



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

СОХРАНЕНИЕ ПРИНЦИПОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО) В ОБЛАСТИ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Эффективное функционирование глобальной системы международного воздушного транспорта зависит от стабильной, предсказуемой и скоординированной системы налогообложения. *Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта* (Дос 8632), вновь утвержденная на 42-й сессии Ассамблеи, закрепляет устоявшиеся принципы, направленные на предотвращение дискриминационного и многократного налогообложения, а также признает потенциальные негативные последствия налогообложения международного воздушного транспорта для экономики и конкурентоспособности.

Недавние и продолжающиеся изменения в сфере международного сотрудничества в налоговых вопросах, включая переговоры по Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций о международном сотрудничестве в налоговых вопросах (UNFCITC), могут подорвать или даже заменить эту устоявшуюся систему. Предложения, касающиеся налогообложения по месту источника дохода и расширения прав на взимание налогов, в случае их применения к международному воздушному транспорту без соответствующих защитных механизмов могут привести к дублированию прав на налогообложение, двойному или многократному налогообложению, повышению административной нагрузки и правовой неопределенности.

Конференции предлагается подтвердить применение устоявшейся налоговой политики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в отношении международного воздушного транспорта и призвать государства обеспечить согласованность новых международных налоговых документов с этой политикой и действующими соглашениями в области авиации.

Действия: Конференции предлагается:

- а) подтвердить неизменную актуальность документа Дос 8632 ИКАО и налоговой политики, вновь утвержденной на 42-й сессии Ассамблеи;
- б) признать риски, которые могут возникнуть для международного воздушного транспорта в результате применения подходов к налогообложению по месту источника дохода или других расширенных подходов, включая дублирование прав на налогообложение, а также двойное или многократное налогообложение;

с) призвать государства, участвующие в переговорах по Рамочной конвенции ООН о международном сотрудничестве в налоговых вопросах, обеспечить соответствие новых международных налоговых документов устоявшейся политике ИКАО и авиационным соглашениям; д) обратиться к Совету с просьбой отслеживать изменения в сфере международного налогообложения и при необходимости взаимодействовать с соответствующими органами Организации Объединенных Наций в целях обеспечения согласованности с установленными принципами ИКАО, регулирующими налогообложение международного воздушного транспорта; е) призвать государства учитывать экономические последствия введения новых налогов и сборов в сфере международного воздушного транспорта.	
<i>Стратегические цели</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>	Дос 8632 <i>"Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"</i> Резолюция A42-26 Ассамблеи ИКАО Переговорные документы по Рамочной конвенции ООН о международном сотрудничестве в налоговых вопросах

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Деятельность международного воздушного транспорта осуществляется в рамках глубоко интегрированной глобальной сети, где авиакомпании, пассажиры, воздушные суда и финансовые потоки постоянно пересекают границы множества юрисдикций. Таково отличие международной авиации от многих других видов экономической деятельности, которое исторически обуславливало необходимость в согласованных правилах распределения прав на налогообложение.

1.2 Международная организация гражданской авиации (ИКАО) на протяжении десятилетий придерживается определенной политики в области налогообложения международного воздушного транспорта. В документе ИКАО *"Политика по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"* (Дос 8632) рассматриваются вопросы налогообложения авиационного топлива и технических материалов, доходов авиакомпаний и воздушных судов, а также налогов, связанных с продажей и использованием международного воздушного транспорта. Эта политика направлена на предотвращение дискриминационного и многократного налогообложения, а также на содействие упорядоченному и эффективному развитию международного воздушного транспорта.

1.3 На своей 42-й сессии в 2025 году Ассамблея ИКАО подтвердила эти принципы в добавлении В к резолюции A42-26. В резолюции содержится призыв к договаривающимся государствам соблюдать требования документа Дос 8632, в том числе путем предотвращения дискриминационного и двойного налогообложения, а также подтверждается неизменная роль ИКАО в отслеживании изменений и разработке соответствующих принципов в сфере воздушного транспорта. Резолюция A42-26 входит в число справочных материалов для седьмой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/7).

