



Nota de envío

SUPLEMENTO DEL DOC 8632

CRITERIOS DE LA OACI SOBRE IMPUESTOS EN LA ESFERA DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

(Tercera edición — 2000)

1. La Enmienda del Suplemento adjunta a la presente contiene información recibida de los Estados contratantes acerca de su postura respecto a la Resolución del Consejo sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, al 29 de mayo de 2009.
 2. Toda información adicional recibida de los Estados contratantes se publicará regularmente como enmienda al presente Suplemento.
-

SUPLEMENTO DEL DOC 8632 — CUARTA EDICIÓN

**CRITERIOS DE LA OACI SOBRE IMPUESTOS EN LA
ESFERA DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL**

La información aquí comprendida indica el grado de aplicación de las Resoluciones y Recomendaciones del Consejo de 1999 sobre impuestos por los Estados contratantes, según se ha notificado a la OACI.

Publicado bajo la autoridad del Consejo

JULIO DE 2009

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Índice

<i>Estado</i>	<i>Páginas en el Suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Alemania	1	3/7/09
Argentina	1-3	3/7/09
Armenia	1	3/7/09
Australia	1-2	3/7/09
Austria	1	3/7/09
Azerbaiyán	1	3/7/09
Bahrein	1	3/7/09
Barbados	1	3/7/09
Bélgica	1-2	3/7/09
Botswana	1	3/7/09
Burundi	1	3/7/09
Canadá	1-2	3/7/09
Colombia	1	3/7/09
Cuba	1	3/7/09
Chile	1	3/7/09
China (RAE de Hong Kong)	1	3/7/09
China (RAE de Macau)	1	3/7/09
Chipre	1	3/7/09
Ecuador	1	3/7/09
Egipto	1	3/7/09
Emiratos Árabes Unidos	1	3/7/09
Eslovaquia	1	3/7/09
Eslovenia	1	3/7/09
España	1-6	3/7/09
Estados Unidos	1-3	3/7/09
Estonia	1	3/7/09
Etiopía	1	3/7/09
Federación de Rusia	1-3	3/7/09
Fiji	1	3/7/09
Finlandia	1	3/7/09
Hungría	1	3/7/09
India	1-3	3/7/09
Irán (República Islámica del)	1	3/7/09
Irlanda	1	3/7/09
Italia	1	3/7/09
Jordania	1	3/7/09
Kenya	1	3/7/09
Kuwait	1	3/7/09
La ex República Yugoslava de Macedonia	1	3/7/09
Lesotho	1	3/7/09
Líbano	1	3/7/09
Lituania	1-2	3/7/09
Malta	1	3/7/09
México	1-2	3/7/09
Noruega	1	3/7/09
Nueva Zelanda	1	3/7/09

<i>Estado</i>	<i>Páginas en el Suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Omán	1	3/7/09
Países Bajos	1	3/7/09
Pakistán	1	3/7/09
Panamá	1	3/7/09
Perú	1	3/7/09
Polonia	1	3/7/09
Portugal	1-4	3/7/09
Reino Unido	1	3/7/09
República Checa	1	3/7/09
República de Corea	1	3/7/09
República Unida de Tanzania	1	3/7/09
Rwanda	1	3/7/09
Seychelles	1	3/7/09
Singapur	1	3/7/09
Sudáfrica	1	3/7/09
Suecia	1	3/7/09
Suiza	1	3/7/09
Tailandia	1	3/7/09
Túnez	1	3/7/09
Uzbekistán	1	3/7/09
Venezuela	1	3/7/09

ALEMANIA

Pese a que la[s] resolución[resoluciones] no concuerda[n] con la política de su Gobierno a largo plazo, Alemania sigue esta[s] resolución[resoluciones] por ahora siempre ya que concuerda[n] con la política y legislación de la Unión Europea. El Gobierno de Alemania también podría decidir [ha decidido] introducir en el transporte aéreo comercial internacional un impuesto sobre el consumo de combustible y lubricantes así como un impuesto sobre la venta y el uso de servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros.

PROYECTO

ARGENTINA**Cláusula 1**

Argentina cumple con la Resolución del Consejo descrita en la Cláusula 1, con las siguientes aclaraciones:

- 1) En lo que se refiere a las exenciones estipuladas en la Cláusula 1 de la Resolución del Doc 8632 en materia de derechos de importación y exportación, las situaciones allí planteadas se hallan libres del pago de dichos tributos con excepción de los supuestos previstos que se mencionan en el Adjunto 1.
- 2) En relación a las operaciones de transporte aéreo internacional, realizadas en nuestro país por aeronaves matriculadas en otro Estado o arrendadas o fletadas por empresas de ese Estado, que se prevén en la Resolución del Doc 8632, mediante la cual se establece la exención de los impuestos al consumo que gravan la compra de combustible, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes que estuvieren contenidos en los tanques u otros receptáculos de la aeronave o llevados a bordo, la legislación argentina contempla la exención de impuestos a esos productos en determinadas condiciones a saber:
 - a) Respecto a los impuestos internos, siempre que no se haya producido el hecho imponible, se contempla la exención cuando dichos productos han sido incorporados a la lista de suministros (productos que serán consumidos a bordo), o habiéndose generado el hecho imponible, se procederá a su devolución o acreditación del impuesto.
 - b) Si bien la venta de determinados productos se encuentra gravada con el Impuesto al Valor Agregado (IVA), la normativa de dicho impuesto prevé la devolución del tributo en los casos que se destinen al transporte internacional de pasajeros y carga.

Cláusula 2

Argentina cumple con la Resolución del Consejo descrita en la Cláusula 2, la que merece los siguientes comentarios:

- 1) Argentina desde el año 1946, se adhiere a la posición que contempla que cada Estado debe tener exclusividad en la tributación de las rentas y el capital de las empresas que, operando en el transporte internacional se encuentran constituidas o domiciliadas en el mismo.
- 2) A partir del año mencionado en el inciso 1), se han suscrito acuerdos específicos, esto es a efectos de evitar la doble imposición en materia de transporte internacional, marítimo y aéreo, además de consagrarse la posición mencionada en los artículos pertinentes de los acuerdos tributarios amplios para evitar la doble imposición (Artículos 8, 13 y 22 del Modelo de Convenio de la OCDE).

Cláusula 3

Argentina no aplica tipos de imposición que afecten el *modus operandi* del transporte internacional en grados que puedan obstaculizar o dificultar su desarrollo, en lo que a pasajeros y expedidores se refiere. Al respecto, caben los siguientes comentarios:

- 1) Argentina grava con un 5% el precio de los pasajes aéreos al exterior vendidos o emitidos en el país, así como los vendidos o emitidos fuera del territorio nacional, a favor de nacionales o residentes permanentes de nuestro país, con punto de partida del viaje en algún aeropuerto situado en el mismo.

- 2) Existe una diferencia conceptual respecto a la Cláusula dispositiva 2, donde se considera impuesto a lo que en Argentina se denomina tasa por ser el pago de un servicio que es brindado por la Nación, Provincia o Municipio y en la que las prácticas internacionales, posición a la que se adhiere Argentina, admiten que los países pueden percibir tales tasas, que se aplican en general sobre el valor del inmueble y que tienen por finalidad cubrir los gastos de alumbrado y limpieza de la ciudad.

PROYECTO

Adjunto 1

Código aduanero de la Nación Argentina (Ley 22.415)

“Artículo 514

Salvo disposición especial en contrario, la carga en un medio de transporte, nacional o extranjero, de mercadería que careciere de libre circulación en el territorio aduanero con destino a rancho, provisiones de a bordo, o suministros procedentes de depósito sometido a control aduanero, se considera como si se tratara de importación para consumo y se halla sujeta al correspondiente pago de tributos.”

PROYECTO

ARMENIA

De conformidad con la legislación de la República de Armenia relativa al “Impuesto sobre el Valor Agregado”, se aplica una tasa de IVA de cero por ciento con respecto a lo siguiente:

- a) combustible para abastecer aeronaves que operan vuelos en líneas internacionales, y a los suministros previstos para consumo de la tripulación y de los pasajeros durante el vuelo en todo el trayecto de una ruta;
- b) impuestos sobre servicios (incluidos navegación aérea, despegue y aterrizaje), reparaciones, reacondicionamientos de los medios de transporte que operan en rutas internacionales, así como los servicios de carga en rutas internacionales para pasajeros, equipaje, carga, servicios postales y servicios proporcionados a los pasajeros durante el transporte;
- c) impuestos sobre servicios (incluidos los impuestos para agentes e intermediarios) indirectamente vinculados con los servicios del apartado b) anterior y los proveedores de los mismos;

La tasa de cero por ciento se aplica a las empresas residentes y no residentes.

De conformidad con el Artículo 102 del Código tributario de la República de Armenia, el arancel aduanero de cero por ciento se aplica a la importación y exportación de todo tipo de combustible y lubricantes.

De conformidad con la legislación de la República de Armenia relativa al “Impuesto sobre las utilidades”, los ingresos percibidos por una empresa extranjera que realiza operaciones de transporte aéreo desde o hacia la República de Armenia están sujetos a impuestos, ya sea en la fuente donde se generan los ingresos o en función de la declaración de renta anual (si la empresa que realiza el transporte aéreo tiene una sucursal independiente en la República de Armenia).

Además, se han suscrito acuerdos para evitar la doble imposición con respecto a los impuestos sobre la renta y la propiedad prácticamente con todos los países de residencia (de constitución) de las empresas extranjeras que realizan operaciones de transporte aéreo desde o hacia la República de Armenia, así como acuerdos relativos a tráfico aéreo, y las disposiciones de estos acuerdos de transporte aéreo internacional están en consonancia con las políticas de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional.

Al 1 de enero de 2009, Armenia ha suscrito acuerdos para evitar la doble imposición con respecto a los ingresos y la propiedad con los siguientes 29 países: Austria, Belarús, Bélgica, Bulgaria, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia Francia, Georgia, Grecia, India, Irán, Italia, Letonia, Líbano, Lituania, Países Bajos, Polonia, Qatar, República de Moldova, Rumania, Siria, Suiza, Tailandia, Turkmenistán y Ucrania.

Desde 1998, la República de Armenia cobra un impuesto estatal de 10,000 drams armenios (USD 33 aproximadamente), a los pasajeros que salen del país por vía aérea. Conforme a la enmienda de la legislación de la República de Armenia relativa al “Impuesto estatal” (en vigor a partir del 29 de marzo de 2009), el impuesto estatal se incluye en el costo del billete de la línea aérea y debe ser abonado al fisco de la República de Armenia por:

- a) los transportistas aéreos de la República de Armenia y los representantes de los transportistas aéreos extranjeros matriculados en el país, cuando explotan servicios aéreos regulares;
- b) las organizaciones que explotan aeropuertos que operan servicios de transporte aéreo no regular.

AUSTRALIA

Comentarios generales

Si bien entendemos que la OACI tiene el derecho de hacer recomendaciones y emitir resoluciones respecto a cuestiones que traten de los impuestos en la aviación internacional, nos oponemos energicamente a que se creen regimenes distintos de tributación para grupos especificos, lo que comprende las líneas aéreas internacionales, y nos oponemos a cualquier iniciativa que tome la OACI de imponer sus criterios sobre tributación a los Estados contratantes.

La política de Australia sigue siendo que toda cuestión relativa a los impuestos de las líneas aéreas internacionales ha de considerarse en el contexto de los criterios generales de Australia en materia de impuestos. Por consiguiente, Australia seguirá tratando estas cuestiones sólo en los acuerdos relativos a la doble imposición y, con menos frecuencia, en los acuerdos sobre los beneficios de las líneas aéreas internacionales.

Ampliación de los criterios de imposición de la OACI a los impuestos que se gravan en el plano infranacional

Australia no puede aceptar las disposiciones que amplían los criterios de imposición de la OACI a las autoridades tributarias locales. Los Estados y territorios australianos tienen poderes fiscales propios, y la Mancomunidad no tiene autoridad directa para imponer su voluntad sobre poderes fiscales que poseen legítimamente. Todo esto se refleja en el hecho de que los acuerdos sobre doble imposición de Australia y sobre beneficios de las líneas aéreas no cubren los impuestos estatales.

Se facilita la información siguiente en relación con la tributación nacional.

Normativa respecto al Doc 8632 — imposición a nivel nacional únicamente

Cláusula 1

La normativa australiana, plasmada en el Artículo 9 del Acuerdo ordinario de servicios aéreos de Australia acata la Cláusula 1.

Específicamente, las aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional operadas por las líneas aéreas de cada Parte están exentas de restricciones a las importaciones, impuestos aduaneros, impuestos sobre el consumo, impuestos sobre bienes y servicios y derechos e impuestos similares vigentes en Australia. Los repuestos, equipo ordinario de aeronaves y otros componentes cuyo uso se limita únicamente a la operación, reparación, mantenimiento o servicios de dicha aeronave están exentos de modo semejante, siempre que dichos equipos y componentes estén destinados para uso a bordo de una aeronave y se vuelvan a exportar.

Siempre que, en cada caso, los componentes se utilicen a bordo de una aeronave para fines de establecimiento y mantenimiento del transporte aéreo internacional por la línea aérea en cuestión, los siguientes suministros estarán exentos de restricciones de importación, aranceles aduaneros, impuestos sobre el consumo, impuestos sobre bienes y servicios y derechos e impuestos similares vigentes en Australia, ya sea que hayan sido importados a territorio australiano por la línea aérea o que hayan sido suministrados a una línea aérea en Australia:

- i) suministros de aeronave (incluidos, entre otros, productos tales como alimentos, bebidas y provisiones destinados a la venta o al uso de los pasajeros durante el vuelo);
- ii) combustible, lubricantes (incluidos fluidos hidráulicos) y suministros técnicos consumibles, y
- iii) repuestos, incluyendo motores.

Estas exenciones también se aplican cuando los suministros en cuestión se utilizan en cualquier parte de un trayecto realizado sobre territorio australiano durante un itinerario internacional.

Cláusula 1 e) Australia procurará asegurarse que, siempre que sea posible, las autoridades estatales y locales no graven los suministros utilizados para explotar o prestar servicios a aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional, incluyendo combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles. Sin embargo, el Gobierno australiano no puede comprometerse a garantizar que los Estados no cobren impuestos en ciertos casos. En la actualidad, los Estados australianos y las autoridades locales no aplican ningún impuesto que sea incompatible con las exenciones de impuestos al transporte aéreo internacional establecidos en el modelo de acuerdo de servicios aéreos de Australia o en la Resolución de la OACI sobre impuestos de suministros utilizados en el transporte aéreo internacional.

Cláusula 2 a) i) En la legislación nacional de Australia no se contemplan reglas especiales sobre tributación en relación con los impuestos sobre los ingresos de los explotadores de líneas aéreas no residentes. Sin embargo, como parte de los procedimientos de administración tributaria, tales líneas aéreas deben calcular la parte imponible de sus ingresos de conformidad con las leyes tributarias australianas en materia de ingresos. Los explotadores de líneas aéreas no residentes, que no son partes de tratados, cumplen con la legislación tributaria australiana relativa a ingresos, cuando calculan los ingresos imponibles en Australia utilizando las fórmulas específicas establecidas por el Comisionado Australiano sobre impuestos.

Cuando existe un tratado tributario amplio, por lo general Australia sigue los criterios de tributación del OCDE plasmados en el Modelo de Convenio sobre imposición de la OCDE, y generalmente grava los beneficios que puedan obtenerse de la explotación de aeronaves en tráfico internacional en el país de residencia de la empresa que explota las aeronaves. Australia tiene una reserva con respecto al Modelo de Artículo de la OCDE relativo a los impuestos sobre los beneficios del tráfico aéreo internacional y se reserva el derecho de gravar los beneficios del transporte de pasajeros o carga llevada a bordo en un lugar en Australia para descargar dentro del país. Se evita la imposición en distintos niveles ya que los tratados tributarios australianos prevén la doble imposición impidiendo que en el Estado de residencia de la empresa se paguen impuestos ya abonados en el país en el que se originaron las ganancias.

Como parte de su régimen general de impuestos sobre la renta, Australia grava el capital. De acuerdo a la legislación nacional australiana, se gravan las ganancias de capital de los explotadores de líneas aéreas internacionales que resultan de la venta de “propiedades imponibles australianas” (esencialmente bienes raíces australianos y activo empresarial de sucursales australianas de un explotador de línea aérea residente en el extranjero). Cuando existe un tratado tributario amplio, Australia no grava el capital resultante de la enajenación de aeronaves explotadas por un explotador internacional no residente, o de propiedad empleados en la explotación de dicha aeronave: sólo tiene derecho a gravar dichos bienes el país en el que reside la línea aérea internacional.

