



Note d'accompagnement

SUPPLÉMENT AU DOC 8632

POLITIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE D'IMPOSITION DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

(Troisième édition — 2000)

1. Le Supplément ci-joint annule et remplace les Suppléments précédents au Doc 8632. Il contient les renseignements reçus des États contractants, jusqu'au 29 mai 2009, quant à leur application de la résolution du Conseil sur l'imposition dans le domaine du transport aérien international.
 2. Les renseignements additionnels reçus des États contractants seront publiés de temps à autre sous forme d'amendements à ce Supplément.
-

SUPPLÉMENT AU DOC 8632 — QUATRIÈME ÉDITION

**POLITIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE D'IMPOSITION
DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN
INTERNATIONAL**

Les renseignements ici présentés reflètent, tel qu'il a été notifié à l'OACI, l'état de mise en application par les États contractants des résolutions et recommandations en matière d'imposition formulées par le Conseil de l'OACI en 1999.

Publié sous l'autorité du Conseil

JUILLET 2009

Table des matières

<i>État</i>	<i>Pages dans le Supplément</i>	<i>Date de publication</i>
Afrique du Sud	1	3/7/09
Allemagne	1	
Argentine	1-2	
Arménie	1	3/7/09
Australie	1-2	3/7/09
Autriche	1	3/7/09
Azerbaïdjan	1	3/7/09
Bahreïn	1	3/7/09
Barbade	1	3/7/09
Belgique	1-2	3/7/09
Botswana	1	3/7/09
Burundi	1	3/7/09
Canada	1-2	3/7/09
Chili	1	3/7/09
Chine (RAS de Hong Kong)	1	3/7/09
Chine (RAS de Macao)	1	3/7/09
Chypre	1	3/7/09
Colombie	1	3/7/09
Cuba	1	3/7/09
Égypte	1	3/7/09
Émirats arabes unis	1	3/7/09
Équateur	1	3/7/09
Espagne	1-6	3/7/09
Estonie	1	3/7/09
États-Unis	1-3	3/7/09
Éthiopie	1	3/7/09
Fédération de Russie	1-3	3/7/09
Fidji	1	3/7/09
Finlande	1	3/7/09
Hongrie	1	3/7/09
Inde	1-3	3/7/09
Iran (République islamique d')	1	3/7/09
Irlande	1	3/7/09
Italie	1	3/7/09
Jordanie	1	3/7/09
Kenya	1	3/7/09
Koweït	1	3/7/09
Lesotho	1	3/7/09
L'ex-République fédérale yougoslave de Macédoine	1	3/7/09
Liban	1	3/7/09
Lituanie	1	3/7/09
Malte	1	3/7/09
Mexique	1-2	3/7/09
Norvège	1	3/7/09
Nouvelle-Zélande	1	3/7/09

<i>État</i>	<i>Pages dans le Supplément</i>	<i>Date de publication</i>
Oman	1	3/7/09
Ouzbékistan	1	3/7/09
Pakistan	1	3/7/09
Panama	1	3/7/09
Pays-Bas	1	3/7/09
Pérou	1	3/7/09
Pologne	1	3/7/09
Portugal	1-4	3/7/09
République de Corée	1	3/7/09
République tchèque	1	3/7/09
République-Unie de Tanzanie	1	3/7/09
Royaume-Uni	1	3/7/09
Rwanda	1	3/7/09
Seychelles	1	3/7/09
Singapour	1	3/7/09
Slovaquie	1	3/7/09
Slovénie	1	3/7/09
Suède	1	3/7/09
Suisse	1	3/7/09
Thaïlande	1	3/7/09
Tunisie	1	3/7/09
Venezuela	1	3/7/09

AFRIQUE DU SUD

Cette question d'imposition fait l'objet d'un large débat avec les parties prenantes de l'industrie. L'Afrique du Sud communiquera sa position une fois que tous les renseignements seront disponibles.

Il convient de mentionner toutefois que la Constitution sud-africaine de 1993 (loi n° 200 de 1993) prévoit l'imposition de certaines taxes par les provinces. Il ne peut donc pas être confirmé, à ce stade, que de telles taxes seront conformes à cette résolution.

PROJET

ALLEMAGNE

Bien que la ou les résolutions puissent ne pas être en accord avec la politique de son gouvernement à long terme, l'Allemagne les applique à l'heure actuelle, dans la mesure où cela correspond à la politique et au droit de l'Union européenne. Le gouvernement allemand pourra décider d'introduire aussi dans le transport aérien commercial international une taxation sur la consommation de carburants et de lubrifiants ainsi qu'une taxation sur la vente et l'utilisation de transport aérien international de passagers.

PROJET

ARGENTINE

Paragraphe 1 L'Argentine se conforme à la Résolution du Conseil énoncée au paragraphe 1, sous réserve des précisions suivantes :

- 1) En ce qui concerne les exemptions qu'établit la résolution figurant au paragraphe 1 du Doc 8632 à propos des droits de douane à l'importation et à l'exportation, les situations qui y sont évoquées donnent lieu à l'exonération de ces droits, à l'exception des cas hypothétiques prévus qui sont mentionnés dans la Pièce jointe 1 (ci-après).
- 2) En ce qui concerne les vols de transport aérien international exécutés dans notre pays par des aéronefs immatriculés dans un autre État ou loués ou affrétés par des entreprises de cet État, visés au paragraphe 1 de la résolution figurant dans le Doc 8632 établissant l'exonération des taxes à la consommation perçues sur l'achat de carburants, lubrifiants et autres produits consommables à usage technique se trouvant dans les réservoirs ou autres récipients de l'aéronef ou embarqués à bord, la législation argentine prévoit l'exemption des droits sur ces produits à certaines conditions, à savoir :
 - a) En ce qui concerne les taxes intérieures, si l'assujettissement à l'impôt n'a pas été établi, l'exonération est prévue lorsque ces produits figurent sur la liste des provisions de bord (produits qui seront consommés à bord) ou, si l'assujettissement a été établi, les droits perçus seront remboursés ou crédités.
 - b) Bien que la vente de certains produits soit assujettie au paiement de la taxe à la valeur ajoutée (TVA), la réglementation en la matière prévoit le remboursement de cette taxe dans le cas du transport international de passagers et de marchandises.

Paragraphe 2 L'Argentine applique la résolution du Conseil figurant au paragraphe 2, qui appelle les observations suivantes :

- 1) Depuis 1946, l'Argentine maintient la position selon laquelle chaque État doit avoir l'exclusivité en matière d'imposition du revenu et du capital des entreprises de transport aérien international qui sont constituées ou domiciliées dans cet État.
- 2) À partir de l'année citée en 1) ci-dessus, des accords particuliers ont été conclus en vue d'éviter la double imposition dans le domaine du transport international par mer et par air. De plus, la position mentionnée dans les articles pertinents des accords de fiscalité générale pour éviter la double imposition (Articles 8, 13 et 22 du modèle de convention de l'OCDE) a été établie.

Paragraphe 3 L'Argentine n'applique pas de types d'imposition qui pourraient affecter le *modus operandi* du transport aérien international en créant des obstacles ou des difficultés à son développement, ni en ce qui concerne les passagers, ni en ce qui concerne les expéditeurs. À ce propos, il convient de formuler les observations suivantes :

- 1) L'Argentine perçoit un droit de 5 % sur le prix des billets de passage en transport aérien à destination de l'étranger qui sont vendus ou délivrés dans notre pays, ainsi que de ceux qui sont vendus ou délivrés à l'extérieur de notre territoire national, à des ressortissants ou à des résidents permanents de notre pays, lorsque le point de départ du voyage est un aéroport situé dans notre pays.
- 2) Il existe une différence conceptuelle en ce qui concerne le paragraphe 2) du dispositif, où ce

qui en Argentine est appelé redevance, destinée à payer un service fourni par la nation, la province ou la municipalité, est considéré comme une taxe ; à ce propos, les pratiques internationales permettent aux pays, position soutenue par l'Argentine, de percevoir de telles redevances, qui sont en général appliquées sur la valeur des biens immobiliers et sont destinées à couvrir des dépenses d'électricité et de nettoyage des villes.

PROJET

Pièce jointe 1
Code douanier de la nation argentine (Loi 22.415)

“Article 514

Sous réserve de dispositions spéciales contraires, le chargement dans un moyen de transport, national ou étranger, de marchandises qui ne sont pas en circulation libre dans le territoire douanier et qui sont destinées à l’approvisionnement des magasins ou qui proviennent de stocks en entrepôt soumis au contrôle douanier, sera considéré comme s’agissant d’articles d’importation destinés à la consommation et soumis au paiement des droits correspondants.”

PROJET

ARMÉNIE

En vertu de la Loi de la République d'Arménie "Taxe à la valeur ajoutée", un taux de TVA de zéro % est appliqué à ce qui suit :

- a) carburant pour l'avitaillement des aéronefs qui effectuent des vols sur les lignes internationales, et fourniture de marchandises destinées à être utilisées à bord par l'équipage et les passagers, le long de la route entière ;
- b) taxes sur les services (incluant la navigation aérienne et le décollage et l'atterrissage), les réparations, la révision de moyens de transport opérant sur des routes internationales, ainsi que les services de fret sur les routes internationales pour passagers, bagages, fret et services postaux, et les services fournis aux passagers pendant le transport ;
- c) taxes sur les services (y compris les taxes pour agents et intermédiaires) indirectement associés aux services indiqués à l'alinéa b) et pour les fournisseurs de ces services.

Le taux de zéro % s'applique aux compagnies résidentes et non-résidentes.

Conformément à l'article 102 du Code fiscal de la République d'Arménie, le taux de zéro % pour les droits de douane s'applique à l'importation et à l'exportation de tous types de carburants et lubrifiants.

Conformément à la Loi de la République d'Arménie "Taxation des revenus", les revenus perçus par une compagnie étrangère effectuant des transports aériens en provenance ou à destination de la République d'Arménie sont soumis à imposition, soit à la source du paiement des revenus, soit sur la base d'une déclaration de revenus annuelle (si la compagnie effectuant le transport aérien a une subdivision distincte en République d'Arménie).

De plus, des accords visant à éviter une double imposition sur les revenus et les biens ont été conclus avec pratiquement tous les pays de résidence (de constitution en société) des compagnies étrangères se livrant au transport aérien en provenance ou à destination de la République d'Arménie, de même que des accords sur le trafic aérien, et les dispositions de ces accords concernant les transports aériens internationaux sont en conformité avec la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international.

Au 1er janvier 2009, l'Arménie a des accords visant à éviter la double imposition en matière de taxation des revenus et des biens avec les 29 pays suivants : Bulgarie, Ukraine, Chine, Roumanie, Russie, Iran, Turkménistan, Géorgie, Liban, Lettonie, Lituanie, France, Bélarus, Grèce, Thaïlande, Pays-Bas, Estonie, Belgique, Autriche, Émirats arabes unis, Inde, Pologne, Canada, Moldova, Syrie, Qatar, Suisse, Finlande et Italie.

En République d'Arménie, depuis 1998, il est imposé aux passagers qui quittent la République d'Arménie par voie aérienne une taxe nationale de 10,000 drams arméniens (environ 33 USD). En vertu de la loi de la République d'Arménie "Sur la taxe nationale" (entrée en vigueur le 29 mars 2009), celle-ci sera intégrée dans le prix du billet d'avion et devra être versée au Trésor public de la République d'Arménie:

- a) par les transporteurs aériens de la République d'Arménie et les représentants de transporteurs aériens étrangers enregistrés en République d'Arménie, lorsqu'ils exploitent des transports aériens réguliers ;
 - b) par les organismes exploitant les aéroports, lorsqu'ils exploitent des transports aériens non réguliers.
-

AUSTRALIE

Observation générale

Nous comprenons parfaitement que l'OACI ait le droit de formuler des recommandations et des résolutions sur les questions relatives aux charges fiscales dans le domaine du transport aérien international, mais nous nous opposons énergiquement à la création de régimes d'imposition distincts pour des groupes particuliers, y compris les compagnies aériennes internationales, et nous nous opposerons à toute velléité, de la part de l'OACI, de rendre sa politique en matière d'imposition obligatoire pour les États contractants.

L'Australie continue de considérer que les questions relatives à l'imposition des compagnies aériennes internationales devraient être traitées dans le cadre de sa politique fiscale générale. Elle continuera donc de traiter ces questions uniquement dans le cadre des accords relatifs à la double imposition et, moins ordinairement, des accords relatifs aux bénéfices des compagnies aériennes internationales.

Application de la politique de l'OACI en matière d'imposition aux taxes perçues au niveau des collectivités territoriales

L'Australie ne peut faire siennes les dispositions qui étendraient la politique de l'OACI en matière d'imposition aux administrations fiscales locales. Les États et Territoires australiens jouissent de leurs propres pouvoirs de taxation, et le Commonwealth n'a pas l'autorité d'imposer directement sa volonté sur des pouvoirs de taxation qui sont légitimement les leurs. Cela est reflété dans le fait que les accords que l'Australie a passés en matière de double imposition ne couvrent pas les taxes perçues par les États.

Les renseignements ci-après sont communiqués au sujet de la législation fiscale nationale.

Notification de pratique au sujet du Doc 8632 — fiscalité au niveau national seulement

Paragraphe 1 L'usage australien, comme le reflète l'Article 9 de l'Accord normalisé australien sur les services aériens, est conforme aux dispositions du paragraphe 1.

Expressément, les aéronefs exploités dans le transport aérien international par les compagnies aériennes de chacune des Parties sont exemptés de restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise, taxes sur les biens et services, et droits et redevances similaires imposés par l'Australie. Les pièces, l'équipement de bord normal et autres articles destinés à être utilisés uniquement en rapport avec les opérations ou pour les réparations, la maintenance et le service de ces aéronefs en sont également exemptés, pourvu que ces équipements et articles soient destinés à l'utilisation à bord d'un aéronef et soient réexportés.

Pourvu, dans chaque cas, qu'ils soient destinés à être utilisés à bord d'un aéronef en rapport avec l'établissement ou le maintien de transports aériens internationaux par la compagnie aérienne concernée, les articles suivants sont exemptés de restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise, taxes sur les biens et services et droits et redevances similaires imposés par l'Australie, qu'ils soient introduits en territoire australien par une compagnie aérienne ou fournis à une compagnie aérienne en Australie :

- 1) provisions de bord (comprenant, mais sans y être limités, des articles tels que produits alimentaires, boissons et produits destinés à la vente aux passagers, ou à l'utilisation par les passagers, pendant le vol) ;

- 2) carburants, lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques) et produits consommables à usage technique ;
- 3) pièces de rechange, y compris les moteurs.

Ces exemptions s'appliqueront aussi aux articles utilisés pendant n'importe quelle partie d'un voyage effectué au-dessus du territoire australien au cours d'un voyage international.

Paragraphe 1 e) L'Australie fait ses meilleurs efforts pour assurer que les autorités des États et locales n'imposent pas de taxes sur des articles dont l'utilisation par les aéronefs est liée à l'exploitation de services de transport aérien international, notamment le carburant, les lubrifiants et les produits consommables à usage technique. Toutefois, le gouvernement australien ne peut s'engager à assurer que les États ne percevront pas des taxes dans certains cas. Actuellement, les États et les autorités locales d'Australie n'imposent pas de taxes incompatibles avec les exemptions de taxes pour le transport aérien international énoncées dans le modèle d'accord sur les services aériens de l'Australie ou dans la résolution de l'OACI sur la taxation de produits utilisés dans le transport aérien international.

Paragraphe 2 a) 1) Il n'y a pas de règles spéciales dans la loi fiscale intérieure australienne pour la taxation des revenus d'un exploitant aérien non-résident, mais, en matière d'administration fiscale, ces compagnies aériennes doivent calculer leur revenu imposable en conformité avec la loi australienne relative aux impôts sur le revenu. Il sera considéré que les exploitants de transport aérien internationaux non-résidents et non-signataires d'une convention (*non-treaty*) respectent la loi australienne de l'impôt sur le revenu si elles calculent leur revenu imposable australien selon les formules spécifiques établies par le *Commissioner of Taxation* australien.

Lorsqu'il existe une convention fiscale globale, l'Australie suit généralement la politique fiscale de l'OCDE, exposée dans son modèle de convention fiscale, et impose généralement les bénéfices provenant de l'exploitation d'aéronefs dans le trafic international dans le pays de résidence de l'entreprise exploitant les aéronefs. L'Australie a une réserve à l'égard de l'article du modèle OCDE traitant de la taxation des bénéfices provenant du trafic aérien international, et elle se réserve le droit de taxer les bénéfices provenant du transport de passagers ou de fret pris à bord en un lieu d'Australie pour déchargement en Australie. Les niveaux multiples d'imposition sont évités car les conventions fiscales de l'Australie prévoient qu'un allègement soit accordé dans l'État de résidence de l'entreprise pour les taxes déjà payées dans le pays où les bénéfices ont leur source.