1.4 Произошедшие с момента проведения 42-й сессии Ассамблеи изменения в сфере международного налогового сотрудничества лишь повысили значимость сохранения этой устоявшейся системы. В частности, Межправительственный комитет по ведению переговоров Организации Объединенных Наций приступил к разработке проекта Рамочной конвенции о международном сотрудничестве в налоговых вопросах и двух ранних протоколов. Этот процесс начался в 2025 году, а в 2026 году переговоры продолжились.

2. НОВЫЕ МЕРЫ В ОБЛАСТИ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

2.1 Международная авиация все чаще сталкивается с введением налогов и сборов, направленных на достижение налогово-бюджетных и иных стратегических целей. К таким мерам могут относиться пассажирские и билетные налоги, дифференцированные налоги в зависимости от класса обслуживания, налоги на топливо, а также другие сборы, взимаемые в сфере международной авиации.

2.2 Государства сохраняют суверенное право определять свою налоговую политику. Однако совокупное и все более фрагментированное применение таких мер может повлиять на стоимость и конкурентоспособность международного воздушного транспорта. Асимметричное применение налоговых мер может привести к тому, что авиакомпании и пассажиры столкнутся с существенными различиями в стоимости сопоставимых в иных отношениях международных перелетов.

2.3 Это особенно важно для развивающихся, отдаленных, не имеющих выхода к морю и островных стран, где воздушный транспорт может служить средством критически важной международной связи, способствовать развитию туризма и торговли и обеспечивать доступ к мировым рынкам. В связи с этим новые меры в области налогообложения следует оценивать не только с точки зрения их непосредственного влияния на поступления в бюджет, но и с точки зрения их потенциального воздействия на развитость сети воздушного транспорта, конкурентоспособность и экономическое развитие.

2.4 Разграничение, проводимое ИКАО между понятиями налогов и сборов, по-прежнему актуально. Сборы предназначены для возмещения затрат на функционирование средств и обслуживание в сфере гражданской авиации, тогда как налог, как правило, взимается в целях пополнения государственного бюджета. Рассмотрение общих мер по пополнению бюджета в качестве авиационных сборов подорвало бы это устоявшееся разграничение.

3. РАМОЧНАЯ КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О МЕЖДУНАРОДНОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ В НАЛОГОВЫХ ВОПРОСАХ

3.1 Разработка предлагаемой Рамочной конвенции ООН о международном сотрудничестве в налоговых вопросах является одним из важных этапов в развитии международной налоговой системы. В рамках переговорного процесса рассматриваются принципы распределения прав на налогообложение между юрисдикциями, в том числе в рамках предлагаемой статьи 5. По состоянию на август 2026 года государства вели активные переговоры по первому проекту Конвенции.

3.2 В настоящее время в рамках переговоров по статье 5 предлагаемой Рамочной конвенции ООН о международном сотрудничестве в налоговых вопросах, озаглавленной "Справедливое распределение прав налогообложения", обсуждаются принципы распределения прав

налогообложения между юрисдикциями, включая отсылки на создание стоимости, местонахождение рынка, доходы, пользователей, данные и другие потенциальные факторы привязки. Если применять такой подход к международному воздушному транспорту без соответствующих защитных механизмов, это может привести к дублированию прав на налогообложение и повысить риск двойного или многократного налогообложения.

3.3 Эти обсуждения имеют особое значение для международной авиации. В рамках одной международной авиаперевозки могут быть задействованы несколько юрисдикций: авиакомпания может быть зарегистрирована в одном государстве, продажа билетов может осуществляться в другом государстве, ее воздушное судно может вылетать из третьего государства, проходить через воздушное пространство других государств и приземляться в еще одном. Таким образом, применение нескольких критериев источника дохода или территориальной привязки к одному и тому же виду деятельности в сфере авиации может привести к коллизии налоговых притязаний в отношении одного и того же дохода.

3.4 В международной авиации уже существует устоявшаяся система, регулирующая данный вопрос с учетом специфики отрасли. Документ ИКАО Дос 8632 предусматривает налогообложение доходов от эксплуатации воздушных судов при международных перевозках на основе принципа резиденства/местопребывания фактического органа управления, что способствует соблюдению принципа взаимности и позволяет избежать двойного или многократного налогообложения. Этот принцип также находит отражение в соглашениях между государствами в области авиации и налогообложения.