Cláusula 2 c) Australia ha suscrito 41 tratados amplios relativos al impuesto sobre la renta de empresas internacionales de transporte aéreo, y cuatro acuerdos limitados relativos al impuesto sobre los beneficios de las líneas aéreas internacionales.

Cláusulas 3 y 4 El Impuesto sobre el Movimiento de Pasajeros (PMC) es un impuesto no afectado que se recauda de los pasajeros internacionales que salen de los aeropuertos australianos y generalmente lo cobra la línea aérea internacional como parte de la expedición de billetes/tarifas aéreas y contribuye a recuperar los costos de una gama de actividades relacionadas con la seguridad de la aviación, la tramitación de pasajeros internacionales en aeropuertos internacionales y puertos marítimos, y la expedición de visados de corto plazo para el extranjero. La línea aérea remite el PMC a los Servicios aduaneros australianos después de que la aeronave ha salido de Australia.

AUSTRIA**Cláusula 1**

Cláusula 1 a) Esta cláusula se aplica en Austria para el transporte aéreo comercial;

Cláusula 1 b) Las exenciones se otorgan aun sin el requisito de reciprocidad;

Cláusula 1 c) También se otorgan exenciones a la salida;

Cláusula 1 d) Esta definición es aceptable en Austria; y

Cláusula 1 e) En Austria no existen dichos impuestos y derechos locales.

Cláusula 2 Esta cláusula es plenamente aceptable para Austria.

Cláusula 2 a) Austria ha concertado una serie de acuerdos bilaterales sobre la doble imposición, a fin de evitar la imposición múltiple, entre otras cosas, en la esfera de la aviación civil.

Cláusula 3 En Austria no se aplican impuestos sobre los ingresos brutos ni sobre el valor añadido en la esfera del transporte aéreo internacional, pero los pasajeros que salen están sujetos al pago de un “gravamen de seguridad” que tiene las características de un impuesto federal.

Cláusula 4 Como se indicó anteriormente, Austria respeta la exención de impuestos en la esfera de la aviación civil internacional con la excepción mencionada.

Sin embargo, Austria, como Estado miembro de la UE no respalda la introducción del comercio de derechos de emisión en Europa como instrumento económico apropiado para reducir o limitar las repercusiones de la aviación civil en el medio ambiente. Además, Austria apoyaría firmemente todo sistema mundial de comercio de derechos de emisión que se hiciera en el marco de la OACI y de la CMNUCC.

AZERBAIYÁN

Comentario general

Con respecto a la Resolución en cuestión, tómesese nota de que no tenemos ni comentarios ni propuestas que formular en relación con el documento indicado.

PROYECTO

BAHREIN

El Estado de Bahrein fomenta la economía de mercado, razón por la que ha adoptado una postura proactiva en lo tocante a sus recursos, instalaciones y servicios. Así pues, no cobran un impuesto empresarial en ninguna clase de actividad, comprendidas las líneas aéreas. Esto se hace con el propósito de fomentar la inversión comercial.

El Estado ha concertado también varios acuerdos para evitar la doble imposición en relación con las actividades de las líneas aéreas. Sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos contienen igualmente una disposición especial que exime a las líneas aéreas de impuestos y de otros derechos.

PROYECTO

BARBADOS

Cláusula 3

Con efecto a partir del 1 de enero de 1997 se ha eliminado el impuesto de viajes del 20% en los billetes de líneas aéreas para los viajes que se inician en Barbados. En lugar de ese impuesto, se ha establecido un impuesto sobre el valor agregado del 15% en los billetes de líneas aéreas emitidos o pagados en Barbados o sobre los viajes que comiencen en Barbados.

PROYECTO

BÉLGICA**Cláusula 1****A. Combustibles y lubricantes a bordo de las aeronaves**

Se exime del pago de derechos de aduana a los combustibles y lubricantes a bordo de las aeronaves que llegan y que prestan servicios en rutas internacionales regulares.

Se exime del pago del impuesto de consumo a los suministros, abastecimientos, combustibles y lubricantes que se encuentren a bordo de las aeronaves que llegan.

B. Combustibles y lubricantes a bordo de las aeronaves en Bélgica

Los bienes procedentes de países situados fuera de la UE que hayan sido extraídos de un lugar de retención (p. ej., un almacén de aduanas afianzado) están exentos del pago de derechos de aduanas.

Si dichos bienes se vuelven a exportar fuera del territorio de la UE, se les exime del pago de derechos de importación, que es lo que ocurre con los suministros para las aeronaves cuyo destino final está fuera de la UE.

Conviene tomar nota de que la exención del pago de derechos de consumo se limita al abastecimiento de combustible de aviación, independientemente del vuelo que se haya realizado.

En cuanto al registro y al impuesto de valor añadido:

Las resoluciones de la OACI son aplicables dentro de los límites de la sexta directiva fechada el 17 de mayo de 1977 del Consejo de la Unión Europea (77/388/CEE) en el contexto de la legislación belga.

Esta última contiene un párrafo que dispone la exención del pago de impuestos en lo siguiente:

1. entregas e importación de aviones, hidroaviones, helicópteros y aeronaves similares por parte del Estado y de las líneas aéreas dedicadas principalmente al transporte internacional remunerado de personas y mercancías;
2. entrega a los productores, propietarios o explotadores de las aeronaves citadas en la Punto 1 de este párrafo, y las importaciones que éstos hagan de artículos que hayan de incorporarse a dichas aeronaves o que se empleen en la explotación de las mismas;
3. la prestación de servicios para producir, convertir, reparar, mantener y alquilar las aeronaves y artículos citados en los puntos 1 y 2 de este párrafo;
4. las entregas a las líneas aéreas citadas en la Punto 1 de este párrafo y las importaciones por parte de éstas de artículos para reabastecer de combustible los aviones, hidroaviones, helicópteros y aeronaves similares que esas líneas aéreas utilicen;
5. la prestación de otros servicios no citados en la Punto 3 de este párrafo relacionadas con las necesidades directas de las aeronaves mencionadas en la Punto 1 de este párrafo, salvo las aeronaves empleadas por el Estado, y de su cargo, tales como el remolque, pilotaje, salvamento y servicios de especialistas, uso de aeródromos, servicios necesarios para el aterrizaje, despegue y permanencia de las aeronaves en los aeródromos, servicios proporcionados a las líneas aéreas por agentes de las líneas aéreas en su capacidad como tales, y la ayuda proporcionada a pasajeros y tripulaciones en nombre de las líneas aéreas.

También el código del IVA prevé la exención del pago de impuestos en las importaciones y compras

intracomunitarias de mercancías cuya entrega por parte de quienes están sujetos al pago del impuesto queda, en todo caso, exenta dentro del país.

Las disposiciones del código del IVA prevén también la importación permanente sin impuestos de suministros a bordo de las aeronaves que prestan servicio en las rutas internacionales regulares.

Las disposiciones de la legislación belga están en consonancia con los objetivos de la Cláusula 1 de la Resolución de la OACI. Cabe observar asimismo que las mencionadas exenciones se aplican únicamente a las aeronaves empleadas en el transporte internacional de personas y mercancías, contrariamente a lo dispuesto en la Cláusula 1 a) del documento y en el párrafo 3 de los comentarios del Consejo.

Cláusula 2 a) Ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional por la explotación de aeronaves

El Código belga de los impuestos sobre la renta permite la exención, cuando exista reciprocidad, de los beneficios que una compañía extranjera obtenga en Bélgica de explotar aeronaves que posea o que alquile y que hagan escala en Bélgica. Esto constituye una exención del impuesto belga a los no residentes, que en principio es el único gravamen posible a los ingresos en cuestión.

Cláusula 2 b) Acuerdos para evitar la imposición doble

En la gran mayoría de los acuerdos para evitar la imposición doble, Bélgica ha incluido de conformidad con el Modelo de Convenio de la OCDE, una disposición que estipula que los beneficios de explotar aeronaves en el tráfico internacional se gravarán únicamente en el Estado contratante en el que se encuentre la dirección efectiva de dicha empresa o en el Estado de residencia de dicha empresa.

Esto se aplica igualmente a las ganancias de capital que puedan surgir de la enajenación de aeronaves, al sueldo que se reciba por el trabajo realizado a bordo de la aeronave, y a cualquier impuesto sobre el capital que constituyen dichas aeronaves.

En el caso de Bélgica, esos acuerdos para evitar la imposición doble se aplican al impuesto sobre la renta personal, al impuesto de empresas, al impuesto sobre personas jurídicas, al impuesto a los no residentes, a la contribución especial relativa al impuesto sobre la renta personal y al impuesto de crisis suplementario, y abarca las retenciones en la empresa, la sobretasa a dichas retenciones y los recargos al impuesto sobre la renta personal que se hayan gravado en nombre de Bélgica, de sus subdivisiones políticas o de sus comunidades locales.

Cláusula 3 A reserva de lo mencionado en el Comentario sobre la Cláusula 2 respecto al ingreso de las empresas de transporte aéreo internacional, Bélgica no tiene ningún impuesto de venta específico que se aplique a las operaciones de transporte aéreo internacional o a los billetes internacionales.

Existen derechos de aeropuerto que se emplean para sufragar los servicios proporcionados o para financiar las inversiones que benefician a la aviación civil. Concretamente, ese es el caso de las instalaciones creadas para los pasajeros y el de los espacios ocupados por las agencias de carga.

Los derechos que se cobran por despegue y aterrizaje están fijados conforme a una tarifa que varía según el peso de la aeronave, su categoría acústica y las horas de operación. Con esto se pretende proteger el medio ambiente y la paz de los que viven en los alrededores.

BOTSWANA

Botswana refrenda la Resolución del Consejo de la OACI del 24 de febrero de 1999 tal como figura en el Doc 8632, tercera edición de 2000. La legislación actual no exige la imposición de ningún gravamen o derecho en ninguno de los mencionados artículos. Como protección, los acuerdos bilaterales de servicios aéreos con otros países contienen artículos que eximen a las líneas aéreas designadas del pago de tales impuestos y derechos en un plano de reciprocidad a las aeronaves dedicadas a vuelos internacionales.

Botswana mantendrá informada a la OACI de cualquier cambio que se efectúe ulteriormente en su postura respecto a la mencionada Resolución.

PROYECTO

BURUNDI**Comentarios generales**

Burundi aplica las disposiciones del Documento 8632 y no tiene ninguna restricción con respecto a la Resolución. Los arreglos de exención y reciprocidad están contemplados en los acuerdos bilaterales de transporte aéreo entre Burundi y el país de la empresa de transporte aéreo en cuestión.

Cláusula 1

El Gobierno de Burundi exime de los derechos de aduanas, así como de otros gravámenes, a los combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos consumibles cuando se utilizan en el transporte aéreo internacional.

Aún más, favorece la incorporación de una cláusula en ese sentido en los acuerdos de transporte aéreo bilaterales a fin de garantizar la reciprocidad.

Cláusula 2

En Burundi, los impuestos a las ganancias de las empresas de transporte aéreo, así como a las aeronaves y a otros bienes muebles relacionados con la explotación de aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional, se recaudan en el Estado en el cual está situada efectivamente la oficina principal de la empresa correspondiente.

Los acuerdos de transporte aéreo bilaterales negociados por Burundi deben incluir una cláusula tributaria que garantice el trato recíproco para sus empresas de transporte aéreo internacional.

Cláusula 3

El Gobierno de Burundi no impone contribución alguna a las ventas o al uso del transporte aéreo internacional.

CANADÁ**Comentarios generales**

Canadá posee un sistema federal de gobierno. La constitución de Canadá otorga determinadas facultades tributarias a los gobiernos provinciales y no requiere que las provincias cumplan con los criterios del Gobierno federal al ejercer estas facultades. Asimismo, los respectivos gobiernos provinciales han otorgado a los gobiernos municipales sus propias facultades tributarias, aunque de modo más limitado.

Por consiguiente, a menos que se indique otra cosa, los siguientes comentarios se refieren únicamente a los impuestos y gravámenes impuestos por el Gobierno federal en Canadá.

Cláusula 1**Cláusula 1 a) Combustible**

El combustible aeronáutico utilizado en el suministro de los servicios de transporte aéreo internacional está exento de derechos de aduanas federales y de impuestos al consumo.

El combustible aeronáutico que se utiliza para prestar servicios de transporte aéreo internacional está exento del impuesto federal a los bienes y servicios (GST) y del impuesto de ventas armonizado (HST), que se cobra en lugar del GST en las provincias que han armonizado sus impuestos de ventas al por menor con el GST.

Si bien todas las provincias de Canadá gravan el combustible aeronáutico, la mayoría exime parcialmente el combustible aeronáutico utilizado para los servicios de transporte aéreo internacional.

Lubricantes u otros suministros técnicos consumibles

Los suministros de las aeronaves, los lubricantes y otros materiales técnicos consumibles utilizados en la prestación de servicios de transporte aéreo internacional están exentos, en su mayor parte, de los derechos de aduana federales y los impuestos al consumo.

Se exime o se reembolsa el GST/HST cuando los suministros técnicos consumibles se utilizan para proporcionar servicios de transporte aéreo internacional.

Cláusula 1 a) Último párrafo

La exención del GST/HST descrita anteriormente se aplica generalmente cuando el transportista aéreo proporciona servicios de transporte aéreo internacional como parte de sus actividades comerciales.

Cláusula 1 e) Véanse los Comentarios generales más arriba.**Cláusula 2****Cláusula 2 a) i) No se gravan los ingresos derivados de la explotación de aeronaves en el tránsito internacional percibidos por no residentes, siempre que el país en el cual residan otorgue exenciones esencialmente similares a los residentes canadienses.**

Cláusula 2 a) ii) No se gravan con impuestos federales sobre la propiedad a las aeronaves de otros Estados contratantes que se explotan en el transporte aéreo internacional.

Cláusula 2 b) Cuando los no residentes están exentos del impuesto federal sobre el ingreso y el capital directamente relacionados con la explotación de una aeronave en el tránsito internacional, las provincias otorgan una exención tributaria similar.

Cláusula 2 c) Canadá tiene acuerdos destinados a evitar la doble imposición con los siguientes países:

Alemania, Argelia, Argentina, Armenia, Australia, Austria, Azerbaiyán, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Camerún, Chile, China, Chipre, Côte d'Ivoire, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos, Estonia, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Guyana, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Israel, Italia, Jamaica, Japón, Jordania, Kazajstán, Kenya, Kirguistán, Kuwait, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malasia, Malta, México, Marruecos, Mongolia, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Pakistán, Papua Nueva Guinea, Perú, Polonia, Portugal, República Checa, República de Corea, República de Moldova, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Reino Unido, Rumania, Senegal, Singapur, Sri Lanka, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Ucrania, Uzbekistán, Venezuela, Viet Nam, Zambia, Zimbabwe.

Cláusula 3 Generalmente, se exime del GST/HST a los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros y carga. El GST/HST se aplica al transporte aéreo de pasajeros entre Canadá y los Estados Unidos continentales, o las Islas de St. Pierre y Miquelón, si el transporte se origina en Canadá.

Ciertos derechos a los usuarios son cobrados en Canadá por el gobierno federal y otros proveedores de servicios y son utilizados para sufragar el costo de suministrar instalaciones y servicios para la aviación civil. Por consiguiente, estos derechos no constituyen impuestos para los fines de la Resolución del Consejo sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional e incluyen los siguientes:

- Los derechos cobrados a los transportistas aéreos por Nav Canadá, una corporación privada sin fines de lucro, para sufragar los costos de suministrar servicios de navegación aérea en Canadá;
 - El derecho relativo a la seguridad de los pasajeros, que cobra el gobierno federal a los pasajeros que viajan por vía aérea a fin de sufragar el costo de las medidas de seguridad relativas a los viajes aéreos en los aeropuertos de Canadá; y
 - En ciertos aeropuertos de Canadá se cobran derechos de mejoras aeroportuarias con el objeto de sufragar mejoras en los aeropuertos.
-

COLOMBIA

La Autoridad de Aeronáutica Civil de Colombia está plenamente de acuerdo en que el aumento de impuestos podría tener repercusiones en el crecimiento y desarrollo del transporte aéreo. Dicha Autoridad considera que este tipo de decisiones tan importantes para cualquier Estado, deberían basarse en el conocimiento y capacidad que los Estados consideren que pueden aplicar en la esfera impositiva, y cumpliendo con las políticas fiscales particulares.