L'Australie impose les gains en capital dans le cadre de son régime d'impôt sur le revenu. Selon le droit intérieur australien, les exploitants de services aériens internationaux non-résidents sont imposés sur les gains en capital provenant de la cession de « biens australiens imposables » (essentiellement des biens immeubles australiens et les actifs commerciaux d'agences australiennes d'un exploitant aérien résident étranger). Là où existe une convention fiscale globale, l'Australie n'impose pas les gains en capital provenant de l'aliénation d'aéronefs exploités par un exploitant international non-résident, ni les biens en rapport avec l'exploitation de ces aéronefs ; le pays où l'exploitant aérien international a sa résidence est investi des droits fiscaux exclusifs.

Paragraphe 2 c) L'Australie a conclu 41 conventions fiscales globales qui traitent de la taxation des revenus des entreprises de transport aérien international, ainsi que 4 conventions limitées en rapport avec les bénéfices des compagnies aériennes internationales.

Paragraphe 3 et 4 La redevance sur les mouvements de passagers (*Passenger Movement Charge*, PMC) est une taxe non-hypothéquée frappant les passagers internationaux au départ d'aéroports australiens, généralement perçue par la compagnie aérienne internationale dans le cadre du processus de billetterie/tarifs aériens. Elle contribue au recouvrement des coûts d'un éventail d'initiatives en matière de sûreté de l'aviation, traitement des passagers internationaux aux aéroports et ports maritimes internationaux, et délivrance de visas de courte durée à l'étranger. La redevance PMC est versée au Service australien des douanes par la compagnie aérienne après le départ d'Australie de l'aéronef.

PROJET

AUTRICHE**Paragraphe 1**

Paragraphe 1 a) Disposition appliquée en Autriche pour le transport aérien commercial.

Paragraphe 1 b) Des exonérations sont accordées même sans exigence de réciprocité.

Paragraphe 1 c) Des exonérations sont également accordées au départ.

Paragraphe 1 d) Cette définition est acceptable pour l'Autriche.

Paragraphe 1 e) De tels droits et taxes locaux n'existent pas en Autriche. .

Paragraphe 2 Entièrement acceptable pour l'Autriche.

Paragraphe 2 a) L'Autriche a conclu un certain nombre d'accords bilatéraux sur la double imposition, afin d'éviter une imposition multiple notamment dans le domaine de l'aviation civile.

Paragraphe 3 Il n'est imposé aucune taxe sur le chiffre d'affaires ni sur la valeur ajoutée pour le transport aérien international en Autriche, mais il existe un « prélèvement de sûreté à payer par les passagers au départ et qui a les caractéristiques d'une taxe fédérale

Paragraphe 4 Comme indiqué ci-dessus, l'Autriche respecte l'exonération existante d'imposition de l'aviation civile internationale, avec l'unique exception mentionnée.

Cependant, comme État membre de l'Union européenne, l'Autriche n'appuie pas l'introduction en Europe de l'échange de droits d'émission comme l'instrument approprié pour réduire ou limiter l'impact environnemental de l'aviation civile. De plus, elle appuierait fortement la réalisation d'un système mondial d'échange de droits d'émission dans le cadre de l'OACI et de la CCNUCC.

AZERBAÏDJAN

Observation générale

En ce qui concerne la résolution en question, veuillez noter que nous n'avons ni observations, ni propositions à formuler à l'égard du document mentionné.

PROJET

BAHREÏN

L'État de Bahreïn s'est engagé à promouvoir l'économie de marché et a donc adopté une position proactive dans le cadre de ses moyens et de ses installations et services. Il ne perçoit donc pas d'impôt sur les sociétés, quels que soient leurs domaines d'activités, y compris le transport aérien. Cela est destiné à faciliter les investissements dans le domaine commercial.

L'État a également conclu plusieurs accords en vue d'éviter la double imposition des activités des compagnies aériennes. Ses accords bilatéraux de services aériens contiennent également une disposition spéciale à l'effet d'exonérer les transporteurs aériens de taxes et autres redevances.

PROJET

BARBADE

Paragraphe 3 Depuis le 1^{er} janvier 1997, la taxe de vingt pour cent (20 %) sur les billets de transport aérien pour les voyages débutant à la Barbade a été supprimée. En lieu et place, une taxe à la valeur ajoutée de 15 pour cent (15 %) est imposée sur les billets de transport aérien pour les voyages qui débutent à la Barbade, ainsi que sur les billets émis ou payés dans ce pays.

PROJET

BELGIQUE**Paragraphe 1 A. Carburant et lubrifiants se trouvant à bord des aéronefs**

Franchise de droits de douane est accordée sur les combustibles et lubrifiants se trouvant à l'entrée à bord des aéronefs assurant le service des lignes régulières internationales.

Franchise de droits d'accise est accordée sur les provisions, fournitures, combustibles et lubrifiants se trouvant à l'entrée à bord des aéronefs.

B. Carburants et lubrifiants livrés à bord d'un aéronef en Belgique

Les marchandises en provenance de pays tiers à l'UE retirées d'une installation de rétention (entrepôt douanier, par exemple) bénéficient d'une franchise douanière.

Ces marchandises, si elles sont réexportées en dehors du territoire de l'UE, ne sont pas frappées de droits à l'importation. C'est le cas des fournitures pour les avions dont la destination finale est en dehors de l'UE.

Il faut observer que la franchise des droits d'accise est limitée à la fourniture de kérosène indépendamment du vol exécuté.

En ce qui concerne l'enregistrement et la taxe à la valeur ajoutée :

Les Résolutions de l'OACI sont appliquées dans les limites de la 6^e directive du 17 mai 1977 du Conseil de l'Union européenne (77/388/CEE) transposée dans la législation belge.

Celle-ci comporte un paragraphe disposant que sont exemptées de la taxe :

1. les livraisons et les importations d'avions, d'hydravions, d'hélicoptères et d'appareils analogues, destinés à être utilisés par l'État et par les compagnies de navigation aérienne pratiquant essentiellement le transport international rémunéré de personnes et de biens ;
2. les livraisons à des constructeurs, propriétaires ou exploitants des engins visés à l'alinéa 1) du présent paragraphe, et les importations effectuées par eux d'objets destinés à être incorporés à ces engins ou servant à leur exploitation ;
3. les prestations de services ayant pour objet la construction, la transformation, la réparation, l'entretien et la location des engins et des objets visés aux alinéas 1) et 2) de ce paragraphe ;
4. les livraisons aux compagnies aériennes visées à l'alinéa 1) de ce paragraphe et les importations effectuées par elles de biens destinés à l'avitaillement des avions, hydravions, hélicoptères et appareils analogues que ces compagnies utilisent ;
5. les prestations de services, autres que celles visées à l'alinéa 3) de ce paragraphe, effectuées pour les besoins directs des appareils visés à l'alinéa 1) de ce paragraphe, à l'exception des appareils utilisés par l'État, et de leur cargaison, telles que le remorquage, le pilotage, le sauvetage et l'expertise, l'utilisation des aérodromes, les services nécessaires à l'atterrissage, au décollage et au séjour des appareils sur les aérodromes, les services fournis aux compagnies de navigation aérienne par les agents des compagnies aériennes en leur qualité d'agent, l'assistance fournie aux passagers et aux équipages pour le compte des compagnies aériennes.

Le code relatif à la TVA prévoit également une exemption de la taxe pour les importations et

acquisitions intracommunautaires de biens dont la livraison par les assujettis est, en tout état de cause, exemptée à l'intérieur du pays.

Des dispositions d'application du code TVA prévoient également l'importation définitive, en franchise de taxe, des provisions se trouvant à bord des aéronefs assurant le service des lignes régulières internationales.

Les dispositions de la législation belge sont conformes aux objectifs du par. 1 de la Résolution de l'OACI. Il est à noter, cependant, que ces exemptions ne s'appliquent qu'aux aéronefs utilisés pour le transport international de personnes et de biens, contrairement aux dispositions du paragraphe 1, alinéa a) du document et au paragraphe 3 des commentaires du Conseil.

Paragraphe 2 a) Revenu des entreprises de transport aérien international et de l'exploitation d'aéronefs

Le Code belge de l'impôt sur les revenus permet d'exonérer sous conditions de réciprocité les bénéficiaires qu'une entreprise étrangère retire, en Belgique, de l'exploitation d'aéronefs dont elle est propriétaire ou affrèteur et qui font escale en Belgique. Il s'agit d'une exonération de l'impôt belge des non-résidents, en principe le seul impôt pouvant frapper les revenus en question.

Paragraphe 2 b) Conventions préventives de la double imposition

Dans la grande majorité de ses conventions préventives de la double imposition, la Belgique a inclus, suivant en cela le modèle de convention de l'OCDE, une disposition stipulant que les bénéficiaires provenant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans l'État contractant où le siège de la direction effective de l'entreprise est situé ou dans l'État de résidence de cette entreprise.

Ceci vaut également pour les gains en capital provenant de l'aliénation des aéronefs, pour les rémunérations reçues au titre d'un emploi salarié exercé à bord d'aéronefs, ainsi que pour les éventuels impôts sur la fortune constituée par ces aéronefs.

Ces conventions préventives de la double imposition visent, en ce qui concerne la Belgique, l'impôt des personnes physiques, l'impôt des sociétés, l'impôt des personnes morales, l'impôt des non-résidents, la cotisation spéciale assimilée à l'impôt des personnes physiques et la contribution complémentaire de crise, y compris les précomptes, les centimes additionnels auxdits précomptes ainsi que les taxes additionnelles à l'impôt des personnes physiques, perçus pour le compte de la Belgique, de ses subdivisions politiques ou de ses collectivités locales.

Paragraphe 3 Sous réserve de ce qui a été mentionné dans le commentaire sur le par. 2 concernant les revenus des entreprises de transport aérien international, il n'y a pas, en Belgique, de taxe spécifique de vente perçue sur les transports aériens internationaux ou sur les billets de passage internationaux.

Il existe des redevances aéroportuaires dont le produit est destiné à rémunérer des services rendus ou à financer des investissements utiles à l'aviation civile. C'est notamment le cas pour l'utilisation des installations aménagées à l'intention des passagers et pour les surfaces occupées par des sociétés d'assistance aéroportuaire (*handling*).

Les redevances de décollage et d'atterrissage des avions sont fixées selon un taux variable en fonction de la masse de l'aéronef, de sa catégorie acoustique et de l'heure des opérations. Cette variation est destinée à protéger l'environnement et la quiétude des riverains.

BOTSWANA

Le Botswana fait sienne la Résolution du Conseil de l'OACI du 24 février 1999, telles qu'elles figurent dans le Doc 8632, troisième édition, 2000. La présente législation n'exige pas l'imposition de taxes ou de droits de quelque nature que ce soit sur les articles en question. À titre de précaution, les accords bilatéraux de services aériens passés avec d'autres pays contiennent des articles qui exonèrent les compagnies de navigation aérienne désignées du paiement de ces taxes et droits dans le cas d'aéronefs qui assurent des services aériens internationaux, sur la base de la réciprocité.

Le Botswana tiendra l'OACI informée de toute modification ultérieure de sa position à l'égard de cette résolution.

PROJET

BURUNDI**Observations générales**

Le Burundi applique les dispositions du Document 8632 et n'a pas de restrictions à l'égard de la Résolution. Des conventions relatives à l'exemption et à la réciprocité sont spécifiées dans les accords bilatéraux de transport aérien entre le Burundi et le pays de l'entreprise de transport aérien concernée.

Paragraphe 1

Le Gouvernement du Burundi accorde l'exemption des droits de douane et autres droits frappant le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique lorsqu'ils sont utilisés dans le transport aérien international.

De plus, il tient à ce qu'une telle clause figure dans les accords bilatéraux de transport aérien pour s'assurer de la réciprocité.

Paragraphe 2

Au Burundi, l'imposition des revenus des entreprises de transport aérien ainsi que l'imposition des aéronefs ou d'autres biens meubles liés à l'exploitation des aéronefs en transport aérien international se font dans l'État où se trouve effectivement le siège de l'entreprise en question.

Les accords bilatéraux de transport aérien négociés par le Burundi doivent comporter une clause relative à l'imposition pour assurer un traitement réciproque de ses entreprises de transport aérien international.

Paragraphe 3

Le Gouvernement du Burundi ne perçoit aucune taxe sur la vente ou l'utilisation du transport aérien international.

CANADA**Observations générales**

Le Canada possède un système de gouvernement fédéral. La constitution canadienne accorde aux gouvernements provinciaux certains pouvoirs en matière d'imposition et n'exige pas que les provinces se conforment aux politiques du gouvernement fédéral dans l'exercice de ces pouvoirs. Les administrations municipales se sont vu conférer leurs propres pouvoirs de taxation par les gouvernements respectifs, bien que plus limités.

Les observations qui suivent ne concernent donc, sauf autre indication, que les taxes et droits imposés par le gouvernement fédéral du Canada.

Paragraphe 1**Paragraphe 1 a) Carburant**

Le carburant d'aviation utilisé pour la fourniture de services de transport aérien internationaux est exempté de droits de douane et taxes d'accise fédéraux.

Il y a exemption de la taxe fédérale sur les produits et services (TPS) et de la taxe de vente harmonisée (TVH), perçue au lieu de la TPS dans les provinces qui ont harmonisé leurs taxes sur les ventes au détail avec la TPS, dans le cas du carburant d'aviation qui est utilisé pour la fourniture de services de transport aérien internationaux.

Toutes les provinces du Canada imposent des taxes sur le carburant d'aviation, mais la plupart accordent un allègement partiel pour le carburant d'aviation utilisé pour la fourniture de services de transport aérien internationaux.

Lubrifiants ou autres produits consommables à usage technique

Les provisions de bord, lubrifiants et autres produits consommables à usage technique utilisés pour la fourniture de services de transport aérien international sont pour la plupart exemptés des droits de douane et taxes d'accise fédéraux.

Un allègement ou un remboursement de la TPS/TVH est accordé dans le cas de produits consommables à usage technique qui sont utilisés pour la fourniture de services de transport aérien internationaux.

Paragraphe 1 a) Dernier alinéa

L'allègement de la TPS/TVH décrit ci-dessus s'applique généralement lorsqu'un transporteur aérien fournit des services de transport internationaux dans le cadre de ses activités commerciales

Paragraphe 1 e) Voir les Observations générales ci-dessus.**Paragraphe 2**

Paragraphe 2 a) 1) Il n'est perçu aucun impôt sur les revenus que des non-résidents tirent de l'exploitation d'aéronefs assurant des services internationaux, à condition que leur pays de résidence accorde une dispense substantiellement similaire aux résidents du Canada.

Paragraphe 2 a) 2) Il n'est pas perçu de taxes fédérales sur les biens sur les aéronefs d'autres États contractants engagés dans le transport aérien international.

Paragraphe 2 b) Lorsque des non-résidents sont exonérés d'impôt fédéral sur le revenu et le capital directement liés à l'exploitation d'aéronefs assurant des services internationaux, les provinces offrent un simple allègement d'impôt.

Paragraphe 2 c) Le Canada a conclu avec les pays suivants des accords visant à éviter une double imposition : Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Argentine, Arménie, Australie, Autriche, Azerbaïdjan, Bangladesh, Barbade, Belgique, Brésil, Bulgarie, Cameroun, Chili, Chine, Côte d'Ivoire, Croatie, Chypre, Danemark, Égypte, Émirats arabes unis, Équateur, Espagne, Estonie, États-Unis, Fédération de Russie, Finlande, France, Gabon, Guyana, Hongrie, Inde, Indonésie, Irlande, Islande, Israël, Italie, Jamaïque, Japon, Jordanie, Kazakhstan, Kenya, Koweït, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malaisie, Malte, Maroc, Mexique, Moldova, Mongolie, Nigeria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Oman, Ouzbékistan, Pakistan, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, République de Corée, République dominicaine, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Sénégal, Singapour, Slovénie, Sri Lanka, Suède, Suisse, Tanzanie, Thaïlande, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Ukraine, Venezuela, Vietnam, Zambie, Zimbabwe.

Paragraphe 3 Les services de transport aérien de passagers et de fret internationaux sont généralement exemptés de TPS/TVH. Les services de transport aérien de passagers entre le Canada et les États-Unis continentaux ou les îles de Saint-Pierre-et-Miquelon sont assujettis à la TPS/TVH si le transport a son origine au Canada.

Il y a certaines redevances d'usage perçues au Canada par le gouvernement fédéral et d'autres fournisseurs de services qui sont utilisées pour contribuer à assumer les coûts de fourniture d'installations et services pour l'aviation civile. Ces redevances ne sont donc pas des taxes aux fins de la Résolution du Conseil sur l'imposition du transport aérien international. Elles incluent :

- Les frais facturés aux transporteurs aériens par Nav Canada, société du secteur privé à but non lucratif, pour financer les coûts de la fourniture des services de navigation aérienne au Canada ;
 - La redevance de sûreté pour les passagers du transport aérien, imposée par le gouvernement fédéral aux passagers du transport aérien pour financer le coût des mesures de sûreté prises aux aéroports du Canada pour les voyages aériens ;
 - Les frais d'améliorations aéroportuaires imputés par certains aéroports du Canada pour aider à financer des améliorations aux aéroports.
-

CHILI

Paragraphe 1 La Direction générale de l'aéronautique civile du Chili est entièrement d'accord avec la résolution. Cette position s'inscrit dans le droit fil de l'exonération d'imposition accordée par le Chili dans les cas visés au paragraphe 1 du Doc 8632.

