



*Препроводительная записка*

## **ДОПОЛНЕНИЕ (2009)**

### **DOC 8632 ПОЛИТИКА ИКАО ПО ВОПРОСУ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (Издание третье – 2000)**

1. Прилагаемое Дополнение заменяет все предыдущие дополнения к документу Doc 8632 и включает полученную от Договаривающихся государств информацию об их позиции в отношении резолюции Совета по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта по состоянию на 24 ноября 2009 года.
  2. Дополнительная информация, получаемая от Договаривающихся государств, будет издаваться периодически в качестве поправок к этому Дополнению.
-



**ДОПОЛНЕНИЕ К DOC 8632 (ИЗДАНИЕ ТРЕТЬЕ)**

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

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

Опубликовано с санкции Совета

НОЯБРЬ 2009 ГОДА

---

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

**РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВКИ И ИСПРАВЛЕНИЙ**

<i>№</i>	<i>Дата</i>	<i>Кем внесено</i>	<i>№</i>	<i>Дата</i>	<i>Кем внесено</i>

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны ИКАО какого бы то ни было мнения относительно правового статуса страны, территории, города или района, или их властей, или относительно делимитации их границ.

## СОДЕРЖАНИЕ

<i>Государство</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Австралия	1–3	24/11/09
Австрия	1	24/11/09
Азербайджан	1	24/11/09
Аргентина	1–3	24/11/09
Армения	1	24/11/09
Барбадос	1	24/11/09
Бахрейн	1	24/11/09
Бельгия	1–3	24/11/09
Ботсвана	1	24/11/09
Буркина-Фасо	1	24/11/09
Бурунди	1	24/11/09
Бывшая югославская Республика Македония	1	24/11/09
Венгрия	1	24/11/09
Венесуэла	1	24/11/09
Гватемала	1	24/11/09
Германия	1	24/11/09
Египет	1	24/11/09
Индия	1–3	24/11/09
Иордания	1	24/11/09
Иран (Исламская Республика)	1	24/11/09
Ирландия	1	24/11/09
Исландия	1	24/11/09
Испания	1–6	24/11/09
Италия	1	24/11/09
Камерун	1	24/11/09
Канада	1–2	24/11/09
Кения	1	24/11/09
Кипр	1	24/11/09
Китай (ОАР Гонконг)	1	24/11/09
Китай (ОАР Макао)	1	24/11/09
Колумбия	1	24/11/09
Куба	1	24/11/09
Кувейт	1	24/11/09
Лесото	1	24/11/09
Ливан	1	24/11/09
Литва	1–2	24/11/09
Мальта	1	24/11/09
Мексика	1–2	24/11/09
Нигерия	1	24/11/09
Нидерланды	1	24/11/09
Новая Зеландия	1	24/11/09
Норвегия	1	24/11/09
Объединенная Республика Танзания	1	24/11/09
Объединенные Арабские Эмираты	1	24/11/09
Оман	1	24/11/09
Пакистан	1	24/11/09
Панама	1	24/11/09

<i>Государство</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Перу	1	24/11/09
Польша	1	24/11/09
Португалия	1–4	24/11/09
Республика Корея	1	24/11/09
Российская Федерация	1–3	24/11/09
Руанда	1	24/11/09
Сейшельские Острова	1	24/11/09
Сингапур	1	24/11/09
Словакия	1	24/11/09
Словения	1	24/11/09
Соединенное Королевство	1	24/11/09
Соединенные Штаты Америки	1–3	24/11/09
Таиланд	1	24/11/09
Тунис	1	24/11/09
Узбекистан	1	24/11/09
Фиджи	1	24/11/09
Финляндия	1	24/11/09
Чешская Республика	1	24/11/09
Чили	1	24/11/09
Швейцария	1	24/11/09
Швеция	1	24/11/09
Эквадор	1	24/11/09
Эстония	1	24/11/09
Эфиопия	1	24/11/09
Южная Африка	1	24/11/09

## АВСТРАЛИЯ

### Общие замечания

Хотя мы понимаем, что ИКАО имеет право принимать рекомендации и резолюции в отношении вопросов о налогообложении международной авиации, мы решительно возражаем против создания отдельных режимов налогообложения для конкретных групп, включая международные авиакомпании, и будем возражать против любого действия со стороны ИКАО, направленного на обязательность политики в области налогообложения для Договаривающихся государств.