Sólo con un análisis minucioso sobre el asunto por parte de cada Estado se podrá asegurar que una carga financiera adicional al transporte aéreo no conllevará a que la aviación civil internacional sea objeto de discriminación desfavorable con respecto a otros modos de transporte. La estructura tributaria que cada Estado considere apropiada debería estar fundamentada en este principio.

Colombia, como contratante de la OACI, acoge los criterios plasmados en el Doc 8632 (2000) relativos a los impuestos sobre: 1) combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos; 2) los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y las aeronaves y otros bienes muebles; y 3) venta y el uso del transporte aéreo internacional.

A continuación se indican, entre otras cosas, las medidas adoptadas por el Gobierno nacional en relación con estos criterios:

- 1) En materia de impuestos, el sector de la aviación, en términos generales tiene una carga impositiva similar a la de los demás sectores de la economía nacional.
 - 2) El combustible aeronáutico utilizado en el suministro de los servicios de transporte aéreo internacional no está gravado por ser considerado una exportación.
 - 3) Todos los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional son considerados como renta mixta y se encuentran gravados con una tarifa del 33% sobre la renta gravable.
 - 4) Con respecto a los pasajeros, en general, se aplica una tasa de IVA de 16% a la venta de los billetes aéreos. No obstante, en los vuelos internacionales de ida y vuelta (RT) sólo se aplica sobre el 50% del valor del billete (8%).
 - 5) El transporte de carga internacional se encuentra exento del pago del IVA.
 - 6) A fin de evitar imposiciones múltiples, se ha gestionado con el Gobierno de Panamá un acuerdo para la eliminación de la doble tributación.
 - 7) Se protocolizó el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y su Protocolo aeronáutico (UNIDROIT).
-

CUBA

Cuba está de acuerdo con la Resolución del Consejo relacionada con el asunto de los criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional. Dicha Resolución se ajusta a lo establecido en la legislación cubana.

PROYECTO

CHILE

- Cláusula 1** La Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile comparte plenamente la Resolución, postura que es consecuente con la no aplicación de impuestos por parte de este Estado en los casos que señalan la Cláusula 1 del Doc 8632.
- Cláusula 2** Para evitar la doble tributación multilateral, Chile utiliza la celebración de convenios y tratados internacionales con algunos países extranjeros, especialmente relacionados con el transporte aéreo.
- En general este tipo de convenios exime del impuesto a la renta a las empresas de transporte del otro Estado contratante por los ingresos que obtenga de su actividad, siempre que esta liberación impositiva se encuentre amparada por el principio de reciprocidad en ese otro Estado. Chile ha suscrito tratados con Alemania, Argentina, Brasil, Colombia, España, Estados Unidos, Francia, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela.
- Cláusula 3** En Chile la venta de boletos se encuentra exenta del Impuesto sobre el Valor Agregado (IVA).

CHINA (RAE de HONG KONG)

Cláusula 1 Adoptada.

Cláusula 2 El Gobierno de la Región Administrativa Especial de Hong Kong ha convenido en aprobar un artículo destinado a evitar la doble tributación con varios países con el objeto de incorporarlo en nuestros acuerdos de servicios aéreos. Asimismo, se están realizando negociaciones con otros socios en el campo aeronáutico.

Cláusula 3 Adoptada a excepción del Impuesto de Salida de Pasajeros Aéreos que se cobra a todo pasajero que sale de Hong Kong por vía aérea, salvo que esté exento.

PROYECTO

CHINA (RAE de MACAU)

Macau procurará en lo posible formular y adoptar una política que sea congruente con los principios establecidos en la Resolución del Consejo.

PROYECTO

CHIPRE

- Cláusula 2 a) i)** Con respecto a los impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y las aeronaves y otros bienes muebles, de conformidad con las disposiciones del Artículo 18 de la Ley de impuestos sobre la renta, para fines tributarios, las ganancias o beneficios que obtenga una persona no residente en Chipre, están exentos de impuestos siempre que el Ministro de Finanzas considere que el país en el cual reside la persona otorga exenciones equivalentes a los residentes chipriotas.
- Cláusula 2 c)** De conformidad con los Acuerdos concertados con otros Estados para evitar la doble imposición, los beneficios de explotar aeronaves en el tráfico aéreo internacional se gravarán únicamente en el Estado contratante en el que esté situada la sede de la dirección efectiva de la empresa.
-

PROYECTO

ECUADOR

- Cláusula 1** Ecuador cumple con las Cláusulas 1 a), b), c) y d). En cuanto a la Cláusula 1 e), se cobra un impuesto sobre el valor de cada galón de combustible y lubricantes de aviación que se expende en el país para uso de toda aeronave en servicio comercial internacional y doméstico (Art. 28 de la Ley de Aviación Civil) el mismo que fue fijado para solventar costos de instalaciones y servicios.
- Cláusula 2** En Ecuador existe una regulación mediante la cual gravan a toda empresa y persona con el denominado "Impuesto a la renta" en forma anual y de obligatoriedad al Ministerio de Finanzas.
- Cláusula 3** En Ecuador no se grava ningún impuesto sobre las ventas o ingresos brutos de los explotadores.
- En la venta de los billetes aéreos internacionales de pasajeros que se expiden en el país se grava el 10% de su valor, que es recaudado por el Ministerio de Finanzas.
- Cualquier cambio que se produjera en Ecuador será notificado a la Organización.

EGIPTO**Comentarios generales**

De conformidad con el Artículo 24 del Convenio de Chicago, es necesario cumplir con los criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional.

Los derechos por concepto de servicios aeroportuarios y aeronáuticos recaudados por Egipto son adecuados en vista del costo asociado con la ampliación de estos servicios y concuerdan con las recomendaciones de la OACI; asimismo, son razonables comparados con los derechos impuestos por otros países.

Cláusula 1

Egipto no grava con impuestos a los combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos de consumo de conformidad con el Artículo 24 del Convenio de Chicago y las disposiciones de los acuerdos bilaterales entre Egipto y esos países.

Cláusula 2

Respecto a los impuestos sobre los ingresos de las líneas aéreas, Egipto suscribe acuerdos bilaterales con diversos países a fin de impedir la doble tributación sobre los ingresos y las ventas de las líneas aéreas, sobre la base de la reciprocidad.

PROYECTO

EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

Los Emiratos Árabes Unidos cumplen plenamente los criterios de la OACI sobre impuestos que figuran en el Doc 8632.

PROYECTO

ESLOVAQUIA

Cláusula 1 Eslovaquia cumple con esta Resolución en lo tocante a los servicios aéreos internacionales (impuesto al consumo), en los servicios aéreos regulares internacionales de pasajeros y en los servicios internacionales de carga aérea (IVA, Impuesto sobre el Valor Agregado). También se invoca el principio de reciprocidad. Eslovaquia se esfuerza en conseguir una aplicación más amplia — la decisión definitiva la tomará el Ministerio de Finanzas.

Cláusula 2 Los principios de esta Resolución están incorporados en los acuerdos bilaterales de transporte aéreo. En los primeros tres años de existencia de Eslovaquia (desde el 1/1/1993) se concluyeron negociaciones con los Estados siguientes:

Alemania, Austria, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, Federación de Rusia, Grecia, Hungría, India, Indonesia, Israel, Kuwait, Noruega, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, República Checa, Rumania, Siria, Suecia, Suiza, Turquía, Ucrania, Viet Nam y Yugoslavia.

Se firmaron acuerdos bilaterales de transporte aéreo al más alto nivel con representantes de los Estados siguientes:

Bulgaria, Croacia, Eslovenia, Federación de Rusia, Israel, Países Bajos, Polonia, Ucrania. Todos los acuerdos están en vigor salvo los de Israel y Eslovenia.

Al margen de esto, los citados impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y los impuestos a las aeronaves y a otras propiedades muebles relacionadas con el empleo de aeronaves en el transporte aéreo internacional se tratan en los acuerdos bilaterales a fin de evitar la imposición doble. Estas clases de acuerdos concretos son de la incumbencia del Ministerio de Finanzas.

Cláusula 3 Eslovaquia cumple plenamente con esta Resolución.

ESLOVENIA

- Cláusula 1** Los convenios internacionales ratificados por Eslovenia se ponen en práctica directamente de conformidad con la Ley de aduanas (Gaceta Oficial de la República de Eslovenia núms. 1/95 y 28/95). En especial, las normas de aplicación adoptadas sobre la base de la Ley de aduanas prescriben la exención del pago de derecho de aduanas para los combustibles y los lubricantes en los tanques o, de acuerdo con el decreto sobre la determinación del uso de tasas reducidas de derechos y de derechos de aduanas nulos (Gaceta Oficial de la RS núms. 73/95 y 17/97), no se ha establecido ningún derecho de aduana para los combustibles de aeronaves. Tampoco se aplica un impuesto a la venta en los casos mencionados anteriormente.
- Cláusula 2** Cumpliendo con la Ley sobre Impuestos a las Utilidades de las Corporaciones (Gaceta Oficial de la RS núms. 72/93, 20/95 y 34/96), las disposiciones de los acuerdos destinados a evitar la doble tributación se aplican directamente a los contribuyentes que son residentes en los Estados con los cuales se ha suscrito el acuerdo, si ese acuerdo define la cuestión de la tributación o la regula en una forma diferente a la prescrita en la ley mencionada.
- Cláusula 3** Cumpliendo con la Ley del Impuesto a la Venta (Gaceta Oficial de la RS núms. 4/92, 71/93 y 16/96) y las Normas sobre la aplicación de la Ley del Impuesto a la Venta (Gaceta Oficial de la RS núms. 6/92 - 37/95), no se gravan con el impuesto a la venta los servicios de exportación que incluyen también el transporte internacional de bienes y pasajeros, si el punto de partida se encuentra en el territorio de la República de Eslovenia y el punto de destino se encuentra en el exterior, o si el punto de partida se encuentra en el exterior y el punto de destino se encuentra en el territorio de la República de Eslovenia.
-

ESPAÑA**Cláusula 1****Impuesto sobre el valor agregado**

Respecto a los impuestos en la esfera de transporte aéreo, en lo que se refiere al Impuesto sobre el Valor Agregado, la normativa reguladora del IVA en España (Ley 37/1992) contiene las medidas necesarias (Artículos 18, 22, 24, 26 y 27) para dar cumplimiento, en lo que se refiere a dicho impuesto, a los principios contenidos en la Cláusula 1 del documento de la OACI objeto de estudio (Doc 8632).

Impuestos especiales

En lo que se refiere a los Impuestos Especiales en la esfera del transporte aéreo internacional, hay que señalar:

1. Los aceites lubricantes utilizados por las aeronaves en el transporte aéreo internacional no están sujetos al impuesto que España impone a los hidrocarburos al no estar incluidos en su ámbito objetivo (párrafo 1 del Artículo 46 de la Ley 38/1992, del 28 de diciembre, de Impuestos Especiales).
2. Los carburantes (gasolinas y querosenos de aviación) destinados a su utilización en la navegación aérea (internacional o interior) con excepción de la aviación privada de recreo, están exentos del Impuesto sobre hidrocarburos [párrafo 2, inciso a) del Artículo 51 de la Ley 38/1992, del 28 de diciembre, de Impuestos Especiales].

A estos efectos, la legislación española entiende por aviación privada de recreo la realizada mediante la utilización de una aeronave, que no sea de titularidad pública, por su propietario o por la persona que pueda utilizarla, mediante arrendamiento o por cualquier otro título, para fines no comerciales y en particular, para fines distintos del transporte de pasajeros o mercancías, o de la prestación de servicios a título oneroso.

Impuestos aduaneros

En lo que respecta a Impuestos Aduaneros sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes, se informa lo siguiente:

1. El Reglamento CEE 918/83 sobre franquicias aduaneras establece en su Artículo 133 que *“las disposiciones de este Reglamento, no serán obstáculo para la concesión por los Estados miembros: ... 1 g) de franquicias concedidas en el marco de acuerdos concluidos sobre la base de la reciprocidad, con terceros países que sean parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), para la aplicación de los métodos recomendados 4.42 y 4.44 del Anexo 9 de este Convenio”*.
2. La Cláusula 1 a) i) del Doc 8632, que contiene la Resolución del Consejo de la OACI, se refiere a la exención de derechos de aduana del combustible, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes contenidos en las aeronaves, a la entrada de éstas en territorio aduanero de otro Estado, siempre que no se desembarque ninguna cantidad. Esta cuestión que básicamente estaba recogida en el Artículo 24, inciso a) del Convenio de Chicago, se extiende a otros suministros técnicos, tales como los citados anteriormente, aunque se amplía lo previsto en el Artículo 24 del Convenio en el sentido de que no existe obligación de que dichos suministros se encuentren aún a bordo de la aeronave al salir del territorio aduanero.

España no ha formulado ninguna reserva al apartado 4.42 del Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional en relación con los suministros y por consiguiente no existiría inconveniente en la aplicación de la Cláusula 1 a) i) del documento citado con anterioridad.

Con respecto a la Cláusula 1 a) ii) de la Cláusula 1 aludida anteriormente, en el caso de que la aeronave salga del Estado con destino a otro territorio aduanero del mismo Estado o de cualquier otro, no existen derechos de aduana por ser los suministros nacionales.

En lo que a carburantes se refiere, conviene señalar lo siguiente:

El Artículo 8.7 de la Directiva 92/81/CEE establece que:

“A más tardar el 31 de diciembre de 1997, el Consejo examinará las exenciones previstas en la letra (b) del apartado 1 [Art. 8.1.b), exención al carburante de la aviación comercial] y en la letra (b) apartado 2 sobre la base de un informe de la Comisión teniendo en cuenta los costes externos causados por dichos medios de transporte y las repercusiones ecológicas y decidirá por unanimidad, la propuesta de la Comisión, si procede la supresión o la modificación de tales exenciones”.

En este contexto, algunos Estados miembros de la Unión Europea ya han manifestado su posición para la supresión de esta exención por razones ambientales. La postura española al respecto está pendiente de ser fijada por los distintos ministerios implicados.

Asimismo, en relación con la Cláusula 1 a) iii), cuando una aeronave hace sucesivas escalas en dos o más aeropuertos dentro del mismo territorio aduanero, los suministros llevados a bordo, por ser nacionales, no están sujetos a derechos de aduana.

El Impuesto sobre el Valor Agregado y los impuestos especiales se rigen por la legislación española vigente (Leyes 37/1992 y 38/1992, Artículo 22.6 y 9, párrafo f). Las leyes sobre el IVA y los impuestos especiales podrían aplicarse a otras leyes como la reguladora del IGIG y del APIC en Canarias y la reguladora del Arbitrio a la producción e importación en Ceuta y Melilla.

Cláusula 2

En cuanto a la Cláusula 2, relativa a impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional, hay que señalar que España tiene suscritos 35 convenios para evitar la doble imposición internacional en materia de impuestos sobre la renta y el patrimonio. En estos convenios figura un artículo relativo a los beneficios procedentes de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional, estableciéndose que dichos beneficios sólo podrán someterse a imposición en el Estado de la empresa explotadora. En la mayoría de ellos se hace referencia al Estado en el que esté situada la sede de dirección efectiva de la empresa; y en el resto, al Estado del que la empresa sea residente.

Con otros países con los que no existe convenio para evitar la doble imposición internacional en materia de impuestos sobre la renta y el patrimonio, sí existen tanto convenios sobre navegación aérea, con idéntica finalidad de limitar la imposición de los beneficios al Estado de la empresa explotadora, como acuerdos unilaterales que basan la exención de las empresas no residentes en la reciprocidad y que se instrumentan a través de órdenes.

Se adjunta como Anexo una relación de los convenios de doble imposición ratificados por España hasta el momento actual, así como de los convenios y órdenes ministeriales actualmente en vigor.

Cláusula 3

Por lo que se refiere a los principios contenidos en esta Sección, la normativa española prevé la exención plena del Impuesto sobre el Valor Agregado de los servicios del transporte internacional de viajeros por vía aérea (Artículo 22, apartado 13 de la Ley 37/1992).

ADJUNTO

**PAÍSES CON LOS QUE ESPAÑA TIENE CONVENIO DE
DOBLE IMPOSICIÓN SOBRE LA RENTA Y EL PATRIMONIO**

Nota.— En la lista siguiente, BOE significa Boletín Oficial del Estado y O.M. significa Orden Ministerial.

