

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 26 повестки дня: Экономическое развитие воздушного транспорта****НОВЫЕ ВЫЗОВЫ ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ВВЕДЕНИЯ НАЛОГОВ НА ДОХОДЫ
МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ПОЛЬЗОВАНИЕ
УСЛУГАМИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Экономический и Социальный Совет ООН недавно одобрил существенные изменения в *Статью 8 Типовой конвенции ООН об избежании двойного налогообложения в отношениях между развитыми и развивающимися странами* (Типовая конвенция ООН), затрагивающие налогообложение доходов от воздушного транспорта. Отдельно мы наблюдаем рост и устойчивую фрагментацию политики различных государств в отношении налогообложения использования международного воздушного транспорта. Особую озабоченность вызывают скоординированные либо многосторонние инициативы, которые подрывают главенствующую роль и лидерство Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в сфере политики, касающейся международной авиации, и ставят под угрозу целостность глобальных усилий, предпринимаемых в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции) и резолюциями Ассамблеи ИКАО.

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению пересмотр статьи 8 Типовой конвенции ООН;
- побудить государства осуществлять координацию с соответствующими налоговыми или финансовыми полномочными органами по вопросам соблюдения *Резолюции Ассамблеи A41-27, Добавление В "Налогообложение"*;
- настоятельно призвать государства внедрять политику ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта (Дос 8632) в рамках своей юрисдикции и привлекать все соответствующие национальные полномочные органы к их соблюдению во избежание двойного или дискриминационного налогообложения авиаперевозок;
- настоятельно призвать государства соблюдать Резолюцию Ассамблеи A41-22, признающую Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA) единственной глобальной рыночной мерой для управления выбросами CO₂ международной авиации, и призвать государства и другие учреждения ООН воздерживаться от введения разрозненных национальных/региональных/международных норм.

*Стратегические
цели*

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает достижение экономического процветания и общественного благополучия для всех"

¹ Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены ИАТА.

<i>Финансовые последствия</i>	<i>Несущественные</i>
<i>Справочный материал</i>	<i>Документ ИКАО Doc 8632, Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта</i> <i>Резолюции Ассамблеи ИКАО A41-21, A41-22 и A41-27.</i> <i>Типовая конвенция Организации Объединенных Наций об избежании двойного налогообложения в отношениях между развитыми и развивающимися странами.</i> <i>Отчеты Комитета экспертов по международному сотрудничеству в налоговых вопросах по итогам его двадцать девятой сессии в октябре 2024 года и тридцатой сессии в марте 2025 года.</i>

1. ИЗМЕНЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ НАЛОГОВ НА ДОХОДЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

1.1 10 июня 2025 года Экономический и Социальный совет Организации Объединенных Наций (ЭКОСОС) одобрил поправки к статье 8 Типовой конвенции Организации Объединенных Наций об избежании двойного налогообложения в отношениях между развитыми и развивающимися странами (Типовая конвенция ООН), одобренные вспомогательным экспертным органом (личное участие) – Комитетом экспертов ООН по международному сотрудничеству в налоговых вопросах (Комитет ООН по налоговым вопросам) в рамках сессий в октябре 2024 года и в марте 2025 года.

1.2 Эти изменения не учитывают и прямо противоречат политике ИКАО в области налогообложения, повышают риск двойного налогообложения доходов авиакомпаний и создают проблемы для двусторонних соглашений о воздушном сообщении.

1.3 Поправки к статье 8 вводят предпочтительную модель налогообложения, основанную на источнике дохода (вариант А), которая обозначает уход от налогообложения исключительно в государстве резидентства, исторически применявшегося к доходам от международных воздушных перевозок в соответствии с Типовой конвенцией ООН (вариант В). В добавлении содержится подробная информация о новой редакции статьи 8.

1.4 Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта (Doc 8632) рекомендует налогообложение исключительно в государстве резидентства (когда прибыль авиакомпании облагается налогом только в государстве, в котором находится фактический руководящий орган авиакомпании). Подход ИКАО направлен на то, чтобы избежать многократного налогообложения доходов авиатранспортных предприятий, основываясь на принципе взаимности. Кроме того, 41-я сессия Ассамблеи ИКАО, как указано в *резолуции Ассамблеи A41-27*, настоятельно призывает государства-члены соблюдать Политику ИКАО и избегать двойного налогообложения в сфере воздушного транспорта. Поправки к статье 8 приведут к возникновению ситуаций множественного налогообложения, что вызывает озабоченность, прямо признанную Комитетом ООН по налоговым вопросам.

1.5 Комитет ООН по налоговым вопросам также признает, но игнорирует воздействие на финансовую устойчивость авиакомпаний: *"авиакомпании традиционно демонстрируют скромную прибыль, а эксплуатация воздушных судов сопряжена с высокими затратами,*

вследствие чего налогообложение валовой выручки без учета расходов может привести к чрезмерному налоговому бремени".