Политика Австралии заключается в том, что вопросы, относящиеся к налогообложению международных авиакомпаний, должны рассматриваться в контексте общей политики Австралии по налогообложению. Поэтому Австралия будет продолжать рассматривать эти вопросы только в соглашениях о двойном налогообложении и в более узких рамках – в соглашениях о доходах международных авиакомпаний.

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

Австралия не может согласиться с положениями, распространяющими политику ИКАО по вопросу налогообложения на местные налоговые органы. Австралийские штаты и территории обладают своим собственным правом на налогообложение, и Содружество не имеет полномочий непосредственно навязывать свою волю в отношении права на налогообложение, которым они обладают в законном порядке. Это отражено в том факте, что соглашения Австралии о двойном налогообложении и соглашения Австралии о доходах авиакомпаний не охватывают налоги штатов.

В отношении национального налогообложения дается следующая информация.

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

#### Статья 1

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

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

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

- i) товары авиационного назначения (включая, но не ограничивая их такими товарами, как продовольствие, напитки и продукция, предназначенная для продажи пассажирам или для использования пассажирами во время полета);

- ii) топливо, смазочные материалы (включая гидравлические жидкости) и предназначенные для потребления технические материалы;
- iii) запасные части, включая двигатели.

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

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

**Статья 2 а) i)** Во внутренних законах Австралии о налогообложении нет особых правил взимания налогов с доходов иностранного авиаперевозчика, однако в интересах соблюдения налоговой политики такие авиакомпании должны рассчитывать свои подлежащие налогообложению доходы в соответствии с австралийским законом о взимании подоходного налога. Международные иностранные авиаперевозчики, не входящие в соглашения, будут считаться соблюдающими австралийский закон о налогообложении в том случае, если они рассчитывают свои подлежащие налогообложению доходы на территории Австралии в соответствии с конкретными формулами, подготовленными комиссаром по налогообложению в Австралии.

В тех случаях, когда существуют всеобъемлющие соглашения о налогообложении, Австралия обычно следует политике ОЭСР, отраженной в типовой Конвенции о налогообложении ОЭСР, а налоги обычно взимаются за производство полетов воздушных судов на международных маршрутах в стране размещения предприятия, занимающегося их эксплуатацией. Австралия имеет оговорки в отношении типовой статьи ОЭСР, касающейся подоходного налога за обеспечение международных воздушных сообщений, и оставляет за собой право облагать налогом доходы, получаемые за перевозку пассажиров или грузов, взятых на борт из одного пункта в Австралии для перевозки в другие пункты, находящиеся на территории Австралии. Устраняются многоярусные слои налогообложения, поскольку австралийские соглашения о налогообложении обеспечивают более свободный режим для тех располагающихся в стране авиационных предприятий, которые уже заплатили налоги в стране получения прибыли.

Австралия облагает налогом доходы с капитала в рамках своего общего режима налогообложения. В соответствии с законом Австралии иностранные международные авиаперевозчики облагаются налогом с прироста капитальной стоимости, возникающей в результате продажи "налогооблагаемых австралийских активов" (главным образом австралийской недвижимости и актива коммерческих предприятий австралийских отделений находящегося в стране иностранного авиаперевозчика). В тех случаях, когда существуют всеобъемлющие соглашения о налогообложении, Австралия не облагает налогом капитальную прибыль, полученную в результате отчуждения воздушного судна, эксплуатируемого иностранным международным перевозчиком, или собственности, связанной с обеспечением эксплуатации такого воздушного судна, причем страна, где международный воздушный перевозчик является резидентом, обладает исключительными правами налогообложения.

**Статья 2 с)** Австралия имеет 41 всеобъемлющее соглашение, касающееся налогообложения доходов международных авиатранспортных предприятий, и 4 ограниченных соглашения, касающихся прибыли международных авиакомпаний.



**Статьи 3 и 4** Сбор за перевозку пассажиров (РМС) является не направленным на возмещение конкретных расходов налогом, взимаемым с международных пассажиров, вылетающих из австралийских аэропортов, и обычно взимается международными авиакомпаниями в рамках процесса бронирования/ ценообразования авиабилетов. Он помогает возмещать затраты на осуществление широкого спектра инициатив в области авиационной безопасности, досмотра международных пассажиров в международных аэропортах и морских портах и выдачи краткосрочных виз для поездки за границу. Авиакомпании перечисляют РМС в таможенную службу Австралии сразу же после вылета воздушного судна за пределы Австралии.

