



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٣٩ بند جدول الأعمال: النظام الاقتصادي للنقل الجوي الدولي - سياسة الأثر الاقتصادي والتحديات المتعلقة بانتشار فرض الضرائب المفرطة وغير المبررة (مقدمة من الإياتا)

الموجز التنفيذي

ينبغي أن يقتصر فرض الضرائب على الطيران الدولي على ما هو وارد في سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي (الوثيقة 8632 Doc). وانتشار الضرائب خارج نطاق الوثيقة 8632 Doc ضار على الرفاه الاقتصادي والاجتماعي للدول التي تفرض مثل هذه الضرائب وعلى النمو الاقتصادي في جميع أنحاء العالم، وعلى التنمية المستدامة لصناعة الطيران.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- حث الدول الأعضاء على الانضمام إلى سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب وضمان تطبيق توصياتها من قبل كافة سلطات الضرائب ذات الصلة داخل تلك الدول.
- تعزيز الوعي بسياسات الإيكاو وموادها الإرشادية وتشجيع تنفيذها.
- حث الدول الأعضاء على تجنب فرض أي ضرائب غير مبررة أو تمييزية على الطيران الدولي، وخفض أو القضاء على أي من هذه الضرائب القائمة، لما لها من تأثير سلبي على القدرة التنافسية لصناعة الطيران وتأثير على الاقتصادات الوطنية للدول.
- تشجيع وزارات الطيران المدني أو النقل في الدول الأعضاء على إطلاع نظرائهم المسؤولين عن فرض الضرائب، ولا سيما وزارات المالية، على التفاصيل والأسباب الكامنة وراء سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب.
- حث الدول الأعضاء على إجراء تحليل الجدوى الاقتصادية بالنسبة للضرائب القائمة خارج نطاق سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب لتحديد الأثر الصافي لضرائب الطيران على النمو الاقتصادي والرفاه الاجتماعي فضلاً عن التأثير على هذه الصناعة.
- تشجيع الإيكاو على التعاون مع الاتحادات الصناعية ذات الصلة لوضع تحليل لتأثير فرض الضرائب غير العادلة والتمييزية وتعزيز الإرشاد للدول بشأن أثر الضرائب والرسوم الأخرى على النقل الجوي

¹ النسخة العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية من هذه الورقة مقدمة من (IATA).

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (د)- التنمية الاقتصادية للنقل الجوي	الأهداف الإستراتيجية:
غير هام	الآثار المالية:
<p>القرار ٣٨-١٤، بيان موحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي</p> <p>تقرير مؤتمر النقل الجوي السادس البند ٢-٦ من جدول الأعمال: فرض الضرائب والرسوم الأخرى على النقل الجوي الدولي</p> <p>تقرير الاجتماع الثالث عشر لفريق خبراء تنظيم خدمات النقل الجوي، البند ٢ و) من جدول الأعمال: استكشاف سبل ووسائل إضافية التي يمكن من خلالها تعزيز وضع سياسات الإيكاو للتنمية الاقتصادية المستدامة أو نظام النقل الجوي</p> <p>الوثيقة 8632 Doc، سياسات فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي</p>	المراجع:

١- المقدمة

١-١ تُعتبر سياسات الإيكاو وموادها الإرشادية بشأن الضرائب محددة بوضوح في قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٤، الملحق (د)، وكذلك سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي (الوثيقة 8632 Doc).

٢-١ النقل الجوي هو حجر الزاوية للاقتصاد العالمي. فهو يضمن تنقل الأعمال والأفراد ويساهم بشكل كبير في النمو الاقتصادي. ويمثل القطاع ككل نسبة ٣,٥٪ من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، ويدعم تقريباً ٦٣ مليون وظيفة كما ورد في عام ٢٠١٦ من قبل مجموعة عمل النقل الجوي في فوائد الطيران وراء الحدود. وقطاع نقل جوي يعمل بشكل صحيح هو ممكن حيوي للنمو الاقتصادي المستدام في جميع أنحاء العالم.