ALEMANIA	5-12-66 (BOE 8-4-68) O.M. 10-11-75 (BOE 4-12-75). O.M. 30-12-77 (BOE 17-1-78).
ARGENTINA	21-7-92 (BOE 9-9-94).
AUSTRALIA	24-3-92 (BOE 29-12-92).
AUSTRIA	20-12-66 (BOE 6-1-68). O.M. 26-3-71 (BOE 29-4-71).
BÉLGICA	24-9-70 (BOE 27-10-72) O.M. 27-2-73 (BOE 26-3-73).
BRASIL	14-11-74 (BOE 31-12-75).
BULGARIA	6-3-90 (BOE 12-7-91).
CANADÁ	23-11-76 (BOE 6-2-81).
CHECOSLOVAQUIA	8-5-80 (BOE 14-7-81).
CHINA	22-11-90 (BOE 25-6-92).
DINAMARCA	3-7-72 (BOE 28-1-74) O.M. 4-12-78 (BOE 5-1-79).
ECUADOR	20-5-91 (BOE 5-5-93).
ESTADOS UNIDOS	22-2-90 (BOE 22-12-90).
FILIPINAS	(BOE 15-12-94).
FINLANDIA	15-11-67 (BOE 11-12-68).
FRANCIA	27-6-73 (BOE 7-5-75) O.M. 28-4-78 (BOE 6-9-78) Acuerdo Comp. 6-12-77 (BOE 30-4-79).
HUNGRÍA	9-7-84 (BOE 24-11-87).
INDIA	(BOE 7-2-95).
IRLANDA	(BOE 27-12-94).
ITALIA	8-9-77 (BOE 22-12-80).
JAPÓN	13-2-74 (BOE 2-12-74).
LUXEMBURGO	3-6-86 (BOE 4-8-87).

MARRUECOS	10-7-78 (BOE 22-5-85).
MÉXICO	24-7-92 (BOE 27-10-94).
NORUEGA	25-4-63 (BOE 17-7-64).
PAÍSES BAJOS	16-6-71 (BOE 16-10-72) O.M. 31-1-75 (BOE 13-2-75).
POLONIA	15-11-79 (BOE 15-6-82).
PORTUGAL	(BOE 7-11-95).
REINO UNIDO	21-10-75 (BOE 18-11-76) O.M. 22-9-77 (BOE 11-10-77).
REPÚBLICA DE COREA	(BOE 15-12-94).
RUMANIA	24-5-79 (BOE 2-10-80).
SUECIA	16-6-76 (BOE 22-1-77) O.M. 27-7-77 (BOE 9-8-77) O.M. 18-2-80 (BOE 1-3-80).
SUIZA	26-4-66 (BOE 3-3-67). O.M. 20-11-68 (BOE 26-11-68).
TÚNEZ	2-7-82 (BOE 3-3-87).
URSS	1-3-85 (BOE 22-9-86).

PROYECTO

**ÓRDENES MINISTERIALES REGULANDO LA EXENCIÓN DE LAS
COMPAÑÍAS AÉREAS DE LOS PAÍSES SIGUIENTES:**

	FECHA ORDEN	FECHA BOE	COMPAÑÍA Y CERTIFICADO
COLOMBIA	No hay orden de reciprocidad pero sí un Protocolo adicional (canje de notas del 5/9/66) al Convenio Aéreo del 11/12/51 que produce los mismos efectos.	AEROLÍNEAS NACIONALES DE COLOMBIA (AVIANCA) (18/4/68)	
CONGO	22/12/71	2/2/72	AIR CONGO (3/2/72)
CUBA	20/2/68	2/3/68	EMPRESA CONSOLIDADA CUBANA DE AVIACIÓN (16/4/68)
GRECIA	6/5/85	25/5/85	OLYMPIC AIRWAYS, S.A. (10/6/85)
ISRAEL	5/2/85	30/3/85	EL AL ISRAEL AIRLINES (9/4/86)
LÍBANO	31/1/76	25/2/75	MIDDLE EAST AIRLINES. AIR LIBAN. S.A.L. (MEA) (11/3/75)
NIGERIA	26/1/76	9/2/76	
KUWAIT	27/6/78	2/8/78	
PANAMÁ	19/10/94	10/11/94	
PARAGUAY	24/4/87	9/5/87	LÍNEAS AÉREAS PARAGUAYAS (LAP) (11/5/87)
PERÚ	2/7/69	9/7/69	AEROLINEAS PERUANAS, S.A. (10/7/69)
SEYCHELLES	6/5/91	10/6/91	AIR MARKETING REPRESENTATIVES, S.A. (AMR) (4/7/91)
SUDÁFRICA	18/2/72	25/2/72	
URUGUAY	7/2/66 7/2/83	17/2/66 14/2/83	PRIMERAS LÍNEAS URUGUAYAS DE NAVEGACIÓN AÉREA (P.L.U.N.A.) (6/4/83)
UAR	20/12/68	31/12/68	UNITED ARAB AIRLINES (21/1/69)

CONVENIOS DE DOBLE IMPOSICIÓN DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y AÉREA

CHILE	28/12/76	(BOE 11/7/78)
IRLANDA	25/2/75	(BOE 16/4/77)
SUDÁFRICA	16/10/73	(BOE 19/12/73)
VENEZUELA	6/3/86	(BOE 1/2/89)

PROYECTO

ESTADOS UNIDOS

Cláusula 1 Con respecto a los **impuestos sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles**

Cláusula 1 a) i) Esta cláusula se cumple en Estados Unidos.

Cláusula 1 a) ii) A reserva de los comentarios que se hacen en las Cláusulas b) c) y e) a continuación, esta sección se cumple en los Estados Unidos en lo tocante a los impuestos federales sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles de aviación que se lleven a bordo de las aeronaves para consumirse durante el vuelo.

Cláusula 1 a) iii) Sujeto a un tratamiento recíproco, se aplican exenciones con respecto a los vuelos efectuados entre puntos dentro de los Estados Unidos cuando forman parte de un vuelo internacional.

Cláusula 1 b) y c) Se conceden exenciones, créditos o reembolsos de los impuestos federales al combustible y los derechos aduaneros en el caso de i) las aeronaves militares de cualquier país; y ii) a las aeronaves civiles dedicadas al comercio internacional con Estados Unidos, o al comercio entre Estados Unidos y cualesquiera de sus posesiones. Ahora bien, en el caso de las aeronaves civiles matriculadas en un país extranjero, dichas exenciones, créditos o reembolsos se conceden únicamente si el país extranjero otorga, u otorgaría en reciprocidad privilegios esencialmente iguales respecto a las aeronaves matriculadas en los EUA. Estados Unidos no prevé que se amplíen estas exenciones a las aeronaves civiles extranjeras que no se dediquen al comercio extranjero con Estados Unidos.

Cláusula 1 d) Véase la respuesta a b) y c) anterior y e) a continuación.

Cláusula 1 e) Esta cláusula se aplica en muchos aeropuertos internacionales de Estados Unidos cuando se trata de la compra de combustible bajo fianza o de combustible en zona de comercio extranjero (FTZ). Varios Estados de la Unión eximen ya del impuesto de consumo al combustible empleado en los vuelos internacionales. Salvo en las situaciones que entrañan la compra de combustible bajo fianza o combustible FTZ, diversos Estados de la Unión cobran impuestos sobre el combustible que se lleva a bordo. En algunos de esos Estados, los ingresos que representan esos impuestos se destinan al uso de la aviación civil. Si bien Estados Unidos simpatiza con el objetivo de eliminar los impuestos locales a dicho combustible, dada la composición federal del Gobierno de Estados Unidos y las decisiones de su tribunal supremo en el caso de *Wardair Canadá contra el Departamento de ingresos de Florida* 477 U.S. 1, 106 S.Ct. 2369, 91 L. Ed. 2d 1 (1986); véase también *Intel. Containers Intern. Corp. contra Huddleston*, 113 S.Ct. 1095 (1993), Estados Unidos no prevé que en un futuro próximo se exima al transporte aéreo internacional del pago de esos impuestos estatales (a excepción de la compra de combustible bajo fianza o de combustible FTZ).

Los impuestos locales de consumo sobre el combustible en los aeropuertos públicos (los que tienen apoyo financiero federal) se permiten únicamente en tanto que dichos impuestos se “apliquen a los costes de capital o de explotación de A) el aeropuerto; B) el sistema de aeropuerto local; o C) otras instalaciones y servicios locales que sean propiedad o explotadas por parte del propietario o explotador del aeropuerto y que estén directamente y sustancialmente relacionadas con el transporte verdadero por vía aérea de pasajeros o de bienes” (o sea, un “derecho de usuario”). [49 U.S.C. 47107 b)].

Cláusula 2 Con respecto a **los impuestos sobre ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y las aeronaves y otros bienes muebles**

Cláusula 2 a) i) Estados Unidos está de acuerdo con los principios establecidos en la cláusula y, de conformidad con su legislación vigente, hace mucho tiempo ya que otorga las exenciones previstas en esta cláusula, sobre un

plano de reciprocidad. La exención recíproca se confirma mediante un acuerdo bilateral con otro país sobre un plano de reciprocidad, mediante decisiones administrativas. Algunas de las exenciones se aplican recíprocamente sólo a las aeronaves matriculadas en otro país.

Cláusula 2 a) ii) Ninguna ley federal sobre la propiedad se aplica al patrimonio de las empresas de transporte aéreo. Ahora bien, dentro de Estados Unidos, algunos gobiernos estatales o locales puede que impongan un gravamen a ciertos artículos mueble personales de dichas empresas (pero no a las aeronaves comerciales).

Cláusula 2 b) Los acuerdos bilaterales a los que se alude en las Cláusulas 2) a) y c) se aplican únicamente a los impuestos federales. La ley federal impide específicamente que los Estados graven a los transportistas aéreos estadounidenses y extranjeros por la “facturación bruta” [véase 49 U.S.C. 4011b)].

Cláusula 2 c) Las exenciones recíprocas al impuesto sobre la renta se aplican en relación con más de 65 países, pero los ingresos exonerados de impuestos pueden variar según el grado de reciprocidad que exista en la ley del otro país. En algunos casos en los que al amparo de un tratado impositivo anterior a 1987 existe la exención recíproca, se limita a las aeronaves documentadas según las leyes del país de residencia de la compañía explotadora o arrendataria. Las exenciones recíprocas que prevén la legislación de Estados Unidos (a partir de 1987) y los tratados recientes sobre impuestos se aplican a los residentes de otros países independientemente de dónde estén documentadas las aeronaves.

Cláusula 3 Con respecto a los **impuestos sobre la venta o el uso de servicios de transporte aéreo internacional** (La información a continuación es vigente al 1 de abril 2009)

Todos los impuestos o derechos que se cobran por el uso del transporte aéreo internacional, o de las instalaciones y servicios del mismo, se destinan a, o no exceden de, los costes de aeropuerto, de navegación aérea y de instalaciones y servicios de seguridad de la aviación. Los derechos en cuestión comprenden:

- * Un impuesto de salida de \$12,00 por pasajero para cualquier transporte aéreo internacional que comience o termine en Estados Unidos. El impuesto de \$12,00 se indexa por inflación (por ejemplo, la tasa para 2009 es de \$16,00). En cuanto al transporte entre cualquier parte de Estados Unidos continental y una zona de 225 millas en Canadá y en México, se aplica un impuesto del 7,5% del billete si el pago del mismo se hizo en Estados Unidos, mientras que el impuesto de \$12,00 es aplicable cuando el pago se hizo fuera de Estados Unidos. Estos impuestos van directamente al Fondo fiduciario de aeropuertos y vías aéreas.
- * Un derecho de \$5,50 por la inspección de aduanas; un derecho de \$7,00 por pasajero para las inspecciones de inmigración; y un derecho de \$5,00 por pasajero y de \$70,50 por aeronave por las inspecciones de animales, plantas y sanitarias (APHIS). Estos derechos sirven para contrarrestar el coste de esos servicios.
- * Un impuesto de combustible a la aviación no comercial de 19,4 centavos por galón de gasolina de aviación, y de 21,9 centavos por galón de queroseno para uso de la aviación. De esta cantidad, 4,3 centavos van al fondo general, 0,1 centavos de esta cantidad están destinados al Fondo para Controlar las Fugas de los Tanques de Almacenamiento Subterráneo (LUST). El saldo se destina al Fondo fiduciario de aeropuertos y vías aéreas establecido para fines de aviación.
- * Un derecho de seguridad relativo al 11 de septiembre de \$2,50 por embarque de pasajeros (hasta un máximo de \$5 por viaje de ida y \$10 por viaje de ida y vuelta), y un derecho para infraestructura de seguridad de la aviación que varía de un transportista a otro, contribuyen a sufragar los costos de seguridad de la aviación en que incurre la Administración de seguridad de transportes.

- * La Administración Federal de Aviación cobra derechos de sobrevuelo a los operadores de aeronaves que vuelan en el espacio controlado de los Estados Unidos, sin despegar o aterrizar en territorio estadounidense. Existen dos tipos de tarifas:
- En ruta – \$33,72 por 100 millas marinas (nm), distancia ortodrómica (GCD), de punto de entrada a punto de salida del espacio aéreo controlado de los Estados Unidos.
 - Oceánica – \$15,94 por 100 nm, GCD

Además de estos impuestos y derechos federales, los explotadores estatales o locales de aeropuertos comerciales puede que apliquen, con la aprobación de la Administración Federal de Aviación, un derecho de instalaciones y servicio máximo de \$4,50 por pasajero destinado a financiar ciertas mejoras específicas de sus aeropuertos, pagándose como máximo \$9,00 (dos aeropuertos) por cualquier itinerario de una sola dirección, independientemente del número de aeropuertos que se utilicen.

PROYECTO

ESTONIA

Comentarios generales

En su política tributaria general Estonia concuerda con los criterios de la OACI y ha tenido presente su postura al promulgar leyes nacionales. Con las enmiendas más recientes a la legislación tributaria de Estonia se ha procurado que sus leyes sean compatibles con las que se aplican en la Unión Europea (UE).

Cláusula 1

Respecto a los impuestos sobre combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos de consumo, Estonia no impone derechos sobre el combustible importado en los tanques de las aeronaves. Asimismo, si los suministros se traen dentro de la zona de aduanas, pero no más allá de la misma dentro del país, tampoco se cobran derechos.

En la tabla siguiente se presenta una descripción general de los derechos de importación que aplica Estonia:

<i>Producto</i>	<i>Tasa del derecho de importación</i>
Equipo eléctrico de regulación del tránsito	15%
Equipo aeromecánico aeroportuario y de tránsito aéreo	10%
Equipo de transporte utilizado en los aeropuertos para la reubicación de la carga	15%
Aeronaves, helicópteros	5%

La fuente de la tabla es la legislación sobre tarifas de Estonia (Diario de documentos oficiales RT1/1997, 78, 1321).

Tómese nota de que la ley permite al gobierno suscribir tratados bilaterales favorables con otros países en apoyo del comercio internacional. El trato preferente ya no estará vigente después que Estonia se integre a la Organización Mundial del Comercio. El gobierno prevé hacerlo antes de fines de 1999.

Cláusula 2

Estonia ha firmado contratos bilaterales con sus socios principales en materia de tránsito aéreo para evitar la doble tributación sobre los ingresos de compañías internacionales. Estos países incluyen a Finlandia, Suecia, Dinamarca, Noruega, Alemania, los Estados Unidos de América, Letonia, Lituania, el Reino Unido, Canadá y varios otros países. Estos acuerdos son bilaterales y varían en alguna medida. Estonia no aplica impuestos sobre la propiedad. Las líneas aéreas registradas en el país están sujetas a un impuesto a las sociedades anónimas de un 26%. Sin embargo, existe una resuelta voluntad política para reducir la tasa del impuesto a las sociedades anónimas.

Cláusula 3

Los billetes de las líneas aéreas no están sujetos al impuesto a la venta de un 18% (Impuesto sobre el Valor Agregado) (IVA) que se aplica a la mayor parte de los productos, incluyendo a los billetes de las líneas aéreas nacionales. La ley que rige el Impuesto sobre el Valor Agregado se publicó en el Diario de documentos oficiales RT I/1993, 60, 847, por primera vez en 1993. El IVA no debe pagarse respecto a la importación de aeronaves que se utilizan exclusivamente en el transporte internacional, de conformidad con una enmienda de 1997 de la ley. Recientemente se ha iniciado el proceso de armonización con las normas de la UE.

ETIOPÍA

Cláusula 1 De conformidad con el Artículo 24 del Convenio de Chicago y las disposiciones de los acuerdos bilaterales entre Etiopía y otros países, el Gobierno de Etiopía exime de impuestos de aduana y de otra clase a los lubricantes y otros suministros técnicos consumibles utilizados en el transporte aéreo internacional.