3.5 Цель международного сотрудничества в налоговых вопросах и устоявшаяся система ИКАО не являются взаимоисключающими по своей природе. Оптимальный подход заключается в обеспечении того, чтобы новые международные налоговые механизмы учитывали существующие отраслевые договоренности и не приводили к непреднамеренному созданию конкурирующих режимов налогообложения в сфере международного воздушного транспорта.

4. РИСКИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

4.1 Применение общих принципов налогообложения по месту источника дохода к международной авиации без соответствующих защитных механизмов может повлечь за собой четыре основных риска: пересечение прав на налогообложение, случаи двойного или многократного налогообложения, административные сложности и правовую неопределенность.

4.2 Эти риски обусловлены самой спецификой международной структуры деятельности авиакомпаний. В отличие от видов деятельности, осуществляемых в пределах одной юрисдикции, международные воздушные перевозки приносят доход в рамках сетей, охватывающих множество государств. Правило налогообложения по месту источника дохода, применяемое каждой юрисдикцией независимо, может привести к многократному налогообложению одного и того же базового дохода.

4.3 Такие последствия не ограничатся лишь сферой налогового управления. Дополнительные или противоречащие друг другу налоговые обязательства могут привести к росту стоимости авиаперевозок, повлиять на экономические параметры маршрутов и создать дисбаланс в условиях конкуренции между перевозчиками и рынками. В свою очередь, такие последствия могут снизить экономическую рентабельность некоторых международных услуг, особенно в развивающихся авиационных секторах, и негативно сказаться на развитии сети воздушного транспорта.

4.4 В связи с этим при разработке общих правил налогообложения международная авиация не должна рассматриваться как один из обычных видов трансграничной деятельности. Устоявшуюся международную нормативно-правовую систему необходимо учитывать с самого начала.

5. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

5.1 ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, отвечающим за международную гражданскую авиацию. На протяжении многих десятилетий ее государства-члены разрабатывали специальную налоговую политику в сфере авиации с учетом особенностей международного воздушного транспорта.

5.2 В связи с этим разработка более общих международных налоговых норм должна осуществляться в соответствии с действующей политикой ИКАО. Любые новые международные налоговые документы должны предусматривать сохранение действующих механизмов налогообложения в авиационной отрасли и не должны налагать обязательства, которые необоснованно требуют пересмотра или изменения существующих соглашений о воздушных перевозках или соглашений об избежании двойного налогообложения.

5.3 В частности, в рамках международного сотрудничества в налоговых вопросах следует сохранять устоявшуюся налоговую политику ИКАО, применимую к международному воздушному транспорту, избегать случаев дискриминационного, дублирующегося или многократного налогообложения, предотвращать коллизии налоговых притязаний в отношении одного и того же дохода, устанавливать четкие и предсказуемые обязательства для авиакомпаний и налоговых органов, обеспечивать надлежащее участие ИКАО в международных обсуждениях, касающихся налоговых мер и способных повлиять на международную гражданскую авиацию.

6. ВЫВОД

6.1 Функционирование международного воздушного транспорта требует стабильной и предсказуемой системы налогообложения, способствующей развитию транспортных связей, повышению конкурентоспособности и экономическому развитию. Государства – члены ИКАО уже создали такую систему на основе документа Дос 8632, резолюций Ассамблеи и соответствующих авиационных соглашений.

6.2 В последние несколько лет международная авиация сталкивается со все более широким спектром налоговых мер, выходящих за рамки установленной политики ИКАО. Такие изменения, а также продолжающаяся работа над Рамочной конвенцией ООН о международном сотрудничестве в налоговых вопросах повышают необходимость обеспечения согласованности между более общей международной налоговой политикой и сложившейся политикой в сфере авиации.

6.3 На ATConf/7 следует подтвердить, что международное сотрудничество в налоговых вопросах должно дополнять, а не подрывать разработанную в рамках ИКАО систему, учитывающую специфику авиационной отрасли. В частности, новые подходы к распределению прав на налогообложение не должны приводить к случаям дублирования или многократного налогообложения международного воздушного транспорта или создавать избыточную правовую и административную нагрузку на авиакомпании.

6.4 Сохранение такой согласованности поможет обеспечить, чтобы международное налогообложение способствовало, а не препятствовало дальнейшему развитию безопасной, эффективной, экономичной и связанной на глобальном уровне системы международного воздушного транспорта.

— КОНЕЦ —