



25/02/16

Препроводительная записка

ДОПОЛНЕНИЕ К ДОС 8632

ПОЛИТИКА ИКАО ПО ВОПРОСУ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Издание четвертое – 2016)

1. Прилагаемое Дополнение заменяет все предыдущие дополнения к документу Дос 8632 и включает полученную от Договаривающихся государств информацию об их позиции в отношении резолюции Совета по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта по состоянию на 25 февраля 2016 года.
2. Дополнительная информация, получаемая от Договаривающихся государств, будет издаваться периодически в качестве поправок к этому Дополнению.

ДОПОЛНЕНИЕ К ДОС 8632 (ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ)

**ПОЛИТИКА ИКАО ПО ВОПРОСУ
НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В ОБЛАСТИ
МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

Представленная в ИКАО информация о ходе выполнения Договаривающимися государствами резолюций и рекомендаций Совета (1999) о налогообложении.

Опубликовано с санкции Совета

ФЕВРАЛЬ 2016 ГОДА

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Государство</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Австралия	1–3	29/02/16
Австрия	1	29/02/16
Азербайджан	1	29/02/16
Аргентина	1–3	15/01/13
Армения	1–2	29/02/16
Барбадос	1	15/01/13
Бахрейн	1	29/02/16
Бельгия	1–3	15/01/13
Ботсвана	1	15/01/13
Буркина-Фасо	1	15/01/13
Бурунди	1	15/01/13
Бывшая югославская Республика Македония	1	15/01/13
Венгрия	1	15/01/13
Венесуэла	1	15/01/13
Гватемала	1	15/01/13
Германия	1	29/02/16
Египет	1	15/01/13
Индия	1–3	15/01/13
Индонезия	1	15/01/13
Иордания	1	29/02/16
Иран (Исламская Республика)	1	15/01/13
Ирландия	1	29/02/16
Исландия	1	15/01/13
Испания	1–7	15/01/13
Италия	1	15/01/13
Камерун	1	15/01/13
Канада	1–2	29/02/16
Кения	1	15/01/13
Кипр	1	15/01/13
Китай	1–6	29/02/16
Китай (ОАР Гонконг)	1	15/01/13
Китай (ОАР Макао)	1	15/01/13
Колумбия	1	15/01/13
Куба	1	15/01/13
Кувейт	1	29/02/16
Лесото	1	15/01/13
Ливан	1	15/01/13
Литва	1–2	15/01/13
Мавритания	1	15/01/13
Мадагаскар	1	15/01/13
Малави	1	29/02/16
Мали	1	15/01/13
Мальдивы	1	29/02/16
Мальта	1	15/01/13
Марокко	1–2	15/01/13

<i>Государство</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Мексика	1–3	15/01/13
Монголия	1–2	29/02/16
Мьянма	1	15/01/13
Нигерия	1	29/02/16
Нидерланды	1	29/02/16
Новая Зеландия	1	29/02/16
Норвегия	1	15/01/13
Объединенная Республика Танзания	1	15/01/13
Объединенные Арабские Эмираты	1	15/01/13
Оман	1	15/01/13
Пакистан	1	29/02/16
Панама	1	15/01/13
Парагвай	1	29/02/16
Перу	1	15/01/13
Польша	1	29/02/16
Португалия	1–4	15/01/13
Республика Корея	1	15/01/13
Республика Молдова	1	29/02/16
Российская Федерация	1–3	15/01/13
Руанда	1	15/01/13
Сейшельские Острова	1	15/01/13
Сингапур	1	29/02/16
Словакия	1	15/01/13
Словения	1	15/01/13
Соединенное Королевство	1	29/02/16
Соединенные Штаты Америки	1–3	29/02/16
Таиланд	1	15/01/13
Тунис	1	15/01/13
Турция	1	29/02/16
Узбекистан	1	15/01/13
Фиджи	1	15/01/13
Финляндия	1	29/02/16
Франция	1	15/01/13
Чехия	1	29/02/16
Чили	1	15/01/13
Швейцария	1	15/01/13
Швеция	1	15/01/13
Эквадор	1	15/01/13
Эстония	1	15/01/13
Эфиопия	1	29/02/16
Южная Африка	1	15/01/13

АВСТРАЛИЯ

Общие замечания

Политика Австралии по-прежнему заключается в том, что налогообложение международных авиакомпаний должно рассматриваться в контексте общей политики Австралии по налогообложению.

Распространение политики ИКАО по вопросу налогообложения на налоги, взимаемые на субнациональном уровне

Австралийские штаты и территории обладают своим собственным правом на налогообложение, и Содружество не имеет полномочий непосредственно отменять налоговое законодательство штатов. Это отражено в том факте, что двусторонние договоры Австралии о налогах и соглашения Австралии о доходах авиакомпаний по существу не охватывают налоги штатов. В связи с этим в отношении статьи 1 делаются нижеуказанные оговорки. В отношении национального налогообложения приводится следующая информация.

Уведомление о практике в отношении документа Дос 8632: налогообложение только на национальном уровне

Статья 1 Австралийская практика, описанная в статье 9 стандартного соглашения Австралии о воздушных сообщениях, соответствует статье 1.

В особенности воздушные суда, эксплуатируемые авиакомпаниями каждой стороны на международных маршрутах, освобождаются от импортных ограничений, таможенных и акцизных сборов, налогов на товары и услуги и аналогичных ставок и сборов, взимаемых Австралией. Комплекующие изделия, обычное авиационное оборудование и прочие предметы, предназначенные для использования или используемые исключительно в связи с производством полетов или с целью ремонта, технического обслуживания или обслуживания таких воздушных судов аналогичным образом, освобождаются от налогообложения, при условии, что такое оборудование и предметы предназначены для использования на борту воздушного судна и будут вывезены из страны.

При условии, что в каждом случае, когда они предназначены для использования на борту воздушного судна в связи с обеспечением или обслуживанием международных воздушных перевозок соответствующей авиакомпанией, следующие предметы освобождаются от импортных ограничений, таможенных и акцизных сборов, налогов на товары и услуги и аналогичных ставок и сборов, установленных Австралией, независимо от того, были ли они куплены авиакомпанией на территории Австралии либо поставлены в Австралию для авиакомпании:

- i) товары авиационного назначения (включая, но не ограничивая их такими товарами, как продовольствие, напитки и продукция, предназначенная для продажи пассажирам или для использования пассажирами во время полета);
- ii) топливо, смазочные материалы (включая гидравлические жидкости) и предназначенные для потребления технические материалы;
- iii) запасные части, включая двигатели.

Исключение подобного рода также применяется в тех случаях, когда эти предметы используются во время любого этапа полета над территорией Австралии в ходе выполнения международного рейса.

Статья 1 е) Австралия приложит все усилия для обеспечения того, чтобы государство и местные полномочные органы не облагали налогами предметы, используемые для обеспечения производства полетов или обслуживания выполняющих международные рейсы воздушных судов, включая такие предметы, как топливо, смазочные материалы и предназначенные для потребления технические материалы. Однако правительство Австралии не может взять на себя обязательства по защите государств от взимания с них в некоторых случаях налогов. Правительство Австралии и местные полномочные органы в настоящее время не взимают налогов, не соответствующих положениям об освобождении от налога международного воздушного транспорта, содержащимся в типовом соглашении Австралии о воздушных перевозках или резолюции ИКАО о налогообложении предметов, используемых для обеспечения полетов международного воздушного транспорта.

Статья 2 а) i) В национальном законодательстве Австралии о налогообложении нет особых правил взимания налогов с доходов иностранного авиаперевозчика, поэтому такие авиакомпании должны рассчитывать свои подлежащие налогообложению доходы в соответствии с австралийским законом о взимании подоходного налога.

Обычно всеобъемлющие двусторонние соглашения о налогообложении Австралии отражают политику, определяемую *Типовой конвенцией ОЭСР о налогообложении доходов и капитала*, согласно которой право взимать налоги с прибыли от деятельности международного воздушного транспорта предоставляется стране постоянного местопребывания соответствующего предприятия. Однако Австралия оставляет за собой право облагать налогом доходы, получаемые за перевозку пассажиров или грузов, взятых на борт из одного пункта в Австралии для перевозки в другие пункты, находящиеся на территории Австралии. Кроме того, при необходимости, австралийские соглашения о налогообложении предусматривают предоставление страной постоянного местопребывания предприятия освобождения от двойного налогообложения.

Австралия облагает налогом доходы с капитала в рамках своего общего режима налогообложения. В соответствии с национальным законодательством Австралии иностранные авиакомпании, выполняющие международные перевозки, облагаются отдельным налогом на прирост капитальной стоимости, возникающий в результате продажи "налогооблагаемых австралийских активов" (главным образом австралийской недвижимости и актива коммерческих предприятий австралийских отделений находящегося в стране иностранного авиаперевозчика). В тех случаях, когда существуют всеобъемлющие соглашения о налогообложении, Австралия не облагает налогом прирост капитала в результате отчуждения воздушного судна (или движимого имущества, связанного с эксплуатацией такого воздушного судна). Право взимать налоги на такой прирост капитала предоставляется стране постоянного местопребывания предприятия.

Статья 2 с) Австралия имеет 44 всеобъемлющих соглашения о налогообложении и 4 соглашения, касающиеся прибыли авиакомпаний, которые регламентируют налогообложение прибыли международного воздушного транспорта.

Статьи 3 и 4 В Австралии услуги международного воздушного транспорта не облагаются налогом на товары и услуги (GST), который в широком смысле является налогом на добавочную стоимость (т. е. применяется нулевая ставка GST). Таким образом, Австралия выполняет положения статьи 3 Заявления о политике ИКАО.

Правительство Австралии взимает сбор за перевозку пассажиров (РМС) в размере 55 долл., который применяется при вылете лица из Австралии в другую страну независимо от того, намерено ли это лицо вернуться в Австралию. Департамент иммиграции и защиты границ несет административную ответственность за управление взиманием РМС, которое осуществляется главным образом на основе официальных соглашений с перевозчиками. РМС взимается в момент продажи билета и перечисляется в Департамент перевозчиком.

РМС первоначально был введен в целях возмещения расходов, связанных с оформлением пассажиров на австралийской границе.

АВСТРИЯ**Статья 1**

- Статья 1 а)** Эта статья применяется в Австрии для коммерческого воздушного транспорта.
- Статья 1 б)** Освобождение от таможенных и всех других пошлин предоставляется без требования взаимности.
- Статья 1 с)** Освобождения также предоставляются при вылете воздушных судов.
- Статья 1 д)** Это определение приемлемо в Австрии.
- Статья 1 е)** В Австрии не существует таких местных налогов или сборов.

Статья 2 Полностью приемлема для Австрии.

Статья 2 а) Австрия заключила ряд двусторонних соглашений относительно общего двойного налогообложения и приняла меры к отмене многократного налогообложения в области гражданской авиации.

Статья 3 В Австрии не существует налога, связанного с продажей или использованием международного воздушного транспорта.

Статья 4 Как было сказано выше, Австрия соблюдает существующее освобождение международной гражданской авиации от налогообложения за одним исключением: в отличие от рекомендаций ИКАО при выполнении всех международных рейсов взимается федеральный налог в зависимости от пролетаемого расстояния. Налог на маршрутах малой протяженности составляет 7 евро, средней – 15 евро и большой – 35 евро с каждого убывающего пассажира.

Кроме того, Австрия, как государство – член ЕС, поддержала введение концепции торговли эмиссией для воздушных перевозок внутри Европы в качестве надлежащего экономического инструмента сокращения или ограничения воздействия гражданской авиации на окружающую среду. Более того, Австрия решительно поддержит любую глобальную систему торговли эмиссией или любую эквивалентную меру, которая будет разработана под эгидой ИКАО и РКИК ООН.

АЗЕРБАЙДЖАН

Азербайджанская Республика полностью одобряет основные принципы и рекомендации ИКАО, касающиеся налогообложения в области воздушного транспорта.

Статья 1 Азербайджанская Республика выполняет положения этого документа, касающиеся налогов на топливо, смазочные материалы, запасные части и оборудование.

Статья 2 Взаимное освобождение авиапредприятий от налогов на доходы и прибыль производится на основе принципа взаимности и предусматривается двусторонними соглашениями о воздушном сообщении или специальными соглашениями об избежании двойного налогообложения.

Статья 3 Что касается налогов на продажу авиабилетов, то Азербайджанская Республика придерживается принципа освобождения от таких налогов.

АРГЕНТИНА

Статья 1 Аргентина соблюдает резолюцию Совета, содержащуюся в статье 1, при следующих уточнениях:

- 1) Что касается освобождений, устанавливаемых в резолюции статьи 1 документа Дос 8632, в отношении импортных и экспортных пошлин, то на условия, описанные в этих резолюциях, не распространяется выплата таких налогов, за исключением предусматриваемых положений, описанных в дополнении I к настоящему документу.
- 2) Что касается международных воздушных перевозок, осуществляемых в нашей стране воздушными судами, зарегистрированными в другом государстве, или взятыми в аренду, или зафрахтованными предприятиями этого государства, которые описываются в резолюции статьи 1 документа Дос 8632, в которой устанавливаются освобождения от налогов на потребление, взимаемых при приобретении топлива, смазочных масел и других потребляемых технических материалов, содержащихся в баках или других емкостях на воздушном судне или взятых на борт воздушного судна, то законодательство Аргентины предусматривает освобождение от налогов на эти продукты при определенных условиях, а именно:
 - a) в отношении внутренних налогов, если факт обложения налогами не установлен, предусматривается освобождение, когда эти продукты включены в перечень запасов (продуктов, которые будут потреблены на борту воздушного судна), или если факт налогообложения был установлен, указанный налог будет возвращен или кредитован;
 - b) хотя продажа некоторых продуктов имеет взимаемый налог на добавленную стоимость, правила в отношении этого налога предусматривают возвращение налога в тех случаях, когда осуществляется международная перевозка пассажиров и груза.

Статья 2 Аргентина соблюдает резолюцию Совета, содержащуюся в статье 2, со следующими замечаниями:

- 1) С 1946 года Аргентина придерживается положения, предусматривающего, что каждое государство должно иметь исключительное право на налогообложение дохода и капитала предприятий, которые осуществляют международные транспортные перевозки и которые учреждены или находятся в этом государстве.
- 2) Начиная с 1946 года были заключены специальные соглашения по устранению двойного налогообложения в области международной транспортировки товаров морем и по воздуху. Кроме того, была разработана позиция, упоминаемая в соответствующих статьях более широких налоговых соглашений, по устранению двойного налогообложения (статьи 8, 13 и 22 типовой конвенции ОЭСР).

Статья 3 Аргентина не применяет виды налогообложения, которые могут повлиять на осуществление международных перевозок путем создания препятствий или затруднений, связанных с их развитием, в той мере, насколько это касается пассажиров и грузоотправителей. В этом отношении следует сделать следующие замечания:

- 1) Аргентина налагает 5 % на стоимость авиабилетов, предназначенных для путешествий за границу и продаваемых или выдаваемых в нашей стране, а также на билеты, продаваемые или выдаваемые вне границ нашей национальной территории гражданам или постоянным резидентам нашей страны, когда пунктом отправления является любой аэропорт, расположенный на территории нашей страны.

- 2) Имеется концептуальное различие в отношении части постановляющей статьи 2, в которой то, что в Аргентине называется сбором за оплату услуг, предоставляемых национальным, провинциальным или муниципальным правительством, считается налогом, в отношении которого международная практика (и Аргентина придерживается этой позиции) позволяет странам осуществлять взимание таких сборов, которые в целом применяются к стоимости недвижимости и которые предназначены для покрытия расходов на городское освещение и уборку.

Дополнение 1

Таможенный кодекс Аргентины (Закон 22.415)

"Статья 514

За исключением любых специальных положений, противоречащих этому, загрузка на средство транспорта, национальное или иностранное, товаров, которые не перевозятся свободно на таможенной территории и которые предназначены в качестве запасов, материалов или запасов, поступающих со склада и подлежащих таможенному контролю, рассматриваются в качестве ввозимых для потребления товаров и подлежат соответствующему взиманию налогов."

АРМЕНИЯ

В соответствии с Законом Республики Армения "О налоге на добавленную стоимость" нулевая ставка НДС применяется в отношении:

- a) топлива для заправки воздушных судов, осуществляющих полеты на международных линиях, и поставки товаров для потребления экипажем и пассажирами на воздушных судах на протяжении всего маршрута;
- b) облагаемых налогом операций по предоставлению услуг (включая аэронавигационные и взлетно-посадочные), ремонту, переоборудованию транспортных средств, осуществляющих перевозки по международным маршрутам, а также по обслуживанию перевозимых по международным маршрутам пассажиров, багажа, грузов, почты и оказанию услуг пассажирам в течение перевозки;
- c) налогооблагаемых услуг (в том числе услуг агентов и брокеров), непосредственно связанных с услугами, указанными в подпункте b) выше, или со сторонами, предоставляющими такие услуги.

В связи с присоединением Республики Армения к Евразийскому экономическому сообществу (ЕврАзЭС) начиная с 2015 года, в Республике Армения применяется таможенное законодательство ЕврАзЭС. В соответствии с этим законодательством товары, ввозимые из государств-членов ЕврАзЭС, таможенными пошлинами не облагаются. Товары, ввозимые из других стран, облагаются таможенными пошлинами по фиксированным ставкам, указанным в Решении №54 Комиссии ЕврАзЭС от 16 июля 2012 года. В соответствии с данным Решением на переходный период (до 2018 года включительно) предусмотрена нулевая ставка таможенной пошлины для импорта в Республику Армения товаров, входящих в группу топлива и смазочных материалов (27-я группа в Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности (ТНВЭД)) – ТНВЭД 2710 12 210 0, 2710 12 410 0, 2710 12 450 0, 2710 19 210 0, 2710 19 290 0, 2710 19 460 0, 2710 19 820 0, 2710 19 840 0, 2710 19 860 0, 2710 19 880 0, 2710 19 920 0, 2710 19 980 0, 2711 13 970 0, 2713 20 000 0.

В соответствии с пунктом 3 статьи 89 Налогового кодекса Республики Армения для экспорта товаров из Республики Армения предусмотрена нулевая ставка таможенной пошлины.

В соответствии с Законом Республики Армения "О налоге на прибыль", доходы, полученные иностранной компанией, осуществляющей полеты из Республики Армения, подлежат налогообложению либо у источника выплаты дохода, либо на основании ежегодного отчета о доходах (при наличии у компании, осуществляющей полеты, обособленного подразделения на территории Республики Армения).

Кроме того, почти со всеми странами резиденции (инкорпорации) иностранных компаний, осуществляющих полеты с территории Республики Армения или на территорию Республики Армения, были заключены соглашения в отношении доходов и имущества. Соглашения о воздушных перевозках и положения этих соглашений, касающиеся международного воздушного транспорта, соответствуют политике ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта.

По состоянию на 1 января 2015 года Республика Армения имеет соглашения об избежании двойного налогообложения доходов и имущества с 41 страной: Болгария, Украина, Китай, Румыния, Россия, Иран, Туркменистан, Грузия, Ливан, Латвия, Литва, Франция, Беларусь, Греция, Таиланд, Нидерланды, Эстония, Бельгия, Австрия, Объединенные Арабские Эмираты, Индия, Польша, Канада, Молдова, Сирия, Катар, Швейцария, Финляндия, Италия, Чешская Республика, Люксембург, Хорватия, Венгрия, Казахстан, Кипр, Кувейт, Словения, Испания, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Германия и Ирландия.

С 1998 года в Республике Армения с пассажиров, вылетающих из аэропорта Звартноц в Ереване, взимается государственный налог в размере 10 000 армянских драм (приблизительно 21 долл. США), который включается в стоимость авиабилета с 2009 года и уплачивается в государственный бюджет Республики Армения:

- а) авиакомпаниями Республики Армения и представителями иностранных авиакомпаний, зарегистрированных в Республике Армения, при осуществлении регулярных рейсов;
 - б) организациями, занимающимися эксплуатацией аэропортов, при осуществлении нерегулярных рейсов.
-

БАРБАДОС

Статья 3 Начиная с 27 ноября 2010 года, налог на добавленную стоимость в размере пятнадцати процентов (15 %) стоимости авиационных билетов за путешествия, начинающиеся, осуществляемые или оплачиваемые в Барбадосе, увеличен до 17,5 %.

БАХРЕЙН

Королевство Бахрейн взяло обязательство применять положения и резолюции, касающиеся политики налогообложения в области международного воздушного транспорта, которая определяется документом 8632 и другими соответствующими документами, выпущенными ИКАО. Следовательно:

- 1) Королевство Бахрейн в настоящее время не взимает никаких местных налогов на покупку топлива, смазочных и других расходуемых технических материалов. Такое освобождение прямо предусматривается в двусторонних соглашениях, заключенных с различными государствами.
 - 2) Применяется взаимное освобождение от налогов на доходы и прибыль авиакомпаний путем либо обеспечения таких освобождений в двусторонних соглашениях (если другая сторона согласна с этим), либо заключения специальных соглашений между компетентными органами обеих стран.
 - 3) Королевство Бахрейн в настоящее время не взимает никаких налогов на продажу международных воздушных перевозок.
-

БЕЛЬГИЯ**Статья 1 А. Топливо и смазочные материалы на борту воздушного судна**

Освобождение от таможенных пошлин предоставляется по прибытии в отношении топлива и смазочных материалов, находящихся на борту воздушного судна, осуществляющего регулярный международный рейс.