Cláusula 3 Con respecto a los impuestos sobre los ingresos de las líneas aéreas, Etiopía ha suscrito acuerdos bilaterales con muchos países a fin de evitar la doble imposición sobre los ingresos y ventas de las líneas aéreas, basándose en el principio de reciprocidad.

PROYECTO

FEDERACIÓN DE RUSIA

Las cuestiones tributarias de la Federación de Rusia, incluidas las que afectan al campo del transporte aéreo internacional, se rigen por la legislación correspondiente, así como por acuerdos entre Rusia y otros Estados y por acuerdos bilaterales intergubernamentales sobre servicios aéreos internacionales.

En todos los acuerdos se prevé, en un plano de reciprocidad y en condiciones de igualdad, la exención total o parcial de impuestos en uno de los Estados de clases individuales de ingresos y de la propiedad; también existen procedimientos para eliminar la imposición doble de la propiedad.

Al elaborar la legislación tributaria de la Federación de Rusia y los correspondientes acuerdos con otros Estados, se toman en cuenta los principios y normas generalmente aceptados de derecho internacional y los tratados internacionales de Rusia, lo que comprende los Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional.

De conformidad con la práctica en materia de tratados de la Federación de Rusia, en los acuerdos de servicios bilaterales debe incluirse una cláusula relativa a la exención de aranceles aduaneros.

Con respecto a la exención de impuestos en relación con las empresas de transporte aéreo, la práctica en la Federación de Rusia consiste en incorporar en los acuerdos de servicios aéreos disposiciones relativas a la exención de impuestos (adjunto) o incluir en los acuerdos internacionales individuales disposiciones para evitar la doble imposición sobre los ingresos.

DISPOSICIONES RELATIVAS A LA EXENCIÓN DE ARANCELES ADUANEROS E IMPUESTOS

1. Al ingresar al territorio de un Estado contratante parte, las aeronaves utilizadas para servicios aéreos por las empresas de transporte aéreo designadas de un Estado contratante parte, así como su equipo regular, piezas de repuesto, provisiones de la aeronave, combustible, lubricantes y suministros de la aeronave (incluidos alimentos, bebidas, y tabaco) a bordo de dicha aeronave estarán exentos de los aranceles aduaneros, impuestos y otros derechos y recargos similares, siempre que dicho equipo, piezas de repuesto, provisiones y suministros permanezca a bordo de la aeronave hasta que la misma retorne.
2. Los siguientes artículos estarán también exentos de aranceles aduaneros, impuestos y otros derechos y recargos similares:
 - a) las provisiones de la aeronave introducidas a bordo en el territorio de un Estado contratante parte, dentro de los límites establecidos por las autoridades competentes de ese Estado contratante parte, y con la intención de ser consumidas a bordo de una aeronave que presente servicios aéreos, designada por una empresa de transporte aéreo de otro Estado contratante parte;
 - b) el equipo y las piezas de repuesto introducidas en el territorio de un Estado contratante parte con fines de servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves dedicadas a la explotación de servicios aéreos, designadas por empresas de transporte aéreo de otro Estado contratante parte.
 - c) los combustibles y lubricantes para ser utilizados en aeronaves dedicadas a la explotación de servicios aéreos, designadas por una empresa de transporte aéreo de un Estado contratante parte, incluso cuando dichos suministros hayan de usarse en un tramo del viaje realizado sobre el territorio del Estado contratante parte, en que hubieran sido embarcados.
 - d) los documentos y formularios requeridos por la empresa de transporte de otro Estado contratante parte y que contenga su logotipo, incluidos los billetes y portes aéreos entregados o para ser entregados por las empresas de transporte aéreo designadas de un Estado contratante parte en el territorio de otro Estado contratante parte que participa en la operación de servicios aéreos designados.
3. Está prohibido utilizar los suministros, provisiones y piezas de repuesto, así como los documentos antes mencionados, para fines que sean distintos a los referidos en el párrafo 2 anterior. Los artículos mencionados en el párrafo 2 anterior pueden ser objeto de control aduanero e inspección por las autoridades aduaneras hasta el momento en que sean embarcados nuevamente o reasignados de conformidad con la reglamentación aduanera.
4. El equipo a bordo de la aeronave, así como los suministros, provisiones y piezas de repuesto que se encuentran a bordo de una aeronave destinada a la explotación de servicios aéreos, designada por un Estado contratante parte, sólo pueden ser descargados en el territorio de otro Estado contratante parte si las autoridades aduaneras del segundo Estado contratante parte convienen en ello. En ese caso, permanecerán bajo el control de las autoridades aduaneras hasta el momento en que sean embarcados nuevamente o reasignados de conformidad con la reglamentación aduanera del mencionado Estado contratante parte.
5. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de los aranceles aduaneros, impuestos y derechos.
6. Se cobrarán derechos por los servicios proporcionados, los trámites aduaneros y el almacenamiento, conforme a la legislación de los Estados contratantes Partes.

Con respecto a la exención de impuestos en relación con las empresas de transporte aéreo, la práctica en la Federación de Rusia consiste en incorporar en los acuerdos de servicios aéreos disposiciones relativas a la exención de impuestos o incluir en los acuerdos internacionales individuales disposiciones para evitar la doble imposición sobre los ingresos.

DISPOSICIONES PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN

1. Cada Estado contratante parte, en el territorio de su propio Estado, exonerará a las empresas de transporte aéreo designadas de todos los impuestos y gravámenes sobre los ingresos y ganancias percibidos por dichas empresas como resultado de la explotación de servicios aéreos establecidos.
2. Cada Estado contratante parte, en su territorio, exonerará a la empresa de transporte designada de otro Estado contratante parte de todos los impuestos y gravámenes sobre su activo.
3. Los empleados de una empresa de transporte aéreo designada que sean ciudadanos de un Estado contratante parte estarán exentos de todos los impuestos a la renta provenientes de sus sueldos.

PROYECTO

Fiji

La Legislación de Fiji respecto al Impuesto sobre la Renta y al Impuesto sobre el Valor Agregado es compatible con los criterios de la OACI en materia de impuestos al transporte internacional de pasajeros y mercancías.

PROYECTO

FINLANDIA

Cláusula 1 Adoptada salvo que las exenciones no se aplican a la aviación general no comercial. Las exenciones no exigen el tratamiento de reciprocidad por parte de otros Estados.

Cláusula 2 Adoptada. Las exenciones exigen tratamiento de reciprocidad entre Estados.

Cláusula 3 Adoptada.

Cláusula 4 Adoptada.

Cláusula 5 A favor.

PROYECTO

HUNGRÍA

Cláusulas 1 y 2 En Hungría se conceden estas preferencias en el contexto de los Acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

- el combustible para turbinas de aviación está sujeto a un impuesto de consumo; ahora bien, según el consumo, se reembolsa el correspondiente impuesto a las líneas aéreas húngaras MALEV; **las líneas aéreas extranjeras no pagan impuesto de consumo;**
- los fluidos descongelantes, hidráulicos y refrigerantes, así como los suministros técnicos fungibles no se gravan ni a MALEV ni a las líneas aéreas extranjeras.

El combustible y los lubricantes citados, así como los suministros técnicos fungibles, no pagan tampoco derechos de aduanas.

Las exenciones se aplican exclusivamente a los materiales y suministros técnicos fungibles empleados en las operaciones de aeronaves.

Cláusula 3

Amparadas por este reglamento, las líneas aéreas deberían estar exentas de toda clase de impuestos, pero no estamos por ahora en situación de tomar en cuenta ni de poner en práctica dicha reglamentación (es más, no vemos que en un futuro cercano podamos introducir esa reglamentación en nuestro país).

Por una parte, la reglamentación no es aceptable en nuestro caso debido a las restringidas circunstancias materiales y financieras de nuestra economía nacional y su relativamente baja capacidad económica; por otra parte, consideramos que a las líneas aéreas como empresas que son, se les debe aplicar las mismas condiciones económicas y normativas que rigen las actividades de las empresas en general.

Las líneas aéreas están ya notablemente favorecidas en el marco de las exenciones que se detallan en las Cláusulas 1 y 2, exenciones que proporcionan una ventaja a las empresas que funcionan en la esfera del transporte aéreo.

INDIA**Comentario general**

India apoya la Resolución adoptada en el 36° período de sesiones de la Asamblea.

Cláusula 1

El combustible, los lubricantes y otros suministros técnicos a bordo de una aeronave que llega a un aeropuerto de la India o que sale del mismo, están exentos de derechos de aduana y de cualquier otro impuesto. Sin embargo, todo artículo que se lleve a bordo cuando la aeronave se encuentra en un aeropuerto de India está sujeto a un impuesto a la venta de acuerdo con las leyes del Estado en el cual está situado el aeropuerto. En algunos Estados, la tasa del impuesto a la venta es más alta para los vuelos no regulares que para los vuelos regulares. El Gobierno está examinando una propuesta para tomar una medida legislativa destinada a tratar la venta de ATF a los transportistas internacionales como importación y eximirlo del impuesto a la venta.

Cláusula 2

Se adjunta una lista de los países con quienes se ha concertado un acuerdo para evitar la doble tributación.

Cláusula 3

No se imponen derechos a los envíos de carga aérea o a los billetes de aviación. Pero se recauda un impuesto de salida, denominado Impuesto de Viaje al extranjero, a cada pasajero que sale de India por vía aérea.

ADJUNTO

ACUERDOS NOTIFICADOS PARA EVITAR LA DOBLE TRIBUTACIÓN DE INDIA
(AL 16 DE SEPTIEMBRE DE 1996)

Núm.	País	EN EFECTO DESDE EL AÑO TRIBUTARIO
1.	Australia	1993-1994
2.	Austria	1963-1964
3.	Bangladesh	1993-1994
4.	Bélgica	1975-1976 / 1976-1977
5.	Bélgica (S. Protocolo)	1988-1989 / 1989-1990
6.	Brasil	1994-1995
7.	Bulgaria	1998-1999
8.	Canadá	1987-1988
9.	China	1996-1997
10.	Chipre	1994-1995
11.	Checoslovaquia	1986-1987
12.	Dinamarca	1990-1991 / 1991-1992
13.	Finlandia	1985-1986
14.	Francia (Revisado)	1996-1997
15.	República Federal de Alemania	1958-1959
16.	F.R.G. (Protocolo)	1984-1985
17.	República Democrática Alemana	1985-1986
18.	Grecia	1984-1985
19.	Hungría	1989-1990
20.	Indonesia	1989-1990
21.	Israel	1995-1996 / 1997-1998
22.	Italia	1978-1979
23.	Italia (Revisado)	1997-1998
24.	Japón (Revisado)	1991-1992
25.	Kenya	1985-1986
26.	Libia	1983-1984 / 1984-1985
27.	Malasia	1973-1974
28.	Malta	1997-1998
29.	Mongolia	1995-1996
30.	Mauricio	1983-1984
31.	Nepal	1990-1991
32.	Países Bajos	1990-1991
33.	Nueva Zelandia	1988-1989
34.	Noruega	1988-1989
35.	Filipinas	1998-1999
36.	Polonia	1991-1992
37.	Rumania	1989-1990
38.	Singapur (Revisado)	1995-1996
39.	España	1997-1998
40.	Sudcorea	1985-1986
41.	Sri Lanka (Revisado)	1981-1982
42.	Suecia (Revisado)	1990-1991
43.	Suiza	1996-1997
44.	Siria	1983-1984
45.	Tanzanía	1982-1983 / 1983-1984
46.	Tailandia	1987-1988 / 1988-1989

Núm.	País	EN EFECTO DESDE EL AÑO TRIBUTARIO
47.	Emiratos Árabes Unidos	1995–1996
48.	United Arab Republic	1969–1970 / 1970–1971
49.	Reino Unido (Revisado)	1995–1996
50.	Estados Unidos de América	1992–1993
51.	U.S.S.R. (Aplicable ahora a Rusia)	1991–1992
52.	Viet Nam	1997–1998
53.	Zambia	1979–1980

PROYECTO

IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)

La República Islámica del Irán está completamente de acuerdo con las propuestas, siempre y cuando se hagan en un plano de reciprocidad.

PROYECTO

IRLANDA

Cláusula 2 Con respecto a los impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y los impuestos sobre aeronaves y otros bienes muebles:

Irlanda tiene en vigencia 46 Convenios para evitar la doble imposición que ha suscrito con otros países y se prevé que pronto sobrepasará la cifra de 50.

De conformidad con el Artículo 8 del Modelo de Convenio de la OCDE relativo a los impuestos sobre los ingresos y el capital, Irlanda sigue la política de incorporar cláusulas en sus modelos de convenios para evitar la doble imposición en virtud de las cuales se exime de impuestos directos en Irlanda sobre los beneficios obtenidos de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional.

Cláusula 3 Con respecto a los impuestos sobre la venta y el uso de servicios de transporte aéreo internacional: cada Estado contratante reducirá en el máximo grado posible y tratará de eliminar tan pronto como lo permita su situación económica, toda forma de imposición sobre la venta o el uso del transporte aéreo internacional, incluso los impuestos sobre los ingresos brutos de los explotadores y los impuestos recaudados directamente de los pasajeros o expedidores.

Con efecto a partir del 30 de marzo de 2009, Irlanda introducirá un Impuesto sobre los Viajes Aéreos por cada pasajero que salga de un aeropuerto irlandés en vuelos nacionales e internacionales. Los ingresos provenientes de este impuesto se destinan directamente al Erario público irlandés.

Se aplicará una tarifa de €2 cuando el lugar de destino esté ubicado a menos de 300 kilómetros del Aeropuerto de Dublín. En los demás casos se aplicará una tarifa de €10.

Se aplicarán las siguientes exenciones en el caso de:

- una aeronave con capacidad para transportar menos de 20 pasajeros;
 - los vuelos desde aeropuertos en los que el número de salidas de pasajeros en el año civil anterior fue inferior a 10 000;
 - los miembros de la tripulación de la aeronave (incluida la tripulación de relevo);
 - niños menores de dos años que no ocupen un asiento en la aeronave;
 - personas con impedimentos y una persona que acompañe a la persona con impedimentos con el propósito de brindarle cuidados y asistencia, y
 - los pasajeros en tránsito y trasbordo.
-

ITALIA

Cláusula 1 Las políticas italianas sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional son compatibles con los criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional y, en particular, con los principios consignados en la Resolución del Consejo que figura en el Doc 8632.

Cláusula 1 a) - c) Por lo general se otorga la exención citada en esta cláusula.

En lo tocante a los aviones de pasajeros y carga, la exención respecto al combustible, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles que se llevan a bordo para consumirse durante el vuelo, se concede en base a las disposiciones especiales incluidas en los acuerdos bilaterales de transporte aéreo.

Cuando no existe un acuerdo especial, la exención citada se concede en plano de reciprocidad.

Cláusula 1 c) Las exenciones que se esbozan en los párrafos anteriores, no se aplican a las aeronaves de placer. En cuanto a las aeronaves de placer, la exención relativa al combustible y lubricantes (pero no en cuanto a los suministros técnicos fungibles) se concede únicamente a las aeronaves que salen de Italia con destino a países que no son miembros de la Unión Europea.

Cláusula 1 d) Las exenciones son las que se cubren en esta cláusula.

Cláusula 1 e) En virtud de la ley vigente en Italia, las autoridades tributarias locales no cobran ningún impuesto al transporte aéreo.

Cláusula 2

Cláusulas 2 a) y b) Italia se ajusta a los principios establecidos en estas cláusulas, los cuales se ponen en práctica a través de los acuerdos citados en la Cláusula 2 c) a continuación.

Cláusula 2 c) Las disposiciones destinadas a evitar la imposición doble de los ingresos y capital de las líneas aéreas se hallan ordinariamente incluidas en los acuerdos generales bilaterales firmados por Italia en el campo concreto de la imposición doble, o bien son objeto de acuerdos especiales.

Cláusula 3 El transporte aéreo internacional de mercancías y pasajeros está exento de impuestos de venta o de utilización (p. ej., IVA, timbres, etc.).

JORDANIA

Jordania no cobra ningún impuesto en la esfera del transporte aéreo internacional. Se guía en este aspecto por el Doc 8632 de la OACI y por todos los demás documentos de la OACI, sus Anexos y resoluciones.

La política jordana se fundamenta en el principio de la exención recíproca de impuestos sobre los ingresos del transporte aéreo internacional, y por lo tanto Jordania trata de concertar con otros países acuerdos de reciprocidad en la exención de impuestos a los ingresos de las líneas aéreas, siendo su objetivo el reducir la carga financiera de las líneas aéreas.