٣-١ ومن المقبول على نطاق واسع أن فرض الضرائب على التجارة العامة والمبيعات والدخل أو استخدام الضرائب المفروضة بشكل عادل وموحد على سلوك كافة الشركات ضمن اختصاص سياسي ينبغي أن يُعتبر الحق الشرعي والسيادي للحكومات. ومع ذلك، ينبغي فرض الضرائب والرسوم المفروضة على النقل الجوي الدولي فقط وفقاً لسياسات الإيكاو بشأن الرسوم وفرض الضرائب بطريقة مبررة ومنصفة وغير تمييزية. ويجب معارضة أي شكل آخر من أشكال فرض الضرائب إذا أن لديها تأثير ضار على الاقتصاد الوطني للدولة التي تفرض الضرائب، وعلى إيرادات شركات الطيران والمطارات، وعلى المستهلكين وتشكل عبء مادية في وجه تطوير وتوسيع السفر الدولي والتجارة الدولية.

٢- تطورات فرض الضرائب العالمية

١-٢ شاهدت الصناعة زيادة كبيرة في الضرائب غير المبررة والتمييزية على مدى العقد الماضي. ومع ذلك، كان هنالك أيضاً العديد من الأمثلة من الدول التي أقرت بالتأثير الضار للضرائب الجديدة وبالتالي اتخذت القرار بسحبها. وبشكل أكثر تحديداً، سحبت كل من جمهورية أيرلندا وهولندا الضرائب (الضريبة على السفر الجوي والضريبة على مغادرة الركاب الجويين على التوالي) لأن الدراسات أظهرت أن صافي الخسارة في الإيرادات (بالنسبة لشركات الطيران والمطارات وقطاع السياحة ككل) يفوق العائدات التي تولدها الضرائب.

٢-٢ نفذت عدة دول ضرائب المسافرين جواً والتي غالباً ما تصور على أنها ضرائب بيئية. ففي الواقع، تلك التي تسمى الضرائب "الخضراء أو البيئية" هي ببساطة أدوات حادة لتوليد الإيرادات العامة ولا توفر أي منافع بيئية.

٣-٢ والأمثلة الأخرى من الضرائب التي تخصص للطيران هي الضرائب المفروضة فقط على ركاب الطائرات لأغراض المساعدات، ما يسمى "ضرائب التضامن". وفي حين أنها لسبب وجيه، تُعتبر هذه الضرائب في شكلها الحالي تمييزية ويجب إزالتها لصالح المشروعات التطوعية.

٤-٢ تُعتبر ضريبة القيمة المضافة وغيرها من ضرائب الاستهلاك أو المبيعات المفروضة على عمليات النقل الجوي الدولية والخدمات ذات الصلة أيضاً مصدر قلق بالغ. وتفرض بعض الدول (بشكل خاص في أمريكا اللاتينية، وآسيا والمحيط الهادئ) ضريبة القيمة المضافة أو ضريبة السلع والخدمات على تذاكر الخطوط الجوية الدولية.

١-٤-٢ يتعارض ذلك مع مبادئ وثيقة الإيكاو Doc 8632 فيما يتعلق بالضرائب على البيع واستخدام النقل الجوي الدولي ولا يلتزم بمبادئ وأفضل الممارسات بشأن ضريبة القيمة المضافة/ضريبة السلع والخدمات الموحدة والمقبولة عالمياً التي تتطوي على عدم تصنيف النقل الجوي الدولي والخدمات ذات الصلة.

٥-٢ هنالك اتجاه متزايد من قبل مختلف الدول لفرض ضرائب على الدخل المؤد من النقل الجوي الدولي والخدمات ذات الصلة بشكل يناقض الاتفاقيات الثنائية المعمول بها، حيث أن مثل هذا الدخل يخضع فقط لفرض الضريبة في دولة المنشأ (مركز الإدارة الفعلي) لشركة الطيران. هذه الأشكال من فرض الضرائب المتعددة للدخل من النقل الجوي الدولي تتعارض ليس فقط مع المبادئ الواردة في وثيقة سياسة الإيكاو Doc 8632، ولكن أيضاً تلك الواردة في اتفاقية الضريبة النموذجية بشأن الدخل ورأس المال التابعة لمنظمة التعاون والتنمية الاقتصادية واتفاقية الأمم المتحدة النموذجية للازدواج الضريبي.