---



**АВСТРИЯ****Статья 1**

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

**Статья 2** Полностью приемлема для Австрии.

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

**Статья 3** В Австрии нет налога с оборота или налога на добавочную стоимость в сфере международного воздушного транспорта, но применяется "сбор в целях авиационной безопасности", который обладает характеристиками федерального налога и оплачивается вылетающими пассажирами.

**Статья 4** Как было сказано выше, Австрия соблюдает существующее освобождение международной гражданской авиации от налогообложения за одним исключением.

Однако Австрия, как государство – член ЕС, не поддерживает введение концепции торговли эмиссиями в Европе в качестве надлежащего экономического инструмента для сокращения/ограничения воздействия гражданской авиации на окружающую среду. Более того, Австрия решительно поддержит любую глобальную систему торговли эмиссиями, которая будет разработана под эгидой ИКАО и РКИК ООН.

---



**АЗЕРБАЙДЖАН**

**Общие замечания**

В отношении рассматриваемой резолюции просьба принять к сведению, что относительно указанного выше документа нами не было получено никаких замечаний и предложений.

---



## АРГЕНТИНА

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

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

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

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

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

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

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



**Дополнение 1**

**Таможенный кодекс Аргентины (Закон 22.415)**

"Статья 514

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

---



## АРМЕНИЯ

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

- a) топлива для заправки воздушных судов, осуществляющих полеты на международных линиях, и поставки товаров, предусмотренных для потребления экипажем и пассажирами на воздушных судах и на протяжении всего маршрута;
- b) облагаемого оборота услуг по обслуживанию (включая аэронавигационные, взлетно-посадочные), ремонту, переоборудованию транспортных средств, осуществляющих перевозки по международным маршрутам, а также услуг по обслуживанию перевозимых по международным маршрутам пассажиров, багажа, грузов, почты и услуг, оказываемых пассажирам в течение перевозки;
- c) облагаемого оборота услуг (в том числе агентских и посреднических), непосредственно связанных с услугами, указанными в вышеупомянутом подпункте b), и обеспечивающими их.

Нулевая ставка НДС применяется в отношении как компаний-резидентов, так и нерезидентов.

В соответствии со статьей 102 Налогового кодекса Республики Армения, для импорта и экспорта всех видов топлива и смазочных материалов предусмотрена нулевая ставка таможенной пошлины.

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

Кроме того, практически со всеми странами резиденции (инкорпорации) иностранных компаний, осуществляющих воздушные перевозки с территории Республики Армения или на территорию Республики Армения, были заключены и в настоящий момент действуют соглашения во избежание двойного налогообложения доходов и имущества и соглашения о воздушных перевозках, и положения этих соглашений, касающихся международного воздушного транспорта, соответствуют политике ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта.

По состоянию на 1 января 2009 года у Армении имеются соглашения об избежании двойного налогообложения доходов и имущества со следующими 29 странами: Болгария, Украина, Китай, Румыния, Россия, Иран (Исламская Республика), Туркменистан, Грузия, Ливан, Латвия, Литва, Франция, Беларусь, Греция, Таиланд, Нидерланды, Эстония, Бельгия, Австрия, Объединенные Арабские Эмираты, Индия, Польша, Канада, Республика Молдова, Сирийская Арабская Республика, Катар, Швейцария, Финляндия и Италия.

С 1998 года в Республике Армения с вылетающих с ее территории пассажиров взимается государственная пошлина на вылет авиапассажиров в размере 10 000 армянских драм (приблизительно 33 долл. США). В соответствии с поправкой к закону Республики Армения "О государственной пошлине" (вступил в силу 29 марта 2009 года) указанная госпошлина включается в стоимость авиабилета и должна уплачиваться в государственный бюджет Республики Армения:

- a) авиаперевозчиками Республики Армения и представителями иностранных авиаперевозчиков, зарегистрированных в Республике Армения, – при осуществлении регулярных авиаперевозок;
- b) организациями, занимающимися эксплуатацией аэропортов, – при осуществлении нерегулярных авиаперевозок.



**БАРБАДОС**

**Статья 3**

Начиная с 1 января 1997 года на путешествие, начинающееся в Барбадосе, был снят налог на путешествие в размере двадцати процентов (20 %) стоимости авиационного билета. Вместо этого налога был введен налог на добавленную стоимость в размере пятнадцати процентов (15 %) стоимости авиационных билетов за путешествия, начинающиеся, осуществляемые или оплачиваемые в Барбадосе.