Paragraphe 2 Pour éviter une double imposition multilatérale, le Chili conclut des traités et accords internationaux avec certains pays étrangers dans le domaine spécifique du transport aérien.

En général, ce type d'accord exonère d'imposition les revenus que les entreprises de transport de l'autre État contractant tirent de leurs activités, pourvu que cette exonération d'imposition soit soumise au principe de réciprocité dans cet autre État. Le Chili a signé des traités avec l'Allemagne, l'Argentine, le Brésil, la Colombie, l'Espagne, les Etats-Unis, la France, le Panama, le Paraguay, l'Uruguay et le Venezuela.

Paragraphe 3 Au Chili, la vente des billets est exonérée de la taxe à la valeur ajoutée (TVA).

CHINE (R.A.S. DE HONG KONG)

Paragraphe 1 Ces dispositions sont mises en œuvre. .

Paragraphe 2 Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong a conclu avec plusieurs pays un article visant à éviter la double imposition, à inclure dans ses accords de services aériens. Les négociations se poursuivent avec d'autres partenaires aéronautiques.

Paragraphe 3 Ces dispositions sont mises en œuvre, sauf en ce qui concerne la taxe de départ de passager aérien, qui est exigible de tout passager quittant Hong Kong par la voie des airs, sauf dérogation.

PROJET

CHINE (R.A.S. DE MACAO)

Macao fera de son mieux pour formuler et appliquer une politique en conformité avec les principes énoncés dans la Résolution du Conseil.

PROJET

CHYPRE

- Par. 2 a) 1)** En ce qui concerne la taxation des revenus des entreprises de transport aérien international et la taxation des aéronefs et autres biens meubles : En vertu des dispositions de l'article 18 de la Loi de l'impôt sur le revenu, les profits ou bénéfices provenant d'activités d'exploitation d'aéronefs exercées par une personne qui n'est pas résidente à Chypre aux fins de la fiscalité, sont exonérés d'impôt pourvu que le Ministre des finances ait pu s'assurer que le pays dans lequel cette personne est résidente accorde une exonération équivalente aux personnes qui sont résidentes à Chypre.
- Paragraphe 2 c)** En vertu des Accords pour l'évitement de la double imposition conclus entre Chypre et d'autres États, les bénéfices retirés de l'exploitation d'aéronefs dans le trafic international ne sont imposables que dans l'État contractant dans lequel est située la direction effective de l'entreprise.

COLOMBIE

L'Autorité de l'aviation civile colombienne est entièrement d'accord sur le fait qu'une augmentation de l'imposition pourrait avoir un impact sur la croissance et le développement du transport aérien. Elle considère que les décisions relatives à de telles questions, qui sont d'une grande importance pour tout État, devraient être prises sur la base des connaissances et des capacités que les États jugent applicables aux questions d'imposition, et en conformité avec la politique fiscale de chacun.

Seule une étude attentive de la question par chaque État assurera qu'une charge financière accrue sur le transport aérien n'entraîne pas une discrimination défavorable contre l'aviation civile internationale par rapport à d'autres modes de transport. La structure fiscale jugée appropriée par chaque État devrait être fondée sur ce principe.

Comme État membre de l'OACI, la Colombie accepte la politique établie dans le Doc 8632 (2000) qui traite de la taxation : 1) du carburant, des lubrifiants et autres produits ; 2) des revenus des entreprises de transport aérien international et des aéronefs ou autres biens meubles ; 3) de la vente ou de l'utilisation de transports aériens internationaux.

Les mesures suivantes, entre autres, illustrent les mesures adoptées par notre gouvernement national en accord avec cette politique :

- 1) La charge fiscale sur l'industrie de l'aviation est généralement semblable à celle auxquels sont soumis les autres secteurs de l'économie nationale.
 - 2) Le carburant d'aviation utilisé pour les services de transport aérien internationaux n'est pas soumis à taxation car il est considéré comme une exportation.
 - 3) Toutes les recettes des transporteurs aériens internationaux sont considérées comme revenus mixtes et sont imposées au taux de 33 % sur le revenu imposable.
 - 4) En ce qui concerne les passagers, en général, une taxe à la valeur ajoutée (TVA) de 16 % est appliquée sur la vente de billets. Toutefois, sur les vols AR internationaux, cette taxe est appliquée seulement sur 50 % du prix du billet (huit pour cent).
 - 5) Le transport de fret international est exempté de la TVA.
 - 6) Afin d'éviter l'imposition multiple, un accord pour éliminer la taxation en double a été conclu avec le Gouvernement du Panama.
 - 7) La Convention sur les intérêts internationaux dans les équipements mobiles et son Protocole concernant les équipements aéronautiques (UNIDROIT) ont été formalisés.
-

CUBA

Cuba est d'accord avec la Résolution du Conseil sur les questions visées dans la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international. Cette Résolution est en harmonie avec les dispositions de la législation cubaine en vigueur.

PROJET

ÉGYPTE**Observations générales**

Il est nécessaire de se conformer à la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international, en accord avec l'article 24 de la Convention de Chicago.

Les redevances d'aéroport et de services aéronautiques perçues par l'Égypte sont appropriées au regard des coûts afférents à la fourniture de ces services et sont conformes aux recommandations de l'OACI ; elles sont également raisonnables si on les compare aux redevances perçues par d'autres pays.

Clause 1 Conformément à l'article 24 de la Convention de Chicago et aux dispositions des accords bilatéraux auxquels l'Égypte est partie, aucune taxe n'est perçue sur le carburant, le lubrifiants et autres produits consommables à usage technique.

Clause 2 Pour ce qui est de l'imposition des revenus des compagnies aériennes, l'Égypte conclut des accords bilatéraux avec divers pays afin d'éviter la double imposition des revenus et des ventes des compagnies aériennes, sur une base de réciprocité.

ÉMIRATS ARABES UNIS

La réglementation appliquée par les Émirats arabes unis est entièrement conforme à la politique de l'OACI en matière d'imposition, énoncée dans le Doc 8632.

ÉQUATEUR

Paragraphe 1 L'Équateur applique les paragraphes 1 a), b), c) et d) du dispositif. Quant au paragraphe 1 e), une taxe est perçue sur la valeur de chaque gallon de carburant d'aviation et de lubrifiants utilisé en Équateur par tout aéronef assurant des services aériens commerciaux internationaux ou intérieurs (Art. 28 de la loi sur l'aviation civile), conformément aux dispositions établies en vue de financer le coût des installations et des services.

Paragraphe 2 L'Équateur dispose d'une réglementation selon laquelle toutes les entreprises et tous les individus sont assujettis à un «impôt sur le revenu » annuel, qui doit être payé au Ministère des finances.

Paragraphe 3 En Équateur, il n'y a pas de taxe sur les montants bruts des recettes ou des ventes réalisées par les exploitants.

La vente des billets de passage délivrés en Équateur pour de vols internationaux est frappée d'une taxe de 10 % de leur valeur. Ces montants sont recueillis par le Ministère des finances.

Toute modification sera notifiée à l'Organisation.

ESPAGNE**Paragraphe 1****Taxe à la valeur ajoutée**

En ce qui concerne les taxes de transport aérien et la taxe à la valeur ajoutée, la législation en matière de TVA, en Espagne, contient les mesures nécessaires à l'application des principes énoncés au paragraphe 1 du document en question de l'OACI (Doc 8632), dans la mesure où cette taxe est visée (voir la loi 37/1992, Articles 18, 22, 24, 26 et 27).

Taxes spéciales

Il convient de mentionner les faits ci-après en ce qui concerne les taxes spéciales dans le domaine du transport aérien :

1. Les lubrifiants destinés aux aéronefs exploités en transport aérien international ne sont pas assujettis à la taxe que l'Espagne perçoit sur les hydrocarbures, car ces lubrifiants ne sont pas visés par cette taxe (Article 46, paragraphe 1, de la loi 38/1992 relative aux taxes spéciales, en date du 28 décembre).
2. Les carburants (carburant d'aviation et kérosène) destinés à la navigation aérienne (ols internationaux ou vols intérieurs), sauf pour l'aviation de loisir privée, sont exonérés de la taxe sur les hydrocarbures (Article 51, paragraphe 2a) de la loi 38/1992 sur les taxes spéciales, en date du 28 décembre).

À cette fin, la législation espagnole définit l'aviation de loisir privée comme étant l'utilisation d'un aéronef qui n'appartient pas au domaine public par son propriétaire (ou par une personne autorisée à l'utiliser dans le cadre d'un contrat de location ou en vertu de tout autre arrangement) à des fins non commerciales, et plus particulièrement à des fins autres que le transport de passagers ou de marchandises ou la fourniture de services contre rémunération.

Droits de douane

En ce qui concerne les droits de douane sur le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique :

1. Le Règlement 918/83 relatif aux exonérations de droits de douane dispose, en son Article 133, que *“les dispositions du présent Règlement n'empêchent pas les États membres d'accorder : ... 1 g) les exonérations accordées dans le cadre des accords conclus sur une base de réciprocité avec des pays tiers parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago 1944) pour l'application des pratiques recommandées 4.42 et 4.44 de l'Annexe 9 à cette Convention.”*
2. Le paragraphe 1, alinéa a) 1) du Doc 8632, qui contient la Résolution du Conseil de l'OACI, évoque l'exonération des droits de douane sur le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique se trouvant à bord de l'aéronef à l'arrivée sur le territoire douanier d'un autre État, à condition qu'aucune quantité ne soit débarquée. Cette disposition, qui figurait dans ses grandes lignes à 24, alinéa a) de la Convention de Chicago, a été étendue de façon à toucher d'autres produits à usage technique tels que ceux mentionnés ci-dessus, bien que les dispositions de l'article 24 de la Convention soient élargies en ce sens qu'il n'y a pas d'obligation que ces produits soient encore à bord de l'aéronef à son départ du territoire douanier.

L'Espagne n'a exprimé aucune réserve à propos du paragraphe 4.42 de l'Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale en ce qui concerne les produits consommables, et c'est

pourquoi il n'y aura pas de difficulté à appliquer le paragraphe 1, alinéa a) 1) du document mentionné ci-dessus.

S'agissant du paragraphe 1, alinéa a) 2) du paragraphe ,, si l'aéronef quitte l'État à destination d'un autre territoire douanier dans le même État ou tout autre État, il n'y aura pas de droits de douane à payer étant donné que les produits consommables sont domestiques.

En ce qui concerne le carburant, il convient de noter ce qui suit :

L'Article 8.7 de la Directive 92/81 de l'UE énonce ce qui suit :

« Au plus tard le 31 décembre 1977, le Conseil examine les exonérations prévues aux paragraphes 1 (b) [(Art. 8.1.b) exonération du carburant d'aviation commercial] et 2 (b), sur la base d'un rapport de la Commission et en tenant compte des coûts externes engendrés par ces moyens de transport et des implications écologiques et, statuant à l'unanimité, sur proposition de la Commission, décide s'il convient de supprimer ou de modifier ces exonérations. »

Dans ce contexte, certains États membres de l'Union européenne ont déjà déclaré leur position en faveur de l'abolition de cette exonération pour des raisons environnementales. La position de l'Espagne à cet égard reste à définir par les divers ministères concernés.

De plus, en ce qui concerne le paragraphe 1, alinéa a) 3), lorsqu'un aéronef fait successivement escale à deux aéroports ou davantage situés dans le même territoire douanier, les provisions de bord sont domestiques et ne sont pas soumises à droits de douane.

La taxe à la valeur ajoutée et les taxes spéciales sont régies par la législation en vigueur [lois 37/1992 et 38/1992, Articles 22.6 et 9, paragraphe f)]. Les réglementations sur la TVA et les taxes spéciales pourraient être appliquées aux autres dispositions fiscales telles que celles qui réglementent l'IGIC et l'APIC aux Canaries et la loi en matière de taxes de production et d'importation à Ceuta et Melilla.

Paragraphe 2

À propos du paragraphe 2 concernant les charges fiscales frappant les revenus des entreprises de transport aérien international, l'Espagne a signé 35 accords pour éviter la double imposition internationale dans le domaine des impôts sur les revenus et les biens. Ces accords contiennent un article concernant les profits tirés de l'exploitation internationale des aéronefs, disposant que ces profits ne peuvent être taxés que dans l'État de l'exploitant. Pour la plupart, il s'agit de l'État dans lequel l'entreprise a le siège effectif de son exploitation ; pour les autres, il s'agit de l'État de résidence de l'entreprise.

Dans le cas des États avec lesquels il n'y a pas d'accord pour éviter la double imposition internationale des revenus et des biens, il existe des accords de navigation aérienne qui visent également à limiter les charges fiscales sur les bénéficiaires à l'État de l'exploitant, ainsi que des accords unilatéraux qui fondent l'exonération des exploitants non résidents sur la réciprocité et dont l'application se fait par ordonnance.

La Pièce jointe contient une liste des accords concernant la double imposition, ratifiés par l'Espagne à ce jour, ainsi qu'une liste des accords et des ordonnances ministérielles actuellement en vigueur.

Paragraphe 3

S'agissant des principes énoncés dans cette section, la réglementation espagnole prévoit l'exonération totale du transport aérien international de passagers de la taxe à la valeur ajoutée (Loi 37/1992, Article 22, paragraphe 13).

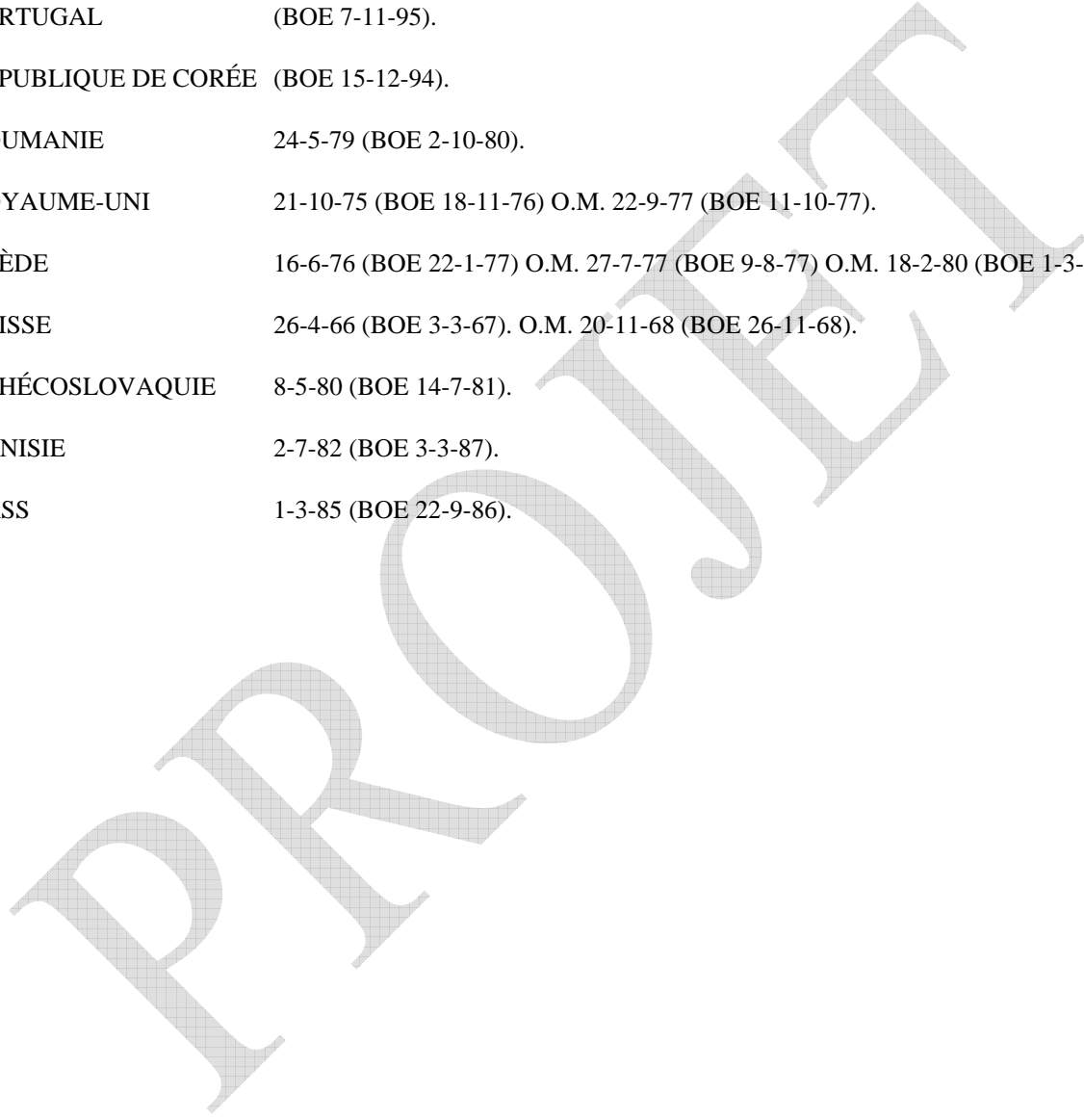
PIÈCE JOINTE

PAYS AVEC LESQUELS L'ESPAGNE A DES ACCORDS
SUR LA DOUBLE IMPOSITION DES REVENUS ET DES BIENS

Note.— Dans la liste ci-dessous, BOE signifie Boletín Oficial del Estado et O.M. signifie Orden Ministerial (ordre ministériel).