По прибытии предоставляется освобождение от акцизных сборов в отношении припасов, запасов, топлива и смазочных материалов, находящихся на борту воздушного судна.

В. Топливо и смазочные материалы, доставляемые на борт воздушного судна в Бельгии

Товары из стран, не входящих в Европейский союз, которые доставляются из складского помещения (например, с таможенного склада), освобождаются от таможенных пошлин.

Если такие товары реэкспортируются с территории вне ЕС, они освобождаются от импортных пошлин. Это касается запасов воздушного судна, последний пункт назначения которого находится за пределами ЕС.

Следует иметь в виду, что освобождение от акцизных сборов ограничено авиационным топливом независимо от вида выполняемого полета.

В отношении регистрации и налога на добавленную стоимость:

Резолюции ИКАО применяются в границах шестой директивы от 17 мая 1977 года Совета Европейского союза (77/388/СЕЕ), перенесенной в бельгийское законодательство.

Указанная директива содержит пункт, предусматривающий освобождение от налогов следующего:

1. поставки и импорта самолетов, гидропланов, вертолетов и аналогичных воздушных судов для использования государством и авиакомпаниями, в основном осуществляющими международную перевозку лиц и товаров за вознаграждение;
2. поставки изготовителям, владельцам или эксплуатантам воздушных судов, указанных в подпункте 1 настоящего пункта, и импорта ими предметов, которые будут составной частью этих судов или использоваться при их эксплуатации;
3. предоставления услуг для изготовления, переоборудования, ремонта, технического обслуживания и аренды воздушных судов и предметов, указанных в подпунктах 1 и 2 настоящего пункта;
4. поставки авиакомпаниям, указанным в подпункте 1 настоящего пункта, и импорта ими товаров в целях заправки самолетов, гидропланов, вертолетов и аналогичных воздушных судов, которые используются этими авиакомпаниями;
5. предоставления услуг, отличных от услуг, указанных в подпункте 3 настоящего пункта, непосредственно для обслуживания воздушных судов, указанных в подпункте 1 настоящего пункта, за исключением воздушных судов, используемых государством, и обслуживания их груза, например буксировка, управление рулением, спасание и экспертиза, использование аэродромов, обслуживание, необходимое для осуществления посадки, взлета и пребывания воздушного судна на аэродроме; обслуживания, предоставляемого авиакомпаниям агентами

авиакомпаний, действующих в качестве агентов, помощи, предоставляемой пассажирам и членам экипажей от имени авиакомпаний.

Правила о НДС предусматривают освобождение от налогов в отношении импорта и закупки товаров внутри Сообщества, доставка которых лицами, подлежащими налогообложению, во всех случаях освобождается в данной стране.

Положения о внедрении правил о НДС также предусматривают постоянное освобождение от налогов импортируемых запасов, находящихся на борту воздушного судна, осуществляющего регулярный международный рейс.

Положения бельгийского законодательства соответствуют целям статьи 1 резолюции ИКАО. Следует также отметить, что эти освобождения применяются только к воздушным судам, используемым для международной перевозки пассажиров и товаров, в противоположность положениям статьи 1 а) указанного документа и пункта 3 пояснений Совета.

Статья 2 а) Доход международных авиатранспортных предприятий и доход от эксплуатации воздушных судов

Бельгийские правила о налоге на доход предусматривают освобождение при условиях взаимного освобождения от налогов на доход, который получает иностранная авиакомпания в Бельгии от эксплуатации воздушных судов, которые ей принадлежат или зафрахтованы ею и которые осуществляют остановку в Бельгии. Это является освобождением от бельгийского налога для нерезидентов, который в принципе является единственным возможным налогом на указанный доход.

Статья 2 б) Соглашение об аннулировании двойного налогообложения

В значительное большинство соглашений об аннулировании двойного налогообложения Бельгия включила в соответствии с типовой конвенцией ОЭСР положение, гласящее, что доходы от эксплуатации воздушных судов при международных перевозках освобождаются от налогов в Договариваемом государстве, где находится фактическое место управления предприятия, или в государстве, являющемся его резиденцией.

Это положение также применяется к доходам от прироста капитала, получаемого в результате отчуждения воздушного судна, к зарплате, получаемой за оплачиваемую работу на борту воздушного судна, а также к любым налогам на материальные ценности, создаваемые воздушными судами.

В отношении Бельгии эти соглашения об аннулировании двойного налогообложения применяются к налогу на личный доход, корпоративный налог и налог на юридических лиц, налог на нерезидентов, к специальным отчислениям, связанным с налогом на личный доход и дополнительный кризисный налог, включая вычеты и источники, дополнительный налог на указанные вычеты, а также к дополнительным налогам на личный доход, взимаемым от имени Бельгии, ее политических подразделений или ее местных сообществ.

Статья 3 При условии соблюдения положений, упомянутых в пояснениях к статье 2 в отношении дохода международных авиатранспортных предприятий, у Бельгии не имеется конкретных налогов на продажу, связанных с международными воздушными перевозками или с международными билетами.

Имеются аэропортовые сборы, доходы от которых используются для оплаты предоставляемых услуг или для финансирования капиталовложений на благо гражданской авиации. В частности, они направляются на развитие средств, предназначенных для пассажиров, и производственных участков, занимаемых компаниями по обслуживанию.

Сборы за посадку и взлет воздушных судов устанавливаются в соответствии со ставкой, которая варьируется в зависимости от веса воздушного судна, его категории по шуму и времени обслуживания. Эти колебания предназначены для защиты окружающей среды и обеспечения спокойствия проживающих вокруг людей.

БОТСВАНА

Ботсвана одобряет резолюцию Совета ИКАО от 24 февраля 1999 года, изложенную в документе Дос 8632 (издание третье, 2000). Действующее законодательство не требует введения каких-либо налогов или сборов со всех указанных предметов. В качестве меры защиты двустороннее соглашение о воздушных сообщениях с другими странами содержит статьи, в которых назначенные авиакомпании освобождаются от уплаты таких налогов и сборов в отношении воздушных судов, осуществляющих международные полеты, на взаимной основе.

Ботсвана будет информировать ИКАО о любых последующих изменениях своей позиции по отношению к этой резолюции.

БУРКИНА-ФАСО

В соответствии со статьей 24 Чикагской конвенции, Буркина-Фасо придерживается политики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в области налогообложения международного воздушного транспорта.

I. Аэропортовые сборы

Аэропортовые сборы, связанные с общественным обслуживанием в аэропортах, формируют денежное вознаграждение начальника аэропорта за предоставленные услуги.

Корректировка этих сборов осуществляется на основе актуальных, объективных и прозрачных критериев, применяемых к затратам, связанным с предоставлением этих услуг. Данные сборы соответствуют рекомендациям ИКАО.

II. Налоги на топливо, смазочные материалы и другие потребляемые технические запасы

В соответствии со статьей 24 Чикагской конвенции и положениями действующих двусторонних соглашений Буркина-Фасо, исходя из принципа взаимности, освобождает от таможенных или иных сборов топливо, смазочные материалы, потребляемые технические запасы, запасные части и т. д.

III. Налогообложение доходов

Относительно налогообложения доходов авиакомпаний, двусторонние соглашения о воздушных перевозках, подписанные Буркина-Фасо с другими государствами, предусматривают избежание двойного налогообложения доходов, полученных от международных воздушных перевозок.

БУРУНДИ**Общие замечания**

Бурунди применяет положения документа 8632 и не имеет возражений относительно этой резолюции. Освобождение от налогов и сборов и мероприятия по обеспечению принципа взаимности изложены в двустороннем соглашении по воздушному транспорту между Бурунди и соответствующей страной той или иной авиатранспортной компании.

Статья 1 Правительство Бурунди освобождает от таможенных и других налогов на топливо, смазочные материалы и другие потребляемые технические запасы, используемые для международного воздушного транспорта.

Кроме того, в целях обеспечения действия принципа взаимности оно поощряет включение в двусторонние соглашения по воздушному транспорту соответствующей статьи.

Статья 2 В Бурунди налогообложение доходов международных авиатранспортных предприятий и налогообложение воздушных судов и другой движимой собственности, связанной с эксплуатацией воздушных судов, осуществляющих международные воздушные перевозки, производится в государстве, в котором фактически находится штаб-квартира соответствующего предприятия.

Двусторонние соглашения по воздушному транспорту, в отношении которых Бурунди ведет переговоры, должны включать статью о налогах в целях обеспечения действия принципа взаимности в отношении ее международных авиатранспортных предприятий.

Статья 3 Правительство Бурунди не взимает налогов, связанных с продажей и использованием международного воздушного транспорта.

БЫВШАЯ ЮГОСЛАВСКАЯ РЕСПУБЛИКА МАКЕДОНИЯ

Статья 1 В соответствии со статьей 32 *Закона об акцизе* (официальная газета Республики Македония № 32/01) "минеральные масла, используемые в авиации, освобождаются от акцизного сбора, за исключением тех случаев, когда самолет используется для частных целей".

Статья 3 В соответствии со статьей 23 *Закона о налоге на добавленную стоимость* (официальная газета Республики Македония № 44/99, ... 114/2007) международная перевозка пассажиров освобождается от налога на добавленную стоимость. Освобождение от налогов стране не дает права списывать налоговые зачеты. Кроме того, в соответствии со статьей 24 международная перевозка пассажиров освобождается от налога на добавленную стоимость. Освобождение от налога стране дает право вычета налоговых зачетов, и такое освобождение предоставляется на взаимной основе авиакомпаниям, имеющим штаб-квартиры за границей.

ВЕНГРИЯ

Статьи 1 и 2 В Венгрии в рамках двусторонних соглашений о воздушном сообщении предоставляются следующие льготы:

- авиационное топливо подлежит налогу на потребление, однако в зависимости от потребления, авиакомпании освобождаются от акцизного сбора. Поставки авиационного топлива для воздушных судов авиакомпаний, осуществляющих перевозки исключительно за вознаграждение или главным образом на международных маршрутах, освобождаются от налога на добавленную стоимость.
- противообледенительные, гидравлические и охлаждающие жидкости, а также технические расходуемые запасы не облагаются налогами.

Вышеуказанные топливо, смазочные материалы и технические расходуемые запасы также освобождаются от таможенных пошлин.

Освобождение касается исключительно материалов и технических расходуемых запасов, которые предназначены для использования при эксплуатации воздушного судна. Освобождение от налога на добавленную стоимость распространяется на топливо, материалы и технические расходуемые запасы, предназначенные для использования при эксплуатации воздушных судов, выполняющих перевозки исключительно или главным образом на международных маршрутах.

Статья 3 В соответствии с этим правилом авиакомпании должны освобождаться от всех видов налогов. В настоящее время мы не имеем возможности учитывать и вводить указанное нормативное положение (более того, в обозримом будущем мы не сможем ввести данное правило в нашей стране).

Данное правило не приемлемо для нас, с одной стороны, ввиду ограниченных материально-финансовых ресурсов нашей национальной экономики, ее относительно низкого экономического потенциала, и, с другой стороны, к авиакомпании, как коммерческому предприятию, должны применяться те же условия экономики и экономические законы, которые определяют условия экономической системы и деятельность коммерческих предприятий в целом.

Авиакомпания пользуется исключительными выгодами в рамках освобождений, которые подробно изложены в статьях 1 и 2 и в рамках которых предприятия, осуществляющие свою деятельность в области воздушного транспорта, имеют преимущества.

В общей сложности Венгрией заключено 65 соглашений об избежании двойного налогообложения доходов или доходов и капитала.

ВЕНЕСУЭЛА

Ряд различных правительственных органов Боливарианской Республики Венесуэлы, как, например, Народное министерство туризма и Народное министерство науки и техники, взимают налог в размере 1 % с общего дохода национальных авиатранспортных компаний с целью поддержки политики развития туризма и техники.

ГВАТЕМАЛА

1. Топливо, смазочные материалы и оборудование

Основываясь на подписанных двусторонних соглашениях о воздушном сообщении и исходя из принципа взаимности, национальное законодательство устанавливает освобождение от налогов в отношении воздушных судов, занятых в международных перевозках, их оборудования, запасных частей, резервов топлива и смазочных материалов, расходуемых запасов, а также рекламы и рекламной продукции на борту. Данное освобождение действует до тех пор, пока вышеупомянутые резервы и оборудование остаются на борту воздушного судна, или до тех пор, пока упомянутые резервы и оборудование не будут экспортированы.

Аналогичным образом, освобождение распространяется на это оборудование и материалы, когда они импортируются рассматриваемой авиакомпанией и предназначены для использования на борту. Упомянутое оборудование и материалы должны выгружаться на национальной территории только под надзором таможенной службы и только до их последующего экспортирования, в ожидании которого они должны быть размещены в специальной зоне для хранения и освобождены от налогообложения.

2. Общие налоги

Применяются общие налоги на коммерческую деятельность, например, налог на доходы (ISR) и налог на добавленную стоимость (НДС), которыми облагаются не только авиакомпании, но и другие коммерческие предприятия.

3. Переводы денежных средств

В соответствии с двусторонними соглашениями о воздушном сообщении авиакомпании могут беспрепятственно переводить денежные средства на свою территорию при превышении доходов над расходами. Такие переводы не облагаются налогом.

ГЕРМАНИЯ

Хотя резолюция(и) может (могут) не соответствовать политике правительства Германии в долгосрочной перспективе, Германия в настоящее время выполняет эту (эти) резолюцию(и) при условии, что она(и) согласуется (согласуются) с политикой и законодательством Европейского Союза. С 2011 года Германия взимает пассажирский сбор за каждую продажу билета, связанную с вылетом из аэропорта Германии. Правительство Германии может принять решение также ввести в сфере международного коммерческого воздушного транспорта налог на потребление топлива и смазочных материалов, а также на продажу и использование международных пассажирских авиаперевозок. Тем не менее Германия решительно возражает против деятельности ИКАО, связанной с продажей и использованием международных пассажирских авиаперевозок, поскольку вопросы налоговой политики в этой области не входят в сферу компетенции ИКАО. Соответствующие национальные законодательные органы обладают исключительными полномочиями принимать решения и устанавливать законы в этой области.

В соответствии со статьей 8 Типовой конвенции ОЭСР о налогообложении доходов и капитала Германия осуществляет политику, направленную на включение соответствующих положений в свои соглашения о двойном налогообложении (DTA), что означает, что налоги на доходы или капитал авиатранспортного предприятия взимаются исключительно в государстве постоянного местонахождения фактического руководящего органа предприятия. В тех случаях, когда Германия не имеет DTA с какими-либо государствами, она стремится достигнуть цели статьи 8 вышеупомянутой типовой конвенции ОЭСР на взаимной основе путем обмена дипломатическими нотами.

ЕГИПЕТ**Общие замечания**

Необходимо придерживаться политики ИКАО в области налогообложения международного воздушного транспорта в соответствии со статьей 24 Чикагской конвенции.

Аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание, взимаемые Египтом, определяются с учетом расходов, связанных с расширением этих услуг, и соответствуют рекомендациям ИКАО; они также являются разумными по сравнению с налогами, взимаемыми другими странами.

Статья 1 Египет не взимает налогов на топливо, смазочные материалы и другие расходные технические запасы в соответствии со статьей 24 Чикагской конвенции и положениями двусторонних соглашений между Египтом и этими странами.

Статья 2 Что касается налогов на доходы авиатранспортных предприятий, то Египет заключает двусторонние соглашения с различными странами в целях устранения двойного налогообложения на доходы и продажу услуг авиакомпаний на взаимной основе.

ИНДИЯ**Общие замечания**

Индия поддерживает резолюцию, принятую 36-й сессией Ассамблеи.

Статья 1 Топливо и смазочные материалы, заправленные в емкости конструкции воздушного судна, зарегистрированного в любой другой стране (кроме Индии), которая является стороной Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, или заключила с Индией соглашение о воздушном сообщении и осуществляет регулярные или нерегулярные международные авиаперевозки в Индию или с территории Индии, освобождаются от любых налогов и сборов в Индии.

Статья 2 Перечень государств, с которыми заключено соглашение о недопущении двойного налогообложения, прилагается.

Статья 3 Налог на грузовые отправления или авиабилеты отсутствует. Но налог на вылет, называемый налогом на зарубежные поездки, взимается с каждого пассажира, покидающего Индию на воздушном судне.

ДОПОЛНЕНИЕ

ЗАКЛЮЧЕННЫЕ ИНДИЕЙ СОГЛАШЕНИЯ ОБ УСТРАНЕНИИ ДВОЙНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ
(ПО СОСТОЯНИЮ НА 16 СЕНТЯБРЯ 1996 ГОДА)

№	Название государства	Действует с года налогообложения
1.	Австралия	1993–1994
2.	Австрия	1963–1964
3.	Бангладеш	1993–1994
4.	Бельгия	1975–1976/1976–1977
5.	Бельгия (протокол)	1988–1989/1989–1990
6.	Болгария	1998–1999
7.	Бразилия	1994–1995
8.	Венгрия	1989–1990
9.	Вьетнам	1997–1998
10.	Германская Демократическая Республика	1985–1986
11.	Греция	1984–1985
12.	Дания	1990–1991/1991–1992
13.	Замбия	1979–1980
14.	Израиль	1995–1996/1997–1998
15.	Индонезия	1989–1990
16.	Испания	1997–1998
17.	Италия	1978–1979
18.	Италия (пересмотренное)	1997–1998
19.	Канада	1987–1988
20.	Кения	1985–1986
21.	Кипр	1994–1995
22.	Китай	1996–1997
23.	Ливия	1983–1984/1984–1985
24.	Маврикий	1983–1984
25.	Малайзия	1973–1974
26.	Мальта	1997–1998
27.	Монголия	1995–1996
28.	Непал	1990–1991
29.	Нидерланды	1990–1991
30.	Новая Зеландия	1988–1989
31.	Норвегия	1988–1989
32.	Объединенная Арабская Республика	1969–1970/1970–1971
33.	Объединенные Арабские Эмираты	1995–1996
34.	Польша	1991–1992
35.	Румыния	1989–1990
36.	Сингапур (пересмотренное)	1995–1996
37.	Сирия	1983–1984
38.	Соединенное Королевство (пересмотренное)	1995–1996
39.	Соединенные Штаты Америки	1992–1993
40.	СССР (теперь относится к России)	1991–1992
41.	Таиланд	1987–1988/1988–1989
42.	Танзания	1982–1983/1983–1984
43.	Федеративная Республика Германии	1958–1959
44.	Филиппины	1998–1999
45.	Финляндия	1985–1986

№	Название государства	Действует с года налогообложения
46.	Франция (пересмотренное)	1996–1997
47.	ФРГ (протокол)	1984–1985
48.	Чехословакия	1986–1987
49.	Швейцария	1996–1997
50.	Швеция (пересмотренное)	1990–1991
51.	Шри-Ланка (пересмотренное)	1981–1982
52.	Южная Корея	1985–1986
53.	Япония (пересмотренное)	1991–1992

ИНДОНЕЗИЯ**Общие замечания**

Индонезия не возражает против инструктивных указаний ИКАО, касающихся политики в области налогообложения международного воздушного транспорта.

Статья 1 В соответствии с двухсторонними соглашениями о воздушном сообщении между Индонезией и ее партнерами воздушные суда, эксплуатируемые на международных воздушных линиях авиакомпанией(ями), назначенной(ыми) странами-партнерами, освобождаются в соответствии с принципом взаимности от всех таможенных пошлин, инспекционных сборов и прочих сборов и налогов по прибытию на территорию стран-партнеров при условии, что такое оборудование и материалы остаются на борту воздушного судна до момента их реэкспорта.

Статья 2 Индонезия заключила ряд двухсторонних соглашений о двойном налогообложении в целях исключения многократного налогообложения, в частности, в области гражданской авиации.

Статья 3 Индонезия не взимает налоги на продажу и использование международных воздушных перевозок.

ИОРДАНИЯ

В области международного воздушного транспорта Иордания не вводит налоги. В отношении этого она руководствуется документом ИКАО Дос 8632 и другими документами ИКАО, Приложениями и резолюциями.

Политика Иордании основывается на принципе взаимного освобождения от налогов на доходы международного воздушного транспорта. Осуществляя это, Иордания стремится заключить соглашения о взаимном освобождении от налогов на доходы авиакомпаний с другими странами. Цель заключается в уменьшении финансового бремени авиакомпаний, осуществляющих деятельность в этой сфере.

ИРАН

Исламская Республика Иран полностью согласна с указанными предложениями при условии, что они осуществляются на взаимной основе.

ИРЛАНДИЯ

Статья 2 В отношении налогообложения доходов международных авиатранспортных предприятий, воздушных судов и прочей движимой собственности:

Ирландия подписала 72 соглашения о двойном налогообложении с другими странами, из которых 68 соглашений являются действующими (по состоянию на ноябрь 2015 года). Соглашения Ирландии о двойном налогообложении следуют положениям Типовой конвенции ОЭСР о налогообложении доходов и капитала, в соответствии с которыми прибыль от эксплуатации воздушных судов, осуществляющих международные перевозки, облагается налогом только в стране постоянного местопребывания предприятия (статья 8). Тот же принцип применяется в отношении прироста капитала за счет отчуждения воздушных судов (или движимого имущества, относящегося к эксплуатации воздушных судов), который облагается налогом только в стране постоянного местопребывания предприятия (статья 13). Таким образом, при наличии договора о двойном налогообложении Ирландия не облагает налогом прибыль и прирост капитала от эксплуатации воздушных судов, осуществляющих международные перевозки, в тех случаях, когда такие воздушные суда эксплуатируются предприятием, имеющим постоянное местопребывание в стране-партнере по договору.