---



## **БАХРЕЙН**

Королевство Бахрейн взяло обязательство поощрять ориентированную на рынок экономику и таким образом заняло активную позицию, касающуюся его ресурсов и средств. Соответственно государство не взимает корпоративный налог с компаний во всех областях деятельности, включая авиакомпании. Такое решение предназначено для упрощения коммерческих капиталовложений.

Государство также заключило несколько соглашений об устранении двойного налогообложения деятельности авиакомпании. В его двусторонних соглашениях о воздушных перевозках также содержится специальное положение, освобождающее авиакомпании от налогов и других сборов.





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

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

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

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

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

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

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

В отношении регистрации и налога на добавленную стоимость:

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

Указанная директива содержит пункт, предусматривающий освобождение от налогов следующего:

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

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

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

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

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

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

**Статья 2 б) Соглашение об аннулировании двойного налогообложения**

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

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

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

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

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

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

---



**БОТСВАНА**

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

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

---



## **БУРКИНА-ФАСО**

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

### **I. Аэропортовые сборы**

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

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

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

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

### **III. Налогообложение доходов**

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





**БУРУНДИ****Общие замечания**

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

**Статья 1**

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

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

**Статья 2**

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

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

**Статья 3**

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

---



**БЫВШАЯ ЮГОСЛАВСКАЯ РЕСПУБЛИКА МАКЕДОНИЯ**

- Статья 1** В соответствии со статьей 3 *Закона об акцизе* (официальная газета Республики Македония № 32/01) "минеральные масла, используемые в авиации, освобождаются от акцизного сбора, за исключением тех случаев, когда самолет используется для частных целей".
- Статья 3** В соответствии со статьей 23 *Закона о налоге на добавленную стоимость* (официальная газета Республики Македония № 44/99, ... 114/2007) международная перевозка пассажиров освобождается от налога на добавленную стоимость. Освобождение от налогов стране не дает права списывать налоговые зачеты. Кроме того, в соответствии со статьей 24 международная перевозка пассажиров освобождается от налога на добавленную стоимость. Освобождение от налога стране дает право вычета налоговых зачетов, и такое освобождение предоставляется на взаимной основе авиакомпаниям, имеющим штаб-квартиры за границей.
-



**ВЕНГРИЯ**

**Статьи 1 и 2** В Венгрии такие виды льгот предоставляются в рамках двусторонних соглашений о воздушных сообщениях.

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

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

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

**Статья 3** В соответствии с этим правилом авиакомпания должна освободиться от всех видов налогов. В настоящее время мы не можем учитывать и вводить указанные правила (кроме того, в ближайшем будущем мы не сможем ввести данное правило в нашей стране).

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

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

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



**ВЕНЕСУЭЛА**

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

---





## ГВАТЕМАЛА

### 1. Топливо, смазочные материалы и оборудование

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

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

### 2. Общие налоги

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

### 3. Переводы денежных средств

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



## ГЕРМАНИЯ

Хотя резолюция(и) может (могут) не соответствовать политике правительства Германии в долгосрочной перспективе, Германия в настоящее время выполняет эту (эти) резолюцию(и) в рамках, соответствующих политике и законам Европейского союза. Правительство Германии может принять решение (решило) также ввести налог в сфере международного коммерческого воздушного транспорта на потребление топлива и смазочных материалов, а также на продажу и использование международных пассажирских авиаперевозок.

---



**ЕГИПЕТ****Общие замечания**

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

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

**Статья 1**

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

**Статья 2**

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

---



**ИНДИЯ****Общие замечания**

Индия поддерживает резолюцию, принятую 36-й сессией Ассамблеи.

- Статья 1**      Топливо и смазочные материалы, заправленные в емкости конструкции воздушного судна, зарегистрированного в любой другой стране (кроме Индии), которая является стороной Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, или заключила соглашение с Индией о воздушных перевозках и осуществляет регулярные или нерегулярные международные авиаперевозки в Индию или с территории Индии, освобождаются от любых налогов и сборов в Индии.
- Статья 2**      Перечень государств, с которыми заключено соглашение об освобождении от двойного налогообложения, прилагается.
- Статья 3**      Налог на грузовые отправления или авиабилеты отсутствует. Но налог на вылет, называемый налогом на зарубежные поездки, взимается с каждого пассажира, покидающего Индию на воздушном судне.