ALLEMAGNE	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).
ARGENTINE	21-7-92 (BOE 9-9-94).
AUSTRALIE	24-3-92 (BOE 29-12-92).
AUTRICHE	20-12-66 (BOE 6-1-68). O.M. 26-3-71 (BOE 29-4-71).
BELGIQUE	24-9-70 (BOE 27-10-72) O.M. 27-2-73 (BOE 26-3-73).
BRÉSIL	14-11-74 (BOE 31-12-75).
BULGARIE	6-3-90 (BOE 12-7-91).
CANADA	23-11-76 (BOE 6-2-81).
CHINE	22-11-90 (BOE 25-6-92).
DANEMARK	3-7-72 (BOE 28-1-74) O.M. 4-12-78 (BOE 5-1-79).
ÉQUATEUR	20-5-91 (BOE 5-5-93).
ÉTATS-UNIS	22-2-90 (BOE 22-12-90).
FINLANDE	15-11-67 (BOE 11-12-68).
FRANCE	27-6-73 (BOE 7-5-75) O.M. 28-4-78 (BOE 6-9-78) Agreement Comp. 6-12-77 (BOE 30-4-79).
HONGRIE	9-7-84 (BOE 24-11-87).
INDE	(BOE 7-2-95)
IRLANDE	(BOE 27-12-94).
ITALIE	8-9-77 (BOE 22-12-80).
JAPON	13-2-74 (BOE 2-12-74).
LUXEMBOURG	3-6-86 (BOE 4-8-87).
MAROC	10-7-78 (BOE 22-5-85).
MEXIQUE	24-7-92 (BOE 27-10-94).

NORVÈGE	25-4-63 (BOE 17-7-64).
PAYS-BAS	16-6-71 (BOE 16-10-72) O.M. 31-1-75 (BOE 13-2-75).
PHILIPPINES	(BOE 15-12-94).
POLOGNE	15-11-79 (BOE 15-6-82).
PORTUGAL	(BOE 7-11-95).
RÉPUBLIQUE DE CORÉE	(BOE 15-12-94).
ROUMANIE	24-5-79 (BOE 2-10-80).
ROYAUME-UNI	21-10-75 (BOE 18-11-76) O.M. 22-9-77 (BOE 11-10-77).
SUÈDE	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).
SUISSE	26-4-66 (BOE 3-3-67). O.M. 20-11-68 (BOE 26-11-68).
TCHÉCOSLOVAQUIE	8-5-80 (BOE 14-7-81).
TUNISIE	2-7-82 (BOE 3-3-87).
URSS	1-3-85 (BOE 22-9-86).



**ORDONNANCES MINISTÉRIELLES RÉGISSANT LES EXONÉRATIONS
RELATIVES AUX COMPAGNIES AÉRIENNES DES PAYS CI-APRÈS**

	DATE DE L'ORDONNANCE	DATE DU BOE	COMPAGNIE AÉRIENNE ET CERTIFICAT
AFRIQUE DU SUD	18.2.72	25.2.72	
COLOMBIE	Il n'y a pas d'accord de réciprocité, mais un protocole additionnel (échange de notes du 5.9.66) à l'Accord aérien du 11.12.51 qui a le même effet.		AEROLINEAS NACIONALES DE COLUMBIA (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 AVIACION (16.4.68)
GRÈCE	6.5.85	25.5.85	OLYMPIC AIRWAYS, S.A. (10.6.85)
ISRAËL	5.2.85	30.3.85	EL AL ISRAEL AIRLINES (9.4.86)
KOWEÏT	27.6.78	2.8.78	
LIBAN	31.1.76	25.2.75	MIDDLE EAST AIRLINES. AIR LIBAN. S.A.L. (MEA) (11.3.75)
NIGÉRIA	26.1.76	9.2.76	
PANAMA	19.10.94	10.11.94	
PARAGUAY	24.4.87	9.5.87	LINEAS AEREAS PARAGUAYAS (LAP) (11.5.87)
PÉROU	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)
UAR	20.12.68	31.12.68	UNITED ARAB AIRLINES (21.1.69)
URUGUAY	7.2.66 7.2.83	17.2.66 14.2.83	PRIMERAS LINEAS URUGUAYAS DE NAVEGACION AEREA (P.L.U.N.A.) (6.4.83)

ACCORDS RELATIFS À LA DOUBLE IMPOSITION DE LA NAVIGATION MARITIME ET AÉRIENNE

AFRIQUE DU SUD	16.10.73	(BOE 19.12.73)
CHILI	28.12.76	(BOE 11.7.78)
IRLANDE	25.2.75	(BOE 16.4.77)
VENEZUELA	6.3.86	(BOE 1.2.89)

PROJET

ESTONIE

Observations générales

Les politiques fiscales générales de l'Estonie sont conformes à celles de l'OACI, qui sont prises en compte dans la législation nationale. Les plus récents amendements aux lois fiscales estoniennes ont eu pour but de rendre celles-ci compatibles avec celles qui sont appliquées par l'Union européenne (UE).

Paragraphe 1

Pour ce qui est des taxes sur le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique, l'Estonie n'impose pas de droits sur le carburant contenu dans les réservoirs de l'aéronef. Il n'est pas non plus imposé de droits si les fournitures sont introduites dans la zone sous douane, mais pas au-delà de celle-ci dans le pays.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des droits à l'importation appliqués par l'Estonie :

<i>Produit</i>	<i>Taux</i>
Matériel électrique de régulation du trafic	15 %
Matériel mécanique — aéroports et circulation aérienne	10 %
Matériel de transport utilisé dans les aéroports pour la manutention des marchandises	15 %
Avions, hélicoptères	5 %

Source : Loi estonienne sur les tarifs douaniers (Journal officiel — RT1/1997, 78, 1321).

Il est à noter que la loi autorise le gouvernement à signer avec d'autres pays des traités bilatéraux favorables, dans l'intérêt du commerce international. Le traitement préférentiel prendra fin lorsque l'Estonie se sera jointe à l'Organisation mondiale du commerce. Le gouvernement espère que cette adhésion aura lieu avant la fin de 1999.

Paragraphe 2

L'Estonie a signé des ententes bilatérales avec ses principaux partenaires dans le domaine du trafic aérien pour éviter la double imposition des revenus des compagnies internationales. Parmi eux figurent la Finlande, la Suède, le Danemark, la Norvège, l'Allemagne, les Etats-Unis d'Amérique, la Lettonie, la Lituanie, le Royaume-Uni, le Canada, et plusieurs autres pays. Étant bilatérales, ces ententes varient dans une certaine mesure. L'Estonie n'impose pas de taxe sur les biens. Les compagnies aériennes enregistrées dans le pays sont soumises à un impôt sur les sociétés de 26 %, mais il existe une forte volonté politique d'abaisser ce taux.

Paragraphe 3

Les billets d'avion pour les vols internationaux ne sont pas soumis à la taxe de vente (TVA) de 18 % qui est appliquée à la plupart des produits, y compris les billets pour les vols intérieurs. La loi sur la taxe à la valeur ajoutée a été publiée dans le Journal officiel RT I/1993, 60, 847, pour la première fois en 1993. Selon un amendement de 1997 à la loi, la TVA n'est pas appliquée sur l'importation d'aéronefs devant servir uniquement au transport international. Le processus d'harmonisation avec la réglementation de l'UE a commencé récemment.

ÉTATS-UNIS

Paragraphe 1 En ce qui concerne les **taxes sur le carburant, les lubrifiants ou autres produits consommables à usage technique**

Par. 1 a) 1) Appliqué aux États-Unis.

Par. 1 a) 2) Sous réserve des observations ci-dessous relatives aux alinéas b), c) et e), ces dispositions sont appliquées aux États-Unis en ce qui concerne les taxes fédérales sur le carburant d'aviation, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique embarqués pour être utilisés à bord.

Par 1 a) 3) Sous réserve de réciprocité, des exonérations sont applicables aux vols exécutés entre des points situés aux États-Unis lorsque ces vols font partie d'un vol international

Par. 1 b) et c) Des exonérations, crédits ou remboursements des taxes fédérales sur le carburant et des droits de douane sont accordés en ce qui concerne les produits destinés 1) aux aéronefs militaires de tous les pays ; 2) aux aéronefs civils utilisés pour le commerce étranger avec les États-Unis, ou pour le commerce entre les États-Unis et leurs différentes possessions. Toutefois, dans le cas des aéronefs civils immatriculés dans un pays étranger, ces exonérations, crédits ou remboursements sont accordés seulement si le pays étranger autorise, ou autorisera, l'octroi réciproque de privilèges du même ordre en ce qui concerne les aéronefs immatriculés aux États-Unis. Les États-Unis n'envisagent pas d'étendre ces exonérations aux aéronefs civils étrangers autres que ceux qui sont utilisés dans le commerce extérieur avec les États-Unis.

Paragraphe 1 d) Voir les réponses pour b) et c) ci-dessus et e) ci-dessous.

Paragraphe 1 e) Appliqué aux États-Unis en ce qui concerne l'achat de carburant en entrepôt ou en zone commerciale étrangère (FTZ) sur de nombreux aéroports internationaux. Plusieurs États des États-Unis exonèrent déjà de taxe d'accises locale le carburant destiné à être utilisé sur les vols internationaux. À part les cas concernant l'achat de carburant en entrepôt ou en zone FTZ, divers États des États-Unis perçoivent des taxes sur le carburant embarqué. Dans certains de ces États, les recettes fiscales sont allouées à l'aviation civile. Bien que les États-Unis considèrent favorablement l'objectif d'éliminer les taxes locales sur ce type de carburant, aux termes de la réglementation fédérale du Gouvernement américain et à la lumière des décisions de la Cour suprême des États-Unis dans l'affaire *Wardair Canada v. Florida Dept of Revenue*, 477 U.S. 1, 106 S.Ct. 2369, 91 L. Ed. 2d 1 (1986); voir aussi *Intel. Containers Intern. Corp. v. Huddleston*, 113 S.Ct. 1095 (1993), les États-Unis ne prévoient pas l'exonération du transport aérien international de ces taxes d'État dans l'avenir immédiat (à l'exception des achats de carburant en entrepôt ou en zone FTZ).

Les taxes de vente et d'accise locales perçues sur le carburant dans les aéroports publics (bénéficiant d'aides fédérales) ne sont autorisées que dans la mesure où ces taxes sont « consacrées à la couverture des coûts en capital ou des coûts d'exploitation ... (A) de l'aéroport; (B) du système aéroportuaire local; ou (C) d'autres installations locales appartenant à ou exploitées par le propriétaire de l'aéroport ou son exploitant et liées directement et en grande partie au transport aérien réel de passagers ou de biens » [c'est-à-dire, constituent une « redevance d'usage » [49 U.S.C. 47107 (b)]]

[

Paragraphe 2 En ce qui concerne la **taxation des revenus des entreprises de transport aérien international et la taxation des aéronefs ou autres biens meubles**

Par. 2 a) 1) Les États-Unis reconnaissent le bien-fondé des principes énoncés dans ce paragraphe et, conformément à leur législation en vigueur, accordent depuis longtemps, sur une base de réciprocité, les exonérations prévues dans ce paragraphe. L'exonération réciproque est confirmée par voie d'accord bilatéral avec l'autre pays, sur une base de réciprocité, en application de décisions administratives. Certaines des exemptions ne s'appliquent réciproquement qu'aux aéronefs immatriculés dans l'autre pays.

Par. 2 a) 2) Il n'y a pas de taxe fédérale sur les biens d'une entreprise de transport aérien. Certains États ou certaines administrations locales des États-Unis peuvent, toutefois, imposer certains biens personnels mobiliers d'une telle entreprise (à l'exclusion des aéronefs commerciaux).

Paragraphe 2 b) Les accords bilatéraux évoqués au titre des paragraphes 2 a) et c) ne s'appliquent qu'aux taxes fédérales. La législation fédérale exclut expressément l'imposition par les États des transporteurs aériens des États-Unis et étrangers sur la base des « recettes brutes » [voir 49 U.S.C. 4011(b)].

Paragraphe 2 c) Des exemptions réciproques d'impôt sur le revenu sont en vigueur, intéressant plus de 65 pays ; toutefois, les revenus exonérés peuvent varier en fonction du degré de réciprocité consenti par la législation de l'autre pays. Dans certains cas, lorsque des exemptions réciproques sont prévues dans le cadre d'un accord fiscal antérieur à 1987, elles sont limitées aux avions immatriculés dans le cadre de la législation du pays de résidence de l'exploitant ou du bailleur. Des exonérations réciproques dans le cadre de la législation américaine (à partir de 1987) et en vertu de récents accords fiscaux peuvent être accordées aux résidents de l'autre pays, indépendamment du lieu où l'aéronef est immatriculé.

Paragraphe 3 En ce qui concerne les **taxes sur la vente et l'utilisation de transport aérien international** (Les renseignements ci-dessous sont à jour au 1^{er} avril 2009)

Toutes les taxes ou redevances imposées sur la vente de transport aérien international, ou l'utilisation d'installations et services de transport aérien international, sont destinées à couvrir, ou ne dépassent pas, les coûts des installations et services d'aéroport, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation. Ces redevances comprennent :

- * Une taxe de 12,00 \$ pour tout transport aérien international qui commence ou se termine aux États-Unis. La taxe de 12,00 \$ est indexée pour l'inflation (par exemple, le taux pour 2009 est de 16,10 \$). Pour le transport aérien entre les États-Unis continentaux et une zone de 225 milles à l'intérieur du Canada ou du Mexique, une taxe de 7,5 % sur les billets s'applique si le paiement a été fait à l'intérieur des États-Unis, tandis que la taxe de 12,00 \$ s'applique si le paiement a été fait à l'extérieur des États-Unis. Ces taxes vont au *Airport and Airway Trust Fund*.
- * Une redevance passager de 5,50 \$ pour inspections douanières ; une redevance passager de 7,00 \$ pour inspections d'immigration ; et une redevance passager de 5,00 \$ et une redevance aéronef de 70,50 \$ pour inspections sanitaires, zoosanitaires et phytosanitaires (APHIS). Ces redevances sont destinées à couvrir les coûts de ces services.
- * Une taxe sur les carburants pour l'aviation non-commerciale de 19,4 cents par gallon pour l'essence aviation et 21,9 cents par gallon pour le kérosène utilisé en aviation. Sur ce montant, il est versé 4,3 cents au fonds général et 0,1 % au fonds LUST (Leaking Underground Storage Tanks). Le solde va au fonds *Airport and Airway Trust Fund*, destiné à des fins aéronautiques.
- * Une taxe de sûreté 11-Septembre de 2,50 \$ par embarquement de passager (jusqu'à 5,00 \$ par voyage aller simple et 10,00 \$ par voyage aller et retour), et une redevance d'infrastructure de

sûreté de l'aviation qui varie selon le transporteur aident à couvrir les dépenses de sûreté de l'aviation encourues par l'Administration de la sûreté des transports.

- * L'Administration fédérale de l'aviation impose des droits de survol aux exploitants d'aéronefs qui volent dans l'espace aérien contrôlé par les États-Unis, mais ne décollent et n'atterrissent pas aux États-Unis. Il y a deux types de droits :
- En route – 33,72 \$ par 100 milles nautiques (NM), distance orthodromique, d'un point d'entrée à un point de sortie de l'espace aérien contrôlé par les États-Unis.
 - Océaniques – 15,94 \$ par 100 NM, distance orthodromique.

En plus de ces taxes et redevances fédérales, les exploitants d'aéroports commerciaux d'un État ou locaux peuvent, avec l'approbation de l'Administration fédérale de l'aviation, appliquer une redevance d'installation passagers de 4,50 \$ au maximum destinée à des améliorations spécifiques des immobilisations aéroportuaires, avec une redevance de 9,00 \$ au maximum (deux aéroports) pour tout itinéraire aller simple, indépendamment du nombre d'aéroports utilisés.

ÉTHIOPIE

- Paragraphe 1** Le Gouvernement de l'Éthiopie exempte les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique de droits de douane et autres droits lorsqu'ils sont utilisés dans le transport aérien international en accord avec l'article 24 de la Convention de Chicago et avec les dispositions des accords bilatéraux entre l'Éthiopie et d'autres pays.
- Paragraphe 3** Pour ce qui est des taxes sur les recettes des compagnies aériennes, l'Éthiopie conclut des accords bilatéraux avec de nombreux pays afin d'éviter une double imposition sur les recettes et les ventes des compagnies aériennes, sur une base de réciprocité.
-

PROJET

FÉDÉRATION DE RUSSIE

Dans la Fédération de Russie, les questions d'imposition, y compris dans le domaine du transport aérien international, sont régies par la législation correspondante, ainsi que par les accords conclus entre la Russie et d'autres États, et par des accords intergouvernementaux bilatéraux relatifs aux services aériens internationaux.