Статья 3 В отношении налогов на продажу и использование международного воздушного транспорта каждое Договаривающееся государство в максимально возможной степени устраняет и планирует как можно скорее ликвидировать экономические условия, позволяющие осуществлять все формы налогообложения в области продажи или использования международного воздушного транспорта, включая налоги с валового дохода эксплуатантов и налоги, непосредственно взимаемые с пассажиров или грузоотправителей.

1 марта 2011 года Ирландия ввела единую ставку налога в размере 3 евро (вместо двух предыдущих ставок), распространяющегося на каждого пассажира, вылетающего из ирландского аэропорта как по внутреннему, так и по международному маршруту. Полученные в результате этого налога доходы будут переправляться непосредственно в Министерство финансов Ирландии.

В следующих случаях от налогов освобождаются:

- воздушные суда, предназначенные для перевозки менее 20 пассажиров;
- рейсы из аэропортов, где число вылетевших в предыдущем году пассажиров составляло менее 50 000;
- члены экипажа воздушного судна (включая и сменный экипаж);
- ребенок в возрасте менее двух лет, не занимающий отдельное кресло в салоне воздушного судна;
- лицо с ограниченными физическими возможностями с одним сопровождающим в целях обслуживания и оказания помощи;
- транзитные и трансферные пассажиры.

ИСЛАНДИЯ**Общие замечания**

Исландия в целом поддерживает политику ИКАО в области налогообложения международного воздушного транспорта. Однако правительство Исландии может принимать решения о введении налогов, взимаемых с воздушного транспорта, например, в контексте рыночных мер, призванных снизить воздействие международной гражданской авиации на окружающую среду и вытекающих из обязательств по Соглашению о европейском экономическом пространстве.

Статья 1 Выполняется, хотя исландский закон о налоге на добавленную стоимость разрешает взимание налогов и сборов с некоммерческой авиации общего назначения.

Статья 2 В настоящий момент между Исландией и другими странами заключено 33 соглашения о двойном налогообложении.

Статья 3 Согласно национальному законодательству услуги, связанные с международными авиаперевозками, освобождаются от налога на добавленную стоимость. Не исключено, что в будущем могут быть введены налоги на воздушный транспорт, связанные с защитой охраняемых природных зон.

Статья 4 Поддерживается.

ИСПАНИЯ

Статья 1

Налог на добавленную стоимость

Что касается налогов на воздушный транспорт и добавленную стоимость, то правила, касающиеся налога на добавленную стоимость в Испании, предусматривают меры, необходимые для претворения в жизнь принципов, содержащихся в статье 1 указанного документа ИКАО (Дос 8632), в том, что касается указанного налога (см. статьи 18, 22, 24, 26 и 27 Закона 37/1992).

Специальные налоги

В отношении специальных налогов в области воздушного транспорта соблюдаются следующие положения:

1. Смазочные материалы, используемые воздушными судами при международных воздушных перевозках, не подлежат налогообложению, которое Испания налагает на углеводороды, поскольку такие масла не включены в перечень налогооблагаемых материалов (пунктом 1 статьи 46 Закона 38/1992 в отношении специальных налогов от 28 декабря).
2. Топливо (авиационный бензин и керосин), которое используется при воздушной навигации (внутренней или международной), за исключением частных развлекательных полетов, освобождается от налога на углеводороды (пункт 2 а) статьи 51 Закона 38/1992 в отношении специальных налогов от 28 декабря).

В этих целях испанское законодательство определяет частные развлекательные полеты как использование воздушного судна, не являющегося общественной собственностью, своим владельцем (или лицом, которому разрешено использовать его в соответствии с соглашением об аренде или на основе какой-либо другой договоренности) для некоммерческих целей и особенно для целей, отличных от перевозки пассажиров или груза, или предоставления услуг за вознаграждение.

Таможенные пошлины

В отношении таможенных пошлин на топливо, смазочные материалы и другие аналогичные технические запасы:

1. В статье 133 правил ЕЭС 918/83 в отношении таможенного освобождения говорится, что "положения данных правил не препятствуют государствам-членам .. предоставлять: ... 1 g) освобождения, осуществляемые в рамках структуры соглашений, заключенных на взаимной основе с третьими странами – сторонами Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944), в отношении применения Рекомендуемой практики 4.42 и 4.44 Приложения 9 к этой Конвенции".
2. В статье 1 а) i) документа Дос 8632, в котором содержится резолюция Совета ИКАО, говорится об освобождении от таможенных пошлин на топливо, смазочные материалы и другие расходуемые технические запасы, которые находятся на борту воздушного судна по прибытии на таможенную территорию другого государства, при условии, что никакое их количество не выгружено. Сфера действия данного положения, включенного в основной форме в статью 24 а) Чикагской конвенции, была расширена в целях охвата других технических запасов, например упомянутых выше, хотя положения статьи 24 Конвенции

являются более широкими в том, что нет обязательства в отношении того, что такие запасы по-прежнему будут находиться на борту воздушного судна при его вылете с таможенной территории.

Испания не выразила никаких оговорок в отношении пункта 4.42 Приложения 9 к Конвенции о международной гражданской авиации в отношении запасов, и в результате этого не будет никаких препятствий при применении статьи 1 а) i) вышеуказанного документа.

Что касается пункта 1 а) ii) вышеуказанной статьи 1, то, если воздушное судно отправляется из государства на другую таможенную территорию этого же государства или другого государства, таможенные пошлины не взимаются, поскольку данные запасы являются внутренними.

Что касается топлива, то следует принять во внимание следующее:

В статье 8.7 директивы ЕЭК говорится, что:

"Не позднее 31 декабря 1977 года Совет рассмотрит освобождения, предусматриваемые в пункте 1 b) [статья 8.1 b) в отношении освобождений на топливо коммерческой авиации] и пункте 2 b), на основе доклада Комиссии и с учетом внешних расходов, понесенных такими видами транспорта, и последствий для окружающей среды, а также решит единогласно в отношении предложения Комиссии о том, следует ли отменить или изменить указанные освобождения".

В этом контексте некоторые государства – члены Европейского союза уже выразили свое отношение в пользу отмены таких освобождений по экологическим причинам. Позиция Испании в этом отношении по-прежнему должна быть определена различными участвующими в этом процессе министерствами.

Кроме того, что касается статьи 1 а) iii), то, когда воздушное судно последовательно делает две или несколько остановок в аэропортах в границах той же таможенной территории, запасы, находящиеся на борту воздушного судна, являются внутренними и не подлежат взысканию таможенных пошлин.

Налог на добавленную стоимость и специальные налоги регулируются действующим законодательством Испании (законы 37/1992 и 38/1992, статьи 22.6 и 9, пункт f). Законы о НДС и специальные налоги должны применяться к другим законам, таким, как законы, регулирующие IGIC и APIC, применяемые на Канарских островах, и закон, регулирующий налог на продукты и импорт в Сеуту и Мелилью.

Статья 2

В отношении статьи 2, касающейся налогообложения доходов международных авиатранспортных предприятий, Испания подписала 35 соглашений об устранении двойного международного налогообложения в области налогов на доходы и собственность. В этих соглашениях имеется статья, касающаяся доходов от международных полетов воздушных судов, при условии, что такие доходы могут облагаться налогом только в государстве эксплуатанта. В большинстве из них делается ссылка на государство, в котором указанная фирма имеет действующую штаб-квартиру; в других делается ссылка на государство, в котором постоянно находится указанная фирма.

В отношении государств, с которыми нет соглашений об устранении двойного международного налогообложения на доходы и собственность, существуют аэронавигационные соглашения, в которых также ограничивается налогообложение доходов государства эксплуатанта, а также односторонние соглашения, в которых предоставляется освобождение эксплуатантам-нерезидентам на основе взаимности и которые вводятся с помощью распоряжений.

В дополнении приводится перечень соглашений о двойном налогообложении, подписанных на сегодняшний день Испанией, а также соглашения и министерские распоряжения, действующие в настоящее время.

Статья 3

Что касается принципов, содержащихся в этом разделе, то правила Испании предоставляют полное освобождение от налога на добавленную стоимость при международной перевозке пассажиров по воздуху (пункт 13 статьи 22 Закона 37/1992).

ДОПОЛНЕНИЕ

**ГОСУДАРСТВА, С КОТОРЫМИ ИСПАНИЯ ИМЕЕТ СОГЛАШЕНИЯ
О ДВОЙНОМ НАЛОГООБЛОЖЕНИИ ДОХОДА И СОБСТВЕННОСТИ**

Примечание. В нижеследующем перечне ВOE означает Boletín Oficial del Estado, а О.М. – Orden Ministerial (Ministerial Order).

ФРАНЦИЯ	27-6-73 (ВOE 7-5-75) О.М. 28-4-78 (ВOE 6-9-78) Agreement Comp. 6-12-77 (ВOE 30-4-79).
ШВЕЦИЯ	16-6-76 (ВOE 22-1-77) О.М. 27-7-77 (ВOE 9-8-77) О.М. 18-2-80 (boe 1-3-80).
НОРВЕГИЯ	25-4-63 (ВOE 17-7-64).
ШВЕЙЦАРИЯ	26-4-66 (ВOE 3-3-67). О.М. 20-11-68 (ВOE 26-11-68).
АВСТРИЯ	20-12-66 (ВOE 6-1-68). О.М. 26-3-71 (ВOE 29-4-71).
ГЕРМАНИЯ	5-12-66 (ВOE 8-4-68) О.М. 10-11-75 (ВOE 4-12-75). О.М. 30-12-77 (ВOE 17-1-78).
ФИНЛЯНДИЯ	15-11-67 (ВOE 11-12-68).
БЕЛЬГИЯ	24-9-70 (ВOE 27-10-72) О.М. 27-2-73 (ВOE 26-3-73).
НИДЕРЛАНДЫ	16-6-71 (ВOE 16-10-72) О.М. 31-1-75 (ВOE 13-2-75).
ДАНИЯ	3-7-72 (ВOE 28-1-74) О.М. 4-12-78 (ВOE 5-1-79).
ЯПОНИЯ	13-2-74 (ВOE 2-12-74).
БРАЗИЛИЯ	14-11-74 (ВOE 31-12-75).
СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	21-10-75 (ВOE 18-11-76) О.М. 22-9-77 (ВOE 11-10-77).
РУМЫНИЯ	24-5-79 (ВOE 2-10-80).
ИТАЛИЯ	8-9-77 (ВOE 22-12-80).
КАНАДА	23-11-76 (ВOE 6-2-81).
ЧЕХОСЛОВАКИЯ	8-5-80 (ВOE 14-7-81).
ПОЛЬША	15-11-79 (ВOE 15-6-82).
МАРОККО	10-7-78 (ВOE 22-5-85).
СССР	1-3-85 (ВOE 22-9-86).
ТУНИС	2-7-82 (ВOE 3-3-87).
ЛЮКСЕМБУРГ	3-6-86 (ВOE 4-8-87).

ВЕНГРИЯ	9-7-84 (ВОЕ 24-11-87).
СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ	22-2-90 (ВОЕ 22-12-90).
БОЛГАРИЯ	6-3-90 (ВОЕ 12-7-91).
КИТАЙ	22-11-90 (ВОЕ 25-6-92).
АВСТРАЛИЯ	24-3-92 (ВОЕ 29-12-92).
ЭКВАДОР	20-5-91 (ВОЕ 5-5-93).
АРГЕНТИНА	21-7-92 (ВОЕ 9-9-94).
МЕКСИКА	24-7-92 (ВОЕ 27-10-94).
ИНДИЯ	(ВОЕ 7-2-95).
ИРЛАНДИЯ	(ВОЕ 27-12-94).
ФИЛИППИНЫ	(ВОЕ 15-12-94).
РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ	(ВОЕ 15-12-94).
ПОРТУГАЛИЯ	(ВОЕ 7-11-95).

**МИНИСТЕРСКИЕ РАСПОРЯЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОСВОБОЖДЕНИЯ
АВИАКОМПАНИЙ СЛЕДУЮЩИХ ГОСУДАРСТВ:**

	ДАТА РАСПОРЯЖЕНИЯ	ДАТА ВОЕ	АВИАКОМПАНИЯ И СЕРТИФИКАТ
КУБА	20.2.68	2.3.68	"ЭМПРЕСА КОНСОЛИДАДА КУБАНА ДЕ АВИАСЬОН" (16.4.68)
ОБЪЕДИНЕННАЯ АРАБСКАЯ РЕСПУБЛИКА	20.12.68	31.12.68	"ЮНАЙТЕД АРАБ ЭРЛАЙНЗ" (21.1.69)
ПЕРУ	2.7.69	9.7.69	"АЭРОЛИНЕС ПЕРУАНАС, С.А." (10.7.69)
КОНГО	22.12.71	2.2.72	"ЭР КОНГО" (3.2.72)
ЮЖНАЯ АФРИКА	18.2.72	25.2.72	
ЛИВАН	31.1.76	25.2.75	"МИДЛ ИСТ ЭРЛАЙНЗ", "ЭР ЛИБАН", С.А.Л (МЕА) (11.3.75)
НИГЕРИЯ	26.1.76	9.2.76	
КУВЕЙТ	27.6.78	2.8.78	
УРУГВАЙ	7.2.66 7.2.83	17.2.66 14.2.83	"ПРИМЕРАС ЛИНИАС УРУГВАЕС ДЕ НАВИГАСЬОН АЭРЕА" (Р.Л.У.Н.А.) (6.4.83)
ИЗРАИЛЬ	5.2.85	30.3.85	"ЗЛ АЛ ИЗРАИЛЬ ЭРЛАЙНЗ" (9.4.86)
ГРЕЦИЯ	6.5.85	25.5.85	"ОЛИМПИК ЭРУЭЙЗ, С.А." (10.6.85)
ПАРАГВАЙ	24.4.87	9.5.87	"ЛИНИАС АЭРЕАС ПАРАГВАЙЯС" (ЛАП) (11.5.87)
СЕЙШЕЛЬСКИЕ ОСТРОВА	6.5.91	10.6.91	"ЭР МАРКЕТИНГ РЕПРЕЗЕНТАТИВЗ, С.А." (АМР) (4.7.91)
ПАНАМА	19.10.94	10.11.94	
КОЛУМБИЯ	Распоряжение о взаимности отсутствует, но имеется дополнительный протокол (обмен нотами 5.9.66) к воздушному соглашению от 11.12.51, которое имеет ту же силу.		"АЭРОЛИНИАС НАСЬОНАЛИС ДЕ КОЛУМБИЯ" (АВИАНСА) (18.4.68)

**СОГЛАШЕНИЯ О ДВОЙНОМ НАЛОГООБЛОЖЕНИИ В ОТНОШЕНИИ
МОРСКОЙ И ВОЗДУШНОЙ НАВИГАЦИИ**

ЮЖНАЯ АФРИКА	16.10.73	(ВОЕ 19.12.73)
ИРЛАНДИЯ	25.2.75	(ВОЕ 16.4.77)
ЧИЛИ	28.12.76	(ВОЕ 11.7.78)
ВЕНЕСУЭЛА	6.3.86	(ВОЕ 1.2.89)

ИТАЛИЯ

- Статья 1** Политика Италии в области налогообложения воздушного транспорта соответствует политике ИКАО в области налогообложения международного воздушного транспорта и, в частности, принципам, установленным резолюцией Совета в документе Дос 8632.
- Статья 1 а)–с)** Освобождение, упомянутое в этой статье, как правило, предоставляется.
- Что касается пассажирских и грузовых самолетов, то освобождение в отношении топлива, смазочных материалов и других потребляемых технических запасов, взятых на борт воздушного судна в целях потребления во время полета, предоставляется на основе специальных положений, включенных в двусторонние соглашения о воздушном сообщении.
- При отсутствии специального соглашения вышеупомянутое освобождение предоставляется на основе фактической взаимности.
- Статья 1 с)** Освобождения, описанные выше, не применяются к воздушным судам, осуществляющим развлекательный полет. Что касается развлекательных полетов, то освобождение в отношении топлива и смазочных материалов (но не в отношении других потребляемых технических запасов) предоставляется только воздушным судам, осуществляющим вылет из Италии в страны, не являющиеся членами Европейского союза.
- Статья 1 d)** Предоставляются предусмотренные в этой статье освобождения.
- Статья 1 е)** В соответствии с действующим законодательством Италии налоги, взимаемые местными налоговыми органами, отсутствуют.
- Статья 2**
- Статьи 2 а) и б)** Италия соблюдает принципы, изложенные в этих статьях, которые осуществляются путем заключения соглашений, упомянутых в статье 2 с) ниже.
- Статья 2 с)** Положения, направленные на недопущение двойного обложения доходов и капитала авиакомпаний, обычно включаются в общие двусторонние соглашения, подписанные Италией в конкретной области двойного налогообложения, или являются предметом специальных соглашений.
- Статья 3** Международная воздушная перевозка товаров и пассажиров освобождается от налогов на продажу и использование (например, НДС, почтовый налог и т. д.).
-

КАМЕРУН

Камерун не имеет возражений относительно инструктивного материала ИКАО о политике в области налогообложения международного воздушного транспорта.

КАНАДА

Общие замечания

Канада имеет федеральную систему управления. Конституция Канады предоставляет провинциальным правительствам определенные полномочия в отношении налогообложения и не требует от провинций подтверждения политики федерального правительства по осуществлению этих полномочий. Муниципальным правительствам также предоставлены их соответствующими провинциальными правительствами полномочия в осуществлении своей собственной политики налогообложения, хотя и более ограниченные.

Поэтому, если не указано обратное, следующие замечания касаются только налогов и пошлин, взимаемых федеральным правительством в Канаде.

Статья 1

Статья 1 а) **Топливо**

Авиационное топливо, используемое для обеспечения международных авиатранспортных перевозок, освобождается от федеральных таможенных налогов и акцизных сборов.

Федеральный налог на товары и услуги (GST) и объединенный налог на продажи (HST), взимаемый вместо GST в провинциях, которые объединили свои налоги на розничную продажу с GST, не применяются в случае использования авиационного топлива для обеспечения международных воздушных перевозок.

Хотя все провинции в Канаде взимают сборы за авиационное топливо, большинство из них предоставляют полное либо частичное освобождение от налогов за авиационное топливо, используемое для обеспечения международных воздушных сообщений.

Смазочные и другие потребляемые технические запасы

Бортприпасы, смазочные и другие расходуемые технические запасы, используемые для предоставления международных авиатранспортных услуг, в большинстве случаев освобождаются от федеральных таможенных налогов и акцизных сборов.

От уплаты GST/HST предоставляется освобождение или выплаченная сумма налога возмещается в случае использования потребляемых технических запасов в целях обеспечения международных воздушных перевозок.

Статья 1 а) **Последний параграф**

Освобождение от GST/HST, описанных выше, обычно применяется только в тех случаях, когда авиаперевозчик обеспечивает в ходе своей коммерческой деятельности международные перевозки.

Статья 1 е) **См. Общие замечания выше.**

Статья 2

Статья 2 а) i) На доход, полученный нерезидентами от эксплуатации воздушных судов при международных перевозках, не взимаются налоги при условии, что страна, где проживают указанные нерезиденты, представляет в полной мере аналогичное освобождение канадским резидентам.

Статья 2 а) ii) См. **Общие замечания** выше.

Статья 2 б) Когда нерезиденты освобождаются от федерального налога на доход и капитал, непосредственно связанный с эксплуатацией воздушных судов при международных перевозках, провинции предоставляют простые налоговые льготы.

Статья 2 с) У Канады имеются действующие соглашения, связанные с устранением двойного налогообложения, со следующими странами: Австралия, Австрия, Азербайджан, Алжир, Аргентина, Армения, Бангладеш, Барбадос, Бельгия, Болгария, Бразилия, Венгрия, Венесуэла, Вьетнам, Габон, Гайана, Германия, Греция, Дания, Доминиканская Республика, Египет, Замбия, Зимбабве, Израиль, Индия, Индонезия, Иордания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Казахстан, Камерун, Кения, Кипр, Китай, Китай (ОАР Гонконг), Кот-д'Ивуар, Кувейт, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Малайзия, Мальта, Марокко, Мексика, Республика Молдова, Монголия, Нигерия, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Пакистан, Папуа-Новая Гвинея, Перу, Польша, Португалия, Республика Корея, Российская Федерация, Румыния, Сенегал, Сербия, Сингапур, Словацкая Республика, Словения, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Объединенная Республика Танзания, Тринидад и Тобаго, Тунис, Турция, Узбекистан, Украина, Филиппины, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Швеция, Шри-Ланка, Эквадор, Эстония, Южная Африка, Ямайка, Япония.

Статья 3 Международные авиапассажиры и перевозка грузов обычно не облагаются налогами GST/HST. Пассажирские воздушные сообщения между Канадой и континентальной частью Соединенных Штатов Америки или островами Сан-Пьер и Микелон облагаются GST/HST в том случае, если перевозка начинается на территории Канады.

Существуют некоторые виды сборов с пользователей, взимаемых в Канаде федеральным правительством и прочими поставщиками обслуживания, которые используются для покрытия издержек по предоставлению гражданской авиации средств и служб. Поэтому эти сборы не являются налогами в соответствии с резолюцией Ассамблеи о налогообложении международного воздушного транспорта. К ним относятся следующие сборы:

- Сборы, взимаемые частной коммерческой корпорацией "Нав Канада" с целью профинансировать возмещение расходов за предоставление аэронавигационного обслуживания в Канаде.
- Сборы за обеспечение безопасности авиапассажиров, взимаемые федеральным правительством с авиапассажиров с целью возмещения расходов на обеспечение безопасности при выполнении воздушных перевозок.
- Взимаемые некоторыми аэропортами Канады сборы на развитие аэропорта с целью помочь финансированию в целях развития аэропортов.