PROYECTO

KENYA

Varios Estados no cumplen con los criterios de la OACI en materia de impuestos y por consiguiente siguen considerando el transporte aéreo como una fuente para financiar diversos fines. En Kenya hemos tenido varios casos, como se explica a continuación:

Retención de impuestos sobre los ingresos obtenidos en el exterior. Al transportista nacional, Kenya Airways se le ha retenido los impuestos sobre los gastos en que ha incurrido en el exterior, por ejemplo, las comisiones a agentes de viajes residentes fuera de Kenya, los honorarios profesionales por trabajos realizados en el extranjero y abonados en el exterior de Kenya, entre otros.

Impuestos sobre los ingresos de viajes internacionales. Al transportista nacional, Kenya Airways se le ha cobrado impuestos en varios países del África en los que explota aeronaves. Aunque en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos se contempla la cuestión de las exenciones de impuestos, tales exenciones no se han respetado.

La solución reside en que los países respeten los acuerdos concertados.

KUWAIT

El Estado de Kuwait se ha comprometido a poner en práctica las disposiciones y decisiones relativas a los criterios que rigen la imposición fiscal en la esfera del transporte aéreo. Esto comprende lo siguiente:

- 1) Actualmente no se cobra ningún impuesto local a la compra de combustible, lubricantes y suministros técnicos y de consumo empleados por aeronaves **extranjeras**. La exención citada se estipula en los acuerdos bilaterales que se conciertan con diversos países.
- 2) La exención recíproca de impuestos a los ingresos y beneficios de las líneas aéreas se establece, bien en los acuerdos bilaterales (si la otra parte conviene en ello) o en acuerdos especiales entre las autoridades competentes de ambos países.
- 3) En la actualidad, Kuwait no recauda ningún impuesto sobre la venta de servicios de transporte aéreo.

PROYECTO

LA EX REPÚBLICA YUGOSLAVA DE MACEDONIA

- Cláusula 1** De conformidad con el Artículo 3 de la *Ley de impuestos internos* (Gaceta oficial de la República de Macedonia No. 32/01) “estarán exentos de impuestos internos los aceites minerales utilizados en el tránsito aéreo, salvo cuando se utilizan en aviones para fines privados”.
- Cláusula 3** De conformidad con el Artículo 23 de la *Ley relativa al Impuesto sobre el Valor Agregado* (Gaceta oficial de la RM No. 44/99, ...114/2007) el transporte internacional de pasajeros estará exento del Impuesto sobre el Valor Agregado – exenciones de impuestos en el país sin derecho a deducción de créditos de los impuestos. Asimismo, de conformidad con el Artículo 24, el transporte aéreo internacional de pasajeros estará exento del Impuesto sobre el Valor Agregado – exención de impuestos en el país con derecho a deducción de créditos de los impuestos, y dicha exención de impuestos se aplicará a las líneas aéreas con sede en el exterior, siempre que exista reciprocidad.

PROYECTO

LESOTHO

Lesotho cumple con la Resolución refundida y el comentario correspondiente de la OACI.

PROYECTO

LÍBANO

El Líbano reafirmó su postura de no recurrir al cobro de altos impuestos y derechos en la esfera del transporte aéreo, y comunicó que aceptaba la resolución plasmada en el Doc 8632. En cuanto al impuesto sobre combustible, lubricantes y otros suministros, el Líbano cumple en todos sus acuerdos bilaterales las disposiciones del Artículo 24 del Convenio de Chicago en un plano de reciprocidad.

PROYECTO

LITUANIA

Cláusulas 1 - 3 En virtud de la Ley relativa al Impuesto sobre el Valor Agregado de la República de Lituania, se aplicará una tasa de cero al IVA a los suministros o al arrendamiento o fletamento de una aeronave cuando se entreguen los suministros o se arriende la aeronave a personas sujetas a impuestos en el caso de que más de la mitad de sus ingresos anuales provengan del transporte de pasajeros y/o carga en rutas internacionales o de suministros u otros servicios remunerados, así como al mantenimiento y reparaciones de las aeronaves citadas (salvo en el caso de las aeronaves para uso personal), si estos servicios son proporcionados por personas sujetas a impuestos.

De conformidad con la Ley relativa al Impuesto sobre el Valor Agregado de la República de Lituania, se aplicará una tasa de cero al IVA al suministro de equipos convencionales y necesarios para las aeronaves arriba mencionadas y a las reparaciones del equipo instalado, así como al suministro de repuestos para las aeronaves arriba mencionadas.

Se aplicará una tasa de cero al IVA al suministro de bienes para aprovisionar la aeronave de las personas sujetas a impuestos que perciben más de la mitad de sus ingresos anuales del transporte de pasajeros y/o carga en rutas internacionales.

Los bienes comprendidos en el contexto de la Ley relativa al Impuesto sobre el Valor Agregado de la República son aquéllos (productos alimenticios, etc.) que están destinados al uso de los pasajeros y/o miembros de la tripulación a bordo de la aeronave antes citada, así como el combustible (combustible aeronáutico) y los lubricantes.

De conformidad con la Ley sobre impuestos internos de la República de Lituania se contempla la exención de impuestos internos a bienes sujetos a dichos impuestos cuando los mismos se suministran para abastecer de combustible y aprovisionar las aeronaves de pasajeros y/o carga en rutas internacionales. Además de los casos exentos, deberán exonerarse de impuestos internos los siguientes suministros: combustible de motor abastecido para su uso como combustible para fines de navegación aérea (incluyendo el combustible aeronáutico utilizado para la fabricación, desarrollo, ensayos, mantenimiento y servicios a las aeronaves salvo en el caso de que el combustible se abastezca a aeronaves utilizadas para vuelos privados de placer). Se considerará que la aeronave es utilizada para vuelos privados de placer cuando su propietario u otra persona (por medio de arrendamiento o por cualquier otro medio) la emplea para fines que no son comerciales.

Cabe señalar que, de conformidad con las disposiciones relativas a la aplicación de una tasa de cero al IVA en Lituania, no se exonerarán de impuestos las aeronaves que se utilicen para fines personales (conforme al acervo de la Unión Europea).

Por consiguiente, deseáramos proponer la exclusión de los vuelos privados de la Cláusula 1 de la Resolución del Consejo de la OACI.

Con respecto a la Cláusula 2 de la Resolución del Consejo de la OACI, deseáramos informarle que el Gobierno de la República de Lituania ha concertado 46 acuerdos para evitar la doble imposición con los Gobiernos de Alemania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Belarús, Bélgica, Bulgaria, Canadá, China, Corea, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Israel, Italia, Kazajstán, la ex República Yugoslava de Macedonia, Letonia, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, República de Moldova, Rumania, Singapur, Suecia, Suiza, Turquía, Ucrania, Uzbekistán, (basado en el Modelo de Convenio de la OCDE). De conformidad con los acuerdos citados no existe ninguna objeción con respecto a la Cláusula 2 párrafo a) de la Resolución del Consejo de la OACI.

Con respecto a la Sección 11 de los Comentarios sobre la Resolución del Consejo, cabe señalar que en los acuerdos concertados por Lituania, los derechos tributarios otorgados a los Estados contratantes no están vinculados con el lugar donde están los servicios efectivos de dirección de la empresa, sino más bien con el lugar de su registro jurídico.

Las empresas, incluidas las líneas aéreas, matriculadas en la República de Lituania están sujetas al impuesto a la renta corporativa y se les aplica una tasa del 20%.

Con respecto a la Cláusula 3 de la Resolución del Consejo de la OACI, deseamos informar que, de conformidad con el Acuerdo para evitar la doble imposición, no existen incongruencias con respecto a la Cláusula 3 de la Resolución del Consejo de la OACI.

Cabe señalar que no se aplica el impuesto sobre la propiedad en el caso de las aeronaves y otros bienes muebles relacionados con las aeronaves que se utilizan para prestar servicios de transporte aéreo internacional.

Con respecto a la información expuesta, el Ministerio de Transportes y comunicaciones de la República de Lituania apoya la Resolución del Consejo de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional.

MALTA**Cláusula 1**

Cláusula 1 a) i), ii) Se cumple completamente la Resolución del Consejo del 24 de febrero de 1999 sobre los impuestos al combustible, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles en el punto de llegada y de partida.

Cláusula 1 a) iii) La Resolución del Consejo del 24 de febrero de 1999 con respecto a los impuestos sobre los combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles en los puntos de llegada y partida en el mismo Estado, no se aplica a Malta donde sólo existe un aeropuerto internacional.

Cláusula 2

Cumplimos también la Resolución del Consejo del 24 de febrero de 1999 sobre impuestos a los ingresos de las empresas de transporte aéreo y a los impuestos de las aeronaves y de otra propiedad mueble relacionada con el empleo de aeronaves en el transporte aéreo internacional. Malta ha concertado una serie de acuerdos de servicios aéreos que contienen una cláusula donde se estipula que los beneficios que obtengan los explotadores de aeronaves se gravarán únicamente en el Estado en el que esté situada la administración real de la empresa.

Cláusula 3

Se cumple plenamente la Resolución del 24 de febrero de 1999 sobre impuestos relativos a la venta o uso del transporte aéreo internacional.

PROYECTO

MÉXICO

Cláusula 1

En México, la tarifa por el suministro de combustible, el Impuesto sobre el Valor Agregado (IVA), y el cobro de derechos por los servicios de navegación aérea, a través de una cuota por litro de combustible suministrado, son los únicos cobros que están comprendidos dentro de las mencionadas secciones, de acuerdo a las definiciones que da la OACI. Sin embargo, a diferencia del IVA, la tarifa por el servicio de suministro de combustible y la cuota para el pago de derechos por los servicios de navegación aérea tienen como fin la recuperación de los costos en los que se incurre al prestar dichos servicios, por lo que forma parte de las salvedades que la misma OACI establece, lo cual implica que no es necesario exentar los combustibles de esta tarifa.

Respecto al IVA, en México, de acuerdo con la fracción 1 del Artículo 1 de la ley en la materia, están obligadas al pago de este impuesto, a razón de una tasa del 15%, las personas físicas o reales que en territorio nacional enajenen bienes independientemente de su nacionalidad o de donde se consuman dichos bienes, aun considerando que, respecto de este último, parte de tales productos se consumen dentro del territorio nacional.

Sin embargo, al ser el IVA un impuesto general que se aplica a todo producto y servicio que se enajene en el país, no es posible dar un trato preferencial a un sector específico de la economía (en este caso, el sector aéreo).

Por su parte, la Ley Aduanera exenta los impuestos al comercio exterior por la entrada al territorio nacional o la salida del mismo de las mercancías destinadas al mantenimiento de las aeronaves de las empresas nacionales de aviación que presten servicios internacionales y que estén constituidas conforme a las leyes respectivas. Por otra parte, el reglamento de la citada ley establece que el abastecimiento de combustible de las aeronaves será libre de impuestos al comercio exterior, salvo las limitaciones que establezcan los convenios internacionales.

Cláusula 2

En la actualidad, México desarrolla una amplia red de convenios para evitar la doble tributación respecto de impuestos sobre la renta, de los cuales algunos se encuentran vigentes y otros se están negociando.

La política fiscal en esta materia es la de otorgar una exención recíproca, mediante la celebración de convenios tributarios bilaterales, de los ingresos derivados del transporte aéreo internacional, así como de ingresos accesorios a dicha actividad. Sin embargo, es importante mencionar que a diferencia de lo sugerido por la OACI, México ha adoptado en algunos de sus convenios, como factor determinante para elegir el país en el que se gravarán tales ingresos, el Estado en donde se encuentre la residencia de la empresa que opera tales servicios.

Asimismo, actualmente la Secretaría de Hacienda y Crédito Público está comunicándose con un gran número de Estados a fin de concluir acuerdos bilaterales para evitar pagos fiscales duplicados, en los cuales se incluye, entre otros rubros, al transporte aéreo internacional, por lo que incluso dicha Secretaría ha solicitado a la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) no incluir en los convenios bilaterales sobre transporte aéreo un cláusula para evitar la doble tributación, a fin de que no exista la duplicidad de normativas en esta materia.

Por otra parte, las concesionarias deberán tributar sin excepción bajo el título II, de la Ley del Impuesto sobre la Renta, acumulando la totalidad de los ingresos en efectivo, bienes, servicios en crédito o de cualquier otro tipo que obtengan en un ejercicio fiscal. En relación al Impuesto sobre la Propiedad, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 7 de la Ley de Vías generales de Comunicación, los aeropuertos no pueden ser objeto de contribuciones por tratarse de bienes del dominio público de la Federación, por tanto, en el supuesto en que se concesione la operación, administración o explotación de un aeropuerto, el concesionario no se encuentra obligado a pagar el impuesto predial sobre dicho inmueble.

Cláusula 3

En México, la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) y el IVA caen en la presente categoría, ya que se aplican en el momento en que se venden los boletos de transporte aéreo. Sin embargo, la TUA es una salvedad debido a que los ingresos que se recaudan por este concepto se destinan a cubrir costos de mantenimiento de las áreas destinadas a los pasajeros en los aeropuertos, por lo que no es posible eliminar este tipo de tarifas de acuerdo a los criterios mismos de la OACI.

Con relación al IVA, se aplican los comentarios hechos para la primera y segunda secciones, con la salvedad del transporte aéreo internacional para el cual se considera que sólo parte del servicio se presta en territorio nacional. Atendiendo a este criterio, en el Artículo 16 de la Ley del IVA se contempla que sólo el 25% del servicio se presta en territorio nacional, cuando en el mismo se inicie el viaje.

De tal forma que, respecto de la parte restante del precio del servicio, esta se gravará conforme a lo que se indica en la fracción VI del Artículo 29 de la citada ley, es decir, para efectos de esta ley se considerará una exportación de servicio, conforme a lo cual se aplicará la tasa de 0% al valor de la prestación del tal servicio (75%, la parte restante).

Asimismo, el derecho de uso de aeropuerto se encuentra establecido en el decreto por el cual las personas que en calidad de pasajeros en vuelo de salida, usen los aeropuertos internacionales encomendados a ASA (Aeropuertos y Servicios Auxiliares). Además, el Artículo 200 de la Ley Federal de Derechos determina que las personas naturales o jurídicas que usen los puertos nacionales deberán pagar un derecho de puerto de exportación por otra parte, el Artículo 205 de dicho ordenamiento legal, establece que no se causará el derecho antes mencionado en caso de concesiones.

Finalmente, cabe mencionar que el Gobierno mexicano tiene contemplado en su Convenio Tipo sobre Transporte Aéreo cláusulas relativas a los gravámenes al transporte aéreo internacional, que han sido aprobadas por nuestras autoridades fiscales, por lo que todos los convenios bilaterales sobre transporte aéreo suscritos por México con otros países contemplan cláusulas a fin de evitar la imposición de gravámenes indebidos al transporte aéreo internacional.

Estas cláusulas están sujetas a negociaciones bilaterales. Sin embargo, cualquier criterio o resolución que implique modificación a las mismas, deberá someterse a la autoridad fiscal correspondiente.

NORUEGA

- Cláusula 1** Respecto a los impuestos al combustible, Noruega introdujo, con efecto a partir del 1 de enero de 1999, un impuesto sobre el combustible que se lleva a bordo de todos los vuelos nacionales. El erario noruego percibe directamente el ingreso procedente del impuesto. En la actualidad, todos los vuelos internacionales están exentos de impuestos respecto al combustible que se lleva a bordo, de conformidad con la resolución.
- Cláusula 3** Respecto a los impuestos a la venta y al uso del transporte aéreo internacional, se recauda un impuesto por pasajero en las rutas principales de Noruega meridional, así como en los vuelos internacionales regulares y no regulares. El erario noruego percibe directamente el ingreso procedente de este impuesto.
- Cláusula 4** Aunque la resolución no se ajusta plenamente a la política del gobierno de Noruega, Noruega cumple — con excepción de los impuestos mencionados anteriormente — con estas resoluciones en la actualidad. Posteriormente, Noruega formulará una reserva respecto al impuesto sobre el combustible que se lleva a bordo de los vuelos internacionales.

NUEVA ZELANDIA

Cláusula 1 Nueva Zelandia cumple las cláusulas dispositivas.

Cláusula 2

Cláusula 2 a) i) Las líneas aéreas de otros Estados pagarán impuestos sobre los ingresos que tengan su origen en Nueva Zelandia, salvo que:

- i) esté vigente un acuerdo de imposición doble que impida a Nueva Zelandia gravar a una línea extranjera la parte de sus ingresos que se hayan originado en nuestro país; o
- ii) el “Commissioner of Inland Revenue” (Comisario de ingresos internos) haya eximido a la línea aérea del pago de impuestos sobre la renta en Nueva Zelandia.