1.6 Кроме того, соглашения о воздушном сообщении (СВС), заключенные в расчёте на налогообложение на основе резидентства, могут потребовать пересмотра, что создаёт неопределённость, которая сама по себе становится препятствием для инвестиций и развития маршрутов. Эти СВС устанавливают особые условия, которые позволяют авиакомпаниям стран-партнеров по двустороннему сотрудничеству (государств) получать экономические и социальные выгоды. Любые изменения в этих условиях могут потенциально поставить под угрозу функционирование значимых авиасообщений между двумя странами.

1.7 Такая неопределённость распространяется не только на налогообложение, но и на более широкие двусторонние отношения в сфере авиации, поскольку налоговые положения часто являются неотъемлемой частью общего согласованного баланса выгод. Включение налоговых положений в соглашения о воздушном сообщении является преднамеренным и направлено на создание предсказуемой операционной и фискальной среды для авиаперевозчиков. Эти взаимные налоговые льготы не являются случайными, а имеют основополагающее значение для баланса выгод, о которых договариваются государства. Крайне важно с осторожностью подходить к потенциальным вызовам, связанным с такими соглашениями, учитывая их статус международных договоров и сложный комплекс прав и обязательств, которые они создают.

2. ТЕНДЕНЦИИ, СВЯЗАННЫЕ С НАЛОГАМИ НА ПОЛЬЗОВАНИЕ УСЛУГАМИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

2.1 41-я Ассамблея ИКАО, вновь ссылаясь на документ Дос 8632, настоятельно призвала государства-члены соблюдать Политику ИКАО по вопросу налогообложения "и избегать введения дискриминационных налогов на международный воздушный транспорт".² Ассамблея также признала Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в качестве "единственной глобальной рыночной меры, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации, во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных РМ, обеспечивая тем самым однократный учет эмиссии CO₂ международной авиации".³

2.2 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) отмечает растущую и постоянную фрагментацию государственной политики, особенно в Европе и Африке. Все большее число стран вводят или рассматривают возможность введения налогов на использование воздушного транспорта для решения экологических проблем. Однако такие налоги напрямую не сокращают выбросы, и часто неясно, направляются ли собранные средства на финансирование мер, которые сокращают выбросы. В этом смысле, такие налоги, как правило, неэффективны и несправедливы по своей природе и влекут за собой неблагоприятные экономические и социальные последствия. Они влияют на экономическую доступность, развитость транспорта, занятость и деловую активность, включая туризм, и всё это наиболее пагубно сказывается на экономике развивающихся стран. Зачастую в отсутствие тщательного финансового и экологического анализа затрат и выгод, ущерб, причиняемый такими налогами, может превысить любые выгоды, что потенциально может привести к снижению общих налоговых поступлений и не поддающемуся сертификации сокращению выбросов CO₂.

² Резолюция Ассамблеи ИКАО [A41-27](#)

³ Резолюция Ассамблеи ИКАО [A41-22](#)

2.3 Эти разрозненные политические инициативы расходятся с существующими регулируемыми нормами и серьезно ослабляют согласованную на глобальном уровне систему, установленную ИКАО. Особую озабоченность вызывают скоординированные либо многосторонние инициативы, которые подрывают главенствующую роль и лидерство ИКАО в сфере политики, касающейся международной авиации, и ставят под угрозу целостность глобальных усилий, предпринимаемых в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикагской конвенцией) и резолюциями Ассамблеи ИКАО.

2.4 Хотя суверенное право правительств вводить налоги неоспоримо, такая разрозненность серьезно подрывает усилия по борьбе с выбросами международной авиации и угрожает глобальной системе международного воздушного движения. Страны, вводящие такие налоги, являются также государствами – членами ИКАО и сыграли важную роль в разработке и внедрении CORSIA. Унифицированное внедрение CORSIA всеми государствами-членами без региональных или национальных отступлений имеет жизненно важное значение для сохранения её исключительной роли в решении проблемы выбросов CO₂ международным воздушным транспортом. Для эксплуатантов воздушных судов разрозненность политики ставит под угрозу глобальное сотрудничество, усугубляет административное и финансовое бремя, уводит критически важные фонды от проверенных решений по декарбонизации, таких как закупка экологически чистого авиационного топлива и компенсационные кредиты на выбросы углекислого газа, а также создаёт риск двойного взимания платы за одну и ту же тонну выбросов CO₂.