КЕНИЯ

Несколько государств не придерживаются политики ИКАО в области налогообложения, и в результате они продолжают считать воздушный транспорт источником финансирования для различных целей. В Кении мы сталкивались с такого рода случаями, как указывается ниже:

Удержание налога на доходы, полученные за границей. С национального перевозчика "Кения эруэйз" удерживался налог на понесенные за рубежом расходы, например комиссионные турагентов за пределами Кении, гонорары специалистов за пределами Кении и выплаченные, помимо прочего, за пределами Кении.

Налогообложение доходов, полученных от международных перевозок. Национальный перевозчик "Кения эруэйз" облагается налогом в ряде стран Африки, куда он совершает полеты. Несмотря на то, что двусторонние соглашения о воздушном сообщении предусматривают освобождение от налогов, тем не менее это освобождение от налогов не соблюдается.

Решение проблемы заключается в соблюдении странами заключенных ими соглашений.

КИПР

Статья 2 а) i) Что касается налогообложения международных предприятий воздушного транспорта и налогообложения воздушных судов и прочей движимой собственности, то в соответствии с положениями статьи 18 Закона о подоходном налоге от налогов освобождаются прибыль или доходы, полученные в результате эксплуатации воздушных судов в коммерческих целях лицом, не являющимся резидентом Кипра, если министр финансов убедился в том, что страна, в которой такое лицо является резидентом, предоставляет аналогичное освобождение лицам, являющимся резидентами Кипра.

Статья 2 с) В соответствии с соглашениями о предотвращении двойного налогообложения, заключенными между Кипром и другими государствами, доходы от эксплуатации воздушных судов на международных линиях облагаются налогом только в Договаривающемся государстве, в котором фактически осуществляется управление авиационным предприятием.

КИТАЙ

- Статья 1** Принимая во внимание, что практика замены налога на прибыль налогом на добавленную стоимость уже внедрена транспортной отраслью в Китае, будет допускаться вычет НДС, уплаченного авиакомпаниями при покупке авиационного топлива. В связи с этим в соответствии с положениями уведомления Министерства финансов и Государственной налоговой администрации об отмене политики использования импортированного и хранящегося на таможенных складах авиационного топлива воздушными судами, выполняющими международные рейсы (Caishui [2013] №42), восстановлен НДС в отношении импортированного и хранящегося на таможенных складах авиационного топлива, продаваемого в настоящее время для заправки воздушных судов, выполняющих международные рейсы, а прежняя политика освобождения от НДС была соответственно отменена.
- Статья 2** Перечень стран, с которыми Китай заключил соглашения об избежании двойного налогообложения, прилагается.
- Статья 3** Каждый пассажир, вылетающий международным или региональным рейсом, платит 90 юаней, из которых 70 юаней поступают в фонд развития гражданской авиации и 20 юаней – в фонд развития туризма.

ДЕЙСТВУЮЩИЕ СОГЛАШЕНИЯ О НАЛОГООБЛОЖЕНИИ

<i>Серийный №</i>	<i>Страна</i>	<i>Подписано</i>	<i>Вступило в силу</i>	<i>Начало применяться</i>
1	ЯПОНИЯ	1983.9.6	1984.6.26	1985.1.1
2	СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ	1984.4.30	1986.11.21	1987.1.1
3	ФРАНЦИЯ	1984.5.30	1985.2.21	1986.1.1
4	СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	1984.7.26	1984.12.23	1985.1.1
5	БЕЛЬГИЯ	1985.4.18	1987.9.11	1988.1.1
6	ГЕРМАНИЯ	1985.6.10	1986.5.14	1985.1.1/7.1
7	МАЛАЙЗИЯ	1985.11.23	1986.9.14	1987.1.1
8	НОРВЕГИЯ	1986.2.25	1986.12.21	1987.1.1
9	ДАНИЯ	1986.3.26.	1986.10.22	1987.1.1
10	ФИНЛЯНДИЯ	1986.5.12	1987.12.18	1988.1.1
11	КАНАДА	1986.5.12	1986.12.29	1987.1.1
12	ШВЕЦИЯ	1986.5.16	1987.1.3	1987.1.1
13	НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ	1986.9.16	1986.12.17	1987.1.1

<i>Серийный №</i>	<i>Страна</i>	<i>Подписано</i>	<i>Вступило в силу</i>	<i>Начало применяться</i>
14	ТАИЛАНД	1986.10.27	1986.12.29	1987.1.1
15	ИТАЛИЯ	1986.10.31	1989.11.14	1990.1.1
16	НИДЕРЛАНДЫ	1987.5.13	1988.3.5	1989.1.1
17	ЧЕХОСЛОВАКИЯ	1987.6.11	1987.12.23	1988.1.1
18	ПОЛЬША	1988.6.7	1989.1.7	1990.1.1
19	АВСТРАЛИЯ	1988.11.17	1990.12.28	1991.1.1
20	БОЛГАРИЯ	1989.11.6	1990.5.25	1991.1.1
21	ПАКИСТАН	1989.11.15	1989.12.27	1989.1.1/7.1
22	КУВЕЙТ	1989.12.25	1990.7.20	1989.1.1
23	ШВЕЙЦАРИЯ	1990.7.6	1991.9.27	1990.1.1
24	КИПР	1990.10.25	1991.10.5	1992.1.1
25	ИСПАНИЯ	1990.11.22	1992.5.20	1993.1.1
26	РУМЫНИЯ	1991.1.16	1992.3.5	1993.1.1
27	АВСТРИЯ	1991.4.10	1992.11.1	1993.1.1
28	БРАЗИЛИЯ	1991.8.5	1993.1.6	1994.1.1
29	МОНГОЛИЯ	1991.8.26	1992.6.23	1993.1.1
30	ВЕНГРИЯ	1992.6.17	1994.12.31	1995.1.1
31	МАЛЬТА	1993.2.2	1994.3.20	1995.1.1
32	ОБЪЕДИНЕННЫЕ АРАБСКИЕ ЭМИРАТЫ	1993.7.1	1994.7.14	1995.1.1
33	ЛЮКСЕМБУРГ	1994.3.12	1995.7.28	1996.1.1
34	КОРЕЯ	1994.3.28	1994.9.27	1995.1.1
35	РОССИЯ	1994.5.27	1997.4.10	1998.1.1
36	ПАПУА-НОВАЯ ГВИНЕЯ	1994.7.14	1995.8.16	1996.1.1
37	ИНДИЯ	1994.7.18	1994.11.19	1995.1.1
38	МАВРИКИЙ	1994.8.1	1995.5.4	1996.1.1
39	ХОРВАТИЯ	1995.1.9	2001.5.18	2002.1.1
40	БЕЛАРУСЬ	1995.1.17	1996.10.3	1997.1.1

<i>Серийный №</i>	<i>Страна</i>	<i>Подписано</i>	<i>Вступило в силу</i>	<i>Начало применяться</i>
41	СЛОВЕНИЯ	1995.2.13	1995.12.27	1996.1.1
42	ИЗРАИЛЬ	1995.4.8	1995.12.22	1996.1.1
43	ВЬЕТНАМ	1995.5.17	1996.10.18	1997.1.1
44	ТУРЦИЯ	1995.5.23	1997.1.20	1998.1.1
46	АРМЕНИЯ	1996.5.5	1996.11.28	1997.1.1
47	ЯМАЙКА	1996.6.3	1997.3.15	1998.1.1
48	ИСЛАНДИЯ	1996.6.3	1997.2.5	1998.1.1
49	ЛИТВА	1996.6.3	1996.10.18	1997.1.1
50	ЛАТВИЯ	1996.6.7	1997.1.27	1998.1.1
51	УЗБЕКИСТАН	1996.7.3	1996.7.3	1997.1.1
52	БАНГЛАДЕШ	1996.9.12	1997.4.10	(Китай)98.1.1 (Бангладеш) 98.7.1
53	ЮГОСЛАВИЯ	1997.3.21	1998.1.1	1998.1.1
54	СУДАН	1997.5.30	1999.2.9	2000.1.1
55	МАКЕДОНИЯ	1997.6.9	1997.11.29	1998.1.1
56	ЕГИПЕТ	1997.8.13	1999.3.24	2000.1.1
57	ПОРТУГАЛИЯ	1998.4.21	2000.6.7	2001.1.1
58	ЭСТОНИЯ	1998.5.12	1999.1.8	2000.1.1
59	ЛАОС	1999.1.25	1999.6.22	2000.1.1
60	СЕЙШЕЛЬСКИЕ ОСТРОВА	1999.8.26	1999.12.17	2000.1.1
61	ФИЛИППИНЫ	1999.11.18	2001.3.23	2002.1.1
62	ИРЛАНДИЯ	2000.4.19	2000.12.29	(Китай) 2001.1.1 (Ирландия) 2001.4.6
63	ЮЖНАЯ АФРИКА	2000.4.25	2001.1.7	2002.1.1
64	БАРБАДОС	2000.5.15	2000.10.27	2001.1.1
65	МОЛДОВА	2000.6.7	2001.5.26	2002.1.1
66	КУБА	2001.4.13	2003.10.17	2004.1.1
67	ВЕНЕСУЭЛА	2001.4.17	2004.12.23	2005.1.1
68	КАЗАХСТАН	2001.9.12	2003.7.27	2004.1.1

<i>Серийный №</i>	<i>Страна</i>	<i>Подписано</i>	<i>Вступило в силу</i>	<i>Начало применяться</i>
69	ИНДОНЕЗИЯ	2001.11.7	2003.8.25	2004.1.1
70	ОМАН	2002.3.25	2002.7.20	2003.1.1
71	ТУНИС	2002.4.16	2003.9.23	2004.1.1
72	ИРАН	2002.4.20	2003.8.14	2004.1.1
73	БАХРЕЙН	2002.5.16	2002.8.8	2003.1.1
74	ГРЕЦИЯ	2002.6.3	2005.11.1	2006.1.1
75	КЫРГЫЗСТАН	2002.6.24	2003.3.29	2004.1.1
76	МАРОККО	2002.8.27	2006.8.16	2007.1.1
77	ШРИ-ЛАНКА	2003.8.11	2005.5.22	2006.1.1
78	ТРИНИДАД И ТОБАГО	2003.9.18	2005.5.22	2005.6.1006.1.1
79	АЛБАНИЯ	2004.9.13	2005.7.28	2006.1.1
80	БРУНЕЙ	2004.9.21	2006.12.29	2007.1.1
81	АЗЕРБАЙДЖАН	2005.3.17	2005.8.17	2006.1.1
82	ГРУЗИЯ	2005.6.22	2005.11.10	2006.1.1
83	МЕКСИКА	2005.9.12	2006.3.1	2007.1.1
84	САУДОВСКАЯ АРАВИЯ	2006.1.23	2006.9.1	2007.1.1
85	АЛЖИР	2006.11.6	2007.7.27	2008.1.1
86	СИНГАПУР	2007.7.11	2007.9.18	2008.1.1

(ОАР ГОНКОНГ) (ОАР МАКАО)

<i>Серийный №</i>	<i>Регион</i>	<i>Подписано</i>	<i>Вступило в силу</i>	<i>Начало применяться</i>
1	HK SAR	2006.8.21	2006.12.8	(Основная территория): 2007.1.1 (HK SAR): 2007.4.1
2	MC SAR	2003.12.27	2003.12.30	2004.1.1

**Соглашение о налогообложении доходов международного транспорта
(воздушный транспорт)**

1. Взаимное налогообложение доходов предприятий	Взимаемые налоги не превышают 1,5 % общего дохода: Филиппины	Соглашение (или договоренность) об избежании двойного налогообложения
2. Взаимное освобождение от налога на доходы предприятий	Все страны (регионы), которые заключили с Китаем соглашения о налогообложении, за исключением указанных в п. 1	Соглашение (или договоренность) об избежании двойного налогообложения
	Зимбабве, Туркменистан, Сирия, Перу, Мадагаскар, Ливан, Афганистан, Заир, Бруней	Положения, касающиеся налогообложения, включены в соглашение о воздушном сообщении
3. Взаимное освобождение от подоходного налога с населения	Зимбабве, Вьетнам, Монголия, Лаос, Кувейт, Бангладеш, Оман, Бруней, Украина, Казахстан, Мальдивы, Узбекистан, Туркменистан, бывший Советский Союз, Ливан, Кыргызстан, Беларусь	Положения, касающиеся налогообложения, включены в соглашение о воздушных сообщениях
	Республика Корея	Протокол к соглашению о налогообложении
	Франция, Соединенное Королевство, Бахрейн	Специальное двустороннее соглашение о взаимном освобождении международного транспорта от налогов
4. Взаимное освобождение от косвенных налогов	Япония, Дания, Сингапур, ОАЭ, Республика Корея, Индия, Маврикий, Словения, Израиль, Украина, Ямайка, Малайзия (Протокол 2000 г.), Гонконг, Макао	Соглашение (или договоренность) об избежании двойного налогообложения

Зимбабве, Вьетнам, Узбекистан, Соединенные Штаты Америки, Украина, Туркменистан, Сирия, Румыния, Перу, Оман, Новая Зеландия, Мадагаскар, Ливан, Кыргызстан, Кувейт, Казахстан, Израиль, Канада, Бруней, Бельгия, Беларусь

Положения о налогообложении включены в соглашение о воздушных сообщениях

Соединенные Штаты Америки, Франция, Таиланд, Турция, Люксембург, Нидерланды, Финляндия, Сингапур, Шри-Ланка, Бахрейн

Соглашение или обмен письмами о взаимном освобождении международного транспорта от налогов на доходы

КИТАЙ (ОАР ГОНКОНГ)

- Статья 1** Выполняется.
- Статья 2** Правительство особого административного района Гонконг согласилось с рядом государств о включении статьи об устранении двойного налогообложения в наши соглашения о воздушных перевозках или в отдельное соглашение об избежании двойного налогообложения доходов от эксплуатации воздушных судов. С некоторыми другими авиационными партнерами ведутся в настоящее время переговоры.
- Статья 3** Выполняется, за исключением налога на вылет авиапассажиров, который оплачивается каждым пассажиром при вылете из Гонконга, если у него нет освобождения.
-

КИТАЙ (ОАР МАКАО)

Макао постарается сделать все возможное для формулировки и внедрения политики, соответствующей принципам резолюции Совета.

КОЛУМБИЯ

Полномочный орган гражданской авиации Колумбии всецело согласен с тем, что повышение суммы налогообложения может повлиять на рост и развитие воздушного транспорта. Он считает, что решение вопросов, имеющих важное значение для многих государств, следует основывать на том, что государства понимают вопросы налогообложения, имеют возможность и соответствующие средства для решения этих вопросов и выполнения конкретных положений налоговой политики.

Лишь тщательное изучение этого вопроса каждым государством обеспечит защиту международной гражданской авиации от неблагоприятных последствий дискриминации воздушного транспорта по сравнению с другими видами транспорта в результате дополнительной финансовой нагрузки. Приемлемую для каждого государства структуру налогообложения следует основывать на этом принципе.

Колумбия в качестве государства – члена ИКАО согласна с политикой, изложенной в документе Дос 8632 (2000), который касается налогообложения: 1) топлива, смазочных материалов и прочих предметов снабжения; 2) доходов международных авиационных предприятий за счет эксплуатации воздушных судов и прочего движимого имущества; и 3) товарооборота и использования международного воздушного транспорта.

Следующие пункты отражают, помимо прочего, меры, принятые правительством страны во исполнение этой политики:

- 1) Налогообложение авиационной отрасли обычно соответствует степени ее нагрузки на другие сектора национальной экономики.
- 2) Используемое для международных воздушных сообщений авиационное топливо не облагается налогом, поскольку оно считается относящимся к экспорту.
- 3) Вся прибыль международных воздушных перевозчиков считается смешанным доходом и подлежит налогообложению на уровне 33 % от налогооблагаемого дохода.
- 4) Билеты авиапассажиров облагаются в целом налогом на добавленную стоимость (НДС) в размере 16 %. Однако на международных рейсах по замкнутому маршруту эта методика распространяется только на 50 % цены билета (8 %).
- 5) Международные грузовые перевозки освобождаются от НДС.
- 6) С целью избежать многократного налогообложения с правительством Панамы было заключено соглашение об устранении двойного налогообложения.
- 7) Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протоколу по авиационному оборудованию к нему (ЮНИДРУА) был придан официальный статус.

КУБА

Куба согласна с резолюцией Совета относительно политики ИКАО о налогообложении в области международного воздушного транспорта. Упомянутая резолюция соответствует положениям действующего на Кубе законодательства.

КУВЕЙТ

Государство Кувейт взяло на себя обязательство по внедрению положений и решений, касающихся политики, которая регулирует налогообложение в области воздушного транспорта. Ими являются:

- 1) В настоящее время отсутствуют местные налоги, взимаемые при покупке топлива, смазочных материалов и технических и потребляемых запасов, используемых **иностранными** воздушными судами. Такое освобождение оговаривается в двусторонних соглашениях, которые заключаются с различными странами.
 - 2) Взаимное освобождение от налогов на доходы и прибыль авиакомпаний предусматривается либо в двусторонних соглашениях (если на это согласна другая сторона), либо в специальных соглашениях между компетентными полномочными органами обоих государств.
 - 3) В настоящее время Кувейт не взимает налоги на продажу услуг воздушного транспорта.
-

ЛЕСОТО

Лесото соблюдает сводную резолюцию ИКАО и пояснения к ней.

ЛИВАН

Ливан вновь подтвердил свою позицию о невзимании высоких налогов и сборов в области воздушного транспорта и сообщил о своем согласии с резолюцией, содержащейся в документе Дос 8632. Что касается налогообложения топлива, смазочных материалов и других запасов, то Ливан соблюдает положения статьи 24 Чикагской конвенции, а также всех своих двусторонних соглашений на основе взаимности.

ЛИТВА

Статьи 1–3 В соответствии с Законом о налоге на добавленную стоимость Республики Литвы применяется НДС по нулевой ставке для поставки или аренды воздушного судна или обеспечения чартерного рейса в тех случаях, когда воздушное судно поставляется или арендуется облагаемым налогом лицом, которое получает более половины своего ежегодного дохода от перевозки пассажиров и/или грузов на международных маршрутах либо поставляет или предоставляет другие виды обслуживания за вознаграждение. К этому также относится техническое обслуживание и ремонт вышеупомянутых воздушных судов (за исключением воздушных судов, предназначенных для личных нужд), если такое обслуживание предоставляется вышеупомянутым лицам, подлежащим налогообложению.

В соответствии с Законом о добавленной стоимости Республики Литвы взимается НДС по нулевой ставке за поставку обычного и требующегося оборудования для использования на вышеупомянутых воздушных судах, в процессе технического обслуживания и ремонта установленного оборудования, поставки запасных частей для вышеупомянутых воздушных судов.

НДС по нулевой ставке применяется в случае поставки товаров для предоставления воздушных судов облагаемым налогом лицам, которые получают более половины своего дохода в результате перевозки пассажиров и/или груза на международных маршрутах.

Товары в контексте Закона о добавленной стоимости Республики Литвы представляют собой товары (продукты питания и т. д.), предназначенные для использования пассажирами и/или членами экипажа на борту вышеупомянутого воздушного судна, а также топливо (топливо для двигателей) и смазочные материалы.

В соответствии с Законом об акцизных налогах Республики Литвы существуют случаи, когда подверженные акцизному сбору товары освобождаются от акцизного сбора, если подлежащие акцизному сбору товары освобождены от акцизной пошлины и если они поставлены для заправки и обеспечения полетов пассажирских и/или грузовых воздушных судов на международных маршрутах. Помимо случаев освобождения от налога, освобождению от акцизной пошлины подлежит следующее: топливо для двигателей, поставленное для использования в целях авионавигации (включая авиационное топливо, используемое в области производства, разработок, испытаний, профилактического ремонта и обслуживания воздушного судна), за исключением авиатоплива, поставляемого для воздушных судов, применяющихся для увеселительных частных полетов. Воздушные суда считаются выполняющими увеселительные полеты в тех случаях, когда воздушное судно используется своим владельцем или другим лицом (посредством аренды или других средств) для других, не коммерческих целей.

Следует отметить, что в соответствии с применением нулевой ставки НДС в Литве освобождение от акцизного налога не предоставляется в тех случаях, когда воздушное судно используется для личных нужд. (В соответствии с правилами Европейского союза в отношении акциза).

Поэтому нам хотелось бы предложить исключить частные рейсы из статьи 1 резолюции Совета ИКАО.

В отношении статьи 2 резолюции Совета ИКАО нам хотелось бы проинформировать вас о том, что правительство Республики Литвы заключило 46 соглашений о предотвращении двойного налогообложения с правительствами Ирландии, Армении, Австрии, Азербайджана, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Чешской Республики, Дании, Соединенного королевства, Эстонии, Греции, Грузии, Исландии, Испании, Италия, Израиля, США, Канады, Казахстана, Китая, Кореи, Хорватии, Латвии, Польши, Люксембурга, бывшей югославской Республики Македония,

Мальты, Республики Молдова, Норвегии, Нидерландов, Португалии, Франции, Румынии, Российской Федерации, Сингапура, Словакии, Словении, Финляндии, Швеции, Швейцарии, Турции, Украины, Узбекистана, Венгрии, Германии (на основе типовой конвенции ОЭСР). В соответствии с вышеупомянутыми соглашениями в отношении пункта а) статьи 2 резолюции Совета ИКАО возражений не имеется.