Los Acuerdos de imposición doble prevalecen sobre la legislación impositiva de Nueva Zelandia cuando haya discrepancias entre los dos. Nueva Zelandia tiene 24 acuerdos de imposición doble y todos contienen un artículo que trata de los despachos y del transporte aéreo. Característicamente, el artículo dispone que los beneficios de una línea aérea solamente pueden ser gravados en el país de residencia de la línea aérea.

Los Acuerdos de imposición doble se aplican únicamente a los ingresos sobre la renta y, por lo tanto, no eximen a la línea aérea extranjera del impuesto sobre mercancías y servicios o de otros impuestos o gravámenes a los que la línea aérea estaría supeditada conforme a la ley de impuestos sobre mercancías y servicios u otra ley.

Cláusula 2 a) ii) Nueva Zelandia cumple esta cláusula.

Cláusula 2 c) La ley en Nueva Zelandia no permite que un Acuerdo de servicios aéreos otorgue una exención de impuestos. Nueva Zelandia negocia los acuerdos de imposición doble según corresponda. Al margen de esto, el Comisario de ingresos internos puede eximir de impuestos a los ingresos que una línea aérea extranjera obtenga en Nueva Zelandia, cuando el comisario se haya asegurado de que el otro país concederá una exención similar a una línea aérea de Nueva Zelandia residente en ese otro país.

Cláusula 3 Como se indica en la Cláusula 2, las líneas aéreas de otros Estados están supeditadas al impuesto sobre la renta en sus operaciones en Nueva Zelandia, salvo que se aplique un acuerdo de imposición doble o una exención. Dichas líneas aéreas son también susceptibles de pagar los impuestos por mercancías y servicios que se les hayan proporcionado en Nueva Zelandia y no se hayan empleado en el transporte aéreo internacional.

OMÁN

- Cláusula 1** En lo tocante a la Cláusula 1 relativa al impuesto sobre combustible, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles y piezas de repuesto de las aeronaves, todas las líneas aéreas están exentas de impuestos en todos los casos conforme al Doc 8632 y en virtud del Convenio de Chicago y de Convenios bilaterales concertados con el Sultanato. No se grava ninguna otra clase de impuesto en los artículos citados.
- Cláusula 2** En cuanto a la Cláusula 2 relativa al impuesto de los ingresos de las líneas aéreas, las autoridades competentes del Sultanato concertan acuerdos de imposición doble con los países que lo solicitan. El Sultanato ha firmado un número considerable de dichos acuerdos. Existe asimismo un acuerdo colectivo entre los países árabes de exención mutua de impuestos a las actividades y equipos del transporte aéreo. Por consiguiente, las autoridades competentes eximen a las líneas aéreas de los Estados miembros en este acuerdo de impuestos a las ganancias derivadas de la facturación. El Ministerio de comunicaciones y otras autoridades competentes tratan de otorgar dichas exenciones en un plano de reciprocidad para fomentar las actividades de transporte aéreo hacia y desde el Sultanato.
- Cláusula 3** En lo que respecta a la Cláusula 3 en relación con el gravamen de la facturación y uso del transporte aéreo internacional, no cobramos ningún impuesto a los explotadores, pasajeros o expedidores, aparte de los derechos que se cobren por prestar algún servicio específico, derechos que se fijan a un nivel razonable en concordancia con la clase de servicios prestados.

PAÍSES BAJOS**Cláusula 1**

Cláusula 1 a) Esta cláusula se aplica en los Países Bajos al transporte aéreo que no consiste en vuelos privados de placer;

Cláusula 1 d) La expresión “derechos de aduanas u otros derechos” tal como se define en la cláusula d), es aceptable (“otros suministros técnicos de consumo” solamente en la medida de lo posible); y

Cláusula 1 e) No se imponen derechos e impuestos locales a los combustibles, los lubricantes y otros suministros técnicos de consumo.

Cláusula 2

Cláusula 2 a) Los Países Bajos otorgan a las empresas de transporte aéreo de otros Estados dedicadas al transporte aéreo internacional y no establecidas en los Países Bajos:

- i) una exención, a base de la reciprocidad, del impuesto a la renta a cualquier forma de ingreso generado en los Países Bajos por la explotación de una aeronave en el transporte aéreo internacional;
- ii) en el caso de corporaciones, una exención de los impuestos a la propiedad, los gravámenes al capital u otros impuestos similares, respecto a aeronaves y otro tipo de propiedades muebles pertenecientes a la explotación de aeronaves en el transporte aéreo internacional;

Cláusula 3 Es nulo el impuesto sobre la cifra de negocios de las aeronaves que se explotarán como medio de transporte público, principalmente en el tránsito internacional y de los bienes designados como suministros de estas aeronaves que salen, así como el impuesto sobre la cifra de negocios de los servicios prestados en relación con estas aeronaves y bienes.

El impuesto sobre la cifra de negocios al transporte de pasajeros mediante aeronaves es nulo si la destinación o el puerto de embarque están situados fuera de los Países Bajos.

Con excepción del transporte dentro de la Unión Europea, es nulo el impuesto sobre la cifra de negocios al transporte internacional de carga por un transportista o un vuelo de fletamento aéreo.

Cláusula 4 Como se indicó anteriormente, los Países Bajos respetan la exención de impuestos existentes respecto a la aviación internacional. Sin embargo, los Países Bajos apoyan la introducción de opciones basadas en el mercado — por ejemplo, derecho al consumo al keroseno, el impuesto sobre el valor agregado, derechos ambientales — para reducir o limitar el impacto de la aviación en el medio ambiente.

Los Países Bajos continuarán sus iniciativas destinadas a promover la introducción de posibles opciones basadas en el mercado al nivel internacional, preferentemente, en el marco de la OACI.

PAKISTÁN

Cláusula 1 La Cláusula 1 a) coincide en el grado de exención de derechos de aduana sujetos a la condición de que las concesiones estipuladas en las mismas se basen en los principios de reciprocidad y se pongan en práctica mediante un acuerdo bilateral.

Cláusula 2 Respecto a la Cláusula 2 sobre los impuestos a los ingresos procedentes de las operaciones internacionales de aeronaves, las líneas aéreas se rigen por tratados bilaterales tributarios que están destinados generalmente a otorgar exenciones recíprocas de impuestos.

Cláusula 3 Esta resolución contradice el principio establecido que prescribe que los Estados soberanos deben imponer derechos y utilizarlos para los fines que éstos decidan. Estos derechos no pueden coartarse por una resolución tal como la que sirve de referencia y no puede preverse que un Estado recaude y gaste impuestos de acuerdo con los deseos o planes definidos por un organismo extranjero, tal como la OACI. También cabe mencionar que no se puede poner en práctica la resolución en la medida en que no es posible establecer un límite que separe el comienzo y el fin de la utilización del transporte aéreo internacional, así como la forma en que los objetivos de aplicación de los impuestos recaudados podrían llevarse a cabo. También cabe agregar que los derechos se imponen a los ingresos de las empresas de transporte aéreo que tienen su fuente en el país tributario. Para conveniencia del contribuyente, así como de las empresas, las medidas utilizadas para determinar el monto del ingreso son los ingresos brutos que pueden ser entonces objetos de tributación a una tasa adecuadamente reducida. Esta es una práctica que se aplica a escala mundial. Sin embargo, en los casos en que los Estados acuerdan evitar la doble tributación mediante tratados bilaterales, estos ingresos pueden gravarse a tasas reducidas o eximirse totalmente de impuestos sobre la base de la reciprocidad.

El impuesto de aeropuerto recaudado de los pasajeros que salen se abona directamente a la dirección de aviación civil.

PANAMÁ

Cláusulas 1 - 3 La postura de Panamá concuerda con el contenido de las Cláusulas 1 - 3 del Doc 8632. Panamá en su legislación exonera de todo impuesto y gravamen el combustible, aceites, lubricantes y los equipos y repuestos que mantengan las aerolíneas para su consumo, aunque dichos rubros sean nacionalizados.

PROYECTO

PERÚ

Al encontrarse el Estado peruano a la fecha en pleno proceso de reactivación de su economía, continuará aplicando su política arancelaria en todos los campos de la actividad económica hasta alcanzar su estabilización.

Por consiguiente, se le hará conocer oportunamente cuándo las condiciones de la economía del Perú habrán llegado al punto que permitan la aplicación de los criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, consignados en el Doc 8632.

PROYECTO

POLONIA

Polonia es miembro de la Unión Europea. Por consiguiente, se aplican las leyes nacionales y las de la UE.

Cláusula 1 a) Esta cláusula se aplica en Polonia, excepto para:

- combustible a bordo de la aeronave utilizado para vuelos recreacionales privados, que no están exentos de impuestos internos;
- lubricantes u otros suministros técnicos consumibles, que están sujetos a una tasa de 0% de Impuesto sobre el Valor Agregado.

Cláusula 2 Esta cláusula se aplica en Polonia. Las empresas de transporte aéreo extranjeras pueden estar exentas de impuestos a la renta en virtud de acuerdos para evitar la doble imposición (a la fecha Polonia ha concertado tales acuerdos con 84 Estados).

Cláusula 3 Esta cláusula se aplica en Polonia. Los servicios relacionados con el transporte aéreo están sujetos a una tasa de 0% de Impuesto sobre el Valor Agregado.

PORTUGAL

Cláusula 1 Respecto a los impuestos sobre combustible, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles:

Impuesto al Valor Agregado (Decreto Ley núm. 394-B/84, del 26 de diciembre, enmendado): se exime del IVA la importación de bienes fungibles, consumidos o mantenidos a bordo de una aeronave utilizada para la navegación aérea internacional. También está exenta de impuestos la exportación de bienes fungibles utilizados en aeronaves explotadas por líneas aéreas cuya actividad principal es el transporte de tráfico internacional. Se entiende por bienes fungibles los combustibles, lubricantes, y otros suministros técnicos fungibles destinados al funcionamiento de aeronaves y otros equipos técnicos a bordo de las aeronaves.

Impuestos especiales (Decreto Ley núm. 566/99, del 22 de diciembre, enmendado): no se grava el suministro de lubricantes y productos energéticos utilizados en la navegación aérea, excepto en el caso de la aviación de recreo privada. Están exentos de impuestos las aeronaves y helicópteros utilizados en vuelos comerciales, para el transporte de pasajeros o carga, por remuneración, contratación o en interés de autoridades públicas.

La Directriz del Consejo 2003/96/EC sobre productos energéticos y electricidad concedió a los Estados miembros de la CE la opción de acordar mutuamente la exención de impuestos sobre el combustible de aviación utilizado en rutas aéreas dentro de la Comunidad. Los miembros de la CE evitarán incluir en los acuerdos de servicios aéreos cláusulas que limiten esta opción.

No obstante, la mayoría de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos concertados por Portugal contemplan un tratamiento equitativo con respecto a aranceles aduaneros, derechos de inspección y otros derechos e impuestos internos sobre lubricantes, y suministros técnicos fungibles, mantenidos o transportados a bordo de las aeronaves que prestan servicios aéreos internacionales (regulares y no regulares).

Los derechos son recaudados por las autoridades aeroportuarias y están relacionados con los costos de los servicios facilitados a la aviación. También se cobra un derecho por el reabastecimiento de combustible de las aeronaves.

Los ingresos provenientes de estos derechos se asignan directamente a la aviación civil, es decir, para financiar las actividades aeroportuarias.

Cláusula 2 Con respecto a los impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y los impuestos sobre aeronaves y otros bienes muebles, Portugal ha concertado más de 65 acuerdos bilaterales para evitar la doble imposición (véase la tabla que figura en el adjunto). Las líneas aéreas de estos países que operan en territorio portugués con oficinas establecidas están exentas de impuestos sobre los ingresos provenientes de sus actividades, sobre un plano de reciprocidad, ya que el pago de tales impuestos se limita a su domicilio nacional.

De no haber acuerdos para evitar la doble imposición, generalmente se entiende que las líneas aéreas están exentas del pago de impuestos sobre sus ingresos ya que normalmente sus sucursales se consideran meras extensiones de sus empresas. El impuesto especial sobre las aeronaves (Impuesto único de circulación – Decreto Ley núm. 22-A/2007, del 29 de junio de 2007) sólo grava a los propietarios de aeronaves utilizadas para fines privados, residentes en Portugal.

Cláusula 3 Con respecto a los impuestos sobre la venta y el uso del transporte aéreo internacional, en la legislación portuguesa sobre el Impuesto al Valor Agregado [Decreto Ley núm. 394-B/84 del 26 de diciembre, enmendado, Art. 14, párrafo r.)] se estipula la total exención respecto a los pasajeros internacionales transportados por vía aérea.

Cláusula 4

Con respecto a las medidas que han de tomarse en virtud de esta Resolución, las autoridades portuguesas consideran que la exención fiscal puede ser un instrumento para fomentar el desarrollo del transporte aéreo. Sin embargo, dicha exención debería ser razonablemente compatible con los criterios fiscales nacionales que sirven los intereses de la comunidad en general. En la esfera de los impuestos, Portugal es también parte en las opciones que se toman a nivel de la UE.

PROYECTO

CONVENIOS CONCERTADOS POR PORTUGAL PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN

PAÍS	INSTRUMENTO JURÍDICO	ENTRADA EN VIGOR
Alemania	L 12/82, 03 de junio	8.10.1982
Argelia	AR 22/06, 23 de marzo	1.5.2006
Austria	DL nº 70/71, 8 de marzo	28.2.1972
Bélgica	DL 619/70, 15 de diciembre. Convenio adicional (AR 82/00, 14 de diciembre)	19.2.1971, 5.4.2001
Brasil	AR 33/01, 27 de abril	15.10.2001
Bulgaria	AR 14/96, 11 de abril	18.7.1996
Cabo Verde	AR 63/00, 12 de julio	15.12.2000
Canadá	AR 81/00, 6 de diciembre	24.10.2001
Chile	AR 28/06, 6 de abril	n.a.
China	AR 28/00, 30 de marzo	8.6.2000
Corea del Sur	AR 25/97, 8 de mayo	21.12.1997
Cuba	AR 49/01, 13 de julio	28.12.2005
Dinamarca	AR 6/02, 23 de febrero	24.5.2002
Eslovaquia	AR 49/04, 13 de julio	2.11.2004
Eslovenia	AR 48/04, 10 de julio	13.8.2004
España	AR 6/95, 28 de enero	28.6.1995
Estados Unidos	AR 39/95, 12 de octubre	1.1.1996
Estonia	AR 47/04, 8 de julio	23.7.2004
Federación de Rusia	AR 10/02, 25 de febrero	11.12.2002
Finlandia	DL 494/70, 23 de octubre	14.7.1971
Francia	DL 105/71, 26 de marzo	18.11.1972
Grecia	AR 25/02, 4 de abril	13.8.2002
Hungría	AR 4/99, 28 de enero	8.5.2000
India	AR 20/00, 6 de marzo	5.4.2000
Indonesia	AR 64/06, 6 de diciembre	n.a.
Irlanda	AR 29/94, 24 de junio. Protocolo adicional AR 62/06, 6 de diciembre	11.7.1994
Italia	L 10/82, 1 de junio	15.1.1983
Letonia	AR 12/03, 28 de febrero	07.3.2003
Lituania	AR 10/03, 25 de febrero	26.2.2003
Luxemburgo	AR 56/00, 30 de junio	30.12.2000
Macao	AR 80-A/99, 16 de diciembre	01.1.1999
Malta	AR 11/02, 25 de febrero	05.4.2002
México	AR 84/00, 15 de diciembre	09.1.2001
Mozambique	AR 36/92, 30 de diciembre	01.1.1994
Noruega	DL 504/70, 27 de octubre	1.10.1971

PAÍS	INSTRUMENTO JURÍDICO	ENTRADA EN VIGOR
Países Bajos	AR 62/00, 12 de julio	11.08.2000
Pakistán	AR 66/03, 2 de agosto	n.a.
Polonia	AR 57/97, 9 de septiembre	4.2.1998
Reino Unido	DL 48/97, 24 de julio	20.1.1969
República Checa	AR 26/97, 9 de mayo	1.10.1997
Rumania	AR 56/99, 10 de julio	14.7.1999
Singapur	AR 85/00, 15 de diciembre	16.3.2001
Suecia	AR 20/03, 11 de marzo	19.12.2003
Suiza	DL 716/74, 12 de diciembre	17.12.1975
Túnez	AR 33/00, 31 de marzo	21.8.2000
Turquía	AR 13/06, 21 de febrero	18.12.2006
Ucrania	AR 15/02, 8 de marzo	11.3.2002
Venezuela	AR 68/97, 5 de diciembre	8.1.1998