Tous ces accords prévoient l'application, sous réserve de réciprocité et au titre de conditions correspondantes, de l'exonération totale ou partielle de taxation de différents types de revenus ou de biens dans l'un des États, de même que des procédures pour l'élimination de la double imposition des revenus et des biens.

Dans l'élaboration de la législation fiscale de la Fédération de Russie et des accords correspondants avec d'autres États, il est tenu compte des principes et des normes généralement admis de droit international ainsi que des traités internationaux conclus par la Russie, et notamment de la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien.

Selon la pratique de la Fédération de Russie en matière de traités, l'article sur l'exonération de droits de douane doit être inclus dans les accords bilatéraux de services aériens.

En ce qui concerne l'exonération d'impôt des entreprises de transport aérien, la pratique dans la Fédération de Russie consiste à inclure les dispositions relatives à l'exonération d'impôt (ci-jointes) dans les accords de services aériens et les dispositions visant à éviter une double imposition dans des accords internationaux individuels.

DISPOSITIONS RELATIVES À L'EXONÉRATION DE DROITS DE DOUANE ET TAXES

1. Les aéronefs engagés dans l'exploitation de services aériens désignés par les entreprises de transport aérien d'un État Partie contractante, ainsi que les équipements organiques, pièces de rechange, provisions de carburant, lubrifiants et provisions de bord (comprenant aliments, boissons et tabacs) à bord de ces aéronefs sont, à l'entrée dans le territoire d'un autre État Partie contractante, exemptés de droits de douane, taxes et autres droits et redevances similaires, pourvu que ces équipements, pièces de rechange, provisions et fournitures restent à bord de l'avion jusqu'à la sortie.
2. Les articles suivants seront également exemptés de droits de douane, taxes et autres droits et redevances semblables :
 - a) fournitures de bord amenées à bord dans le territoire d'un État Partie contractante, dans les limites établies par les autorités compétentes de cet État Partie contractante, et destinées à être utilisées à bord d'un aéronef engagé dans l'exploitation de services aériens désignés par les entreprises de transport aérien d'un autre État Partie contractante ;
 - b) équipement et pièces de rechange amenés dans le territoire d'un État Partie contractante pour la maintenance ou la réparation d'un aéronef engagé dans l'exploitation de services aériens désignés par les entreprises de transport aérien d'un autre État Partie contractante ;
 - c) carburant et lubrifiants destinés à être utilisés par des aéronefs engagés dans l'exploitation de services aériens désignés par les entreprises de transport aérien d'un État Partie contractante, même si ces fournitures sont utilisées sur un segment de route se trouvant à l'intérieur du territoire d'un autre État Partie contractante, dans lequel ils ont été pris à bord ;
 - d) documents et formulaires utilisés par les entreprises de transport aérien désignées d'un autre État Partie contractante et contenant leurs logos, y compris les billets de passage et lettres de transport aérien livrés ou à livrer par les entreprises de transport aérien désignées d'un État Partie contractante sur le territoire d'un autre État Partie contractante intervenant dans l'exploitation des services aériens désignés
3. L'utilisation de fournitures, provisions et pièces de rechange, ainsi que des documents mentionnés ci-dessus, à d'autres fins que les fins mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus, est interdite. Les articles visés au paragraphe 2 ci-dessus peut être assujettis à un contrôle douanier ou à une surveillance par les autorités douanières jusqu'au moment où ils sont réexpédiés ou réaffectés en conformité avec la réglementation douanière.
4. L'équipement de bord, ainsi que les fournitures, provisions et pièces de rechange se trouvant à bord d'un aéronef engagé dans l'exploitation de services aériens désignés par un État Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire d'un autre État Partie contractante que si les autorités douanières de cette dernière Partie contractante sont d'accord. Dans ce cas, ils seront sous le contrôle des autorités douanières jusqu'au moment où ils seront réexpédiés ou réaffectés en accord avec la réglementation douanière dudit État Partie contractante.
5. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de droits de douane, taxes et redevances.
6. Les redevances pour services fournis, formalités douanières et stockage sont perçues en accord avec la législation des États Parties contractantes.

En ce qui concerne l'exonération d'impôt des entreprises de transport aérien, la pratique dans la Fédération de Russie consiste à inclure les dispositions relatives à l'exonération d'impôt dans les accords de services aériens et les dispositions visant à éviter une double imposition dans des accords internationaux individuels.

DISPOSITIONS VISANT À ÉVITER UNE DOUBLE IMPOSITION

1. Chaque État Partie contractante, sur son propre territoire, exempte l'entreprises de transport aérien désignée d'un autre État Partie contractante de toutes taxes et tous impôts sur les revenus et bénéfices provenant de l'exploitation de services aériens établis .
2. Chaque État Partie contractante, sur son propre territoire, exempte l'entreprise de transport aérien désignée d'un autre État Partie contractante de toutes taxes et redevances sur ses actifs.
3. Les employés d'une entreprise de transport aérien désignée qui sont citoyens d'un État Partie contractante sont exemptés de tout impôt sur le revenu portant sur leur rémunération.

PROJET

FIDJI

La législation fidjienne en matière d'impôt sur le revenu et de taxe à la valeur ajoutée est conforme à la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international de passagers et de marchandises.

PROJET

FINLANDE

- Paragraphe 1** Dispositions mises en œuvre, avec cette exception que les exonérations ne s'appliquent pas à l'aviation générale non commerciale. Les exonérations n'exigent pas la réciprocité de la part d'autres États.
- Paragraphe 2** Mis en œuvre. Les exonérations exigent un accord de réciprocité entre États.
- Paragraphe 3** Mis en œuvre.
- Paragraphe 4** Mis en œuvre.
- Paragraphe 5** Sommes favorables à ces dispositions.
-

PROJET

HONGRIE

Paragraphe 1 et 2 En Hongrie, les avantages de ce genre sont accordés dans le cadre d'accords bilatéraux de services aériens :

- le carburant des avions à turbines est assujéti à une taxe ; toutefois, en fonction de la consommation, les droits d'accises sont remboursés à la compagnie aérienne hongroise **MALEV : les compagnies aériennes étrangères ne paient pas de taxe à la consommation.**
- les liquides de dégivrage, liquides hydrauliques et liquides de refroidissement, ainsi que les produits consommables à usage technique, sont libres de toute taxe, tant en ce qui concerne la compagnie MALEV que les compagnies aériennes étrangères.

Le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique évoqués ci-dessus sont également exonérés de droits de douane et de charges fiscales.

Les exonérations concernent exclusivement les matériels et produits consommables à usage technique qui sont destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des aéronefs.

Paragraphe 3

Dans le cadre de cette réglementation, les compagnies aériennes devraient être exonérées de tous types de taxes. Pour l'instant, nous ne sommes pas en mesure de prendre en compte cette recommandation ni de l'appliquer (de plus, dans l'avenir prévisible, nous ne pouvons introduire cette réglementation dans notre pays).

Cette réglementation n'est pas acceptable pour nous, d'une part en raison des circonstances matérielles et financières difficiles de notre économie nationale, de son potentiel économique relativement faible et, d'autre part, parce qu'une compagnie aérienne, en tant qu'entreprise, doit être soumise aux mêmes conditions économiques et à la même législation que celles qui déterminent les circonstances du système économique et de l'activité des entreprises en général.

Les compagnies aériennes sont grandement favorisées dans le cadre des exonérations visées aux paragraphes 1 et 2, en vertu desquelles les entreprises œuvrant dans le domaine du transport aérien bénéficient d'avantages.

INDE**Observation générale**

L'Inde appuie la résolution adoptée à la 36e session de l'Assemblée.

- Paragraphe 1** Le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique se trouvant à bord d'un aéronef qui arrive à un aéroport indien, ou qui en part, sont exemptés de droits de douane et de toute autre taxe. Toutefois, tout article de cette sorte placé à bord alors que l'aéronef se trouve sur un aéroport indien est soumis à la taxe de vente selon la législation de l'État dans lequel l'aéroport est situé. Dans certains États, le taux de la taxe de vente est plus élevé dans le cas des vols non réguliers que dans celui des vols réguliers. Un projet de mesure législative qui aurait pour effet de traiter la vente de produits « ATF » à des transporteurs internationaux comme des exportations et de les exempter de la taxe de vente est examiné par le gouvernement
- Paragraphe 2** Une liste des pays avec lesquels un accord visant à éviter la double taxation a été conclu est présentée ci-après.
- Paragraphe 3** Aucune taxe n'est imposée sur les expéditions de fret aérien ni sur les billets d'avion. Toutefois, une taxe au départ appelée taxe sur les voyages à l'étranger est perçue de chaque passager aérien au départ de l'Inde.

PIÈCE JOINTE

**ACCORDS VISANT À ÉVITER UNE DOUBLE IMPOSITION NOTIFIÉS PAR L'INDE
(au 16 septembre 1996)**

N°	Nom du pays	Année fiscale d'entrée en vigueur
1.	Australie	1993-1994
2.	Autriche	1963-1964
3.	Bangladesh	1993-1994
4.	Belgique	1975-1976 / 1976-1977
5.	Belgique (Protocole S.)	1988-1989 / 1989-1990
6.	Brésil	1994-1995
7.	Bulgarie	1998-1999
8.	Canada	1987-1988
9.	Chine	1996-1997
10.	Chypre	1994-1995
11.	Corée du Sud	1985-1986
12.	Danemark	1990-1991 / 1991-1992
13.	Émirats arabes unis	1995-1996
14.	Espagne	1997-1998
15.	États-Unis d'Amérique	1992-1993
16.	Finlande	1985-1986
17.	France (révision)	1996-1997
18.	Grèce	1984-1985
19.	Hongrie	1989-1990
20.	Indonésie	1989-1990
21.	Israël	1995-1996 / 1997-1998
22.	Italie	1978-1979
23.	Italie (Révision)	1997-1998
24.	Japon (Revised)	1991-1992
25.	Kenya	1985-1986
26.	Libye	1983-1984 / 1984-1985
27.	Malaisie	1973-1974
28.	Malte	1997-1998
29.	Maurice	1983-1984
30.	Mongolie	1995-1996
31.	Népal	1990-1991
32.	Nouvelle-Zélande	1988-1989
33.	Norvège	1988-1989
34.	Pays-Bas	1990-1991
35.	Philippines	1998-1999
36.	Pologne	1991-1992
37.	République arabe unie	1969-1970/1970-1971
38.	République démocratique allemande	1985-1986
39.	République fédérale d'Allemagne	1958-1959
40.	R.F.A. (Protocole)	1984-1985
41.	Roumanie	1989-1990
42.	Royaume-Uni (révision)	1995-1996
43.	Singapour (révision)	1995-1996
44.	Sri Lanka (révision)	1981-1982
45.	Suède (révision)	1990-1991
46.	Suisse	1996-1997

N°	Nom du pays	Année fiscale d'entrée en vigueur
47.	Syrie	1983-1984
48.	Tanzanie	1982-1983/1983-1984
49.	Tchécoslovaquie	1986-1987
50.	Thaïlande	1987-1988 / 1988-1989
51.	URSS. s'applique maintenant à la Fédération de Russie)	1991-1992
52.	Vietnam	1997 -1998
53.	Zambie	1979 -1980

PROJET

IRAN

La République islamique d'Iran est entièrement d'accord avec ces propositions, sous réserve de réciprocité.

PROJET

IRLANDE

Paragraphe 2 En ce qui concerne la taxation des revenus des entreprises de transport aérien international et la taxation des aéronefs et autres biens meubles :

L'Irlande a actuellement 46 conventions relatives à la double imposition en vigueur avec d'autres pays, et le chiffre devrait bientôt dépasser 50.

En accord avec l'article 8 du modèle de convention fiscale sur les revenus et les capitaux de l'OCDE, l'Irlande a pour politique d'inclure dans ses conventions relatives à la double imposition des dispositions qui exonèrent d'imposition directe en Irlande les bénéfices provenant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international.

Paragraphe 3 En ce qui concerne les taxes de vente ou d'utilisation perçues à l'occasion de transports aériens internationaux : chaque État contractant doit réduire dans toute la mesure du possible, et prendre des dispositions pour abolir dès que sa situation économique le permettra, toutes formes de taxes sur la vente ou l'utilisation de transports aériens internationaux, y compris les taxes sur les recettes brutes des exploitants et les taxes frappant directement les passagers ou les expéditeurs.

L'Irlande introduira à compter du 30 mars 2009 une taxe sur les voyages aériens frappant chaque passager au départ sur un vol au départ d'un aéroport irlandais pour des destinations tant intérieures qu'internationales. Les recettes de ce taxe iront directement à Trésor public irlandais.

Un taux de 2 € sera appliqué si le vol a une destination située à 300 km au maximum de l'aéroport de Dublin. Autrement, un taux de 10 € sera appliqué.

Des exonérations seront appliquées dans les cas suivants :

- aéronef pouvant transporter moins de 20 passagers ;
 - vols en provenance d'aéroports où le nombre de départs de passagers au cours de l'année civile précédente a été inférieur à 10 000;
 - membres d'équipage des aéronefs (y compris tout équipage de relève);
 - enfant de moins de deux ans n'occupant pas un siège à bord;
 - personne handicapée, et une personne accompagnant la personne handicapée pour lui apporter soins et assistance;
 - passagers en transit et en correspondance.
-

ITALIE

- Paragraphe 1** La politique italienne en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international est en conformité avec la politique de l'OACI en la matière et, en particulier, avec les principes énoncés dans la Résolution du Conseil figurant dans le Doc 8632.
- Par. 1, a) à c)** L'exemption évoquée dans ce paragraphe est en règle générale accordée.
- En ce qui concerne les avions de transport de passagers et de fret, l'exonération applicable au carburant, aux lubrifiants et autres produits consommables embarqués pour être consommés en vol est accordée en vertu des dispositions spéciales incluses dans les accords bilatéraux de transport aérien.
- Lorsqu'il n'existe aucun accord spécial, l'exemption évoquée ci-dessus est accordée sous réserve de réciprocité réelle.
- Paragraphe 1 c)** Les exemptions évoquées aux paragraphes 1) et 2) ci-dessus ne s'appliquent pas aux aéronefs de loisir. En ce qui concerne les aéronefs de loisir, l'exemption relative au carburant et aux lubrifiants (mais non pour d'autres produits consommables à usage technique) est accordée seulement aux aéronefs au départ de l'Italie à destination de pays non membres de l'Union européenne.
- Paragraphe 1 d)** Les exemptions sont celles que vise ce paragraphe.
- Paragraphe 1 e)** Dans le cadre de la législation en vigueur en Italie, il n'y a pas de taxe sur le transport aérien perçues par les autorités locales.
- Paragraphe 2**
- Par. 2 a) et b)** L'Italie applique les principes énoncés dans ces paragraphes, principes concrétisés dans le cadre des accords évoqués ci-dessous au titre du paragraphe 2 c).
- Paragraphe 2 c)** Les dispositions visant à éviter la double imposition du revenu et du capital des compagnies aériennes font normalement l'objet d'accords bilatéraux généraux conclus par l'Italie dans le domaine spécifique de la double imposition ou font l'objet d'accords spéciaux.
- Paragraphe 3** Le transport aérien international de marchandises et de passagers est exempté de taxe de vente ou d'utilisation (par exemple TVA, impôt du timbre, etc.).
-

JORDANIE

La Jordanie n'impose aucune taxe dans le domaine du transport aérien international. Elle applique à ce propos les dispositions du Doc 8632 de l'OACI ainsi que celles de tous les autres documents, Annexes et Résolutions de l'OACI.

La politique jordanienne est fondée sur le principe de la réciprocité en matière d'exonération de l'imposition des revenus tirés du transport aérien international. À cet effet, la Jordanie cherche à conclure avec d'autres pays des accords d'exemption réciproque de l'imposition des revenus des compagnies aériennes. Son objectif est de réduire le fardeau financier des compagnies aériennes opérant dans ce domaine.

PROJET

KENYA

Plusieurs États ne se conforment pas à la politique de l'OACI en matière d'imposition, et continuent donc à considérer le transport aérien comme une source de financement à diverses fins. Au Kenya nous avons eu plusieurs cas, comme expliqué ci-dessous :

Retenue d'impôts sur revenus extraterritoriaux. Le transporteur national, Kenya Airways, a été soumis à retenue d'impôts sur des dépenses encourues à l'étranger, par exemple commission payée à des agents de voyage à l'extérieur du Kenya, émoluments pour services professionnels fournis en dehors du Kenya et payés en dehors du Kenya, entre autres.