## ДОПОЛНЕНИЕ

**ЗАКЛЮЧЕННЫЕ ИНДИЕЙ СОГЛАШЕНИЯ ОБ УСТРАНЕНИИ ДВОЙНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ  
(По состоянию на 16 сентября 1996 года)**

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



---

<b>№</b>	<b>Название государства</b>	<b>Действует с финансового года</b>
50.	Швеция (пересмотренное)	1990–1991
51.	Шри-Ланка (пересмотренное)	1981–1982
52.	Южная Корея	1985–1986
53.	Япония (пересмотренное)	1991–1992

---



## ИОРДАНИЯ

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

Политика Иордании основывается на принципе взаимного освобождения от налогов на доходы международного воздушного транспорта. Осуществляя это, Иордания стремится заключить соглашения по взаимному освобождению от налогов на доходы авиакомпаний других стран. Цель заключается в уменьшении финансового давления на действующие в этой области авиакомпании.



**ИРАН (ИСЛАМСКАЯ РЕСПУБЛИКА)**

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

---



**ИРЛАНДИЯ**

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

Ирландия на настоящий момент имеет 46 действующих конвенций о двойном налогообложении, которые она заключила с другими странами, и ожидается, что эта цифра скоро превысит 50.

В соответствии со статьей 8 Типовой конвенции ОЭСР о налогообложении доходов и капитала политика Ирландии заключается в том, чтобы включать в свои конвенции о двойном налогообложении положения, которые освобождают от прямого налогообложения в Ирландии доходов, получаемых в результате эксплуатации воздушных судов на международных маршрутах.

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

Ирландия введет налог на пассажирские авиаперевозки с 30 марта 2009 года, распространяющийся на каждого пассажира, вылетающего из ирландского аэропорта как по внутреннему, так и по международному маршруту. Полученные в результате этого налога доходы будут переправляться непосредственно в Министерство финансов Ирландии.

Если полет продолжается на расстояние не более 300 км от Дублинского аэропорта, то в этом случае устанавливается сбор в сумме 2 ирландских фунтов. На большие расстояния полета устанавливается сбор в размере 10 ирландских фунтов.

В следующих случаях от налогов освобождаются:

- воздушные суда, предназначенные для перевозки менее 20 пассажиров;
- рейсы из аэропортов, где число вылетевших в предыдущем году пассажиров составляло менее 10 000;
- члены экипажа воздушного судна (включая и сменный экипаж);
- ребенок в возрасте менее двух лет, не занимающий отдельное кресло в салоне воздушного судна;
- лицо с ограниченными физическими возможностями с одним сопровождающим в целях обслуживания и оказания помощи;
- транзитные и трансферные пассажиры.





**ИСЛАНДИЯ****Общие замечания**

Исландия в целом поддерживает политику ИКАО в области налогообложения международного воздушного транспорта. Однако правительство Исландии может принимать решения о введении налогов, взимаемых с воздушного транспорта, например, в контексте обсуждения рыночных мер, призванных снизить воздействие международной гражданской авиации на окружающую среду.

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

**Статья 2** В настоящий момент действуют 32 соглашения между Исландией и другими странами, направленные на устранение двойного налогообложения.

**Статья 3** В настоящий момент, для установления соответствия европейскому законодательству, в Исландии готовятся изменения в отношении налогов, взимаемых с пользователей аэропортов в Исландии.

**Статья 4** Поддерживается.

---



## ИСПАНИЯ

### Статья 1

#### Налог на добавленную стоимость

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

#### Специальные налоги

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

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

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

#### Таможенные пошлины

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

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

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

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

Что касается топлива, то следует принять во внимание следующее:

В статье 8.7 директивы ЕЭК говорится, что:

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

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

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

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

## Статья 2

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

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

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

## Статья 3

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

## ДОПОЛНЕНИЕ

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

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

ФРАНЦИЯ	27-6-73 (ВОЕ 7-5-75) О.М. 28-4-78 (ВОЕ 6-9-78) Agreement Comp. 6-12-77 (ВОЕ 30-4-79).
ШВЕЦИЯ	16-6-76 (ВОЕ 22-1-77) О.М. 27-7-77 (ВОЕ 9-8-77) О.М. 18-2-80 (boe 1-3-80).
НОРВЕГИЯ	25-4-63 (ВОЕ 17-7-64).
ШВЕЙЦАРИЯ	26-4-66 (ВОЕ 3-3-67). О.М. 20-11-68 (ВОЕ 26-11-68).
АВСТРИЯ	20-12-66 (ВОЕ 6-1-68). О.М. 26-3-71 (ВОЕ 29-4-71).
ГЕРМАНИЯ	5-12-66 (ВОЕ 8-4-68) О.М. 10-11-75 (ВОЕ 4-12-75). О.М. 30-12-77 (ВОЕ 17-1-78).
ФИНЛЯНДИЯ	15-11-67 (ВОЕ 11-12-68).
БЕЛЬГИЯ	24-9-70 (ВОЕ 27-10-72) О.М. 27-2-73 (ВОЕ 26-3-73).
НИДЕРЛАНДЫ	16-6-71 (ВОЕ 16-10-72) О.М. 31-1-75 (ВОЕ 13-2-75).
ДАНИЯ	3-7-72 (ВОЕ 28-1-74) О.М. 4-12-78 (ВОЕ 5-1-79).
ЯПОНИЯ	13-2-74 (ВОЕ 2-12-74).
БРАЗИЛИЯ	14-11-74 (ВОЕ 31-12-75).
СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	21-10-75 (ВОЕ 18-11-76) О.М. 22-9-77 (ВОЕ 11-10-77).
РУМЫНИЯ	24-5-79 (ВОЕ 2-10-80).
ИТАЛИЯ	8-9-77 (ВОЕ 22-12-80).
КАНАДА	23-11-76 (ВОЕ 6-2-81).
ЧЕХОСЛОВАКИЯ	8-5-80 (ВОЕ 14-7-81).
ПОЛЬША	15-11-79 (ВОЕ 15-6-82).
МАРОККО	10-7-78 (ВОЕ 22-5-85).
СССР	1-3-85 (ВОЕ 22-9-86).
ТУНИС	2-7-82 (ВОЕ 3-3-87).
ЛЮКСЕМБУРГ	3-6-86 (ВОЕ 4-8-87).
ВЕНГРИЯ	9-7-84 (ВОЕ 24-11-87).

---

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

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

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

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

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

---



**ИТАЛИЯ**

**Статья 1** Политика Италии в области налогообложения воздушного транспорта соответствует политике ИКАО в области налогообложения международного воздушного транспорта и, в частности, принципам, установленным резолюцией ИКАО в документе Дос 8632.

**Статья 1 а) – с)** Освобождение, упомянутое в этой статье, как правило, предоставляется.

Что касается пассажирских и грузовых самолетов, то освобождение в отношении топлива, смазочных материалов и других потребляемых технических запасов, взятых на борт воздушного судна в целях потребления во время полета, предоставляется на основе специальных положений, включенных в двусторонние соглашения по воздушному транспорту.

При отсутствии специального соглашения вышеупомянутое освобождение предоставляется на основе фактической взаимности.

**Статья 1 с)** Освобождения, описанные выше, не применяются к воздушным судам, осуществляющим развлекательный полет. Что касается развлекательных полетов, то освобождение в отношении топлива и смазочных материалов (но не в отношении других потребляемых технических запасов) предоставляется только воздушным судам, осуществляющим вылет из Италии в страны, не являющиеся членами Европейского союза.

**Статья 1 d)** Предоставляются только предусмотренные в этой статье освобождения.

**Статья 1 е)** В соответствии с действующим законодательством Италии налоги, взимаемые местными налоговыми органами, отсутствуют.

**Статья 2**

**Статья 2 а) и б)** Италия соблюдает принципы, изложенные в этих статьях, которые осуществляются путем заключения соглашений, упомянутых в статье 2 с) ниже.

**Статья 2 с)** Положения, направленные на устранение двойного обложения на доход и капитал авиакомпаний, обычно включаются в общие двусторонние соглашения, подписанные Италией в конкретной области двойного налогообложения, или являются предметом специальных соглашений.

**Статья 3** Международная воздушная перевозка товаров и пассажиров освобождается от налогов на продажу и использование (например, налог на добавленную стоимость, почтовый налог и т. д.).



**КАМЕРУН**

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

---



**КАНАДА****Общие замечания**

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

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

**Статья 1****Статья 1 а) Топливо**

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

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

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

**Смазочные и другие потребляемые технические запасы**

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

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

**Статья 1 а) Последний параграф**

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

**Статья 1 е) См. Общие замечания выше.****Статья 2****Статья 2 а) i) На доход, полученный нерезидентами от эксплуатации воздушных судов при международных перевозках, не взимаются налоги при условии, что страна, где проживают указанные нерезиденты, представляет в полной мере аналогичное освобождение канадским резидентам.**

**Статья 2 а) ii)** Другие Договаривающиеся государства, занятые в международных перевозках, не облагаются федеральными налогами на собственность.