Что касается раздела 11 Комментариев относительно резолюции Совета, следует отметить, что в заключенных Литвой соглашениях права на налогообложение, предоставленные Договаривающимся государствам, не связаны с расположением административного органа авиакомпании, а скорее подчиняются процедуре юридической регистрации.

Предприятия, включая и авиакомпании, зарегистрированные в Республике Литве, должны платить подоходный корпоративный налог в размере 20 %.

В отношении статьи 3 резолюции Совета ИКАО мы хотели бы проинформировать вас о том, что в соответствии с Соглашением о предотвращении двойного налогообложения несоответствия со статьей 3 резолюции Совета ИКАО отсутствуют.

Следует отметить, что налог на воздушные суда и прочее движимое имущество, связанный с воздушными судами, используемыми в международных воздушных перевозках, не взимается.

Министерство транспорта и связи Республики Литвы поддерживает с учетом вышеупомянутой информации резолюцию Совета ИКАО о налогообложении международного воздушного транспорта.

МАВРИТАНИЯ

Общие замечания

В вопросе налогообложения в области воздушного транспорта Мавритания применяет статью 24 Чикагской конвенции.

Статья 1 В отношении налогообложения топлива и технического оборудования Мавритания применяет положения статьи 24 Чикагской конвенции.

Статья 2 Доходы не подлежат двойному налогообложению.

Статья 3 Администрация аэропорта взимает сборы за предоставляемые аэропортом услуги общего пользования.

МАДАГАСКАР

- Статья 1** Мадагаскар не облагает какими-либо налогами топливо, загружаемое для выполнения прямых международных рейсов. Кроме того, от налогов и сборов освобождаются ввозимые в страну нефтепродукты, запасные части, оборудование и авиационные материалы, предназначенные для использования военными или гражданскими воздушными судами, выполняющими дальние рейсы или трансграничные воздушные перевозки.
- Статья 2** В заключаемые с другими странами соглашения о воздушном сообщении Мадагаскар включает для соблюдения на основе взаимности положение о недопущении двойного налогообложения доходов, получаемых авиаперевозчиком от международных воздушных перевозок. Заключаемые с другими странами двусторонние соглашения о налогообложении, предусматривающие недопущение двойного налогообложения, превалируют над данным специальным положением в соглашениях о воздушном сообщении. Мадагаскаром подписаны такие соглашения о налогообложении с Францией и Маврикием.
- Статья 3** От НДС освобождаются пассажирские и грузовые авиаперевозки за границу и из-за границы. Предоставляемые эксплуатантами или компаниями услуги, связанные с представительством или грузовыми операциями, а не с авиаперевозками, облагаются налогом. Взимаются сборы на покрытие расходов, связанных с использованием инфраструктуры аэропорта и услугами, предоставляемыми полномочным органом гражданской авиации.
-

МАЛАВИ

Общие замечания

Малави применяет положения документа 8632 и не имеет ограничений в отношении резолюции.

Существующие двусторонние соглашения о воздушном сообщении (ДСВС) с другими странами содержат статьи, освобождающие назначенные авиакомпании от таких налогов и сборов (на топливо, смазочные и другие расходные материалы, запасные части и т.д.), в отношении воздушных судов, занятых в международных перевозках, на двусторонней основе.

Что касается налогообложения доходов авиакомпаний, то ДСВС, заключенные между Республикой Малави и другими государствами, предусматривают устранение двойного налогообложения доходов, получаемых в результате осуществления международных воздушных перевозок.

МАЛИ**Общие замечания**

В области налогообложения Мали соблюдает положения Международной организации гражданской авиации

Статья 1 Мали освобождает эти продукты от таможенных сборов и всех других налогов в пределах, установленных статьей 24 Конвенции. Соответствующая статья включается в заключаемые с другими странами соглашения о воздушном сообщении.

Статья 2 Заключаемые Мали двусторонние соглашения содержат положение об освобождении от налогообложения доходов авиатранспортных предприятий, назначаемых Сторонами, если между Мали и соответствующей страной не заключено соглашение о недопущении двойного налогообложения, предусматривающее такое освобождение.

В соответствии с положениями статьи 24 Конвенции воздушные суда, используемые в международном сообщении, и другое имущество, предназначенное для использования при эксплуатации или техническом обслуживании воздушных судов, а также топливо, смазочные материалы и запасные части освобождаются от налогообложения.

Сборы за пользование аэропортами, прочими аэронавигационными средствами и техническими службами устанавливаются для назначенных авиатранспортных предприятий и других государств, заключивших с Мали соглашение на тех же условиях, что сборы для воздушных судов национальных компаний, предоставляющих аналогичные международные услуги, и в соответствии с положениями статьи 15 Конвенции. Они устанавливаются на справедливой и равноправной основе.

МАЛЬДИВЫ

Статьи 1 и 2 Мальдивы не облагают налогом топливо, смазочные и другие расходуемые технические материалы и полностью соблюдают статью 24 Конвенции о международной гражданской авиации.

Статья 3 Авиатранспортные предприятия других Договаривающихся государств могут освобождаться от налога на доходы, получаемые на Мальдивах от эксплуатации воздушных судов при международных воздушных перевозках на основе соглашений о двойном налогообложении.

Статья 3 В соответствии с Мальдивским законом о налоге на товары и услуги (GST) продажа билетов на международные авиарейсы освобождена от налогообложения.

МАЛЬТА**Статья 1**

Статья 1 а) i), ii) Полностью соблюдается резолюция Совета от 24 февраля 1999 года по вопросу налогообложения топлива, смазочных материалов и других потребляемых технических запасов в пункте прибытия и вылета.

Статья 1 а) iii) Данная резолюция Совета от 24 февраля 1999 года по вопросу налогообложения топлива, смазочных материалов и других расходуемых технических запасов в пунктах прибытия и вылета одного и того же государства не применяется на Мальте, поскольку для использования предоставляется только один международный аэропорт.

Статья 2

Также полностью соблюдается резолюция Совета от 24 февраля 1999 года по вопросу налогообложения доходов международных авиатранспортных предприятий и налогообложения воздушных судов и другой движимой собственности, связанной с эксплуатацией воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки. Мальта заключила ряд соглашений о воздушных перевозках, в которых содержится статья, в которой говорится, что доходы от эксплуатации воздушных судов будут облагаться налогами только в государстве, в котором находится местопребывание оперативного административного подразделения предприятия.

Статья 3

Полностью соблюдается резолюция Совета от 24 февраля 1999 года по вопросу налогов, связанных с продажей или использованием услуг международного воздушного транспорта.

МАРОККО

В рамках своей политики освобождения от таможенных пошлин и налогообложения Королевством Марокко приняты следующие статьи:

Освобождение от уплаты таможенных пошлин и налогов

1. Воздушные суда, используемые для предоставления услуг, одобренных авиатранспортными предприятиями, назначенными одной Договаривающейся стороной, а также и их авиационное оборудование, запасы топлива и смазочных материалов, а также их припасы (включая продукты, напитки и табачные изделия) по прибытию на территорию другой Договаривающейся стороны освобождаются от всех таможенных пошлин, инспекционных сборов и других аналогичных сборов или налогов, при условии, что это оборудование, резервы и припасы остаются на борту воздушного судна до момента их реэкспорта или использования на части маршрута, проходящей над указанной территорией.
2. С учетом пункта 3 настоящей статьи от таможенных пошлин и инспекционных сборов, а также аналогичных сборов или налогов освобождается следующее (за исключением сборов или налогов, соответствующих указанным услугам):
 - a) припасы, загружаемые на территории одной Договаривающейся стороны с учетом пределов, установленных авиационными властями указанной Договаривающейся стороны, и предназначенные для использования на борту вылетающего воздушного судна при условии одобрения рейса другой Договаривающейся стороной;
 - b) запасные части, импортируемые на территорию одной из Договаривающихся сторон для технического обслуживания или ремонта воздушных судов, используемых для выполнения полетов, утвержденных авиатранспортным предприятием, назначенным другой Договаривающейся стороной;
 - c) топливо и смазочные материалы, предназначенные для заправки прибывающих, транзитных или вылетающих воздушных судов, которые используются для выполнения рейсов, утвержденных авиатранспортным предприятием, назначенным другой Договаривающейся стороной, даже в том случае, если эти материалы предназначены для использования на участке маршрута, пролегающего над территорией Договаривающейся стороны, на которой они были загружены.
3. Материалы и припасы, указанные в подпунктах a), b) и c) пункта 2 настоящей статьи, подлежат контролю со стороны таможенных властей обеих Договаривающихся сторон.
4. Багаж и груз, находящийся в прямом транзите, освобождаются от таможенных пошлин и других аналогичных налогов при том условии, что они находятся под таможенным контролем или мониторингом.
5. Стандартное авиационное оборудование, материалы и запасы, находящиеся на борту воздушного судна предприятия, назначенного одной Договаривающейся стороной, не могут выгружаться на территории другой Договаривающейся стороны без согласия таможенных властей указанной другой Договаривающейся стороны, а указанные таможенные власти могут требовать, чтобы такое оборудование, материалы и запасы находились под таможенным контролем до момента их реэкспорта или иного использования в соответствии с таможенными правилами.

Место налогообложения

Доход от международных перевозок, полученный предприятием, назначенным одной Договаривающейся стороной, облагается налогом только в том государстве, где физически находится головной офис соответствующего предприятия.

МЕКСИКА

Статья 1 В Мексике сборы за поставку топлива, налог на добавленную стоимость (НДС) и сборы за аэронавигационное обслуживание, взимаемые как ставка за литр поставленного топлива, являются единственными сборами, подпадающими под эти разделы в соответствии с определениями ИКАО. В отличие от НДС сборы за поставку топлива и сборы за аэронавигационное обслуживание предназначены для возмещения расходов, понесенных в результате предоставления этого обслуживания, и эти сборы подпадают под исключения, установленные самой ИКАО. Поэтому топливо не нуждается в освобождении от этих сборов.

Что касается НДС, то в соответствии с подпунктом 1 статьи 1 закона о налоге на добавленную стоимость Мексика облагает налогом на добавленную стоимость в размере 16 % частные и юридические лица, продающие товары на территории страны, независимо от их национальной принадлежности. Следует отметить, что применительно к находящимся в стране коммерческим предприятиям, продающим товары или предоставляющим услуги, рассматриваемые в контексте статьи 29 закона об НДС как предназначенные для экспорта, применяется ставка 0 %.

Однако в связи с тем, что НДС является общим налогом, применяемым ко всем товарам и услугам, продаваемым или предоставляемым в стране, предоставить преференциальный режим какому-либо одному сектору экономики (в данном случае авиационному сектору) не представляется возможным.

Таможенный закон со своей стороны позволяет без наложения налога на иностранную торговлю свободный ввоз и вывоз с мексиканской территории всех продуктов, предназначенных для использования на воздушных судах национальных авиакомпаний, которые предоставляют международные перевозки и которые созданы в соответствии с национальными законами. Кроме того, правила в соответствии с этим законом предусматривают, что топливо предоставляется воздушным судам без налога на иностранную торговлю, за исключением ограничений, установленных в рамках международных конвенций.

Статья 2 В настоящее время Мексика разрабатывает обширную сеть конвенций в целях устранения двойного налогообложения на доход. Некоторые из этих конвенций уже действуют, а другие находятся в процессе обсуждения.

В настоящее время наша политика в области налогообложения предусматривает, что налог, полученный от международных авиаперевозок и связанной с ними деятельности, облагается налогом только в государстве пребывания международного авиаперевозчика согласно положениям двусторонних налоговых соглашений. В отличие от предложений ИКАО Мексика применяет данный подход в своих заключаемых последнее время соглашениях в качестве основного фактора при определении, в какой стране такой налог должен облагаться налогом. Важно отметить, что заключаемые Мексикой в последние годы налоговые соглашения касаются только федеральных подоходных налогов.

В настоящее время секретариат финансов и общественного кредита осуществляет контакт со многими государствами в целях заключения двусторонних соглашений для устранения двойного налогообложения в ряде областей, включая воздушный транспорт. В результате этого вышеупомянутый секретариат даже обратился к генеральному директорату гражданской авиации секретариата связи и транспорта не включать статьи по устранению двойного налогообложения в свои двусторонние соглашения по воздушному транспорту, с тем чтобы предотвратить дублирование правил в этой области.

Кроме того, согласно статье II закона о подоходном налоге концессионеры облагаются (без исключения) налогом на всю сумму полученных в течение финансового года доходов в виде

наличных средств, товаров, кредитов или в любой другой форме. Помимо этого, концессионеры, являющиеся мексиканскими резидентами или резидентами других стран, но постоянно базирующиеся в Мексике, должны также платить по единой ставке налог на свою прибыль [*impuesto empresarial a tasa única, IETU*] с учетом лишь небольших вычетов. Этот налог может компенсироваться выплачиваемым за данный финансовый год подоходным налогом [*impuesto sobre el rendimiento, ISR*]. Таким образом, IETU подлежит уплате только в том объеме, в каком он превышает подоходный налог. Что касается налога на собственность, то согласно статье 7 закона об общих коммуникациях и транспортных маршрутах [*Ley de Vías Generales de Comunicación*] аэропорты могут не облагаться налогом, потому что они считаются федеральной государственной собственностью. Следовательно, если эксплуатация или управление аэропортом предоставляется в качестве концессии, концессионер не обязан платить налог на земельную собственность.

Статья 3

В Мексике сбор за использование аэропорта и НДС подпадают под эту категорию, поскольку они применяются в момент, когда продается авиабилет. Тем не менее сбор за использование аэропорта является исключением, поскольку доход, получаемый из этого источника, должен использоваться для покрытия расходов, предназначенных на поддержание зон обслуживания пассажиров в аэропортах. Поэтому этот вид сборов не может быть отменен в соответствии с собственной политикой ИКАО.

Что касается НДС, то применяются замечания, представленные в статье 1, за исключением международного воздушного транспорта, в отношении которого считается, что только часть услуг предоставляется на нашей территории. В соответствии с этим критерием и статьей 16 закона, касающегося НДС, считается, что только 25 % услуг предоставляется на мексиканской территории, когда путешествие начинается на ней.

Остальная часть стоимости пассажирских авиатранспортных услуг облагается налогом в соответствии с подпунктом VI статьи 29 закона об НДС. Таким образом, для целей данного закона считается, что 75 % объема предоставленных услуг экспортируется, и поэтому облагается налогом по ставке 0 % (75 % остаток стоимости). 25 % объема услуг, которые не считаются экспортируемыми, облагаются по ставке 16 %. Что касается грузов, отправляемых международным воздушным транспортом мексиканскими предприятиями-резидентами, то согласно подпункту V статьи 29 указанного закона эти услуги облагаются по ставке 0 %, а так как считается, что только 25 % таких услуг предоставляется на национальной территории, эту ставку следует применять в отношении 25 % от общего объема таких услуг. Согласно закону о налоге на добавленную стоимость остальные 75 % от стоимости такого рода услуг не подлежат обложению налогом.

Сбор за использованием аэропортом [*Tarifa de Uso de Aeropuertos, TUA*] взимаются с лиц, которые вылетают в качестве пассажиров из международных аэропортов, находящихся в ведении департамента аэропортов и вспомогательного обслуживания (ASA).

Наконец, типовая конвенция мексиканского правительства по воздушному транспорту содержит статьи о налогообложении международного воздушного транспорта, которые были утверждены нашими налоговыми полномочными органами, поэтому все двусторонние соглашения о воздушном сообщении, заключенные Мексикой с другими странами, содержат статьи, предназначенные для исключения излишнего налогообложения международного воздушного транспорта.

Эти статьи являются предметом двусторонних переговоров. Тем не менее любая политика или решение, предусматривающие внесение поправок, должны представляться в соответствующий полномочный орган по налогообложению.

Обоснование

- а) В пункте 2 **статьи 1** указана ставка налога в 15 %. 1 января 2010 года эта ставка была увеличена на 1 пункт до 16 % в соответствии с *Указом, изменяющим, дополняющим и изымающим положения закона о подоходном налоге, закона о налоге на денежные депозиты, закона о налоге на добавленную стоимость и Федерального налогового кодекса*, опубликованным в *Официальной газете* от 7 декабря 2009 года, и *Указом, разрешающим деноминировать некоторые облигации в инвестиционных паях* [официальная валюта Мексики, unidades de inversión] и *изменяющим и дополняющим положения Федерального налогового кодекса и закона о подоходном налоге*, опубликованным 1 апреля 1995 года.

Термин "частные лица" [*personas reales*] заменен термином "юридические лица" [*personas morales*], потому что именно этот термин используется в Мексике в законе о налоге на добавленную стоимость.

Кроме того, дается разъяснение относительно того, что в соответствии с законом о налоге на добавленную стоимость экспортируемые товары и услуги облагаются налогом по ставке 0 %.

- б) Формулировка пункта 2 **статьи 2** была изменена для того, чтобы было понятно, что в соответствии с недавно заключенными Мексикой налоговыми соглашениями прибыль международных транспортных предприятий облагается налогом в стране их пребывания. Была включена фраза, в которой говорится о том, что в соответствии с осуществляемой Мексикой политикой в налоговые соглашения включаются только федеральные налоги.

В последнем абзаце говорится о единой ставке налога на коммерческую деятельность (IETU), который был введен в 2008 году в качестве минимального налога, объединенного с подоходным налогом (ISR).

- с) В пункте 3 **статьи 3** говорится, что в соответствии с подпунктом VI статьи 29 закона о налоге на добавленную стоимость 75 % от объема услуг, связанных с международными пассажирскими перевозками, считаются оказываемыми на экспорт, и поэтому облагаются налогом по ставке 0 %. В данном пункте также поясняется, что та часть указанных услуг, которая не считается экспортируемой, облагается налогом по ставке 16 %.

В данном пункте также говорится о предусматриваемом законом об НДС порядке в отношении международных авиагрузовых отправок мексиканскими предприятиями-резидентами.

Что касается пункта 4, то в настоящее время никакой пошлины за пользование аэропортом не существует, за исключением сбора за пользование аэропортом (TUA). Положения, касающиеся статей 200 и 205 Федерального закона о сборах, были изъяты, поскольку эти статьи относятся к деятельности морских портов и причалов и не имеют никакого отношения к авионавигации.

МОНГОЛИЯ

Вопросы налогообложения в Монголии, в том числе в области международного воздушного транспорта, регулируются соответствующим законодательством, а также соглашениями между Монголией и другими государствами и двусторонними межправительственными соглашениями о воздушном сообщении.

Все соглашения предусматривают взаимное применение на соответствующих условиях полного или частичного освобождения от налогообложения отдельных видов дохода и имущества в одном из государств, а также процедур устранения двойного налогообложения доходов и имущества.

При разработке налогового законодательства Монголии и соответствующих соглашений с другими государствами учитываются общепринятые принципы и нормы международного права и международных договоров Монголии, включая Политику ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта. В соответствии с практикой заключения договоров Монголии в двусторонние соглашения о воздушном сообщении должна включаться статья об освобождении от таможенных пошлин.

В отношении освобождения авиатранспортных предприятий от налогообложения практика Монголии состоит во включении положений об освобождении от налогов в соглашения о воздушном сообщении или положений об избежании двойного налогообложения доходов в отдельные международные соглашения.

ПОЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ ТАМОЖЕННЫХ И ДРУГИХ ПОШЛИН

- 1) В Монголии используются таможенные тарифы на экспортируемые и импортируемые товары. При принятии таможенных тарифов следует делать описание товаров и указывать классификационные коды в соответствии с гармонизированной системой.

Освобождение от таможенных пошлин.

После ввоза на таможенную территорию от таможенных пошлин освобождаются следующие товары:

- a) личные вещи лиц, совершающих поездку;
 - b) газообразное топливо, его контейнеры, оборудование, машины специального назначения, механизмы и устройства или приспособления. Список товаров, охватываемых этим положением, утверждается правительством;
 - c) пассажиры или запасные части гражданских воздушных судов.
- 2) Стандартная ставка НДС. НДС – это всеобъемлющий налог на добавленную стоимость. НДС применяется ко всем товарам, которые вывозятся для продажи, использования или потребления в зарубежной стране или ввозятся в Монголию для продажи, использования или потребления.
 - a) Применение нулевой ставки:
 - перевозки пассажиров и грузов с территории Монголии в зарубежные страны, из зарубежных стран на территорию Монголии, а также из зарубежных стран в третьи страны транзитом через территорию Монголии;
 - любые услуги по управлению в области авионавигации, технические и топливозаправочные услуги, услуги по уборке иностранных и отечественных воздушных судов, выполняющих международные рейсы и услуги розничной торговли и питания на борту, предоставляемые членам летного экипажа и пассажирам во время полета.
 - b) Освобождение от налога на добавленную стоимость:
 - гражданский пассажирский самолет и его запчасти.

