документе Doc 8632, которая предусматривает налогообложение прибыли авиакомпаний по месту нахождения получателя дохода в целях недопущения двойного налогообложения. В документе выражается обеспокоенность в связи с тем, что положения о налогообложении на основе источника дохода, содержащиеся в пересмотренной Типовой конвенции ООН об избежании двойного налогообложения и предлагаемой Рамочной конвенции ООН, могут создать взаимно пересекающиеся права взимания налогов и ослабить устоявшийся подход к налогообложению авиации. Конференции было предложено подтвердить приверженность налоговой политике ИКАО, призвать к тому, чтобы новые международные механизмы

налогообложения не допускали двойного или экстерриториального налогообложения и соответствовали принципам ИКАО, а также поручить ИКАО взаимодействовать с соответствующими органами ООН в целях обеспечения согласованности с существующей системой налогообложения авиации.

3.4.2 **РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

3.4.2.1 Конференция признала важность реализации политики ИКАО в отношении налогов и сборов, изложенной в документах Doc 9082 и Doc 8632, для содействия устойчивому развитию международного воздушного транспорта. Была подчеркнута важность оценки влияния действующих и предлагаемых сборов на связность, ценовую доступность авиаперевозок, конкуренцию и финансирование инфраструктуры, особенно в развивающихся странах и странах с уязвимой экономикой. Кроме того, особо отмечалась необходимость сохранять четкое разграничение между налогами и сборами в соответствии с устоявшейся политикой ИКАО.

3.4.2.2 Что касается налогообложения, то участники Конференции выразили обеспокоенность в связи с чрезмерным ростом числа налогов в авиационной отрасли и их потенциальным негативным воздействием на затраты, спрос на авиаперевозки и связность, особенно в развивающихся регионах. Многие государства высказались в поддержку последовательного осуществления налоговой политики ИКАО, изложенной в документе Doc 8632, и подчеркнули важность предотвращения чрезмерного, двойного, многократного и дискриминационного налогообложения международного воздушного транспорта. Вместе с тем подчеркивалась необходимость обеспечения большей транспарентности, проведения оценок экономических последствий и развития регионального сотрудничества при выработке политики налогообложения в авиационной отрасли с учетом национальных условий и приоритетов в области развития.

3.4.2.3 При рассмотрении недавних изменений в международных механизмах налогообложения, в частности поправок к статье 8 Типовой конвенции ООН об избежании двойного налогообложения и хода переговоров, касающихся рамочной конвенции ООН о международном сотрудничестве в налоговых вопросах, были высказаны опасения относительно последствий введения налогообложения по месту источника дохода при международных воздушных перевозках, включая риски двойного или многократного налогообложения, повышения административной нагрузки и правовой неопределенности. В связи с этим участники единодушно поддержали сохранение сложившегося подхода к налогообложению прибыли от международных воздушных перевозок на основе принципа резидентства, в соответствии с политикой ИКАО, изложенной в документе Doc 8632. Кроме того, отмечалась необходимость установления более тесной координации между национальными авиационными, финансовыми и налоговыми органами.

3.4.2.4 Участники Конференции подчеркнули важность постоянного отслеживания изменений в международных механизмах налогообложения и укрепления координации между ИКАО и соответствующими органами ООН. Отмечалась необходимость обеспечения согласованности политики и отстаивания сложившихся принципов, регулирующих налогообложение международных воздушных перевозок, особенно с учетом меняющихся международных налоговых норм и их потенциальных последствий в плане двойного или многократного налогообложения. Кроме того, Конференция признала важность надлежащего учета специфики авиационной отрасли при обсуждении вопросов международного налогообложения.

3.4.2.5 Что касается сборов, то участники Конференции подтвердили важность применения изложенных в документе Doc 9082 принципов ИКАО в области взимания сборов, предусматривающих увязку с расходами, недискриминацию, транспарентность и проведение консультаций. Была подчеркнута необходимость осуществления надлежащего экономического надзора и проведения консультаций с заинтересованными сторонами при установлении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, при этом финансирование авиационной инфраструктуры должно оставаться устойчивым. Некоторые государства подчеркнули преимущества укрепления регионального сотрудничества, унификации практики взимания сборов и оценки экономических последствий их взимания для доступности и связности, особенно в развивающихся регионах.

3.4.2.6 Конференция признала важность обеспечения устойчивого функционирования наземного обслуживания, а также надлежащих инвестиций в поддержание безопасности полетов и качества обслуживания и развитие кадрового потенциала. При этом было высказано предостережение в отношении распространения принципа возмещения расходов на наземное обслуживание, учитывая, что эти услуги, как правило, предоставляются в условиях рыночной конкуренции и что при рассмотрении вопроса о применимости принципов ИКАО в области взимания сборов следует учитывать специфику этих услуг, существующие рыночные механизмы, а также необходимость сохранения конкуренции и коммерческих стимулов для повышения эффективности. Было отмечено, что такое предложение не потребует внесения изменений в действующую политику и инструктивный материал.