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

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

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

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

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

## КЕНИЯ

Несколько государств не придерживаются политики ИКАО в области налогообложения, и в результате они продолжают считать воздушный транспорт источником финансирования для различных целей. В Кении имеется несколько примеров в соответствии с содержащимися ниже разъяснениями:

**Вычет налога на доходы, полученные за границей.** На национального перевозчика "Кения эруэйз" распространилось удержание налога на понесенные за рубежом расходы, например комиссионные агентов путешествий за пределами Кении, гонорары специалистов за пределами Кении и выплаченные, помимо прочего, за пределами Кении.

**Налогообложение доходов, полученных за международные перевозки.** Национальный перевозчик "Кения эруэйз" облагался налогом в ряде стран Африки, куда он совершает полеты. Несмотря на то, что в двусторонних соглашениях о воздушных сообщениях было указано освобождение от налогов, тем не менее это освобождение от налогов не соблюдалось.

Решение заключается в уважении странами заключенных между ними соглашений.





**КИПР**

- Статья 2 а) i)** Что касается налогообложения международных предприятий воздушного транспорта и налогообложения воздушных судов и прочей движимой собственности, то в соответствии с положениями статьи 18 Закона о подоходном налоге от налогов освобождаются прибыль или доходы, полученные в результате эксплуатации воздушных судов в коммерческих целях лицом, не являющимся резидентом Кипра, если министр финансов убедился в том, что страна, в которой такое лицо является резидентом, предоставляет аналогичное освобождение лицам, являющимся резидентами Кипра.
- Статья 2 с)** В соответствии с соглашениями о предотвращении двойного налогообложения, заключенными между Кипром и другими государствами, доходы от эксплуатации воздушных судов на международных линиях облагаются налогом только в Договаривающемся государстве, в котором фактически осуществляется управление авиационным предприятием.
-



**КИТАЙ (ОАР ГОНКОНГ)**

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



**КИТАЙ (ОАР МАКАО)**

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

---



## КОЛУМБИЯ

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

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

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

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

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





**КУБА**

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

---



**КУВЕЙТ**

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

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

---



**ЛЕСОТО**

Лесото соблюдает сводную резолюцию ИКАО и пояснения к ней.

---



**ЛИВАН**

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

---





## ЛИТВА

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

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

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

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

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

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

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

В отношении статьи 2 резолюции Совета ИКАО нам хотелось бы проинформировать вас о том, что правительство Республики Литвы заключило 46 соглашений о предотвращении двойного налогообложения с правительствами Ирландии, Армении, Австрии, Азербайджана, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Чешской Республики, Дании, Соединенного королевства, Эстонии, Греции, Грузии, Исландии, Испании, Италия, Израиля, США, Канады, Казахстана, Китая, Кореи, Хорватии, Латвии, Польши, Люксембурга, бывшей югославской Республики Македония, Мальты, Республики Молдова, Норвегии, Нидерландов, Португалии, Франции, Румынии, Российской Федерации, Сингапура, Словакии, Словении, Финляндии, Швеции, Швейцарии, Турции, Украины, Узбекистана, Венгрии, Германии (на основе Типовой конвенции ОЭСР). В соответствии с вышеупомянутыми соглашениями в отношении пункта а) статьи 2 резолюции Совета ИКАО возражений не имеется.

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

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

В отношении статьи 3 резолюции Совета ИКАО мы хотели бы проинформировать вас о том, что в соответствии с Соглашением о предотвращении двойного налогообложения у нас нет возражений против статьи 3 резолюции Совета ИКАО.

Следует отметить, что налог на собственность воздушных судов и прочей движимой собственности, относящейся к выполняющим международные перевозки воздушным судам, не взимается.

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

---

---

**МАЛЬТА****Статья 1**

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

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

**Статья 2**

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

**Статья 3**

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

---



## МЕКСИКА

### Статья 1

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

Что касается НДС, то в Мексике в соответствии с подпунктом 1 статьи 1 соответствующего закона, отдельные лица или юридические предприятия, которые продают товары на мексиканской территории, должны платить 15-процентный налог независимо от их национальности или независимо от того, где потребляются эти товары, даже с учетом того (что касается данного пункта), что такие товары частично расходуются на нашей территории.

Поскольку НДС является общим налогом, который применяется ко всем товарам и услугам, продаваемым в стране, невозможно предоставлять преференциальный режим конкретному сектору экономики (в данном случае авиационному сектору).