В соответствии с положениями Чикагской конвенции (статья 24 а)):

- 3) воздушные суда, эксплуатируемые на международных линиях авиакомпанией, назначенной каждой Договаривающейся стороной, а также их комплектное оборудование, топливо, смазочные масла и запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту воздушного судна, по прибытии на территорию другой Договаривающейся стороны освобождаются от всех таможенных пошлин, досмотровых сборов и прочих пошлин и налогов, при условии, что такие запасы и оборудование остаются на борту до момента их реэкспорта.
- 4) От таких же пошлин и налогов (за исключением сборов, относящихся к выполненному обслуживанию) освобождаются:
 - а) авиационные запасы, взятые на борт воздушного судна на территории любой Договаривающейся стороны в пределах, установленных полномочными органами этой Договаривающейся стороны, для использования на борту воздушного судна, выполняющего полет по указанному маршруту другой Договаривающейся стороны
 - б) запасные части, ввезенные на территорию любой Договаривающейся стороны для технического обслуживания или ремонта воздушных судов, используемых на указанном маршруте назначенной авиакомпанией другой Договаривающейся стороны;
 - в) топливо и смазочные материалы, предназначенные для воздушных судов, эксплуатируемых на указанном маршруте назначенной авиакомпанией другой Договаривающейся стороны, даже если эти запасы будут использоваться на этапе полета над территорией Договаривающейся стороны, где они были взяты на борт.

Комплектное бортовое оборудование, а также материалы и запасы, хранящиеся на борту воздушного судна любой Договаривающейся стороны, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся стороны только с разрешения таможенных полномочных органов этой Договаривающейся стороны. В таком случае они могут быть помещены под надзор упомянутых полномочных органов до момента их реэкспорта или использования другим образом в соответствии с таможенными правилами.

ПОЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ И СОГЛАШЕНИЯ ОБ УСТРАНЕНИИ ДВОЙНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

1. Прибыль от эксплуатации воздушных судов, занятых в международных перевозках, подлежит обложению налогом только на территории Договаривающейся стороны, где находится фактический руководящий орган предприятия.
2. Капитал, составляемый воздушными судами, эксплуатируемыми при осуществлении перевозок, и движимым имуществом, относящимся к эксплуатации таких воздушных судов, подлежит обложению налогом только на территории Договаривающейся стороны, где находится фактический руководящий орган предприятия.
3. При наличии специального соглашения между Договаривающимися сторонами об устранении двойного налогообложения в отношении налогов на доходы и капитал положения такого соглашения имеют преимущественную силу.

МЬЯНМА**Общие замечания**

Мьянма поддерживает резолюцию, принятую на 37-й сессии Ассамблеи.

Статья 1 Мьянма на национальном или местном уровне не практикует обложение таможенными пошлинами и другими сборами топлива, смазочных материалов и других расходных технических запасов воздушного судна, зарегистрированного в одном Договаривающемся государстве или арендуемого или зафрахтованного любым эксплуатантом, если оно используется для международных воздушных перевозок. Эта практика уже находит отражение во всех двусторонних соглашениях о воздушном сообщении, одной из Договаривающихся сторон которых является Мьянма, и это положение подлежит соблюдению на взаимной основе.

Статья 2 Мьянма стремится предоставлять на взаимной основе освобождение от налогообложения доходов авиатранспортных предприятий других Договаривающихся государств. Мьянма на двусторонней основе заключила с некоторыми странами соглашение о недопущении двойного налогообложения и предотвращении уклонения от уплаты подоходного налога. Мьянма не практикует обложение налогами воздушных судов и другого движимого имущества, связанного с эксплуатацией воздушных судов в международном воздушном транспорте.

Статья 3 В настоящее время Мьянма не облагает налогами продажи. Мьянма будет стремиться, по возможности, расширить эту практику. Пользование международным воздушным транспортом в Мьянме не облагается налогом.

НИГЕРИЯ

- Статья 1** **Налогообложение топлива, смазочных материалов и других потребляемых технических запасов.** Правительство Нигерии освобождает от таможенных и иных пошлин топливо, смазочные материалы и другие потребляемые технические запасы на борту воздушного судна, если не производится их отгрузка с воздушного судна. Освобождение также предоставляется при вылете, причем независимо от типа перевозки.
- Статья 2** **Налогообложение доходов международных авиатранспортных предприятий и воздушных судов и другой движимой собственности.** В Нигерии доходы международных авиатранспортных предприятий, находящихся/выполняющих перевозки в этой стране, освобождаются от различных форм налогообложения местными или национальными государственными агентствами с целью избежать двойного или многократного взимания сборов, в зависимости от положения двустороннего соглашения о воздушных перевозках. Освобождение от налогов осуществляется на взаимной основе. В соответствии с этими соглашениями правительство Нигерии также освобождает от налогов имущество (движимое) и воздушные суда, принадлежащие этим международным авиатранспортным предприятиям.
- Статья 3** **Налоги, связанные с продажей и использованием международного воздушного транспорта.** Правительство Нигерии не взимает налогов, связанных с продажей или использованием международного воздушного транспорта.
-

НИДЕРЛАНДЫ**Статья 1**

Статья 1 а) Данная статья применяется в Нидерландах в отношении воздушного транспорта, за исключением частных развлекательных полетов.

Статья 1 d) Выражение "таможенные или другие налоги", как это определено в статье d), является приемлемым ("другие расходуемые технические запасы" только насколько это практически возможно).

Статья 1 е) Никакие местные налоги и сборы не взимаются на топливо, смазочные и другие расходуемые технические запасы.

Статья 2

Статья 2 а) Нидерланды предоставляют авиатранспортным предприятиям других государств, осуществляющим международные воздушные перевозки и не имеющим штаб-квартиры в Нидерландах:

- i) освобождение на взаимной основе от подоходного налога в любой форме на доход, полученный в Нидерландах от эксплуатации воздушных судов, осуществляющих международные воздушные перевозки;
- ii) в отношении корпораций освобождение от налогов на собственность, налогов на капитал или других аналогичных налогов, на воздушные суда и другую движимую собственность, связанные с эксплуатацией воздушных судов, осуществляющих международные воздушные перевозки.

Статья 3

Налог с оборота воздушных судов, эксплуатируемых как общественный вид транспорта в основном при осуществлении международных перевозок, и на товары, предназначенные в качестве запасов этих вылетающих воздушных судов, а также налог с оборота на услуги, предоставляемые в связи с этими воздушными судами и товарами, не взимается.

Налог с оборота при перевозке пассажиров воздушными судами не взимается, если пункт назначения или аэропорт посадки находится за пределами Нидерландов.

За исключением перевозки в пределах Европейского союза, налог с оборота на международную перевозку груза авиаперевозчиком или перевозчиком не взимается.

Статья 4

Как указано выше, Нидерланды уважают существующее освобождение международной авиации от налогов. Однако Нидерланды поддерживают введение рыночных мер, например: акцизные сборы на керосин, налог на добавленную стоимость, сборы за окружающую среду, в целях уменьшения или ограничения воздействия авиации на окружающую среду.

Нидерланды будут продолжать свои усилия по поощрению введения возможных рыночных мер на международном уровне, предпочтительно в рамках ИКАО.

НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ

Статья 1 Новая Зеландия соблюдает постановляющие статьи.

Статья 2 а) Авиакомпания другого государства облагается налогом на доход, полученным в Новой Зеландии, если:

- i) не действует соглашение о двойном налогообложении (ДТА) в целях предотвращения Новой Зеландии от взимания налогов на доход, полученный иностранной авиакомпанией из источников в Новой Зеландии; или
- ii) специальный уполномоченный по внутренним доходам не освободил указанную авиакомпанию от уплаты налога на доход в Новой Зеландии.

ДТА преобладает над законодательством Новой Зеландии о налогообложении в тех случаях, когда наблюдается несоответствие. В настоящее время действуют 39 ДТА, подписанных Новой Зеландией, и все они содержат статью, касающуюся морских и воздушных перевозок. Данная статья обычно предусматривает, что доходы авиакомпании от международных перевозок могут облагаться налогом только в стране, в которой находится данная авиакомпания. В том случае, когда иностранная авиакомпания может заняться местными перевозками (т. е. перевозками пассажиров или грузов в пределах Новой Зеландии), с 1995 года политика Новой Зеландии в отношении ДТА предусматривает возможность взимания налогов с доходов от таких внутренних перевозок.

В случае отсутствия ДТА уполномоченный по внутренним доходам может освободить от налогообложения определенную часть дохода иностранной авиакомпании (как правило, дохода от перевозок грузов или пассажиров за пределами Новой Зеландии, погрузка которых произошла в аэропорту Новой Зеландии, независимо от того, предусмотрена ли посадка воздушного судна в другом аэропорту Новой Зеландии до вылета с ее территории), если уполномоченный убежден, что страна, в которой находится эта авиакомпания, предоставит подобное освобождение авиакомпании, местом пребывания которой является Новая Зеландия.

Такое освобождение не распространяется на налог на товары и услуги или на другие налоги и сборы Новой Зеландии, которыми может облагаться авиакомпания.

Статья 2 а) ii) Новая Зеландия не вводит налоги на имущество, капитал или иные аналогичные налоги. Определенный прирост капитала облагается подоходным налогом согласно обычным правилам обложения доходов. Если такой прирост капитала относится к воздушным судам или иным видам движимого имущества, занятого в производстве полетов воздушных судов международного воздушного транспорта, то к нему будут применяться исключения из правил, указанные в статье 2 а).

Статья 2 с) В законодательстве Новой Зеландии отсутствует положение в соглашениях о воздушных перевозках, предоставляющее освобождение от налогов. Поэтому Новая Зеландия заключает соответствующее ДТА. Кроме того, специальный уполномоченный по внутренним доходам может освободить иностранную авиакомпанию от налога на доход, полученный в Новой Зеландии, если он убежден, что другое государство предоставит подобное освобождение авиакомпании, местом пребывания которой является Новая Зеландия.

Статья 3 Новая Зеландия не вводит налоги, такие как налог на валовый доход эксплуатанта или налоги, взимаемые непосредственно с пассажиров или грузоотправителей.

НОРВЕГИЯ

Статья 1 и 2 В Норвегии не взимаются национальные или местные налоги в отношении приобретения топлива, смазочных материалов или потребляемых технических запасов, предназначенных для использования воздушными судами в международных воздушных перевозках.

Однако Норвегия ставит под сомнение указанные в резолюции причины для освобождения топлива от налогов. Налоговая политика в отношении охраны окружающей среды может привести к введению налогов на топливо, связанных с эксплуатацией воздушных судов в целом. На внутренних рейсах в Норвегии применяется налог на топливо (с 1 января 1999 года). Полученный от указанного налога доход поступает непосредственно в норвежское министерство финансов.

Статья 3 В Норвегии с компаний не взимается налог с капитала.

Норвежский закон о налогах предусматривает взаимное освобождение от налогообложения прибыли, получаемой иностранным предприятием в Норвегии от эксплуатации воздушных судов в международных перевозках, а также от эксплуатации воздушных судов только между пунктами в Норвегии.

Норвегия заключила соглашения с более чем 80 странами в отношении общих налогов. С несколькими другими странами Норвегия заключила соглашения об ограниченном налогообложении предприятий, эксплуатирующих воздушные суда в международных перевозках. В подавляющее большинство этих налоговых соглашений Норвегия включила положение, согласно которому налог с прибыли от эксплуатации воздушных судов в международных перевозках будет взиматься только тем государством, в котором это предприятие находится, или, в иных случаях, в котором происходит фактическое управление этим предприятием. Такой же подход применяется к доходам с капитала, возникающим при отчуждении воздушных судов.

Статья 4 Ни в Норвегии, ни на международных рейсах с пассажиров не взимается налог, связанный с использованием ими воздушного транспорта (такой налог был упразднен 1 апреля 2002 года).

ОБЪЕДИНЕННАЯ РЕСПУБЛИКА ТАНЗАНИЯ

Авиационное топливо и смазочные материалы **не облагаются налогами**. Однако существуют пошлины, налоги, комиссионные сборы и ставки, подлежащие оплате:

Таблица 1. РЕАКТИВНОЕ ТОПЛИВО А-1

№	Способ оплаты	Ставка платежа
1	Инспекционный сбор в местном порту	0,09 долл. США/т
2	Плата за освидетельствование пункта назначения	1,2 % СИФ
3	Административные сборы	0,25 долл. США/т
4	Танзанийское бюро стандартов	0,2 % СИФ
5	Досмотр на местах	0,18 долл. США/т
6	Пристанские сборы	0,18 долл. США/т
7	Прочие сборы	1,6 % СИФ + НДС

Таблица 2. ТОПЛИВО AVGAS100L

№	Способ оплаты	Ставка платежа
1	Плата за освидетельствование пункта назначения	0,1 % СИФ
2	Пристанские сборы	1,6 % СИФ + НДС

Таблица 3. АВИАЦИОННЫЕ СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

№	Способ оплаты	Ставка платежа
1	Плата за освидетельствование пункта назначения	0,1 % СИФ
2	Ввозная пошлина	25 % СИФ
3	Транспортные расходы	1,6 % СИФ + НДС

Вышеуказанные пошлины, налоги, комиссионные сборы и ставки обычно взимаются с потребителей.

ОБЪЕДИНЕННЫЕ АРАБСКИЕ ЭМИРАТЫ

Объединенные Арабские Эмираты полностью соблюдают политику ИКАО по вопросу налогообложения, изложенную в документе Дос 8632.

ОМАН

- Статья 1** Что касается статьи 1 в отношении налогообложения топлива, смазочных материалов и других потребляемых технических запасов, а также запасных частей для воздушного судна, то все авиакомпании освобождаются от налогов во всех случаях, указанных в документе Дос 8632, на основе Чикагской конвенции и двусторонних соглашений, заключенных Султанатом. Вышеуказанные предметы не облагаются какими-либо другими налогами.
- Статья 2** Что касается статьи 2 в отношении налогообложения доходов авиакомпаний, то компетентные полномочные органы Султаната заключают соглашения о двойном налогообложении с государствами, которые это запрашивают. Султанатом подписано значительное количество таких соглашений. Также имеется коллективное соглашение арабских государств в отношении многостороннего освобождения от налогов на деятельность и оборудование, относящееся к воздушному транспорту. Соответственно компетентные полномочные органы освобождают авиакомпании государств-членов этого соглашения от налогов на их доходы от продажи. В соответствии с вашим письмом министерство связи и другие компетентные полномочные органы стараются предоставить такие освобождения на основе взаимности в целях поощрения воздушных перевозок в Султанат и из него.
- Статья 3** Что касается статьи 3 в отношении налога на продажу и использование международного транспорта, то у нас отсутствуют налоги на эксплуатантов, пассажиров или грузоотправителей, за исключением сборов, которые налагаются при оказании специального обслуживания, и они устанавливаются при разумных ставках, соответствующих уровню предоставляемого обслуживания.
-

ПАКИСТАН

- Статья 1** Статья 1 а) соблюдается в отношении освобождения от таможенных пошлин при условии, что предусмотренные в них концессии основаны на принципах взаимности и будут выполняться в рамках двустороннего соглашения.
- Статья 2** Что касается статьи 2 о налогах на доход от международной эксплуатации воздушных судов, то авиакомпании руководствуются двусторонними соглашениями о налогах, которые обычно предусматривают взаимное освобождение от налога.
- Статья 3** Данная резолюция противоречит установленному принципу в том, что регулирующие государства могут взимать налоги и использовать их для таких целей, которые такие государства могут устанавливать. Такие права не могут ограничиваться резолюцией, подобно той, которая рассматривается, и ни одно государство, по-видимому, не будет собирать и тратить налоги в соответствии с пожеланиями или планами, составленными каким-либо иностранным агентством, каким является ИКАО. Также следует напомнить, что указанная резолюция не может быть претворена в жизнь, поскольку нельзя провести никакой границы в отношении того, где начинается и где оканчивается использование международного воздушного транспорта и каким образом могут быть реализованы цели применения в отношении взимаемых налогов. Мы также хотели бы добавить, что налоги налагаются на доход от деятельности воздушного транспорта, которая имеет источник в осуществляющей налогообложение стране. Для удобства налогоплательщика, а также для осуществляемой деятельности мерой определения количества дохода являются общие доходы, которые затем могут облагаться налогом при соответствующей уменьшенной ставке. Эта практика соблюдается во всем мире. Однако там, где государства соглашаются путем двусторонних соглашений избегать двойного налогообложения, этот доход может либо облагаться налогом при уменьшенных ставках, либо полностью освобождаться от налога на взаимной основе.
- Взимаемый аэропортовый налог с убывающих пассажиров непосредственно направляется в полномочный орган гражданской авиации.
-

ПАНАМА

Статьи 1–3 Позиция Панама соответствует позиции, содержащейся в статьях 1–3 документа Дос 8632. Законодательство Панама предусматривает освобождение от всех налогов на топливо, масла, смазочные материалы, оборудование и запасные части, которые авиакомпании держат для своего собственного потребления, даже если эти предметы национализированы.

ПАРАГВАЙ

Статья 1

Статьи 1 а) и б) В текстах двусторонних соглашений между Парагваем и другими странами принципы налогообложения устанавливаются в соответствии с положениями резолюции, на которую дается ссылка.

Статьи 1d) и е) Введение, предоставление и продажа смазочных материалов и связанных с ними продуктов для воздушных судов или различных транспортных средств облагается налогом авиационным полномочным органом с учетом процентной ставки в размере 1% от установленного валового оборота по текущим ценам.

Статьи 2 а) и б) Государство Парагвай взимает прямой налог со всех доходов, получаемых на территории Парагвая в результате проведения коммерческой, промышленной деятельности или оказания услуг, за исключением частнопредпринимательской деятельности. *Доход, получаемый на территории Парагвая*, означает доход от деятельности, осуществляемой в Республике Парагвай вне зависимости от национальности или места проживания субъектов деятельности. Согласно налоговому кодексу базовая ставка налога в настоящее время составляет 10 %.

Статья 3 В Республике Парагвай стоимость международного авиабилета включает в себя налог на добавленную стоимость (НДС) в размере 2,5 %, а тарифы на внутренние авиаперевозки облагаются налогом по ставке 10 %, взимаемым полномочными налоговыми органами.

ПЕРУ

Поскольку Перу в настоящее время осуществляет оживление своей экономики, она будет применять свою тарифную политику во всех областях экономической деятельности, до тех пор пока не будет достигнута стабилизация.

На основании этого Перу проинформирует ИКАО в надлежащее время о том, когда условия ее экономики позволят применять политику ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта, содержащуюся в документе Дос 8632.

ПОЛЬША

Польша является членом Европейского союза. Поэтому в ней применяются национальное законодательство и законы ЕС.

Статья 1 Положения этой статьи применяются в Польше к воздушному транспорту, за исключением частных развлекательных полетов.

Статья 2 Польша выполняет положения этой статьи. Иностранное авиатранспортное предприятие может получить освобождение от подоходного налога на основе соглашений о двойном налогообложении (в настоящее время Польша заключила с другими государствами 92 соглашения, из которых 87 вступили в силу).

Статья 3 Обслуживание, связанное с международным воздушным транспортом, освобождается от налога на добавленную стоимость на основании директивы ЕС о налоге на добавленную стоимость и национального имплементирующего законодательства.

Статья 4 Как отмечалось выше, Польша соблюдает и поддерживает существующую в ИКАО схему освобождения гражданской авиации от налогообложения.

ПОРТУГАЛИЯ

Статья 1 В отношении налогообложения топлива, смазочных материалов и других расходуемых технических запасов:

Налог на добавленную стоимость (декрет-постановление № 394-B/84 от 26 декабря с поправками): ввоз товаров потребления, потребляемых или размещаемых на борту воздушного судна, используемого на международных авиалиниях, освобождается от НДС. Вывоз товаров потребления, используемых на борту воздушного судна, эксплуатируемого авиакомпаниями, главным образом занятыми в международных перевозках, также освобождается от налога. К товарам потребления относятся: топливо, смазочные материалы и прочие расходуемые технические запасы, предназначенные для обеспечения функционирования воздушного судна и другого установленного на борту технического оборудования.

Специальные налоги (декрет-постановление № 566/99 от 22 декабря с поправками): поставка нефтепродуктов и энергоносителей, используемых в аэронавигации, за исключением частных увеселительных полетов, не подлежат налогообложению. Воздушные суда и вертолеты, используемые для коммерческих рейсов с целью перевозки пассажиров или груза за вознаграждение, либо взятые в аренду, либо используемые в интересах правительственных органов, освобождаются от налогов.

Директива Совета 2003/96/ЕС о налогообложении энергоресурсов и электричества дала возможность государствам – членам ЕС согласовать друг с другом вопросы освобождения от налогов авиационного топлива, используемого на маршрутах между странами Сообщества. Члены ЕС избегают включать в соглашения о воздушных сообщениях любые положения, которые могут ограничить эту возможность.

Тем не менее большинство заключенных Португалией двусторонних соглашений о воздушных перевозках предусматривают равное отношение в плане таможенных пошлин, сборов за инспекцию или прочие национальные налоги и сборы за топливо, смазочные масла и другие расходуемые технические материалы, содержащиеся на борту или взятые на борт воздушного судна, занятого в обеспечении международных регулярных и нерегулярных воздушных сообщений.

Сборы связаны с расходами на обслуживание, предоставляемое гражданской авиации, и взимаются полномочными органами аэропорта. Также существует сбор за заправку воздушных судов топливом.

Доходы от таких сборов непосредственно передаются гражданской авиации, а именно для финансирования деятельности аэропортов.

Статья 2 Что касается налогообложения доходов предприятий международного воздушного транспорта и налогообложения воздушных судов и прочей движимой собственности, Португалия имеет более 65 двусторонних соглашений с целью избежать двойного налогообложения (см. таблицу в дополнении). Функционирующие и имеющие представительства на территории Португалии авиакомпании освобождаются от налогообложения доходов, полученных от своей деятельности на основе принципа взаимности, поскольку выплата таких налогов ограничена их муниципальным domicilio.