Taxation des revenus du transport aérien international. Le transporteur national, Kenya Airways, a eu à payer des impôts dans plusieurs pays d'exploitation en Afrique. Des exemptions sont prévues dans les accords bilatéraux de services aériens, mais ne sont pas honorées.

La solution est que les pays honorent les accords conclus entre eux.

KOWEÏT

Le Koweït s'est engagé à appliquer les dispositions et décisions relatives aux politiques qui régissent l'imposition dans le domaine du transport aérien. Ces dispositions sont notamment les suivantes :

- 1) Il n'est actuellement perçu aucune taxe locale sur l'achat de carburant, lubrifiants et produits consommables à usage technique utilisés par des aéronefs **étrangers**. Cette exonération est stipulée dans les accords bilatéraux qui sont conclus avec divers pays.
- 2) L'exemption réciproque de l'impôt sur les revenus et les bénéfices des compagnies aériennes est prévue soit dans des accords bilatéraux (sous réserve de l'accord de l'autre partie), soit dans des accords spéciaux passés entre les autorités compétentes des deux pays.
- 3) Le Koweït ne perçoit actuellement aucune taxe sur la vente de services de transport aérien.

LESOTHO

Le Lesotho se conforme à la résolution refondue de l'OACI et aux observations qui l'accompagnent.

PROJET

L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE

Paragraphe 1 Selon l'Article 3 de la *Loi sur l'accise* (Gazette officielle de la République de Macédoine n° 32/01) « les huiles minérales utilisée dans le trafic aérien, sauf lorsqu'elles sont utilisées dans un avion à des fins privées, sont exemptes de la taxe d'accise ».

Paragraphe 3 Selon l'Article 23 de la *Loi sur la taxe à la valeur ajoutée* (Gazette officielle de la RM n° 44/99, ...114/2007), le transport international de passagers est exempté de la taxe à la valeur ajoutée – exonérations fiscales dans pays n'ayant pas droit à déduction d'un crédit d'impôt. Selon l'Article 24 également, le transport aérien international de passagers est exempté de taxe à la valeur ajoutée – exonération fiscale dans pays ayant droit à déduction d'un crédit d'impôt, et cette exonération fiscale est appliquée aux compagnies aériennes ayant leur siège à l'étranger uniquement lorsqu'il y a réciprocité.

LIBAN

Le Liban a réaffirmé sa position de ne pas recourir à l'imposition de charges fiscales et de redevances élevées dans le domaine du transport aérien, et a fait connaître son acceptation de la résolution figurant dans le Doc 8632. En ce qui concerne les taxes sur le carburant, les lubrifiants et autres produits, le Liban applique les dispositions de l'article 24 de la Convention de Chicago, dans tous ses accords bilatéraux, sous réserve de réciprocité.

PROJET

LITUANIE

Paragraphe 1 à 3 En vertu de la Loi sur la taxe à la valeur ajoutée de la République de Lituanie, un taux zéro de TVA est appliqué à la fourniture ou à la location d'aéronefs ou à l'affrètement dans le cas de fourniture ou location de l'aéronef à des personnes imposables dont plus de la moitié du revenu annuel provient du transport de passagers et/ou de fret sur des routes internationales ou de la fourniture d'autres services moyennant rémunération, ainsi qu'à la maintenance et aux réparations desdits aéronefs (à l'exception des aéronefs destinés à des besoins personnels) si ce service est fourni aux personnes imposables mentionnées ci-dessus.

En vertu de la Loi sur la taxe à la valeur ajoutée de la République de Lituanie, un taux zéro de TVA est appliqué à la fourniture aux aéronefs mentionnés ci-dessus d'équipement conventionnel et requis, à la maintenance et aux réparations du matériel installé, et à la fourniture de pièces de rechange pour les aéronefs mentionnés.

Un taux zéro de TVA est appliqué à la fourniture de marchandises destinées à l'approvisionnement des aéronefs à des personnes imposables dont plus de la moitié du revenu annuel provient du transport de passagers et/ou de fret sur des routes internationales.

Les marchandises au sens de la Loi sur la taxe à la valeur ajoutée de la République de Lituanie sont des marchandises (produits alimentaires, etc.) destinées à l'utilisation par des passagers et/ou membres d'équipage à bord desdits aéronefs, ainsi que le carburant (carburacteur) et les lubrifiants.

En vertu de la Loi sur les droits d'accise de la République de Lituanie, il y a un cas où les marchandises soumises à droits d'accise en sont exonérées si elles sont fournies pour l'avitaillement et l'approvisionnement d'aéronefs de passagers et/ou de fret sur des routes internationales. Outre ce cas d'exemption, l'exonération des droits d'accise est appliquée à ce qui suit : carburacteur fourni pour être utilisé comme carburant aux fins de la navigation aérienne (y compris le carburant d'aviation utilisé dans la construction, le développement, les essais, la maintenance et les services fournis aux aéronefs), à l'exception du carburant d'aviation fourni à des aéronefs utilisés pour des vols d'agrément privés. L'aéronef est considéré comme étant utilisé pour des vols d'agrément privés lorsqu'il est utilisé par son propriétaire ou une autre personne (par voie de location ou tout autre moyen) à des fins autres que commerciales.

Il est à noter que, selon la législation lituanienne, le taux zéro de VAT et l'exonération de droit d'accise ne sont pas applicables lorsqu'un aéronef est utilisé pour des besoins personnels. (Conformément aux dispositions de l'Union européenne).

Nous voudrions donc proposer que les vols privés soient exclus de l'application du paragraphe 1 de la Résolution du Conseil de l'OACI.

En ce qui concerne le paragraphe 2 de la Résolution du Conseil de l'OACI, nous vous informons que le Gouvernement de la République de Lituanie a conclu 46 accords visant à éviter une double imposition, avec les gouvernements des pays suivants : Irlande, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, République tchèque, Royaume-Uni, Estonie, Grèce, Géorgie, Islande, Espagne, Italie, Israël, États-Unis., Canada, Kazakhstan, Chine, Corée, Croatie, Lettonie, Pologne, Luxembourg, Macédoine, Malte, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Portugal, France, Roumanie, Fédération de Russie, Singapour, Slovaquie, Slovénie, Finlande, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine, Ouzbékistan, Hongrie, Allemagne (sur la base du modèle de convention de l'OCDE). Conformément à ces accords, il n'y a pas d'objections à l'alinéa a) du paragraphe 2 de la Résolution du Conseil de l'OACI.

À propos du paragraphe 11 du Commentaire sur la Résolution du Conseil, il est à noter que dans les accords conclus par la Lituanie les droits d'imposition accordés à l'État contractant ne sont pas associés à la localisation de l'organe administratif d'une compagnie, mais à son lieu d'enregistrement juridique.

Les entreprises, y compris les compagnies aériennes, enregistrées en République de Lettonie sont soumises à l'impôt des sociétés, dont le taux est de 20 %.

À propos du paragraphe 3 de la Résolution du Conseil de l'OACI, nous tenons à vous informer que, conformément à l'accord visant à éviter la double imposition, il n'y a pas de discordances avec ce paragraphe.

Il est à noter qu'il n'est pas appliqué de taxation sur la propriété pour les aéronefs ou autres biens meubles utilisés en rapport avec des services aériens internationaux.

En rapport avec les renseignements ci-dessus; le Ministère des transports et des communications de la République de Lituanie appuie la Résolution du Conseil de l'OACI sur l'imposition du transport aérien international.

MALTE**Paragraphe 1**

Par. 1 a) 1) et 2) La Résolution du Conseil du 24 février 1999 sur la taxation du carburant, des lubrifiants et autres produits consommables à usage technique, aux points d'arrivée et de départ, est appliquée dans tous ses aspects.

Par. 1 a) 3) Cette Résolution du Conseil du 24 février 1999 sur la taxation du carburant, des lubrifiants et autres produits consommables à usage technique à des points d'arrivée et de départ situés dans le même État n'est pas applicable dans le cas de Malte, qui ne dispose que d'un seul aéroport international.

Paragraphe 2

La Résolution du Conseil du 24 février 1999 sur la taxation des revenus des entreprises de transport aérien international et des aéronefs ou autres biens meubles liés à l'exploitation des aéronefs en transport aérien international est appliquée. Malte a passé un certain nombre d'accords de services aériens qui contiennent une disposition à l'effet que les bénéfices provenant de l'exploitation d'aéronefs ne sont imposables que dans l'État où est située la direction effective de l'entreprise.

Paragraphe 3

La Résolution du Conseil du 24 février 1999 sur les taxes de vente ou d'utilisation perçues à l'occasion de transports aériens internationaux est appliquée dans tous ses aspects.

MEXIQUE

Paragraphe 1

Au Mexique, la redevance de distribution de carburant, la taxe à la valeur ajoutée (TVA) et la redevance de services de navigation aérienne, perçues sous la forme d'une redevance par litre de carburant fourni, sont les seuls droits qui entrent dans ces catégories, selon les définitions OACI. Contrairement à la TVA, la redevance de distribution de carburant et la redevance de services de navigation aérienne sont conçues de manière à recouvrer les coûts de fourniture desdits services, ce qui les range dans les exceptions prévues par l'OACI. Il n'est donc pas nécessaire que les carburants en soient exemptés.

Pour ce qui est de la TVA, l'article 1er, alinéa 1 de la loi mexicaine en la matière stipule que les personnes juridiques ou morales qui vendent des biens sur le territoire mexicain doivent payer une taxe de 15 %, quels que soient leur nationalité ou le pays où les biens doivent être consommés, même si, en ce qui concerne ce dernier point, les biens en question sont en partie consommés sur notre territoire.

La TVA étant une taxe générale qui s'applique à tous les biens et services vendus dans le pays, il est impossible d'accorder un traitement préférentiel à un secteur particulier de l'économie (dans le cas présent, le secteur aéronautique).

Pour sa part, la législation douanière permet l'importation ou l'exportation en franchise de taxe sur le commerce extérieur de toute marchandise destinée à être utilisée pour l'entretien des aéronefs de compagnies aériennes nationales qui assurent des services internationaux et qui sont établies conformément aux lois pertinentes. En outre, la réglementation adoptée en vertu de cette loi précise que le carburant est fourni aux aéronefs en franchise de taxe sur le commerce extérieur, sous réserve des restrictions établies par les conventions internationales.

Paragraphe 2

À l'heure actuelle, le Mexique élabore un réseau complet de conventions visant à éviter la double imposition des revenus. Certaines d'entre elles sont en vigueur et d'autres sont en cours de négociation.

La politique fiscale appliquée dans ce domaine consiste à accorder des exemptions réciproques, par voie de convention fiscale bilatérale, dans le cas des recettes provenant du transport aérien international et des activités connexes. Il importe toutefois de mentionner que, en vertu de certaines des conventions mexicaines, le facteur déterminant du choix du pays dans le cas duquel ces taxes doivent être perçues est, contrairement à l'approche suggérée par l'OACI, l'État où est implantée la compagnie aérienne qui fournit les services.

À l'heure actuelle, le Secrétariat aux finances et au crédit public contacte de nombreux États en vue de la conclusion d'accords bilatéraux visant à éviter la double taxation dans plusieurs domaines, y compris le transport aérien. Ce Secrétariat a également demandé que la Direction générale de l'aéronautique civile du Secrétariat aux communications et aux transports n'incluse pas de clauses visant à éviter la double imposition dans ses accords bilatéraux de transport aérien, afin d'éviter une duplication des règles en la matière.

Par ailleurs, selon le Chapitre II de la loi relative à l'impôt sur le revenu, tous les concessionnaires doivent, sans exception, payer des taxes sur tous les revenus en espèces, produits, services de crédit ou sous toute autre forme, obtenus au cours d'un exercice financier. Pour ce qui est de la taxe foncière, l'article 7 de la loi applicable en la matière précise que les aéroports n'y sont pas soumis, du fait qu'il s'agit d'un bien public fédéral. Il en résulte que si l'exploitation ou la gestion d'un aéroport est accordée en tant que concession, le concessionnaire n'est pas tenu de payer l'impôt foncier sur les bâtiments en question.

Paragraphe 3

Au Mexique, la taxe d'utilisation des aéroports et la TVA se rangent dans cette catégorie du fait qu'elles s'appliquent lors de la vente d'un billet de passage aérien. Néanmoins, la taxe d'utilisation des aéroports fait l'objet d'une exception du fait que les recettes de cette source doivent être utilisées pour la couverture des coûts d'entretien des zones de services passagers aux aéroports. Ce type de redevance ne peut donc être éliminé selon les politiques de l'OACI elle-même. .

En ce qui concerne la TVA, les observations présentées dans le cadre du paragraphe 1 s'appliquent, sauf pour ce qui est du transport aérien international, dans le cas duquel une partie seulement du service est censée être fournie sur notre territoire. Selon ce critère, en vertu de l'article 16 de la loi qui régit la TVA, une proportion de 25 % seulement du service est considérée comme étant fournie sur le territoire mexicain dans le cas des vols qui y ont leur point de départ.

La portion restante du prix du service est taxée selon les dispositions de l'article 29, alinéa VI de la loi mentionnée plus haut, c'est-à-dire la partie du service qui est considérée comme étant exportée, au taux de 0 % appliqué sur la valeur du service fourni (la différence, soit 75 %).

La redevance d'utilisation d'aéroport est établie par le décret, en vertu duquel les passagers au départ utilisent les aéroports internationaux administrés par les Aéroports et Services auxiliaires. En outre, l'article 200 de la loi fédérale sur les redevances stipule que les personnes ou les entités juridiques qui utilisent les ports mexicains doivent payer une redevance de port d'exportation. En outre, l'article 205 de la même loi précise que cette redevance n'est pas perçue dans le cas de concessions.

Enfin, la convention type d gouvernement mexicain sur le transport aérien contient des clauses relatives à l'imposition du transport aérien international qui ont été approuvées par nos autorités fiscales et tous les accords bilatéraux de transport aérien conclus entre le Mexique et d'autres pays contiennent des clauses destinées à prévenir une taxation indue du transport aérien international.

Les clauses en question font l'objet de négociations bilatérales, mais toute politique ou décision concernant leur amendement doit être soumise à l'autorité fiscale compétente.

NORVÈGE

- Paragraphe 1** Pour ce qui est de la taxe sur le carburant, la Norvège a introduit, avec effet au 1^{er} janvier 1999, une taxe sur le carburant embarqué à bord pour tous les vols intérieurs. Les recettes vont directement au Trésor public norvégien. À l'heure actuelle, les vols internationaux sont dispensés de la taxe sur le carburant embarqué, conformément à la résolution.
- Paragraphe 3** Pour ce qui est des taxes sur la vente et l'utilisation du transport aérien international, une taxe est perçue auprès des passagers sur les principales routes du Sud de la Norvège ainsi que sur les vols internationaux réguliers et non réguliers. Le produit de cette taxe va directement au Trésor public norvégien.
- Paragraphe 4** Bien que la résolution ne soit pas entièrement conforme à la politique du gouvernement norvégien, celui-ci l'applique actuellement — à l'exception des taxes mentionnées ci-dessus. Par ailleurs, la Norvège formulera une réserve en ce qui concerne la taxation du carburant emmené à bord sur des vols internationaux.
-

NOUVELLE-ZÉLANDE

Paragraphe 1 La Nouvelle-Zélande applique les dispositions.

Paragraphe 2

Par. 2 a) 1) Une compagnie aérienne d'un autres État sera assujettie à l'impôt sur le revenu pour ses revenus ayant leur source en Nouvelle-Zélande, sauf dans les cas suivants :

- 1) s'il existe un accord relatif à la double imposition qui empêche la Nouvelle-Zélande d'imposer le revenu d'une compagnie aérienne étrangère ayant sa source en Nouvelle-Zélande ; ou
- 2) si le Commissaire au revenu intérieur a exempté la compagnie aérienne de l'impôt sur le revenu en Nouvelle-Zélande.

Un accord relatif à la double imposition a préséance sur la législation fiscale néo-zélandaise en cas de différend. La Nouvelle-Zélande a conclu 24 accords de ce genre, et ils contiennent tous un article concernant le transport maritime et le transport aérien. Cet article dispose généralement que les bénéfices d'une compagnie aérienne ne sont imposables que dans le pays de résidence de la compagnie aérienne.

Un accord relatif à la double imposition ne s'applique qu'à l'impôt sur le revenu, et une compagnie aérienne basée à l'étranger n'est donc pas exonérée du paiement de la taxe sur les biens et services ou de tout autre impôt ou charge fiscale dont elle serait redevable au titre de la loi relative à la taxe sur les biens et les services ou de toute autre loi

Paragraphe 2 a) 2) La Nouvelle-Zélande applique cette disposition.

Paragraphe 2 c) La législation néo-zélandaise ne comporte aucune disposition permettant qu'un accord de services aériens autorise des exonérations fiscales. La Nouvelle-Zélande négocie les accords de services aériens selon les besoins. De plus, le Commissaire au revenu intérieur peut accorder une exonération d'impôt sur le revenu réalisé en Nouvelle-Zélande par une compagnie aérienne étrangère lorsqu'il a la certitude que l'autre pays accordera la même exonération à une compagnie aérienne résidant en Nouvelle-Zélande.

