



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 39 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ И ТРУДНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С РАЗВИТИЕМ НЕПРАВОМЕРНОГО И ИЗБЫТОЧНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

(Представлено ИАТА)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Налогообложение в международной авиации должно быть ограничено положениями, содержащимися в Политике ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта (Дос 8632). Увеличение налогов, не предусмотренных документом Дос 8632, негативно влияет на экономическое и социальное благополучие государств, устанавливающих такие налоги; на рост мировой экономики и на устойчивое развитие авиационной отрасли.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) призвать государства-членов ИКАО придерживаться политики ИКАО по вопросу налогообложения и обеспечивать выполнение рекомендаций ИКАО всеми полномочными органами, имеющими отношение к налогообложению, внутри этих государств;
- b) повысить степень информированности о политике ИКАО и инструктивной документации, а также поддерживать их внедрение;
- c) призвать государства – члены ИКАО воздержаться от обложения международной авиации какими-либо незаконными или дискриминационными налогами, а также уменьшить количество существующих налогов такого рода или упразднить их, так как они негативно влияют на конкурентоспособность в авиационной отрасли и на состояние национальной экономики государств;
- d) побудить министерства гражданской авиации или транспорта государств – членов ИКАО внести изменения в части налогообложения во взаимодополняющие документы в министерствах финансов, указав подробности и обоснования в соответствии с Политикой ИКАО по вопросу налогообложения;
- e) призвать государства – члены ИКАО провести анализ затрат и доходов в отношении существующих налогов, не предусмотренных Политикой ИКАО по вопросу налогообложения, для определения нетто-эффекта авиационных налогов на рост экономики и социальное благополучие, а также их влияние на состояние отрасли;
- f) поддержать сотрудничество ИКАО с соответствующими отраслевыми ассоциациями в подготовке анализа влияния несправедливого и дискриминационного налогообложения и дальнейшего расширенного руководства для государств по вопросу влияния налогов и прочих сборов на авиационный транспорт.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Не существенные

¹ Тексты на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках представлены ИАТА.

<i>Справочный материал</i>	Резолюция А38-14 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" Доклад АТConf/6, пункт 2.6 повестки дня "Налоги и другие сборы, взимаемые с международного воздушного транспорта" Доклад АTRP/13, пункт 2 повестки дня f) "Исследование дополнительных путей и средств в целях повышения статуса основных принципов ИКАО, касающихся достижения устойчивого экономического развития авиатранспортной системы" Дос 8632 "Политика по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Политика ИКАО и инструктивная документация по налогам ясно определены в дополнении D к резолюции А38-14 Ассамблеи, а также в *Политике ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта* (Дос 8632).

1.2 Воздушный транспорт – это краеугольный камень мировой экономики. Он обеспечивает мобильность бизнеса и людей и вносит существенный вклад в экономический рост. Отрасль в целом дает 3,5 % мирового ВВП и обеспечивает почти 63 миллиона рабочих мест, как сообщает группа действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ) в 2016 году в издании *Aviation: Benefits Beyond Borders*. Нормальная работа воздушного транспорта – это жизненно важный инструмент реализации постоянного роста экономики в мире.

1.3 Общеизвестно, что справедливое и однородное обложение всех видов бизнеса налогами на ведение бизнеса, налогом с продаж, налогом на прибыль, или налогом на пользование в пределах политической юрисдикции должно рассматриваться как законное и суверенное право правительства. Однако налоги и сборы в области международного воздушного транспорта должны устанавливаться в соответствии с Политикой ИКАО в отношении сборов и налогообложения в допустимой, справедливой и исключаящей дискриминацию манере. Любая другая форма налогообложения должна отвергаться, так как она имеет вредное влияние на национальную экономику государства, на финансовое положение авиакомпаний и аэропортов, на потребителей и представляет реальное препятствие для развития и расширения международных путешествий и международной торговли.

2. ГЛОБАЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В НАЛОГООБЛОЖЕНИИ

2.1 За последние десять лет в отрасли было зафиксировано существенное увеличение несправедливых и дискриминационных налогов. Однако, также имели место несколько примеров, когда государства признавали вредоносный эффект новых налогов и, как следствие, принимали решение отказаться от них. В частности, Ирландия и Нидерланды отказались от налогов (Air Travel Tax и Air Passenger Departure Tax соответственно), потому что исследования показали, что потери чистой выручки (для авиакомпаний, аэропортов и туристической отрасли в целом) превышают генерированные налогами доходы.

2.2 Несколько государств ввели сборы с пассажиров часто исполняющие роль экологических сборов. На практике эти так называемые "зеленые" сборы являются всего лишь грубым инструментом получения дохода и не приносят пользы окружающей среде.

2.3 Другим примером налогов, отличающих авиацию, являются сборы, которыми облагаются только авиапассажиры в целях взаимопомощи, так называемые "налоги

солидарности". Созданные из благих побуждений эти сборы в их сегодняшнем виде являются дискриминационными и должны быть исключены из практики в пользу схем добровольных взносов.