При отсутствии соглашения о предотвращении двойного налогообложения обычно подразумевается, что авиакомпании освобождаются от подоходного налога, поскольку обычно считается, что передача полномочий является простым расширением их предприятий. Специальный налог на воздушные суда (индивидуальный дорожный налог; постановление

№ 22-А/2007 от 29 июня 2007 года) взимается только с владельцев частных воздушных судов, являющихся резидентами Португалии.

Статья 3 В отношении налогов с продажи и использования международного транспорта португальское законодательство в области налога на добавочную стоимость (пункт г) статьи 14 постановления № 394-В/84 от 26 декабря с поправками) предоставляет полное освобождение пассажиров, перевозимых по воздуху по международным маршрутам.

Статья 4 Что касается действий, предпринятых в отношении этой резолюции, португальские полномочные органы считают, что финансовое освобождение может быть полезным инструментом для дальнейшего развития воздушного транспорта. Однако ему следует должным образом соответствовать национальной финансовой политике, которая служит в целом интересам сообщества. В области налогообложения Португалия также является страной, поддерживающей принятые на уровне ЕС налоги.

**ЗАКЛЮЧЕННЫЕ ПОРТУГАЛИЕЙ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ
ОБ УСТРАНЕНИИ ДВОЙНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ**

СТРАНА	ЮРИДИЧЕСКИЙ ДОКУМЕНТ	ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ
Австрия	DL n° 70/71, 8 марта	28.02.1972
Алжир	AR 22/06, 23 марта	01.05.2006
Бельгия	DL 619/70, 15 декабря. Дополнительное соглашение (AR 82/00, 14 декабря)	19.02.1971, 05.04.2001
Болгария	AR 14/96, 11 апреля	18.07.1996
Бразилия	AR 33/01, 27 апреля	15.10.2001
Венгрия	AR 4/99, 28 января	08.05.2000
Венесуэла	AR 68/97, 5 декабря	08.01.1998
Гвинея-Бисау	AR 55/09, 30 июля	Неприменимо
Германия	L 12/82, 03 июня	08.10.1982
Греция	AR 25/02, 4 апреля	13.08.2002
Дания	AR 6/02, 23 февраля	24.05.2002
Индия	AR 20/00, 6 марта	05.04.2000
Индонезия	AR 64/06, 6 декабря	11.05.2007
Ирландия	AR 29/94, 24 июня. Дополнительный протокол AQR 62/06, 6 декабря	18.12.2006
Испания	AR 6/95, 28 января	28.06.1995
Италия	L 10/82, 1 июня	15.01.1983
Кабо-Верде	AR 63/00, 12 июля	15.12.2000
Канада	AR 81/00, 6 декабря	24.10.2001
Китай	AR 28/00, 30 марта	08.06.2000
Куба	AR 49/01, 13 июля	28.12.2005
Кувейт	AR 44/2011, 18 марта	Неприменимо
Латвия	AR 12/03, 28 февраля	07.03.2003
Литва	AR 10/03, 25 февраля	26.02.2003
Люксембург	AR 56/00, 30 июня	30.12.2000
Макао	AR 80-A/99, 16 декабря	01.01.1999
Мальта	AR 11/02, 25 февраля	05.04.2002
Марокко	AR 69/-A/98, 23 декабря	27.06.2000
Мексика	AR 84/00, 15 декабря	09.01.2001
Мозамбик	AR 36/92, 30 декабря, Дополнительная конвенция (AR 36/09)	01.01.1994 07.06.2009
Молдова	AR 106/2010, 2 сентября	18.10.2010
Нидерланды	AR 62/00, 12 июля	11.08.2000
Норвегия	DL 504/70, 27 октября	01.10.1971

СТРАНА	ЮРИДИЧЕСКИЙ ДОКУМЕНТ	ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ
Пакистан	AR 66/03, 2 августа	04.06.2007
Польша	AR 57/97, 9 сентября	04.02.1998
Россия	AR 10/02, 25 февраля	11.12.2002
Румыния	AR 56/99, 10 июля	14.07.1999
Сингапур	AR 85/00, 15 декабря	16.03.2001
Словакия	AR 49/04, 13 июля	02.11.2004
Словения	AR 48/04, 10 июля	13.08.2004
Соединенное Королевство	DL 48/97, 24 июля	20.01.1969
Соединенные Штаты Америки	AR 39/95, 12 октября	01.01.1996
Тунис	AR 33/00, 31 марта	21.08.2000
Турция	AR 13/06, 21 февраля	18.12.2006
Украина	AR 15/02, 8 марта	11.03.2002
Уругвай	AR 77/2011, 5 апреля	Неприменимо
Финляндия	DL 494/70, 23 октября	14.07.1971
Франция	DL 105/71, 26 марта	18.11.1972
Чешская Республика	AR 26/97, 9 мая	01.10.1997
Чили	AR 28/06, 6 апреля	25.08.2008
Швейцария	DL 716/74, 12 декабря	17.12.1975
Швеция	AR 20/03, 11 марта	19.12.2003
Эстония	AR 47/04, 8 июля	23.07.2004
Южная Африка	AR 53/08, 22 сентября	22.10.2008
Южная Корея	AR 25/97, 8 мая	21.12.1997

Примечание. AR – резолюция Ассамблеи Республики.
DL – декрет-закон.
L – законодательный акт.

РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ

Статья 1 Применяется.

Статья 2

Статья 2 а) i) В соответствии с соглашениями об устранении двойного налогообложения "принцип местонахождения" обычно применяется к налогу на доход авиатранспортных предприятий, получаемый от эксплуатации воздушных судов в международных воздушных сообщениях.

Статья 2 а) ii) Освобождение от налогов на собственность, связанных с воздушными судами и другой движимой собственностью, может предоставляться на взаимной основе.

Статья 3 Налог на добавленную стоимость, связанную с продажей и использованием международного транспорта, может не взиматься на взаимной основе.

РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА

Информация, представленная в Дос 8632, отражает позицию Республики Молдова в отношении Политики ИКАО по вопросу налогообложения международного воздушного транспорта.

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

В Российской Федерации вопросы налогообложения, в том числе и в области международного воздушного транспорта, регулируются соответствующим законодательством, а также соглашениями России с другими государствами и двусторонними межправительственными соглашениями о международных воздушных сообщениях.

Во всех соглашениях предусматривается применяемое на взаимной основе и при выполнении соответствующих условий полное или частичное освобождение отдельных видов доходов и имущества от налогообложения в одном из государств, а также процедуры устранения двойного налогообложения доходов и имущества.

При разработке налогового законодательства Российской Федерации и соответствующих соглашений с другими государствами учитываются общепринятые принципы и нормы международного права и международные договоры России, в том числе политика ИКАО по вопросам налогообложения в области международного воздушного транспорта.

В соответствии с договорной практикой Российской Федерации статья об освобождении от таможенных пошлин должна быть включена в двусторонние соглашения о воздушных сообщениях.

Что касается освобождения от налогообложения предприятий воздушного транспорта, практика Российской Федерации заключается в том, чтобы включать положения об освобождении от налогов (прилагается) в соглашения о воздушных сообщениях или с целью избежать в отдельных международных соглашениях двойного налогообложения доходов.

ПОЛОЖЕНИЯ ДЛЯ ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН И НАЛОГОВ

1. Занятые выполнением воздушных сообщений воздушные суда, предназначенные для этой цели авиатранспортными предприятиями одного Договаривающегося государства, а также штатное оборудование, запасные части, запасы топлива, смазочных и авиационных материалов (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту такого воздушного судна, освобождаются от таможенных пошлин, налогов и прочих аналогичных ставок и сборов при прибытии в другое Договаривающееся государство при условии, что такое оборудование, запасные части, запасы и материалы остаются на борту воздушного судна до их вывоза в обратном направлении.
2. Следующие предметы также освобождаются от таможенных пошлин, налогов и прочих аналогичных ставок и сборов:
 - a) авиационные материалы, завезенные на борту воздушного судна на территорию являющегося участником соглашения Договаривающегося государства в количествах, установленных компетентными полномочными органами этого Договаривающегося государства, и предназначенные для использования на борту выполняющего воздушные перевозки воздушного судна, назначенного авиатранспортным предприятием другого, являющегося участником договора Договаривающегося государства;
 - b) оборудование и запасные части, завезенные на территорию одного Договаривающегося государства для технического обслуживания или ремонта выполняющего воздушные перевозки воздушного судна, предназначенного для этой цели авиатранспортным предприятием другого Договаривающегося государства;
 - c) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования занятого в обеспечении воздушных перевозок воздушного судна, предназначенного для этой цели авиатранспортным предприятием одного Договаривающегося государства, даже если эти материалы используются на этапе полета, который проходит через территорию другого Договаривающегося государства, в котором они были взяты на борт;
 - d) необходимые документы и формы, используемые уполномоченными авиатранспортными предприятиями других Договаривающихся сторон и содержащие их эмблемы, включая билеты и авианакладные, доставленные или предназначенные для доставки уполномоченными авиатранспортными предприятиями одного Договаривающегося государства на территорию другого Договаривающегося государства, обеспечивающего установленное воздушное сообщение.
3. Запрещено использование материалов, грузов и запасных частей, а также вышеупомянутых документов в целях, не соответствующих положениям вышеуказанного пункта 2. Предметы, о которых идет речь в пункте 2 выше, могут подлежать таможенному надзору или контролю таможенных органов до тех пор, пока они не будут отправлены обратно или перерегистрированы в соответствии с таможенными правилами.
4. Бортовое оборудование, а также материалы, товары и запасные части на борту занятого в обеспечении перевозок воздушного судна, предназначенного одним Договаривающимся государством, могут быть выгружены только на территории другого Договаривающегося государства в том случае, если с этим согласны таможенные органы этого Договаривающегося государства. В этом случае они будут находиться под надзором полномочных таможенных органов до того времени, пока не будут отправлены обратно или перерегистрированы в соответствии с таможенными правилами этого Договаривающегося государства.
5. В случае прямого транзита багаж и груз освобождаются от таможенных пошлин, налогов и сборов.
6. Сборы за предоставленное обслуживание, таможенные формальности и хранение взимаются в соответствии с законодательством Договаривающихся государств.

В отношении освобождения от налогообложения авиатранспортных предприятий, в Российской Федерации существует практика включения положений для освобождения от налогов в соглашения о воздушных перевозках или в отдельные международные соглашения с целью избежать двойного налогообложения доходов.

ПОЛОЖЕНИЯ С ЦЕЛЬЮ ИСКЛЮЧИТЬ ДВОЙНОЕ НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ

1. Каждое Договаривающееся государство освобождает на своей территории уполномоченное авиатранспортное предприятие другого Договаривающегося государства от всех подоходных налогов и сборов, взимаемых с уполномоченного авиатранспортного предприятия за предоставление установленных воздушных сообщений.
2. Каждое Договаривающееся государство освобождает на своей территории уполномоченное авиатранспортное предприятие другого Договаривающегося государства от всех имущественных налогов и сборов.
3. Сотрудники уполномоченного авиатранспортного предприятия, являющиеся гражданами одного Договаривающегося государства, освобождаются от всех подоходных налогов с их заработной платы.

РУАНДА

- Статья 1** В соответствии с положениями двусторонних соглашений о воздушных сообщениях между Руандой и другими странами Руанда на взаимной основе не взимает налоги с топлива, смазочных и прочих расходуемых технических материалов. Освобождение также распространяется на все занятые в международных перевозках воздушные суда, не охваченные двусторонними соглашениями о воздушных сообщениях.
- Статья 2** Заключенные Руандой с другими странами двусторонние соглашения о воздушных сообщениях дают возможность избежать на взаимной основе двойного налогообложения доходов и продаж авиакомпаний.
- Статья 3** Руанда не взимает налогов с продаж или за использование международного воздушного транспорта.
-

СЕЙШЕЛЬСКИЕ ОСТРОВА**Статья 1**

Статья 1 а) i), ii) Правило 177 разрешает сотруднику "опечатывать" запасы воздушного судна по прибытии. Эти запасы освобождаются от таможенной пошлины или любых других налогов, если они не направлены на внутреннее потребление.

Статья 1 а) iii) Не применяется, поскольку имеется только один международный аэропорт. Небольшое воздушное судно, осуществляющее вылет на иностранную территорию, не будет подвергаться взиманию сборов за местное потребление топлива.

Статья 2

В разделе 69 акта о налоге на коммерческую деятельность говорится о прямом налоге на оборот товаров, пассажиров и т. д., который оплачивается на Сейшельских Островах при ставке в 5 %. Хотя в данном разделе говорится о владельцах судов, осуществляющих чартерные рейсы, этот раздел также распространяется на авиакомпании.

С любой авиакомпанией, желающей обосноваться на Сейшельских Островах, будет достигнуто соглашение о налогообложении в отношении капитала, оборудования, потребляемых товаров и эксплуатационных материалов.

Статья 3

Сборы, взимаемые с убывающих пассажиров (сбор за обслуживание пассажиров), непосредственно направляются в Отдел гражданской авиации.

В соответствии с актом о поощрении капиталовложений компании (включая авиакомпании и грузоотправителей) будут при импорте иметь право на освобождение от налогов на капитальное оборудование, потребляемые товары и сырьевые материалы. Освобождение от корпоративного налога также предоставляется при согласии министра, ответственного за финансы.

СИНГАПУР

- Статья 1** Таможенные пошлины на смазочные материалы и реактивное топливо были аннулированы 1 апреля 1994 года. До 1 апреля 1994 года освобождение от пошлин предоставлялось в рамках распоряжения о таможенных пошлинах (освобождение) 1990 года в отношении любого реактивного топлива, смазочных материалов и других потребляемых технических запасов, взятых на борт любого воздушного судна в качестве авиационных запасов. Аналогичное освобождение также предоставляется в рамках законодательства о налогах на товары и услуги (GST). Поэтому мы готовы соблюдать резолюции/рекомендации статьи 1.
- Статья 2** Вопросы, относящиеся к взаимному освобождению от налогов, более подробно рассматриваются в рамках двустороннего соглашения об аннулировании двойного налогообложения (DTA) или соглашения о взаимном освобождении от налогов, а не в соответствии с документом ИКАО о политике в области налогообложения. Сингапуром заключено 76 DTA и 7 соглашений о взаимном освобождении, которые предусматривают полное или частичное освобождение от налогов на доход, полученный в результате эксплуатации воздушных судов в международных перевозках. В целом, наши DTA и взаимные соглашения также предусматривают, что прибыль, полученная в результате отчуждения осуществляющих международные перевозки воздушных судов или движимой собственности, относящейся к эксплуатации таких воздушных судов, подлежит налогообложению только в стране пребывания или месте эффективного управления эксплуатанта.
- Статья 3** Любое уменьшение или аннулирование налогов, относящихся к продаже или использованию международного воздушного транспорта, будет осуществляться только в рамках, предусмотренных нашими соответствующими внутренними законами. В соответствии с нашими внутренними законами предоставление услуг, касающихся международной перевозки пассажиров или товаров, и сдача в аренду воздушных судов для осуществления перевозок за пределами Сингапура считаются услугами с нулевой ставкой для целей налога на товары и услуги (GST).
-

СЛОВАКИЯ

- Статья 1** Принципы данной резолюции включены в двусторонние соглашения по воздушному транспорту. Словакия соблюдает данную резолюцию в отношении налогообложения топлива, смазочных материалов и других технических запасов. Также применяется правило о взаимности. Словакия предпринимает усилия по более широкому его применению, окончательное решение может быть принято министерством финансов в соответствии с политикой и законодательством Европейского союза.
- Статья 2** Принципы данной резолюции включены в двусторонние соглашения по воздушному транспорту.
- Налоги на доход международных авиатранспортных предприятий и налоги на воздушные суда и другую движимую собственность, связанную с эксплуатацией воздушных судов международных воздушных перевозок, охвачены двусторонними соглашениями в целях устранения двойного налогообложения. Министерство финансов отвечает за эти конкретные виды соглашений.
- Статья 3** Словакия полностью соблюдает данную резолюцию.
-

СЛОВЕНИЯ

- Статья 1** В Словении данная статья выполняется в отношении международного воздушного транспорта. Соблюдения принципа взаимности не требуется и не взимаются какие-либо дополнительные национальные или местные пошлины и налоги.
- Не освобождаются от акцизных налогов и НДС международные воздушные перевозки в личных целях.
- Статья 2** В Словении положения соглашений об избежании двойного налогообложения в отношении налогов с дохода и капитала, а также положения других международных соглашений применяются напрямую к налогоплательщикам, проживающим в государствах, с которыми заключено указанное соглашение, в тех случаях, когда такое соглашение определяет вопрос о налогообложении или регулирует его иначе, чем национальное налоговое законодательство.
- Статья 2 а)** На настоящий момент Словения заключила значительное количество двусторонних соглашений об избежании двойного налогообложения (в 2012 году будут действовать 48 соглашений) для предотвращения многократного налогообложения, в частности, в области гражданской авиации.
- Статья 3** В Словении международный воздушный транспорт не облагается налогом на добавленную стоимость.
-

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

Статья 1 В Соединенном Королевстве нет национальных или местных налогов за приобретение топлива, смазочных или расходных технических материалов, находящихся на борту или взятых на борт и предназначенных для использования воздушными судами в международных воздушных перевозках.

Статья 2 Большое число двусторонних соглашений о воздушном сообщении, заключенных Соединенным Королевством с другими государствами, которые эффективно реализуют статью 2 в отношении Соединенного Королевства и этих государств. Соединенное Королевство всегда готово проводить двусторонние обсуждения в целях дополнительного заключения таких соглашений, касающихся доходов международного воздушного транспорта.

Статья 3 С 1 ноября 1994 года Соединенное Королевство ввело сбор за каждого подлежащего налогообложению пассажира (ADP), вылетающего на облагаемом налогом рейсе из аэропорта Соединенного Королевства как на внутренних, так и на международных маршрутах. Доходы от этих сборов переводятся непосредственно в казначейство Соединенного Королевства. В 2008 году в результате изменения этой схемы шкала налогообложения была расширена до 4 диапазонов километража. В 2011 году, желая сделать сбор более справедливым, правительство объявило о том, что, начиная с 1 апреля 2013 года, данный сбор будет впервые применяться к полетам воздушных судов бизнес-авиации. После передачи полномочий на установление ставок для полетов на большие расстояния Ассамблее Северной Ирландии ставка сбора ADP на прямых маршрутах большой протяженности из аэропортов Северной Ирландии с 1 января 2013 года стала нулевой. 1 апреля 2015 года были отменены категории C и D ставок на дальние расстояния и все полеты большой продолжительности были сведены в категорию B. Кроме того, с 1 мая 2015 года был отменен ADP в отношении лиц в возрасте до 12 лет, а с 1 марта 2016 года – в отношении лиц в возрасте до 16 лет.

Статья 4 Соединенное Королевство активно поддерживает рыночные меры, которые отличаются от сборов или налогов и представляют собой наиболее экономичный способ сокращения эмиссии. Несмотря на резолюцию, Соединенное Королевство поддерживает меры финансового характера и сборы для сокращения или ограничения влияния авиации на окружающую среду. Эти меры не ограничиваются лишь акцизным сбором за керосин, налогом на добавленную стоимость и сборами за охрану окружающей среды.

Соединенное Королевство продолжает активно поддерживать международные действия по решению проблемы изменения климата в результате воздействия авиации, в частности, за счет применения рыночных мер. Соединенное Королевство считает, что предпочтительно осуществлять подобные действия на глобальном уровне и следовательно осуществляет посредством ИКАО деятельность по разработке глобальных рыночных мер, которые позволят достигнуть цель Организации, состоящую в обеспечении углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года. Однако при отсутствии соответствующих глобальных действий региональные мероприятия представляют собой важный первый шаг.

Соединенное Королевство также считает, что, если страны принимают решение применять авиационные сборы, международные правила не должны препятствовать членам ИКАО структурировать сборы таким образом, чтобы поощрять более экономически эффективные и экологически чистые полеты.

Следует отметить, что Соединенное Королевство также несет ответственность за ряд заморских и зависимых от нее территорий, которые могут применять налоги и/или сборы в соответствии с их конкретными местными условиями.

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

Статья 1 В отношении налогов на топливо, смазочные материалы и прочие расходуемые технические материалы

Статья 1 а) i) Положения данной статьи выполнены в Соединенных Штатах Америки.

Статья 1 а) ii) С учетом замечаний к статьям b), c) и e) ниже данный раздел используется в Соединенных Штатах Америки в отношении федеральных налогов на авиационное топливо, смазочные материалы и другие потребляемые технические запасы, принятые на борт воздушного судна с целью потребления во время полета.

Статья 1 а) iii) В соответствии с взаиморасчетами освобождение предоставляется на рейсах между расположенными на территории Соединенных Штатов Америки пунктами в тех случаях, когда эти полеты представляют собой продолжение международного маршрута.

Статья 1 b) и c) Освобождения, кредиты или возмещение федеральных налогов на топливо и таможенные пошлины предоставляются для расходуемых материалов: i) военных воздушных судов любой страны; и ii) гражданских воздушных судов, вовлеченных во внешнюю торговлю с Соединенными Штатами Америки или в торговлю между Соединенными Штатами Америки и любыми ее владениями. Однако в отношении гражданских воздушных судов, зарегистрированных в иностранном государстве, эти освобождения, кредиты и возврат предоставляются только в том случае, если иностранное государство вводит или введет существенные взаимные привилегии в отношении зарегистрированных в США воздушных судов. Соединенные Штаты Америки не ожидают расширения этих освобождений для иностранных гражданских воздушных судов, которые не участвуют во внешней торговле с Соединенными Штатами Америки.