Paragraphe 3 Ainsi qu'il est noté au paragraphe 2, les compagnies aériennes d'autres États sont assujetties à un impôt sur le revenu tiré de l'exploitation de services aériens en Nouvelle-Zélande sauf si un accord sur double imposition ou une exemption s'applique. Ces compagnies aériennes sont également assujetties à la taxe sur les biens et les services pour les biens ou les services qui seraient fournis en Nouvelle-Zélande et ne seraient pas utilisés dans l'exécution de transport aérien international.

OMAN

- Paragraphe 1** En ce qui concerne le paragraphe 1 relatif à la taxation du carburant, des lubrifiants et autres produits consommables à usage technique ainsi que celle des pièces de rechange pour les aéronefs, toutes les compagnies aériennes sont exonérées, dans tous les cas visés dans le Doc 8632 en vertu de la Convention de Chicago et des accords bilatéraux conclus par le Sultanat. Aucune autre taxe n'est imposée sur les articles cités ci-dessus.
- Paragraphe 2** En ce qui concerne le paragraphe 2 relatif aux charges fiscales frappant les revenus des entreprises de transport aérien, les autorités compétentes du Sultanat passent des accords relatifs à la double imposition avec les pays qui en font la demande.. Le Sultanat a signé un nombre considérable de ces accords. Il existe également un accord collectif entre les pays arabes, prévoyant l'exonération mutuelle de taxes sur les activités et les équipements de transport aérien. En conséquence, les autorités compétentes exonèrent les transporteurs aériens des États membres signataires de cet accord de tout impôt sur les bénéfices tirés des ventes. Le Ministère des communications et les autres autorités compétentes s'efforcent d'accorder ce genre d'exonération sous réserve de réciprocité afin d'encourager les activités de transport aérien à destination et en provenance du Sultanat.
- Paragraphe 3** En ce qui concerne le paragraphe 3 relatif aux taxes de vente ou d'utilisation perçues à l'occasion de transports internationaux, nous n'imposons pas les exploitants, ni les passagers ou les expéditeurs en dehors des redevances qui sont perçues dans le cadre d'un service spécifique et, le cas échéant, celles-ci sont fixées à des taux raisonnables, correspondant au niveau des prestations de services.
-

OUBÉKISTAN**Paragraphe 1**

- Paragraphe 1 a)** Les provisions transportées à bord d'un aéronef arrivant en Ouzbékistan ne sont pas considérées comme des importations et sont exonérées de droits de douane si elles ne sont pas déchargées de l'aéronef. Les provisions déchargées temporairement ne sont pas assujetties aux droits de douane.
- Paragraphe 1 b)** Les exonérations évoquées ci-dessus au titre du paragraphe 1 a) sont également accordées au départ.
- Paragraphe 1 c)** Les dispositions des paragraphes 1 et 2 s'appliquent quel que soit le type d'exploitation.
- Paragraphe 1 d)** Le terme "droits de douane" inclut les droits à l'importation et à l'exportation.

Paragraphe 2

- Par. 2) a) 1)** Sous réserve de réciprocité, l'Ouzbékistan exonère les entreprises de transport aérien d'autres États contractants de l'impôt sur le revenu tiré, sur son territoire, de l'exploitation des aéronefs en transport aérien international.
- Par. 2 a) 2)** L'Ouzbékistan accorde l'exemption des charges fiscales sur la propriété et le capital, ou d'autres charges fiscales analogues perçues sur les aéronefs exploités dans le transport aérien international.
- Paragraphe 2 b)** En accord avec les alinéas a) 1) et 2), une exonération est accordée selon les dispositions appropriées des accords bilatéraux de services aériens ou sur la base d'accords bilatéraux relatifs à la double imposition.

L'Ouzbékistan a conclu ce type d'accords avec les États suivants :

Accords bilatéraux de services aériens

Chacun de ces accords contient une disposition relative à l'exemption de charges fiscales sur les compagnies aériennes. Ils ont été conclus entre l'Ouzbékistan et la Chine, la République de Corée, l'Autriche, le Viet Nam, la Norvège, le Danemark, la Suède et le Koweït.

Accords bilatéraux

Des accords sur l'évitement de la double imposition ont été conclus entre l'Ouzbékistan et le Bélarus, l'Ukraine, l'Inde, le Royaume-Uni, la Thaïlande, la Fédération de Russie, la République de Moldova, le Pakistan, la Pologne.

- Paragraphe 2 c)** Dans sa politique, le Gouvernement de l'Ouzbékistan s'efforce de conclure des accords avec d'autres États qui sont prêts à agir sur une base de réciprocité.
- Paragraphe 3** Les passagers quittant l'Ouzbékistan sur des vols internationaux sont assujettis à une redevance de service de 10 \$ U.S par passager.

PAKISTAN

Paragraphe 1 L'alinéa a) du paragraphe 1 est acceptable en ce qui concerne l'exemption de droits de douane pourvu que les concessions qui y sont envisagées soient fondées sur les principes de réciprocité et soient appliquées dans le cadre d'un accord bilatéral.

Paragraphe 2 Pour ce qui est du paragraphe 2, concernant les charges fiscales frappant les revenus de l'exploitation internationale des aéronefs, les compagnies aériennes sont régies par des traités fiscaux bilatéraux généralement fondés sur une exemption réciproque de taxes.

Paragraphe 3 Cette résolution est en conflit avec le principe reconnu selon lequel les États souverains peuvent percevoir des taxes et les utiliser comme ils l'entendent. Ces droits ne peuvent être limités par une résolution telle que celle dont il est question et aucun État ne peut être chargé de percevoir et de dépenser des recettes fiscales conformément au désir ou au système établi par un organisme étranger tel que l'OACI. Il convient également de mentionner que la résolution est impossible à appliquer vu que l'on ne peut déterminer où commence et où se termine le transport aérien et comment les objectifs relatifs aux taxes perçues pourraient être atteints. Il convient également d'ajouter que les taxes sont perçues sur les recettes des activités de transport aérien qui ont leur source dans le pays qui les impose. Dans l'intérêt du contribuable comme dans celui de l'entreprise, le montant à utiliser pour déterminer le revenu est celui des recettes brutes, qui peuvent ensuite être taxées à un taux réduit approprié. Cette pratique est suivie dans le monde entier. Toutefois, lorsque les États conviennent par traité bilatéral d'éviter la double imposition, ce revenu peut être imposé à taux réduits ou être totalement exonéré, sur une base de réciprocité.

Les taxes d'aéroport perçues auprès des passagers au départ sont directement créditées à l'autorité de l'aviation civile.

PANAMA

Paragraphe 1 à 3 La position du Panama est la même que celle énoncée aux paragraphes 1 à 3 du Doc 8632. La législation panaméenne prévoit l'exonération de toute taxe sur le carburant, les huiles, lubrifiants, équipements et pièces de rechange que les compagnies aériennes utilisent pour leur propre consommation, même si ces articles sont nationalisés.

PROJET

PAYS-BAS**Paragraphe 1**

Paragraphe 1 a) Cette disposition est appliquée par les Pays-Bas pour le transport aérien autre que les vols d'agrément privés.

Paragraphe 1 d) L'expression "droits de douane et autres", définie à l'alinéa d), est acceptable (« autres produits consommables à usage technique » uniquement dans la mesure du possible) ;

Paragraphe 1 e) Il n'est pas perçu de droits et taxes locaux sur le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique.

Paragraphe 2

Paragraphe 2 a) Les Pays-Bas accordent aux entreprises de transport aérien d'autres États non établies aux Pays-Bas qui effectuent du transport aérien international :

- i) l'exemption, sur la base de la réciprocité, de l'impôt sur le revenu sur toute forme de recette réalisée aux Pays-Bas provenant de l'exploitation d'aéronefs effectuant des transports aériens internationaux ;
- ii) dans le cas des entreprises, exemption des taxes sur les biens et d'impôts sur le capital ou autres taxes similaires, sur les aéronefs et autres biens meubles liés à l'exploitation des aéronefs en transport aérien international ;

Paragraphe 3

Taux de zéro pour cent sur le chiffre d'affaires concernant les aéronefs destinés au transport public, surtout dans un contexte international, ainsi que sur les biens reconnus comme fourniture pour ces aéronefs au départ, de même que sur les services fournis relativement aux aéronefs et biens en question.

La taxe sur le chiffre d'affaires ne s'applique pas au transport aérien de passagers si la destination ou le point d'embarquement sont situés à l'extérieur des Pays-Bas.

À l'exception des vols à l'intérieur de l'Union européenne, la taxe sur le chiffre d'affaires concernant le transport aérien international de marchandises est de zéro pour cent, q'il s'agisse de vols d'affrètement ou réguliers.

Paragraphe 4

Comme indiqué plus haut, les Pays-Bas respectent le principe actuel d'exemption fiscale pour l'aviation internationale mais sont favorables à l'introduction d'options fondées sur le marché, par exemple : taxe d'accise sur le kérosène, taxe à la valeur ajoutée, redevances environnementales — pour réduire ou limiter l'impact de l'aviation sur l'environnement.

Les Pays-Bas poursuivront leurs efforts de promotion de l'adoption d'options fondées sur le marché au niveau international, de préférence sous l'égide de l'OACI.

PÉROU

Le Pérou étant actuellement en train de relancer son économie, il continuera d'appliquer sa politique tarifaire dans tous les domaines de l'activité économique jusqu'à réalisation de la stabilité.

En conséquence, le Pérou informera l'OACI en temps opportun lorsque les conditions de son économie rendront possible l'application de la politique de l'OACI dans le domaine du transport aérien internationale, figurant dans le Doc 8632.

PROJET

POLOGNE

La Pologne est membre de l'Union européenne. La législation nationale et celle de l'UE sont donc applicables.

Paragraphe 1 a) Cette disposition est appliquée en Pologne, avec les exceptions suivantes :

- carburant emmené à bord d'aéronefs utilisés pour des vols d'agrément privés, qui n'est pas exempt de taxe d'accise ;
- lubrifiants ou autres fournitures consommables à usage technique, qui sont assujettis à la taxe à la valeur ajoutée au taux de zéro pour cent.

Paragraphe 2 Cette disposition est appliquée en Pologne. Les entreprises de transport aérien étrangères peuvent bénéficier d'exemption des impôts sur le revenu sur la base d'accords sur la double imposition. (à ce jour, la Pologne a conclu de tels accords avec 84 États).

Paragraphe 3 Cette disposition est appliquée en Pologne. Les services en rapport avec le transport aérien sont assujettis à la taxe à la valeur ajoutée au taux de zéro pour cent.

PORTUGAL

Paragraphe 1 En ce qui concerne la taxation du carburant, des lubrifiants et autres produits consommables à usage technique :

Taxe à la valeur ajoutée (Décret-loi n° 394-B/84, du 26 décembre, amendé) – Les importations de biens consommables, consommés ou conservés à bord d'aéronefs utilisés dans la navigation aérienne internationale sont exempts de TVA. L'exportation de biens consommables utilisés sur des aéronefs exploités par des compagnies aériennes principalement engagées dans le transport de trafic international est également exemptée. On entend par biens consommables les carburants, lubrifiants et autres produits consommables à usage technique destinés au fonctionnement d'aéronefs et autres équipements techniques placés à bord.

Taxes spéciales (Décret-loi n° 566/99, du 22 décembre, amendé) – la fourniture de produits pétroliers et produits énergétiques utilisés dans la navigation aérienne, sauf pour l'aviation d'agrément privée, n'est pas soumise à taxation. Les aéronefs et hélicoptères utilisés dans des vols commerciaux pour le transport de passagers ou de fret, contre rémunération ou en location, ou dans l'intérêt d'autorités publiques sont exemptés.

La Directive du Conseil 2003/96/EC sur la taxation de produits énergétiques et de l'électricité a donné aux États membres de la CE l'option de convenir entre eux de renoncer à l'exemption de taxation du carburant d'aviation utilisé sur les routes aériennes intra-communautaires. Les membres de la CE éviteront d'insérer dans les accords de services aériens toute disposition qui pourrait limiter cette option.

Néanmoins, la majorité des accords bilatéraux de services aériens conclus par le Portugal envisagent l'égalité de traitement en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits nationaux et redevances fiscales sur le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique se trouvant à bord d'aéronefs assurant des services aériens internationaux, réguliers ou non réguliers.

Les charges fiscales sont liées au coût des services fournis à l'aviation civile, et sont recueillies par les autorités aéroportuaires. Il existe aussi une charge fiscale sur l'avitaillement des aéronefs en carburant.

Les recettes tirées de ces charges fiscales vont directement à l'aviation civile, notamment pour financer les activités aéroportuaires.

Paragraphe 2 En ce qui concerne la taxation des revenus des entreprises de transport aérien international et la taxation des aéronefs et autres biens meubles – le Portugal a plus de 65 accords bilatéraux qui sont en place pour éviter la double imposition (voir tableau ci-joint). Les compagnies aériennes de ces pays qui opèrent vers le territoire portugais où elles ont établi un bureau sont exonérées de l'impôt sur le revenu tiré de leur activité, sur une base de réciprocité, le paiement de cet impôt étant limité à leur domicile domestique.

En cas d'absence d'accord pour éviter la double imposition, il est généralement entendu que les compagnies aériennes sont exemptées d'imposition sur le revenu, car il est généralement considéré que les délégations sont une simple extension de leur entreprise. La taxe spéciale d'aéronef (Taxe de circulation unique – Décret-loi n° 22-A/2007, du 29 juin 2007) est imposée seulement sur le propriétaire d'aéronefs utilisés à des fins privées qui réside au Portugal.

Paragraphe 3 En ce qui concerne les taxes sur la vente et l'utilisation du transport international, la législation portugaise sur la taxe à la valeur ajoutée (décret-loi n° 394-B/84 du 26 décembre amendé, Art. 14, paragraphe r.) prévoit l'entière exonération des passagers internationaux transportés par voie aérienne.

Paragraphe 4 En ce qui concerne les mesures à prendre à propos de cette résolution, les autorités portugaises considèrent que l'exonération fiscale peut être un instrument utile pour encourager le développement du transport aérien. Toutefois, elle devrait être raisonnablement compatible avec la législation fiscale nationale qui sert les intérêts de la communauté en général. Dans le domaine de l'imposition, le Portugal est également partie aux options prises au niveau de l'Union européenne.

CONVENTIONS POUR ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION CONCLUES PAR LE PORTUGAL

PAYS	INSTRUMENT JURIDIQUE	ENTRÉE EN VIGUEUR
Algérie	AR 22/06, 23 mars	1.5.2006
Allemagne	L 12/82, 03 juin	8.10.1982
Autriche	DL n° 70/71, 8mars	28.2.1972
Belgique	DL 619/70, 15 décembre. Convention additionnelle (AR 82/00, 14 décembre)	19.2.1971, 5.4.2001
Brésil	AR 33/01, 27 avril	15.10.2001
Bulgarie	AR 14/96, 11 avril	18.7.1996
Canada	AR 81/00, 6 décembre	15.12.2000
Cap Vert	AR 63/00, 12 juillet	24.10.2001
Chili	AR 28/06, 6 avril	n.a.
Chine	AR 28/00, 30 mars	8.6.2000
Corée du Sud	AR 25/97, 8 mai	21.12.1997
Cuba	AR 49/01, 13 juillet	28.12.2005
Danemark	AR 6/02, 23 février	24.5.2002
Espagne	AR 6/95, 28 janvier	28.6.1995
Estonie	AR 47/04, 8 juillet	23.7.2004
États-Unis	AR 39/95, 12 octobre	1.1.1996
Finlande	DL 494/70, 23 octobre	14.7.1971
France	DL 105/71, 26 mars	18.11.1972
Grèce	AR 25/02, 4 avril	13.8.2002
Hongrie	AR 4/99, 28 janvier	8.5.2000
Inde	AR 20/00, 6 mars	5.4.2000
Indonésie	AR 64/06, 6 décembre	n.a.
Irlande	AR 29/94, 24 juin. Protocole additionnel AR 62/06, 6 décembre	11.7.1994
Italie	L 10/82, 1er juin	15.1.1983
Lettonie	AR 12/03, 28 février	07.3.2003
Lituanie	AR 10/03, 25 février	26.2.2003
Luxembourg	AR 56/00, 30 juin	30.12.2000
Macau	AR 80-A/99, 16 décembre	01.1.1999
Malte	AR 11/02, 25 février	05.4.2002
Mexique	AR 84/00, 15 décembre	09.1.2001
Mozambique	AR 36/92, 30 décembre	01.1.1994
Norvège	DL 504/70, 27 October	1.10.1971
Pakistan	AR 66/03, 2 August	n.a.