٣- الآثار الاقتصادية والاجتماعية للضرائب

١-٣ الأساس المنطقي لمعظم ضرائب الطيران هذه التي لا مبرر لها هو لتوليد إيرادات إضافية للميزانية العامة للدولة. ومع ذلك، فإن الأدلة من بعض الدول، على النحو المبين أعلاه، تشير إلى أن الخسائر الاقتصادية من الضرائب على الاقتصاد ككل تفوق العائد المتوقع من الضرائب. وبشكل عام، تعوق الضرائب على النقل الجوي السفر، وتقلل الفوائد للمستهلك، وتعيق الاتصال، ويمكن أن تؤخر التنمية الاقتصادية.

٢-٣ يعتمد مدى الانخفاض في السفر الجوي على حساسية السعر لدى المسافرين والشاحنين فضلاً عن خصائص السوق. وسيؤدي انخفاض النقل الجوي في بلد ما إلى مساهمة أقل من القطاع في الناتج المحلي الإجمالي والعمالة. وستكون سلسلة التوريد المرتبطة بخدمات النقل الجوي أيضاً أصغر شأنها في ذلك شأن غيرها من الأنشطة التي تدعمها سلسلة التوريد. ويعني تراجع عدد السياح أموالاً أقل ينفقها هؤلاء الزوار في الاقتصاد المحلي.

٣-٣ وقد يتحول المسافرون والشاحنون إلى وسائط نقل أخرى، أو يختاروا جهات أخرى، أو يمتنعوا عن السفر أو الشحن تماماً - كل ذلك من شأنه أن يكون أقل جاذبية للمستهلكين. ومع سرعته، وموثوقيته وإمكانية الوصول إليه، ليس هنالك بديل قريب من النقل الجوي للعديد من زبائنه.

٤-٣ كما ذكر من قبل المجلس الدولي للمطارات في أوروبا (في موقفه بشأن ضرائب الطيران في الاتحاد الأوروبي)، كان لإدخال ضريبة الطيران في بعض البلدان تأثير كبير على حركة المسافرين وحول الركاب إلى دول مجاورة، مما أدى إلى عائد أقل من المتوقع من الضرائب للحكومة.

٤- الخلاصة

١-٤ يجب أن يتوقف الانتشار الحالي لضرائب الطيران التمييزية واتجاه حكومات الدول إلى استحداث خطط ضريبية غير عادلة أو زيادة الضرائب الحالية لتعويض العجز في الميزانية. وبدلاً من ذلك، ينبغي النظر في البند التالي في وثيقة الإيكاو Doc 8632: "... ينبغي أن تقوم كل دولة متعاقدة بالتخفيض إلى أقصى حد ممكن ووضع خطط للقضاء على كافة أشكال فرض الضرائب بشأن بيع أو استخدام النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الضرائب على إجمالي الإيرادات من المشغلين والضرائب المفروضة مباشرة على الركاب أو الشاحنين، حالما تسمح ظروفها الاقتصادية بفعل ذلك."

٥- التوصيات

١-٥ الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- حث الدول الأعضاء على الانضمام إلى سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب وضمان تطبيق توصياتها من قبل كافة سلطات الضرائب ذات الصلة داخل تلك الدول.
- تعزيز الوعي بسياسات الإيكاو وموادها الإرشادية وتشجيع تنفيذها.
- حث الدول الأعضاء على تجنب فرض أي ضرائب غير مبررة أو تمييزية على الطيران الدولي، وخفض أو القضاء على أي من هذه الضرائب القائمة، لما لها من تأثير سلبي على القدرة التنافسية لصناعة الطيران وتأثير على الاقتصادات الوطنية للدول".
- تشجيع وزارات الطيران المدني أو النقل في الدول الأعضاء على إطلاع نظرائهم المسؤولين عن فرض الضرائب، ولا سيما وزارات المالية، على التفاصيل والأسباب الكامنة وراء سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب.
- حث الدول الأعضاء على إجراء تحليل الجدوى الاقتصادية بالنسبة للضرائب القائمة خارج نطاق سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب لتحديد الأثر الصافي لضرائب الطيران على النمو الاقتصادي والرفاه الاجتماعي فضلاً عن التأثير على هذه الصناعة.
- تشجيع الإيكاو على التعاون مع الاتحادات الصناعية ذات الصلة لوضع تحليل لتأثير فرض الضرائب غير العادلة والتمييزية وتعزيز الإرشاد للدول بشأن أثر الضرائب والرسوم الأخرى على النقل الجوي.

- انتهى -