2.5 В соответствии с полномочиями, предоставленными ИКАО государствами-членами как единственному законному форуму для разработки и глобального согласования политики в поддержку международной гражданской авиации, жизненно важно, чтобы другие учреждения ООН, соответствующие финансовые полномочные органы государств-членов, а также любой другой соответствующий орган, стремящийся к участию в этой сфере, уважали результаты обсуждений и решения государств, принятые под эгидой ИКАО.

3. ВЫВОДЫ И ПРИЗЫВ ГОСУДАРСТВ К ДЕЙСТВИЯМ

3.1 Мы со всем уважением обращаем внимание Ассамблеи на эти недавние события и на важнейшие вопросы, связанные с налогообложением доходов международных авиатранспортных предприятий и работы международного воздушного транспорта.

3.2 Политика ИКАО по вопросу налогообложения представляет собой нечто большее, чем техническое руководство, – она представляет собой важнейшую инфраструктуру для развития. Подобно международным почтовым соглашениям или телекоммуникационным протоколам, эта нормативная база позволяет создавать глобальные системы, ценность которых намного превышает ценность их отдельных компонентов. Государства, которые отказываются от этого консенсуса, рискуют разрушить систему, которая доказала свою исключительную эффективность при подключении их экономики к глобальным возможностям.

3.3 Главная ценность авиации заключается не в прямом получении доходов, а в её мультипликативном влиянии на экономическое развитие. Каждый новый маршрут создаёт возможности для бизнеса, способствует передаче знаний и объединяет рынки, повышая производительность в любой отрасли, использующей её услуги. Концепция Чикагской конвенции о надзоре за воздушным транспортом и его развитии "рационально и экономично" позволила авиации стать одним из наиболее эффективных катализаторов глобального экономического развития и

интеграции, создавая гораздо большую ценность за счёт содействия торговле, туризму и инвестициям, чем когда-либо могло бы принести прямое налогообложение.

3.4 Дальнейшая жизнеспособность этой глобальной системы в значительной степени зависит от последовательной и предсказуемой нормативно-правовой и фискальной базы. Признавая эти взаимосвязанные проблемы, мы настоятельно призываем государства предпринять действия, изложенные в разделе "Краткая справка".

— — — — —

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПЕРЕСМОТРЕННАЯ СТАТЬЯ 8 ТИПОВОЙ КОНВЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ОБ ИЗБЕЖАНИИ ДВОЙНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИЯХ МЕЖДУ РАЗВИТЫМИ И РАЗВИВАЮЩИМИСЯ СТРАНАМИ

Статья 8

Международный морской и воздушный транспорт

Статья 8 (Вариант А)

1. Доход, получаемый в Договариваемом государстве от эксплуатации резидентом другого Договариваемого государства морских или воздушных судов в международных перевозках, может подлежать налогообложению в этом другом государстве.

2. Однако доход от эксплуатации морских или воздушных судов в международных перевозках, получаемый в Договариваемом государстве, также может подлежать налогообложению в том Договариваемом государстве, в котором он возникает, и в соответствии с законодательством этого государства; но если бенефициарный собственник дохода является резидентом другого Договариваемого государства, налог, взимаемый в государстве, в котором возникает доход, не должен превышать:

(а) если налоговое законодательство данного государства облагает налогом такой доход на чистой основе, то 50 процентов от налога, который был бы взимал этим государством с такого дохода в отсутствие настоящей Конвенции, или

(b) — процент [конкретный процент должен быть установлен путем двусторонних переговоров] от общей суммы платежей, составляющих такой доход,

в зависимости от того, какая сумма ниже.

3. Для целей настоящей статьи "доход от эксплуатации морских или воздушных судов в международных перевозках" означает общую сумму брутто, полученную в качестве вознаграждения за перевозку пассажиров, почты, скота или товаров в международных перевозках.

4. Для целей настоящей статьи считается, что доход от эксплуатации морских или воздушных судов в международных перевозках возникает в Договариваемом государстве, если этот доход получен за перевозку пассажиров, скота, почты или товаров, когда такая перевозка:

(а) начинается в пункте, расположенном в этом Договариваемом государстве, и заканчивается в пункте за пределами этого Договариваемого государства; или

(b) заканчивается в пункте, расположенном в этом Договариваемом государстве, и начинается в пункте за пределами этого государства.

5. Положения пп. 1 и 2 также применяются к доходу от участия в объединении компаний, в совместной предпринимательской деятельности или в международной организации, занимающейся эксплуатацией морских или воздушных судов.

Статья 8 (Вариант В)

1. Прибыль, получаемая предприятием одного Договаривающегося государства от эксплуатации морских или воздушных судов в международных перевозках, облагается налогом только в этом Договаривающемся государстве.
2. Положения п. 1 также применяются к прибыли от участия в объединении компаний, в совместной предпринимательской деятельности или в международной организации, занимающейся эксплуатацией.

— КОНЕЦ —