PAYS	INSTRUMENT JURIDIQUE	ENTRÉE EN VIGUEUR
Pays-Bas	AR 62/00, 12 juillet	11.08.2000
Pologne	AR 57/97, 9 septembre	4.2.1998
République tchèque	AR 26/97, 9 mai	1.10.1997
Roumanie	AR 56/99, 10 juillet	14.7.1999
Royaume-Uni	DL 48/97, 24 juillet	20.1.1969
Russie	AR 10/02, 25 février	11.12.2002
Singapour	AR 85/00, 15 décembre	16.3.2001
Slovaquie	AR 49/04, 13 juillet	2.11.2004
Slovénie	AR 48/04, 10 juillet	13.8.2004
Suède	AR 20/03, 11 mars	19.12.2003
Suisse	DL 716/74, 12 décembre	17.12.1975
Tunisie	AR 33/00, 31 mars	21.8.2000
Turquie	AR 13/06, 21 février	18.12.2006
Ukraine	AR 15/02, 8 March	11.3.2002
Venezuela	AR 68/97, 5 December	8.1.1998

Note: AR – Résolution de l'Assemblée de la République
DL – Décret-loi
L – Loi

RÉPUBLIQUE DE CORÉE

Paragraphe 1 Acceptable.

Paragraphe 2

Paragraphe 2 a) 1) Conformément aux accords pour éviter la double imposition, le “principe de résidence” est généralement appliqué en matière d’imposition du revenu que les entreprises de transport aérien tirent de l’exploitation d’aéronefs dans le transport aérien international.

Paragraphe 2 a) 2) L’exemption de charges fiscales sur la propriété des aéronefs et autres biens mobiliers peut être accordée sous réserve de réciprocité.

Paragraphe 3 L’exemption de TVA sur la vente ou l’utilisation de transport aérien international peut être accordée sous réserve de réciprocité.

PROJET

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

Paragraphe 1 En vertu de la Loi n° 353/2003 coll. sur les taxes d'accise, les huiles minérales utilisées pour la propulsion dans le transport aérien international ou le travail aérien sont exemptées de taxe d'accise, à l'exception des huiles minérales utilisées pour les vols de loisir privé, ce qui découle de la Directive 2003/96/ES restructurant l'imposition des produits énergétiques et des fournitures d'électricité.

Paragraphe 2 Les impôts sur les revenus dans le transport aérien international sont visés par la Loi fiscale tchèque, à savoir la Loi n° 586/1992 coll. relative aux impôts sur les revenus. Le Ministère des finances est d'accord sur le principe de réciprocité, sur la base de la perception d'impôts seulement dans l'État où l'entreprise a son siège, ce qui découle de la conclusion d'ententes sur l'abolition de la double imposition.

Les impôts sur les revenus provenant de l'exploitation d'aéronefs dans le transport international ainsi que sur les revenus de salariés travaillant dans le transport aérien sont visés par les accords bilatéraux sur l'évitement de la double imposition. La République tchèque a conclu des accords avec 75 États. Ces accords traitent aussi de l'imposition et de l'exclusion de la double imposition internationale de revenus provenant de vols d'aéronefs exploités dans le transport international ou de biens meubles utilisés pour l'exploitation de ces aéronefs.

En vertu de la Loi n° 235/2004 coll. sur la taxe à la valeur ajoutée (TVA), l'exonération est accordée sur ce qui suit, avec la demande de déduction fiscale :

- livraison, ajustements, réparation, maintenance ou affrètement d'aéronefs, y compris l'affrètement d'aéronefs avec équipage, qui sont utilisés par des compagnies aériennes et effectuent le transport de personnes et de marchandises entre États membres et pays tiers ;
- livraison, réparation, maintenance ou affrètement d'équipement installé ou utilisé dans ces aéronefs.

La livraison de marchandises utilisées pour l'approvisionnement des ces aéronefs est également exonérée, avec la demande de déduction fiscale.

Certaines pièces, l'équipement habituel des aéronefs et d'autres articles utilisés seulement en rapport avec l'exploitation, la réparation ou la maintenance d'un aéronef sont exemptés à condition d'être utilisés seulement à bord de l'aéronef ou réexportés..

En vertu des accords bilatéraux, les aéronefs des États contractants sont exemptés de droits de douane, taxes et autres droits imposés par les autorités nationales.

Paragraphe 3 En vertu de la Loi n° 235/2004 coll. sur la taxe à la valeur ajoutée, le transport de personnes et de bagages y compris les services directement liés au transport entre États membres de l'UE ainsi qu'entre États membres et pays tiers sont exemptés de TVA. La déduction fiscale peut aussi être demandée dans le cas où le transport est effectué par une personne enregistrée dans un autre État membre ou par une personne étrangère obligée de payer la TVA.

Paragraphe 4 La République tchèque se conforme entièrement à cette disposition.

RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE

Le carburant et les lubrifiants **ne sont soumis à aucune taxation**. Il y a toutefois des droits , taxes et redevances qui sont payables comme suit :

Tableau 1: CARBURANT JET A-1

S/N	Type de paiement	Montant du paiement
1	Droits d'inspection au port local	0,09 USD/T
2	Droits d'inspection à destination	1,2% de valeur CIF
3	Redevances réglementaires	0,25 USD/T
4	Office des normes de Tanzanie	0.2% de valeur CIF
5	Inspection locale	0,18 USD/T
6	Quayage	0,18 USD/T
7	Autres	1,6% de valeur CIF + TVA

Tableau 2: CARBURANT AVGAS100L

S/N	Type de paiement	Montant du paiement
1	Droits d'inspection à destination	0,1% de valeur CIF
2	Quayage	1,6% de valeur CIF+TVA

Table 3: LUBRIFIANTS D'AVIATION

S/N	Type de paiement	Montant du paiement
1	Droits d'inspection à destination	0,1% de valeur CIF
2	Droit d'importation	25% de valeur CIF
3	Frais de manutention et quayage	1,6% de valeur CIF+ TVA

Ces droits, taxes et redevances sont normalement reportés sur les consommateurs.

ROYAUME-UNI

- Paragraphe 1** Aucune taxe nationale ni locale n'est imposée à l'intérieur du Royaume-Uni sur le carburant, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique contenus à bord ou amenés à bord pour être utilisés par des aéronefs de transport aérien international, autres que des aéronefs engagés dans des vols d'agrément privés.
- Paragraphe 2** Le Royaume-Uni a mis en œuvre plus de 100 accords avec d'autres États, appliquant effectivement les dispositions du paragraphe 2 en ce qui concerne le Royaume-Uni et ces États. Le Royaume-Uni est toujours prêt à envisager la tenue de discussions bilatérales en vue de conclure d'autres accords de ce type, portant sur les bénéfices tirés du transport aérien international.
- Paragraphe 3** Le Royaume-Uni a introduit, à partir du 1er novembre 1994, un droit payable au titre de chaque passager imposable au départ sur un vol imposable quittant un aéroport du Royaume-Uni pour des destinations tant intérieures qu'internationales; Les recettes qui en sont tirées vont directement au Trésor public du Royaume-Uni. Le gouvernement a annoncé en 2008 des modifications de ces arrangements, pour que le système prenne mieux en compte son impact environnemental et apporte une contribution juste et équitable aux services publics. Ces modifications seront mises en application en novembre 2009.
- Paragraphe 4** Le Royaume-Uni est fortement en faveur de mesures fondées sur le marché, qui sont distinctes des redevances ou des taxes et sont la façon la plus efficace économiquement de réduire les émissions. Nonobstant la résolution, le Royaume-Uni est en faveur de mesures fiscales et de redevances pour réduire ou limiter l'impact environnemental de l'aviation. Ces options comprennent, sans s'y limiter, les droits d'accise sur le kérosène, la taxe à la valeur ajoutée et les redevances environnementales.
- Le Royaume-Uni continue d'appuyer activement l'action internationale pour s'attaquer aux effets de l'aviation sur le changement climatique, en particulier par l'application de mesures fondées sur le marché. Le Royaume-Uni considère qu'il serait préférable que de telles mesures soient prises au niveau mondial. Toutefois, en l'absence d'action mondiale appropriée, une action régionale représente un premier pas important.
-

RWANDA

- Paragraphe 1** En accord avec les dispositions des accords bilatéraux de services aériens conclus entre le Rwanda et d'autres pays, le Rwanda, sur une base de réciprocité, ne perçoit pas de taxes sur le carburant, les lubrifiants ou autres produits consommables à usage technique. L'exemption est étendue aussi à tous les aéronefs engagés dans le transport aérien international qui ne sont pas couverts par des accords bilatéraux de services aériens.
- Paragraphe 2** Les accords bilatéraux de services aériens conclus entre Rwanda et d'autres pays prévoient l'évitement de la double imposition sur les recettes et les ventes des compagnies aériennes, moyennant réciprocité.
- Paragraphe 3** Le Rwanda ne perçoit pas de taxes sur la vente ou l'utilisation du transport aérien international.
-

PROJET

SEYCHELLES**Paragraphe 1**

Par. 1 a) 1), 2) Le Règlement n° 177 autorise l'autorité compétente à « sceller » les provisions de bord d'un aéronef à son arrivée. Ces provisions de bord sont exonérées de droits de douane et de toutes autres taxes, sauf si elles sont détournées pour la consommation intérieure.

Par. 1 a) 3) La résolution n'est pas applicable, puisqu'il n'y a qu'un seul aéroport international. Un petit avion décollant à destination d'un territoire étranger ne sera pas taxé pour la consommation locale de carburant.

Paragraphe 2

La Section 69 de la législation fiscale commerciale prévoit un impôt direct sur le chiffre d'affaires pour les marchandises, les passagers, etc., qui est payé à l'intérieur des Seychelles, au taux de 5 %. Les dispositions de cette section concernent les propriétaires de bateaux d'affrètement, mais elles s'appliquent aussi aux compagnies aériennes.

Des accords peuvent être conclus en matière d'imposition de toute compagnie aérienne qui souhaite s'établir aux Seychelles, en ce qui concerne les immobilisations en matériel, les biens de consommation et les matériels d'exploitation.

Paragraphe 3

Les redevances perçues auprès des passagers au départ (redevances de services passagers) sont directement créditées à la Division de l'aviation civile.

Dans le cadre de la législation sur la promotion des investissements, les entreprises (y compris les compagnies aériennes et les expéditeurs) auraient droit d'être exonérées de charges fiscales à l'importation de biens d'équipement, produits consommables et matières premières. Des allègements de l'impôt des sociétés sont également possibles, sur acceptation du ministre responsable des Finances.

SINGAPOUR

- Paragraphe 1** Les droits de douane sur les lubrifiants et le carburéacteur ont été suspendus depuis 1^{er} avril 1994. Même avant cette date, il était possible d'être exonéré de ces droits en vertu de l'ordonnance de 1990 sur les droits de douane (exonération) pour tous les carburéacteurs, les lubrifiants et autres produits consommables à usage technique embarqués à bord de tout aéronef comme provisions de bord. Une exonération analogue est également possible en vertu de la législation relative à la taxe sur les biens et les services (TBS). Nous sommes donc en mesure d'appliquer les résolutions/recommandations du paragraphe 1.
- Paragraphe 2** Les questions relatives à l'exonération réciproque des charges fiscales relèveraient plutôt d'un accord bilatéral en vue d'éviter la double imposition ou d'un accord sur l'exonération réciproque des charges fiscales, plutôt que d'un document de politique de l'OACI.
- Singapour a en vigueur 60 accords concernant la double imposition et 6 accords d'exonération réciproque prévoyant l'exonération totale ou partielle des charges fiscales sur les bénéfices tirés de l'exploitation des aéronefs en transport aérien international.
- En général, nos accords concernant la double imposition et nos accord d'exonération réciproque prévoient que les gains provenant de l'aliénation d'aéronefs exploités en transport aérien international ou de biens mobiliers liés à l'exploitation de tels aéronefs ne seront imposables que dans le pays dans lequel sont situés la résidence ou les services de direction effective de l'exploitant. Toutefois, ces accords ne portent pas sur les contributions foncières et l'impôt sur le capital ou autres charges fiscales analogues sur les biens.
- Paragraphe 3** Toute réduction ou suppression de taxes de vente ou d'utilisation perçues à l'occasion de transports aériens internationaux ne serait accordée que dans la mesure prévue dans notre législation intérieure pertinente.
- Au titre de notre législation intérieure, la fourniture de services comprenant le transport de passagers ou de marchandises et la banalisation des aéronefs sont imposées au taux zéro aux fins de la taxe sur les biens et services (TBS).
-

SLOVAQUIE

- Paragraphe 1** La Slovaquie applique cette résolution en ce qui concerne les services aériens internationaux (taxes à la consommation), les services aériens réguliers internationaux de passagers et les services aériens internationaux de fret (taxe à la valeur ajoutée, TVA). La règle de réciprocité est également invoquée. La Slovaquie s'efforce d'élargir cette application ; la décision définitive pourrait être prise par le Ministère des finances.
- Paragraphe 2** Les principes de cette résolution sont inscrits dans les accords bilatéraux de transport aérien. Au cours des trois premières années d'existence de la Slovaquie (depuis le 1^{er} janvier 1993), nos experts ont mené à bien des négociations avec les États ci-après :
- Allemagne, Autriche, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, Grèce, Hongrie, Inde, Indonésie, Israël, Koweït, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse, Syrie, Turquie, Ukraine, Vietnam et Yougoslavie.
- Des accords bilatéraux de transport aérien ont été signés au plus haut niveau avec les représentants des États suivants :
- Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Israël, Pays-Bas, Pologne, Slovaquie, Ukraine. Les accords sont entrés en vigueur, à l'exception de ceux conclus avec Israël et la Slovaquie.
- En dehors des accords ci-dessus, la taxation des revenus des entreprises de transport aérien international ainsi que celle des aéronefs et autres biens mobiliers liés à l'exploitation des aéronefs en transport aérien international fait l'objet d'accords bilatéraux pour éviter la double imposition. Le Ministère des finances est responsable de ces accords particuliers.
- Paragraphe 3** Intégralement appliqué par la Slovaquie.
-

SLOVÉNIE

- Paragraphe 1** Les conventions internationales ratifiées par la Slovénie sont directement appliquées conformément à la loi sur les douanes (Gazette officielle de la République de Slovénie, n° 1/95 et 28/95). En particulier, les règlements d'application adoptés sur la base de la loi sur les douanes prévoient l'exemption des droits de douane pour les carburants et lubrifiants placés dans les réservoirs ou, conformément au décret sur la détermination de l'application des taux réduits et de la dispense totale des droits de douane (Gazette officielle de la RS n° 73/95 et 17/97), aucun tarif douanier n'est prévu dans le cas du carburant d'aéronef. En outre, il n'est pas imposé de taxe de vente dans les cas mentionnés ci-dessus.
- Paragraphe 2** Conformément à la loi sur l'imposition des bénéfices d'entreprise (Gazette officielle de la RS n° 72/93, 20/95 et 34/96), les dispositions des accords sur l'évitement de la double taxation s'appliquent directement dans le cas de contribuables qui résident dans un État avec lequel un accord a été conclu, si ce dernier définit ou réglemente l'imposition autrement que ce que précise la loi ci-dessus.
- Paragraphe 3** Conformément à la loi sur la taxe de vente (Gazette officielle de la RS n° 4/92, 71/93 et 16/96) et aux règlements d'application de la loi sur la taxe de vente (Gazette officielle de la RS n° 6/92 - 37/95), la taxe de vente ne s'applique pas aux services exportés, ce qui comprend notamment le transport international de marchandises et de passagers, si le trajet commence en République de Slovénie et se termine à l'étranger ou vice versa.
-

SUÈDE

À la lumière des débats dans différents forums au sujet de mesures fondées sur le marché comme outils de limitation de l'impact de l'aviation civile internationale sur le changement climatique, nous sommes d'avis que des taxes perçues sur ce qui est embarqué ou sur le transport aérien ne devraient pas être exclues comme mesures futures possibles.

PROJET

SUISSE**Observation générale**

Le transport aérien relève du Gouvernement fédéral suisse et est donc régi par la législation fédérale. L'administration fédérale des contributions (AFC) publie une brochure sur le transport aérien (Brochure 540-11-Transport aérien du 1^{er} janvier 2008) contenant tous les renseignements pertinents sur la taxation suisse du transport aérien international.

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

PROJET

THAÏLANDE

- Paragraphe 1** La Thaïlande se conforme aux dispositions révisées du document relatives à la taxation du carburant, des lubrifiants et autres produits consommables à usage technique.
- Paragraphe 2** En ce qui concerne les charges fiscales sur les revenus et les aéronefs, le système de la TVA, fondé sur le principe de la réciprocité, est appliqué en Thaïlande.
- Paragraphe 3** En ce qui concerne les taxes de vente ou d'utilisation perçues à l'occasion de transports aériens internationaux, la Thaïlande s'efforce d'appliquer une réglementation conforme à la politique de l'OACI.
-

PROJET

TUNISIE

La résolution refondue est en accord avec la politique fiscale de la Tunisie en la matière.

PROJET

VENEZUELA

Plusieurs organes gouvernementaux différents de la République bolivarienne du Venezuela, tels le Ministère populaire du tourisme et le Ministère populaire des sciences et de la technologie, perçoivent une taxe de 1 % sur le revenu brut des compagnies de transport aérien, pour appuyer les politiques du tourisme et du développement de la technologie.

PROJET