3.4.2.7 Участники Конференции подчеркнули необходимость усилить поддержку государств со стороны ИКАО в целях эффективной реализации ее политики в отношении налогов и сборов. В связи с этим были поддержаны идеи пересмотра и обновления соответствующего инструктивного материала, совершенствования систем сбора и мониторинга данных об авиационных налогах, платежах и сборах, а также создания практических инструментов, помогающих государствам оценивать их экономическое воздействие на ценовую доступность авиаперевозок, связность и финансирование инфраструктуры. Кроме того, подчеркивалась важность осуществления адресных мер по укреплению потенциала и обмена передовым опытом, особенно для развивающихся стран.

3.4.2.8 Конференция приняла к сведению информационный документ WP/198, представленный Индией, и WP/209, представленный Мексикой.

3.4.3 **ВЫВОД**

3.4.3.1 В результате рассмотрения документации и состоявшейся дискуссии в рамках части A пункта 3.4 повестки дня, Конференция сделала следующие выводы:

a) государства должны устанавливать сборы в соответствии со статьей 15 Чикагской конвенции и политикой ИКАО в отношении сборов, изложенной в документе Doc 9082 и соответствующем инструктивном материале, на основании принципов недискриминации, увязки с расходами, транспарентности и при проведении консультаций с пользователями;

b) государства должны обеспечить соответствие налоговых мер статье 24 Чикагской конвенции, активизировать реализацию политики ИКАО в области

налогообложения, изложенной в документе Doc 8632, предотвращать двойное, многократное или дискриминационное налогообложение международных воздушных перевозок, а также укреплять координацию между национальными авиационными, финансовыми и налоговыми органами;

c) государства должны проводить оценку влияния действующих и предлагаемых сборов на связность, ценовую доступность авиаперевозок, конкуренцию и финансирование инфраструктуры, особенно в развивающихся странах и странах с уязвимой экономикой;

d) ИКАО должна отслеживать изменения в области международного налогообложения, укреплять координацию с соответствующими органами ООН в целях обеспечения согласованности политики, а также отстаивать сложившиеся принципы, регулирующие налогообложение международного воздушного транспорта;

e) ИКАО следует обновить свой инструктивный материал, активизировать сбор данных, а также предоставить практические инструменты и содействовать укреплению потенциала, что поможет государствам проводить взвешенную политику в области налогообложения и взимания сборов.

3.4.4 **РЕКОМЕНДАЦИЯ**

Рекомендация 3/7. Сборы с международного воздушного транспорта. Сборы (налоги и сборы)

Конференция рекомендует:

a) государствам привести системы взимания сборов в соответствие со статьей 15 Чикагской конвенции и политикой ИКАО в отношении сборов, изложенной в документе Doc 9082 и соответствующем инструктивном материале, принять основные принципы ИКАО в области взимания сборов, предусматривающие недискриминацию, увязку с расходами, транспарентность и проведение консультаций с пользователями, а также усилить экономический регулирующий надзор;

b) государствам обеспечить соответствие налоговых мер, затрагивающих воздушный транспорт, статье 24 Чикагской конвенции, активизировать реализацию политики ИКАО в области налогообложения, изложенной в документе Doc 8632, предотвращать двойное, многократное или дискриминационное налогообложение международных воздушных перевозок;

c) государствам укреплять координацию между национальными авиационными, финансовыми и налоговыми органами в целях обеспечения надлежащего учета специфики авиационной отрасли при обсуждении вопросов международного налогообложения;

d) ИКАО и впредь отслеживать изменения механизмов международного налогообложения и укреплять координацию с соответствующими органами ООН в целях обеспечения

согласованности с политикой ИКАО в области налогообложения и отстаивания сложившихся принципов, регулирующих налогообложение международного воздушного транспорта;

e) ИКАО пересмотреть и при необходимости обновить свой инструктивный материал по вопросам налогообложения и сборов, активизировать процесс сбора и мониторинга соответствующих данных, а также разработать практические инструменты для оказания государствам поддержки в проведении взвешенной политики в области налогообложения и сборов, включая оценку последствий для ценовой доступности авиаперевозок, связности и финансирования инфраструктуры;

f) ИКАО и впредь содействовать повышению осведомленности, пониманию и реализации своей политики в отношении налогов и сборов с помощью информационно-просветительской деятельности и мероприятий по наращиванию потенциала, а также способствовать обмену опытом между государствами и заинтересованными сторонами отрасли.

— КОНЕЦ —