Nota: AR – Resolución de la Asamblea de la República
DL – Decreto Ley
L – Ley

REINO UNIDO

- Cláusula 1** En el Reino Unido no se cobran impuestos nacionales o locales sobre la compra del combustible, lubricantes o suministros técnicos fungibles contenidas a bordo o llevadas a bordo para uso de la aeronave en conexión con el transporte aéreo internacional, siempre que no se trate de aeronaves de recreo privadas.
- Cláusula 2** El Reino Unido ha concertado más de 100 acuerdos con otros Estados con los que se pone eficazmente en práctica la Cláusula 2 en lo tocante al Reino Unido y a esos Estados. El Reino Unido está siempre dispuesto a celebrar conversaciones bilaterales con objeto de concertar más acuerdos de esa clase relativos a los beneficios del transporte aéreo internacional.
- Cláusula 3** Con fecha efectiva el 1 de noviembre de 1994, el Reino Unido introdujo un gravamen respecto a cada pasajero de pago que salga en un vuelo de pago desde un aeropuerto del Reino Unido, independientemente de que el destino sea nacional o internacional. Los ingresos que devengan esos impuestos van directamente al Ministerio de Hacienda del Reino Unido. En 2008, el Gobierno anunció que efectuaría cambios en relación con estos arreglos para asegurar que se reflejen mejor las repercusiones del sector en el medio ambiente y se contribuya de manera justa y equitativa a los servicios públicos. Estos cambios entrarán en vigor en noviembre de 2009.
- Cláusula 4** El Reino Unido está firmemente a favor de la adopción de medidas basadas en criterios de mercado, que son distintas de los derechos o impuestos y constituyen el medio más eficiente, desde una perspectiva económica, para reducir las emisiones. No obstante la Resolución, el Reino Unido está a favor de medidas fiscales y derechos para reducir o limitar las repercusiones de la aviación en el medio ambiente. Estas opciones incluyen, entre otros, los impuestos internos sobre el queroseno; el impuesto sobre el valor agregado y los derechos relacionados con el medio ambiente.
- El Reino Unido continúa apoyando activamente la adopción de medidas internacionales para tratar los efectos de la aviación en el cambio climático, en particular por medio de medidas basadas en criterios de mercado. El Reino Unido considera preferible que dichas medidas se tomaran a escala mundial. Sin embargo, a falta de medidas apropiadas a escala mundial, las disposiciones regionales representan un paso inicial importante.
- Cabe señalar que el Reino Unido también es responsable de varios territorios y dependencias de ultramar, que podrían aplicar impuestos y/o derechos de acuerdo a sus circunstancias locales particulares.
-

REPÚBLICA CHECA

Cláusula 1 Conforme a la Ley núm. 353/2003 coll. sobre exoneración de impuestos, están exentos de impuestos los aceites minerales utilizados como combustible para el transporte aéreo internacional y para trabajos aeronáuticos, excepto los aceites minerales utilizados para la aviación privada de recreo, que se rige por la Directriz 2003/96/ES mediante la cual se reestructuran los impuestos de los productos energéticos y los suministros eléctricos.

Cláusula 2 Los impuestos sobre los ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional están regidos por la Ley tributaria Checa, a saber, la Ley núm. 586/1992 coll. relativa al impuesto a la renta. El Ministerio de Finanzas está de acuerdo con el principio de reciprocidad según el cual los impuestos se recaudan únicamente en el Estado en el que está situada la sede de la empresa, conforme a los acuerdos concertados para abolir la doble imposición.

Los impuestos sobre los ingresos que se obtienen de explotar aeronaves que prestan servicios de transporte aéreo internacional así como los impuestos sobre la renta de los empleados del sector de transporte aéreo están regidos por acuerdos bilaterales para abolir la doble imposición. La República Checa ha concertado acuerdos con 75 Estados. Estos acuerdos también tratan cuestiones de imposición y exclusión de la doble imposición internacional de los ingresos que se obtienen de explotar aeronaves que prestan servicios de transporte aéreo internacional y bienes muebles utilizados para la explotación de estas aeronaves.

De acuerdo con la Ley núm. 235/2004 coll. relativa al Impuesto sobre el Valor Agregado (IVA), están exentos de impuestos y puede reclamarse una deducción de impuestos con respecto a:

- la entrega, ajustes, reparaciones, mantenimiento o fletamento de aeronaves, incluidas las aeronaves que se arriendan con tripulación y que son utilizadas por las líneas aéreas para el transporte de personas y mercancías entre Estados miembros y otros países;
- la entrega, reparación, mantenimiento o fletamento de equipo que se instala o se utiliza en estas aeronaves.

También está exenta de impuestos la entrega de bienes utilizados para abastecer las mencionadas aeronaves y puede reclamarse deducción de impuestos al respecto.

Están exentos de impuestos algunos repuestos, equipo ordinario de aeronaves y otros componentes utilizados únicamente en relación con la operación o reparación, mantenimiento y explotación de una aeronave siempre que se utilicen únicamente a bordo de la aeronave y sean exportados nuevamente.

Conforme a los acuerdos bilaterales, las aeronaves de los Estados contratantes están exentas de aranceles aduaneros, impuestos y otros derechos impuestos por las autoridades nacionales.

Cláusula 3 De acuerdo con la Ley núm. 235/2004 coll. relativa al Impuesto sobre el Valor Agregado, el transporte de personas y equipaje, incluidos los servicios relacionados directamente con el transporte entre Estados miembros de la UE y otros países están exentos del IVA. Asimismo, puede reclamarse una deducción de impuestos en el caso de que el transporte sea proporcionado por una persona registrada en otros Estados miembros o una persona extranjera que tenga obligación de pagar el IVA.

Cláusula 4 La República Checa cumple plenamente con esta Resolución.

REPÚBLICA DE COREA

Cláusula 1 Aceptable.

Cláusula 2

Cláusula 2 a) i) De conformidad con los acuerdos para evitar la imposición doble, por lo general se aplica el “principio de residencia” al gravamen sobre los ingresos que las empresas de transporte aéreo obtengan de sus aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional.

Cláusula 2 a) ii) El impuesto sobre la propiedad a las aeronaves y otros bienes muebles puede eximirse en plan de reciprocidad.

Cláusula 3 El impuesto sobre el valor agregado en las ventas y el uso de servicios de transporte aéreo internacional puede quedar eximido en un plan de reciprocidad.

PROYECTO

REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA

No se cobran impuestos sobre el combustible aeronáutico y los lubricantes. Sin embargo, existen otros derechos, gravámenes, tarifas y derechos que se cobran, como se indica a continuación :

Tabla 1: COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN

S/N	Tipo de pago	Escala de pago
1	Derechos de inspección en el puerto local	USD/T 0.09
2	Derechos de inspección en el lugar de destino	1.2% del CIF
3	Derechos reglamentarios	USD/T 0.25
4	Oficina de normalización de Tanzania	0.2% del CIF
5	Inspección local	USD/T 0.18
6	Derechos portuarios	USD/T 0.18
7	Otros derechos	1.6% del CIF + IVA

Tabla 2: COMBUSTIBLE AERONÁUTICO AVGAS100L

S/N	Tipo de pago	Escala de pago
1	Derechos de inspección en el lugar de destino	0.1% del CIF
2	Derechos portuarios	1.6% del CIF+IVA

Tabla 3: LUBRICANTES AERONÁUTICOS

S/N	Tipo de pago	Escala de pago
1	Derechos de inspección en el lugar de destino	0.1% del CIF
2	Impuestos de importación	25% del CIF
3	Gastos de manipulación y portuarios	1.6% del CIF+IVA

Los impuestos, gravámenes, tarifas y derechos normalmente los pagan los consumidores.

RWANDA

- Cláusula 1** De conformidad con las disposiciones de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos suscritos entre Rwanda y otros países, Rwanda, sobre un plano de reciprocidad, no cobra impuestos sobre el combustible, lubricantes y otros suministros técnicos consumibles. Esta exoneración de impuestos se extiende también a todas las aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional no comprendidas en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.
- Cláusula 2** Los acuerdos bilaterales de servicios aéreos suscritos entre Rwanda y otros países contemplan la cuestión de evitar la doble imposición sobre los ingresos y ventas de líneas aéreas sobre un plano de reciprocidad.
- Cláusula 3** Rwanda no cobra impuestos sobre la venta o uso del transporte aéreo internacional.

PROYECTO

SEYCHELLES**Cláusula 1**

Cláusula 1 a) i, ii) El Artículo 177 permite a un funcionario “sellar” los suministros de la aeronave a su llegada, y esos suministros quedan exentos de aranceles o de cualesquiera otros impuestos a menos que se desvíen para el consumo doméstico.

Cláusula 1 a) iii) No se aplica, sólo hay un aeropuerto internacional. Si sale una aeronave pequeña hacia territorio extranjero, no se le cobra la consumición del combustible local.

Cláusula 2 La Sección 69 de la Ley fiscal de empresas trata de los impuestos directos a la rotación de mercancías, pasajeros, etc., que en Seychelles se pagan a razón del 5%. La Sección cita los propietarios de buques fletados, pero se amplía también a las compañías aéreas.

Se concertaría un acuerdo de tributación con toda línea aérea que deseara establecerse en Seychelles en lo tocante al inventario de equipos, bienes fungibles y artículos para las operaciones.

Cláusula 3 Los derechos que se cobran a los pasajeros que salen se acreditan directamente a la División de aviación civil.

Al amparo de la Ley de fomento de inversiones, las compañías (incluidas las líneas aéreas y los expedidores de carga aérea) tendrían derecho a exenciones en la importación de bienes de equipo, bienes fungibles y materias primas. Las empresas pueden obtener asimismo desgravación fiscal cuando lo aprueba el Ministro encargado de las finanzas.

SINGAPUR

Cláusula 1 Los aranceles en lubricantes y combustible de propulsores han sido suspendidos desde el 1 de abril de 1994, pero aún antes de esa fecha existía ya al amparo de la Disposición de “exención” arancelaria de 1990 exenciones para el combustible de propulsores, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles que se llevaran a bordo de las aeronaves como reserva. La legislación del impuesto sobre mercancías y servicios prevé también una desgravación fiscal similar. Así pues, estamos en situación de cumplir las resoluciones y recomendaciones de la Cláusula 1.

Cláusula 2 Las cuestiones relativas a las exenciones recíprocas en materia de impuestos se tratarían más adecuadamente mediante acuerdos bilaterales para evitar la imposición doble (AID) o acuerdos de exención tributaria recíproca en lugar del documento de criterios de la OACI.

Singapur tiene en vigor 60 AID y seis acuerdos de reciprocidad que prevén la exención total o parcial del impuesto sobre la renta a los beneficios devengados de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional.

En general, nuestros AID y acuerdos de reciprocidad prevén que las ganancias resultantes de la enajenación de aeronaves empleadas en el tráfico internacional o de la venta de propiedades mueble relacionadas con la operación de dichas aeronaves, se gravarán únicamente en el país de residencia o en el lugar donde se encuentre la administración real de la empresa explotadora. Ahora bien, dichos acuerdos no cubren los impuestos sobre la propiedad ni los gravámenes sobre el capital u otros impuestos a la propiedad similares.

Cláusula 3 Toda reducción o eliminación de impuestos relativos a la venta o utilización del transporte aéreo internacional, se concedería únicamente en la medida prevista en las secciones relevantes de nuestra legislación nacional.

Conforme a nuestra legislación nacional, los servicios que comprenden el transporte de pasajeros o mercancías y el arriendo de aeronaves, se consideran de valor cero para fines del impuesto sobre mercancías y servicios.

SUDÁFRICA

La cuestión relativa a la tributación esta siendo objeto de un análisis más amplio con los participantes en la industria. Sudáfrica informará sobre su postura una vez que disponga de toda la información.

Sin embargo, cabe mencionar que la Constitución de Sudáfrica de 1993 (Ley núm. 200 de 1993) permite que las provincias establezcan ciertos impuestos. Por lo tanto, no se puede afirmar en esta coyuntura que dichos impuestos se ajusten a la Resolución.

PROYECTO

SUECIA

Teniendo en cuenta los debates en diversos foros sobre las medidas basadas en criterios de mercado como herramientas para limitar las repercusiones de la aviación civil internacional en el cambio climático, nuestra opinión es que entre las posibles medidas futuras, no debería descartarse la posibilidad de cobrar impuestos sobre el valor agregado o sobre el transporte aéreo.

PROYECTO

SUIZA**Comentario general**

El transporte aéreo es un sector que le compete al Gobierno Federal suizo y, por consiguiente, está regulado por leyes federales. La Administración Federal de Contribuciones (AFC) publica un folleto relativo al transporte aéreo (Folleto 540-11-Transporte aéreo, de fecha 1 de enero de 2008) que contiene toda la información pertinente sobre los impuestos al transporte aéreo internacional en Suiza.

(Véase <http://www.estv.admin.ch/f/mwst/dokumentation/publikationen/pdf/540-11-f.pdf>).

PROYECTO

TAILANDIA

- Cláusula 1** Tailandia cumple las secciones revisadas del documento que tratan de los impuestos al combustible, los lubricantes y otros suministros técnicos fungibles.
- Cláusula 2** En cuanto a los impuestos sobre la renta y las aeronaves, en Tailandia se aplica el sistema de Impuestos sobre el valor agregado en un plano de reciprocidad.
- Cláusula 3** En lo que respecta a los impuestos sobre la venta o utilización del transporte aéreo, Tailandia se propone ajustar su normativa a los criterios de la OACI.

PROYECTO

TÚNEZ

La Resolución refundida concuerda con la política fiscal correspondiente de Túnez.

PROYECTO

UZBEKISTÁN**Cláusula 1**

- Cláusula 1 a)** Los suministros que una aeronave lleve a bordo al llegar a Uzbekistán no se consideran importados y están exentos de aranceles si no se sacan de la aeronave. Los suministros que se saquen temporalmente no estarán sujetos a aranceles.
- Cláusula 1 b)** Las franquicias mencionadas con respecto a la cláusula 1 a) se conceden también a la salida.
- Cláusula 1 c)** Las disposiciones de las Cláusula 1) y Cláusula 2) se aplican independientemente de la clase de vuelo que se realice.
- Cláusula 1 d)** La expresión “aranceles” comprende los derechos de importación y exportación.

Cláusula 2

- Cláusula 2) a) i)** Uzbekistán otorga, en un plano de reciprocidad, a las empresas de transporte aéreo de otros Estados contratantes una exención de los impuestos que corresponderían a los ingresos devengados en su territorio de la explotación de aeronaves en el transporte aéreo internacional.
- Cláusula 2) a) ii)** Uzbekistán concede una exención a los impuestos sobre la propiedad, el patrimonio y otros impuestos similares en relación con las aeronaves del transporte aéreo internacional.
- Cláusula 2 b)** De conformidad con las Cláusulas a) i) y ii), se conceden exenciones tributarias de conformidad con las disposiciones pertinentes que figuren en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos o en los acuerdos bilaterales relativos a la imposición doble.

Uzbekistán ha celebrado los acuerdos citados con los países siguientes:

Acuerdos bilaterales de servicios aéreos

Cada uno de los acuerdos contiene una disposición para eximir de impuestos a las líneas aéreas. Los acuerdos han sido concertados entre Uzbekistán y China, República de Corea, Austria, Viet Nam, Noruega, Dinamarca, Suecia y Kuwait.

Acuerdos bilaterales

Se han concertado acuerdos para evitar la imposición doble entre Uzbekistán y Belarús, Ucrania, India, Reino Unido, Tailandia, Federación de Rusia, República de Moldova, Pakistán y Polonia.

- Cláusula 2 c)** La política del Gobierno de Uzbekistán es la de concertar acuerdos con otros Estados que estén dispuestos a actuar en un plano de reciprocidad.
- Cláusula 3** Los pasajeros que salen de Uzbekistán en vuelos internacionales pagan un derecho de servicios a los pasajeros de \$10,00 EUA.
-

VENEZUELA

Diversos organismos gubernamentales de la República Bolivariana de Venezuela, tal como el Ministerio del Poder Popular para el Turismo y el Ministerio del Poder Popular para Ciencia y Tecnología cobran un impuesto del 1% sobre los ingresos brutos de las empresas nacionales de transporte aéreo con el propósito de apoyar a las políticas de desarrollo del turismo y la tecnología.

PROYECTO