Статья 1 d) См. ответ к пп. b) и c) выше и e) ниже.

Статья 1 e) В Соединенных Штатах Америки эта статья используется при закупке во многих международных аэропортах топлива в таможенных зонах или зонах свободной торговли (FTZ). Несколько штатов Соединенных Штатов Америки уже ввели освобождение от акцизного сбора штата на используемое на международных рейсах топливо. За исключением случаев, предусматривающих закупку топлива в таможенной зоне или в зоне FTZ, различные штаты Соединенных Штатов Америки осуществляют сбор налогов на топливо, взятое на борт воздушного судна. В некоторых из этих штатов доходы от налогов направляются на использование гражданской авиацией. Хотя Соединенные Штаты Америки одобряют стремление аннулировать местные налоги на такое топливо, в соответствии с федеральной структурой правительства Соединенных Штатов Америки и в свете решений Верховного суда Соединенных Штатов Америки при рассмотрении дела *Wardair Canada v. Florida Dept of Revenue*, 477 U.S. 1, 106 S.Ct. 2369, 91 L. Ed. 2d 1 (1986); см. также дело *Intel. Containers Intern. Corp. v. Huddleston*, 113 S.Ct. 1095 (1993), Соединенные Штаты Америки не планируют в ближайшем будущем освободить международный воздушный транспорт от таких налогов штатов (за исключением покупки топлива в таможенной зоне или в зоне FTZ).

Местные налоги и акцизные сборы на топливо в общественных (поддерживаемых федеральным правительством) аэропортах разрешается вводить только в такой мере, чтобы эти налоги "направлялись на капитальные или эксплуатационные расходы А) аэропорта; В) местной аэропортовой системы; или С) других местных средств, принадлежащих или эксплуатируемых владельцем аэропорта или эксплуатантом аэропорта, и непосредственно и в большей мере относились к фактической воздушной перевозке пассажиров или собственности" (т. е. "сбор с пользователей") (49 U.S.C. 47107 b)).

Статья 2 В отношении налогообложения **доходов международных авиатранспортных предприятий, налогообложения воздушных судов и другой недвижимой собственности**

Статья 2 а) i) Соединенные Штаты Америки согласны с принципами, изложенными в этой статье, и в соответствии с действующими законами в течение длительного времени придерживались практики предоставления на взаимной основе предусматриваемых в этой статье освобождений. Взаимное освобождение подтверждается двусторонними соглашениями с другими странами или с помощью административных решений. Некоторые из этих освобождений применяются на взаимной основе только для воздушных судов, зарегистрированных в других странах.

Статья 2 а) ii) К собственности авиатранспортного предприятия не применяются федеральные налоги на собственность. Однако некоторые штаты или местные правительства в Соединенных Штатах Америки могут вводить налог на определенную движимую персональную собственность таких предприятий (не включая коммерческие воздушные суда).

Статья 2 б) Двусторонние соглашения, о которых идет речь в статьях 2 а) и с), применяются только к федеральным налогам. Федеральный закон недвусмысленно препятствует штатам вводить налог на авиаперевозчиков США и иностранных перевозчиков на основе "общих доходов" (см. 49 U.S.C. 4011 b)).

Статья 2 с) Взаимное освобождение от подоходного налога на доход действует в отношении более 65 стран, однако такое освобождение может варьироваться на основе степени взаимности, предоставляемой в рамках законодательства другой страны. В некоторых случаях, там, где взаимное освобождение предоставляется в рамках договора о налоге, действующего до 1987 года, оно ограничено воздушными судами, оформленными в соответствии с законами страны, в которой находится его эксплуатант или арендодатель. Взаимное освобождение, предоставляемое в рамках закона США (начиная с 1987 года), и недавно заключенные договоры о налогах предоставляются резидентам другой страны без какой-либо связи с тем, где зарегистрировано воздушное судно.

Статья 3 В отношении **налогов на продажи и использование международного воздушного транспорта** (нижеприведенная информация датируется 1 января 2015 года)

Все налоги или сборы, взимаемые с продаж международного воздушного транспорта или за использование средств и услуг международного воздушного транспорта, предназначены для покрытия (и не превышают) расходов аэропорта, аэронавигационных средств и служб, предназначенных для обеспечения авиационной безопасности. Эти сборы включают:

* *Налог на прибывающие и вылетающие международные рейсы*, который в настоящее время составляет 17, 70 долл., но индексируется с учетом инфляции.. В отношении воздушных перевозок между континентальными Соединенными Штатами Америки и 225-мильной зоной в Канаде или Мексике применяется 7,5-процентный налог на билет, если оплата произведена в Соединенных Штатах Америки, и налог на прибывающие и вылетающие международные рейсы, если эта оплата сделана за пределами Соединенных Штатов Америки. Эти налоги направляются в целевой фонд аэропортов и воздушных трасс.

* Сбор в размере 5,50 долл. с пассажира за таможенный досмотр, сбор в размере 7,00 долл. с пассажира за иммиграционную проверку и сбор в размере 5,00 долл. с пассажира и 70,75 долл. с воздушного судна за осмотр животных, растений и медицинский осмотр (APHIS). Эти сборы предназначены для покрытия расходов на эти виды обслуживания.

- * Сбор "11 сентября" в целях обеспечения авиационной безопасности в размере 5,60 долл. при полете в одном направлении и максимум 11,20 долл. при полете туда и обратно взимается с пассажиров при выполнении воздушной перевозки, начинающейся в Соединенных Штатах Америки.
-

ТАИЛАНД

- Статья 1** Таиланд соблюдает пересмотренные разделы данного документа, касающиеся налогов на топливо, смазочные материалы и другие потребляемые технические запасы.
- Статья 2** В отношении налогообложения дохода и воздушных судов в Таиланде применяется система налога на добавленную стоимость, основанная на принципе взаимности.
- Статья 3** В отношении налогов на продажу и использование воздушного транспорта Таиланд соблюдает принципы данной Резолюции, используя систему налога на добавленную стоимость, взимаемого по нулевой ставке.
-

ТУНИС

Сводная резолюция соответствует финансовой политике Туниса.

ТУРЦИЯ**Общие замечания**

В целом политика Турции в области налогообложения согласуется с политикой ИКАО.

Статья 1 В отношении налогообложения топлива, смазочных и других расходуемых технических материалов

В соответствии со статьей 24 Чикагской конвенции и согласно общему коммюнике Турции (порядковый номер 15) о налоге на добавленную стоимость Турция не взимает налогов на топливо, смазочные и другие расходуемые материалы в области международных воздушных перевозок. Таким образом, соответствующие национальные законы и правила Турции согласуются с положениями документа Дос 8632 ИКАО.

Статья 2 В отношении налогообложения доходов международных авиатранспортных предприятий и воздушных судов и другой движимой собственности

В настоящее время Турция имеет соглашения об устранении двойного налогообложения с 80* странами в соответствии с документом Дос 8632.

Статья 3 В отношении налогов, связанных с продажей и использованием международного воздушного транспорта

Эти вопросы регулируются согласно статьям 23, 32 и 33 закона 5520 Турции.

(*) **Список стран:** Австрия, Азербайджан, Албания, Алжир, Бангладеш, Бахрейн, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Бразилия, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Египет, Йемен, Израиль, Индия, Индонезия, Иордания, Иран, Ирландия, Испания, Италия, Казахстан, Канада, Катар, Китай, Кувейт, Кыргызстан, Латвия, Ливан, Литва, Люксембург, Македония, Малайзия, Мальта, Марокко, Молдова, Монголия, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Пакистан, Польша, Португалия, Россия, Румыния, Саудовская Аравия, Сербия, Сингапур, Сирия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Судан, Таджикистан, Таиланд, Тунис, Турецкая Республика Северного Кипра, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония, Эфиопия, Южная Африка, Южная Корея, Япония.

УЗБЕКИСТАН**Статья 1**

- Статья 1 а)** Запасы, перевозимые на борту воздушного судна, прибывающего в Узбекистан, не рассматриваются как импортируемые и освобождаются от таможенных пошлин, если они не выгружаются с воздушного судна. Запасы, выгруженные временно, не облагаются таможенными пошлинами.
- Статья 1 б)** Освобождения, о которых говорится выше в статье 1 а), предоставляются также при вылете.
- Статья 1 с)** Положения статьи 1 и статьи 2 применяются независимо от вида выполняемых перевозок.
- Статья 1 d)** Выражение "таможенные пошлины" подразумевает импортные и экспортные пошлины.

Статья 2

- Статья 2 а) i)** На основе взаимности Узбекистан предоставляет авиатранспортным предприятиям других Договаривающихся государств освобождение от налога на доходы, получаемые на ее территории от эксплуатации воздушных судов, выполняющих международные авиaperезовки.
- Статья 2 а) ii)** Узбекистан предоставляет освобождение от налогов на собственность, капитал и от других аналогичных налогов на воздушные суда, выполняющие международные воздушные перевозки.
- Статья 2 б)** В соответствии со статьями 1 а) i) и ii) освобождение от налогов предоставляется согласно соответствующим положениям, включенным в двусторонние соглашения о воздушных сообщениях, или на основе двусторонних соглашений, касающихся двойного налогообложения.

Узбекистан заключил соглашения, о которых идет речь выше, со следующими государствами:

Двусторонние соглашения о воздушном сообщении

Каждое из этих соглашений содержит положение об освобождении авиакомпаний от налогов и заключены между Узбекистаном и Китаем, Республикой Кореей, Австрией, Вьетнамом, Норвегией, Данией, Швецией, Кувейтом.

Двусторонние соглашения

Соглашения об избежании двойного налогообложения заключены между Узбекистаном и Беларуссией, Украиной, Индией, Соединенным Королевством, Таиландом, Российской Федерацией, Республикой Молдова, Пакистаном, Польшей.

- Статья 2 с)** В своей политике правительство Узбекистана стремится заключать соглашения с другими государствами, готовыми действовать на основе взаимности.
- Статья 3** Пассажиры, вылетающие из Узбекистана международными рейсами, выплачивают сбор за пассажирское обслуживание в размере 10 долл. США.

ФИДЖИ

Законодательство Фиджи, касающееся подоходного налога и налога на добавленную стоимость, соответствует политике ИКАО по вопросу налогообложения в сфере международных перевозок пассажиров и товаров.

ФИНЛЯНДИЯ

- Статья 1** В Финляндии данная статья выполняется в отношении коммерческих воздушных перевозок на основании директивы ЕС о налоге на энергоносители и директивы ЕС о налоге на добавленную стоимость. Освобождение от налога на энергоносители и от налога на добавленную стоимость не применяется к некоммерческой авиации общего назначения и не требует взаимного режима со стороны других государств.
- Статья 2** Финляндия заключила ряд двусторонних соглашений для предотвращения двойного налогообложения доходов международных авиакомпаний.
- Статья 3** Услуги, связанные с международными воздушными перевозками, освобождаются от налога на добавленную стоимость в соответствии с директивой ЕС о налоге на добавленную стоимость и связанным с этой директивой национальным законодательством.
-

ФРАНЦИЯ

Освобождения от налогов на топливо и другие энергоносители является нормой, за исключением любительских полетов в прогулочных целях. Это освобождение касается также любого НДС, который может устанавливаться на такие продукты. Кроме того, авиакомпании, основным видом деятельности которых являются международные авиаперевозки, полностью освобождаются от НДС на операции по поставке, обработке, ремонту и техническому обслуживанию, фрахтованию и лизингу воздушных судов этих авиакомпаний.

Положения, касающиеся освобождения от двойного налогообложения доходов и капиталов авиакомпаний, обычно включаются в заключаемые Францией общие двухсторонние соглашения в конкретной области двойного налогообложения, либо в специальные соглашения.

Применительно к налогу на продажи авиабилетов на международные рейсы, Франция осуществляет принцип освобождения от НДС (налога на добавочную стоимость). Однако она ввела конкретные налоги из расчета на каждого перевозимого пассажира как на международных, так и на внутренних авиалиниях. Поступления от этих налогов идут на финансирование принимаемых государством мер в области экономического регулирования, безопасности полетов и авиационной безопасности.

Франция считает важным вносить свой вклад в реализацию Целей тысячелетия в области здравоохранения и экономического развития. С 2006 года она взимает солидарные сборы с каждого пассажира на международных и внутренних линиях.

Франция продолжает оказывать поддержку международным действиям по решению проблемы влияния авиации на изменение климата, используя для этого рыночные меры. Франция считает, что такие меры желательно принимать на глобальном уровне. Однако в отсутствие надлежащих мер на глобальном уровне региональные меры являются важным первым шагом.

ЧЕХИЯ

Статья 1 В соответствии с положением 353/2003 Свода законов о налогообложении минеральные масла, используемые в качестве топлива для международного воздушного транспорта и воздушных перевозок, освобождаются от акцизных сборов, за исключением минеральных масел, используемых для частных полетов с целью развлечения, в соответствии с директивой 2003/96/ЕС, которая реорганизует налогообложение энергоносителей и энергоснабжения.

Статья 2 Подоходный налог, взимаемый с международного воздушного транспорта, указывается в чешском налоговом законодательстве под номером 586/1992 Свода законов о налогообложении. Министерство финансов согласно с принципом взаимности, основанным на сборе налогов только в государстве, в котором постоянно находится авиапредприятие. Это положение вытекает из соглашений об устранении двойного налогообложения.

Подоходный налог за эксплуатацию воздушных судов при международных перевозках, а также подоходный налог с работников сферы воздушного транспорта взимается на основе двусторонних соглашений об избежании двойного налогообложения. Чешская Республика заключила соглашения с 85 государствами. Эти соглашения также касаются налогообложения и освобождения международных перевозчиков от двойного подоходного налога с отчуждаемых воздушных судов в ходе международных перевозок или движимого имущества, используемого для эксплуатации этих воздушных судов.

В соответствии с положением 235/2004 Свода законов о взимании налогов на добавленную стоимость (НДС) от налогообложения вместе с требованием о налоговых скидках освобождаются следующие виды обслуживания:

- поставка, регулировка, ремонт, техническое обслуживание или сдача воздушного судна в аренду, включая аренду воздушных судов с экипажем, которые используются авиакомпаниями и занимаются перевозкой пассажиров и грузов между государствами-членами и третьими странами;
- поставка, ремонт, техническое обслуживание или аренда оборудования, которое установлено или используется на этих воздушных судах.

Поставка товаров, используемых для усовершенствования вышеупомянутых воздушных судов, также освобождается от налогообложения вместе с заявлением о налоговой скидке.

Некоторые запасные части, обычные виды авиационного оборудования и прочие предметы, используемые только в связи с эксплуатацией или ремонтом, техническим обслуживанием и производством полетов воздушных судов, освобождаются от налогов в тех случаях, когда они применяются исключительно на борту воздушного судна и вновь экспортируются.

В соответствии с двусторонними соглашениями воздушные суда Договаривающихся государств освобождаются от таможенных пошлин, налогов и прочих сборов, взимаемых национальными полномочными органами.

Статья 3 В соответствии с положением 235/2004 Свода законов о взимании налога на добавленную стоимость перевозка людей и багажа, а также обслуживание, непосредственно связанное с их перевозкой между государствами – членами ЕС и государствами-членами и третьими сторонами, освобождается от НДС. Можно также обратиться с заявлением о снижении налога в случае перевозки, выполняемой лицом, зарегистрированным в другом государстве-члене или иностранцем, обязанным уплатить НДС.

Статья 4 Чешская Республика всецело согласна с настоящей резолюцией.

ЧИЛИ

Статья 1 Генеральный директорат гражданской авиации Чили полностью одобряет эту резолюцию. Его позиция соответствует освобождению от налогообложения, предоставляемому Чили в случаях, указанных в статье 1 документа Дос 8632.

Статья 2 Для избежания многостороннего двойного налогообложения Чили заключила международные соглашения и договоры с некоторыми иностранными государствами, которые непосредственно касаются воздушного транспорта.

В целом, такой вид соглашения освобождает от налогообложения доход авиатранспортных предприятий других Договаривающихся государств, получаемый в результате их деятельности при условии, что данное освобождение от налога предоставляется в другом таком государстве на основе принципа взаимности. Чили подписала договоры с Аргентиной, Бразилией, Венесуэлой, Германией, Испанией, Колумбией, Панамой, Парагваем, Соединенными Штатами Америки, Уругваем и Францией.

Статья 3 В Чили продажа билетов освобождена от налога на добавленную стоимость (НДС).

ШВЕЙЦАРИЯ

Общие замечания

Швейцарская Конфедерация в целом поддерживает и применяет принципы политики ИКАО в области налогообложения воздушного транспорта, приведенные в Дос 8632. Несмотря на резолюцию Совета, Швейцарская Конфедерация является сторонником введения рыночных мер, направленных на уменьшение или ограничение воздействия авиации на окружающую среду.

ШВЕЦИЯ

В свете обсуждения на различных форумах рыночных мер в качестве инструментов ограничения влияния международной гражданской авиации на изменение климата мы считаем, что из ряда возможных будущих мер не следует исключать сборы за превышение нормы грузоподъемности и налоги, взимаемые с воздушного транспорта.

ЭКВАДОР

- Статья 1** Эквадор соблюдает статьи 1 а), b), с) и d). Что касается статьи 1 е), то взимается налог со стоимости каждого галлона авиационного топлива или смазочного материала, используемого в пределах Эквадора любым воздушным судном, осуществляющим международные и внутренние коммерческие перевозки (статья 28 акта о гражданской авиации), который установлен в целях финансирования расходов, связанных со средствами и обслуживанием.
- Статья 2** У Эквадора действует правило, в соответствии с которым все предприятия и отдельные лица облагаются годовым "подходным налогом", который должен выплачиваться министерству финансов.
- Статья 3** В Эквадоре не взимается налог на общие доходы или продажи эксплуатанта.
- Продажа международных пассажирских авиабилетов, выданных в Эквадоре, облагается налогом в 10 % от их стоимости. Эта сумма поступает в министерство финансов.
- О любых, имеющих место изменениях будет сообщено в Организацию.
-

ЭСТОНИЯ

Общие замечания

В своей общей политике налогообложения Эстония согласна с политикой ИКАО и включила ее позицию в национальное законодательство. Самые последние поправки к эстонскому законодательству о налогах предназначены для того, чтобы сделать эти законы сопоставимыми с законами, применяемыми в Европейском союзе (ЕС).

Статья 1

Что касается налогов на топливо, смазочные и другие расходные технические материалы, то Эстония не облагает налогами топливо, содержащееся в баках воздушного судна. Кроме того, если запасы привезены в таможенную зону и остаются в ней, указанные налоги не взимаются.

В приведенной ниже таблице приводятся импортные налоги, применяемые Эстонией.

<i>Продукт</i>	<i>Ставка импортируемого налога</i>
Электрическое оборудование, связанное с регулированием движения	15 %
Механическое оборудование для аэропортов и воздушного движения	10 %
Транспортное оборудование, используемое в аэропортах для перемещения груза	15 %
Воздушные суда, вертолеты	5 %

Источником для указанной таблицы является законодательство Эстонии о тарифах (журнал официальных документов RT1/1997, 78, 1321).

Обращается внимание на то, что законодательство позволяет правительству заключать благоприятные двусторонние соглашения с другими странами в целях поддержания международной торговли. Предпочтительное соглашение не будет действовать после того, как Эстония присоединится к Всемирной торговой организации. Правительство намерено осуществить это до конца 1999 года.

Статья 2

Эстония подписала двусторонние соглашения со своими основными партнерами по воздушному движению в целях устранения двойного обложения на доходы международных компаний. Этими странами являются: Германия, Дания, Канада, Латвия, Литва, Норвегия, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Швеция и некоторые другие страны. Эти соглашения являются двусторонними и в некоторой степени варьируются. В Эстонии не применяются налоги на собственность. Авиакомпании, зарегистрированные в стране, подвергаются 26-процентному корпоративному налогу. Однако имеется сильная политическая воля, направленная на снижение ставки корпоративного налога.

Статья 3

Билеты авиакомпаний не подлежат 18-процентному налогу на продажу (НДС), который применяется в отношении большинства продуктов, включая билеты, продаваемые национальными авиакомпаниями. Закон о налоге на добавленную стоимость был опубликован в журнале официальных документов RT I/1993, 60, 847 впервые в 1993 году. В соответствии с поправкой 1997 года к указанному закону НДС не взимается с импорта воздушных судов, которые используются исключительно в международных перевозках

ЭФИОПИЯ

Статья 1 Правительство Эфиопии освобождает от таможенных пошлин и прочих сборов смазочные материалы и прочие расходные технические материалы, используемые международным воздушным транспортом в соответствии со статьей 24 Чикагской конвенции и положениями двусторонних соглашений между Эфиопией и другими странами.

Статья 3 Эфиопия заключает двусторонние соглашения со многими странами относительно подоходных налогов авиакомпаний с целью обеспечить на взаимной основе освобождение от двойного налогообложения доходов и выручки авиакомпаний.

ЮЖНАЯ АФРИКА

Касающийся налогообложения вопрос в настоящее время широко обсуждается с представителями отрасли. Южная Африка сообщит о своей позиции, как только получит всю необходимую информацию.

Однако необходимо отметить, что конституция Южной Африки 1993 года (акт № 200 от 1993 года) предусматривает введение некоторых налогов со стороны провинций. Поэтому на данном этапе нельзя подтвердить, что такие налоги будут соответствовать резолюции.