2.4 Налог на добавленную стоимость и другие потребительские налоги и налоги с продаж, которыми облагаются международные воздушные перевозки и связанные с ними услуги, также вызывают серьезную озабоченность. Некоторые государства (в основном в Южной Америке и Азиатско-тихоокеанском регионе) установили НДС и НТУ для международных авиабилетов.

2.4.1 Это противоречит принципам документа ИКАО Doc 8632 в отношении налога на продажу и использование услуг международного воздушного транспорта и не соответствует стандартам и принятым в мире принципам, касающимся НДС / НТУ, а также передовому опыту, которые включают нулевую налоговую ставку для международного воздушного транспорта и связанных услуг.

2.5 Растущая среди различных государств тенденция облагать налогом доход, полученный от международного воздушного транспорта и связанных с ним услуг, противоречит применяемым двусторонним соглашениям, в соответствии с чем такой доход является объектом налогообложения только родном государстве авиакомпании (местонахождение фактически руководящего органа). Такие формы многократного налогообложения доходов от международного воздушного транспорта противоречат не только принципам, изложенным в Политике ИКАО Doc 8632, но и принципам, содержащимся в Типовой конвенции Организации Экономического Сотрудничества и Развития (ОЭСР) об избежании двойного налогообложения доходов и капитала и Типовой конвенции Организации Объединенных Наций об избежании двойного налогообложения.

3. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ И СОЦИАЛЬНЫЙ ЭФФЕКТЫ НАЛОГОВ

3.1 Основанием для большинства из этих незаконных авиационных налогов является стремление получить дополнительные доходы в основной бюджет страны. Однако, опыт других стран, описанный выше, указывает на то, что экономические потери от таких налогов для экономики в целом превышают ожидаемый доход от этих налогов. В целом, налоги, которыми облагается воздушный транспорт, мешают путешествовать, уменьшают выгоду для потребителей, препятствуют установлению связей и замедляют развитие экономики.

3.2 Величина снижения объемов воздушных перевозок зависит от эластичности спроса пассажиров и грузоотправителей, а также от параметров рынка. Уменьшение объемов воздушных перевозок в стране влечет за собой уменьшение доли отрасли в ВВП и числа рабочих мест. Логистическая цепочка, связанная с услугами воздушного транспорта, тоже сократится, как и другие виды деятельности, которые с ней связаны. А меньшее количество приезжих означает меньшее количество денег, потраченных ими на внутреннем рынке.

3.3 Путешественники и грузоотправители могут выбрать другие виды транспорта, другие направления или воздержаться от путешествий и грузоперевозок – все это крайне нежелательно для потребителей. Для многих клиентов нет альтернативы воздушному транспорту, учитывая его скорость, надежность и охват.

3.4 Как сообщает Международный совет аэропортов в Европе (в публикации *Позиция в отношении авиационных сборов в ЕС*), в некоторых странах введение авиационных налогов очень сильно повлияло на пассажиропоток и перенаправило пассажиров в соседние страны, что привело к меньшей, чем ожидалось, отдаче от налогов для правительства.

4. ВЫВОДЫ

4.1 Существующий рост дискриминационных налогов в сфере авиации и тенденция среди правительств государств вводить несправедливые налоговые схемы или повышать ставки существующих налогов в целях борьбы с дефицитом бюджета должны быть остановлены. Напротив, должно соблюдаться следующее положение документа ИКАО Doc 8632: *"...каждое Договаривающееся государство по мере возможности сокращает все виды налогообложения, связанные с продажей или использованием международного воздушного транспорта, включая налоги на валовую сумму денежных поступлений эксплуатантов и налоги, взимаемые непосредственно с пассажиров или грузоотправителей, и планирует их отмену, как только это позволяют его экономические условия"*.

5. РЕКОМЕНДАЦИИ

5.1 Ассамблее предлагается:

- a) призвать государства – члены ИКАО придерживаться политики ИКАО по вопросу налогообложения и обеспечивать выполнение рекомендаций ИКАО всеми полномочными органами, имеющими отношение к налогообложению, внутри этих государств;
- b) повысить степень информированности о политике ИКАО и инструктивной документации, а также поддерживать их внедрение;
- c) призвать государства – члены ИКАО воздержаться от обложения международной авиации какими-либо незаконными или дискриминационными налогами, а также уменьшить количество существующих налогов такого рода или упразднить их, так как они негативно влияют на конкурентоспособность в авиационной отрасли и на состояние национальной экономики государств;
- d) побудить министерства гражданской авиации или транспорта государств-членов ИКАО внести изменения в части налогообложения во взаимодополняющие документы в министерствах финансов, указав подробности и обоснования в соответствии с Политикой ИКАО по вопросу налогообложения;
- e) призвать государства – члены ИКАО провести анализ затрат и доходов в отношении существующих налогов, не предусмотренных Политикой ИКАО по вопросу налогообложения, для определения нетто-эффекта авиационных налогов на рост экономики и социальное благополучие, а также их влияние на состояние отрасли;
- f) поддержать сотрудничество ИКАО с соответствующими отраслевыми ассоциациями в подготовке анализа влияния несправедливого и дискриминационного налогообложения и дальнейшего расширенного руководства для государств по вопросу влияния налогов и прочих сборов на авиационный транспорт.