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

### Статья 2

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

Проводимая в этой области политика налогообложения заключается в предоставлении взаимного освобождения путем заключения двусторонних конвенций о налогах на доход, полученный от международного воздушного транспорта и соответствующей деятельности. Тем не менее важно напомнить, что в соответствии с некоторыми мексиканскими конвенциями в противоположность подходу, предлагаемому ИКАО, решающим фактором в выборе страны, в которой такие налоги будут взиматься, является местопребывание авиакомпании, которая предоставляет перевозки.

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

С другой стороны, в соответствии с главой II Закона о налогообложении дохода, концессионеры должны без исключения оплачивать налоги на все денежные доходы, товары, кредитные услуги или любые другие формы, получаемые в течение финансового года. Что касается налога на собственность, то в соответствии со статьей 7 Закона об общих маршрутах связи, аэропорты не могут облагаться налогами, поскольку они являются федеральной общественной собственностью. В результате этого, если эксплуатация или управление аэропортом предоставлены в качестве концессии, концессионер не будет платить налог на землю, на которой находится сооружение.

**Статья 3**

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

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

Остальная часть стоимости на услуги облагается налогом в соответствии с подпунктом VI статьи 29 вышеупомянутого закона, а именно в соответствии с этим законом данные услуги, по-видимому, экспортируются и поэтому ставка в 0 % применяется к стоимости предоставляемых услуг (75 %, остаток).

Сбор за использование аэропорта предусмотрен в законодательстве, в соответствии с которым лица, выступающие как пассажиры при вылете, используют международные аэропорты, где административные функции выполняют аэропорты и вспомогательные службы. Кроме того, статья 200 Федерального закона о сборах предусматривает, что отдельные лица и юридические предприятия, использующие мексиканские аэропорты, должны платить портовые сборы на экспорт; также статья 205 этого же закона говорит, что эти сборы не будут взиматься в случае концессии.

Наконец, типовая конвенция мексиканского правительства по воздушному транспорту содержит статьи о налогообложении международного воздушного транспорта, которые были утверждены нашими налоговыми полномочными органами, поэтому все двусторонние соглашения по воздушному транспорту, заключенные Мексикой с другими странами, содержат статьи, предназначенные для устранения неоправданного налога на международный воздушный транспорт. Эти статьи подлежат двусторонним переговорам.

Тем не менее любая политика или решение, предусматривающие внесение поправок, должны представляться в соответствующий полномочный орган по налогообложению.

**НИГЕРИЯ**

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





**НИДЕРЛАНДЫ****Статья 1**

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

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

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

**Статья 2**

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

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

**Статья 3**

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

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

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

**Статья 4**

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

Нидерланды будут продолжать свои усилия по поощрению введения возможных вариантов, основанных на рынке, на международном уровне, предпочтительно в рамках ИКАО.



**НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ**

**Статья 1** Новая Зеландия соблюдает постановляющие статьи.

**Статья 1 а)** Авиакомпания другого государства облагается налогом на доход, полученным в Новой Зеландии, если:

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

ДТА преобладает над законодательством Новой Зеландии о налогообложении в тех случаях, когда наблюдается несоответствие. В настоящее время действует 35 ДТА, подписанных Новой Зеландией, и все они содержат статью, касающуюся морских и воздушных перевозок. Данная статья обычно предусматривает, что доходы авиакомпании от международных перевозок могут облагаться налогом только в стране, в которой находится данная авиакомпания. В том случае, когда иностранная авиакомпания может заняться местными перевозками (т. е. перевозками пассажиров или грузов в пределах Новой Зеландии), с 1995 года политика Новой Зеландии в отношении ДТА предусматривает возможность взимания налогов с доходов от таких внутренних перевозок.

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

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

**Статья 2 а) ii)** Новая Зеландия соблюдает данную статью.

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

**Статья 3** Как отмечалось в статье 2, авиакомпании других государств облагаются налогом на доход при осуществлении полетов в Новую Зеландию, если не применяется ДТА или не предоставляется освобождение. Такие авиакомпании также облагаются налогом на товары и услуги, предоставляемые в Новой Зеландии и не используемые при осуществлении международных воздушных перевозок.



**НОРВЕГИЯ**

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

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

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

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

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

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



### ОБЪЕДИНЕННАЯ РЕСПУБЛИКА ТАНЗАНИЯ

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

**Таблица 1. РЕАКТИВНОЕ ТОПЛИВО А-1**

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

**Таблица 2. ТОПЛИВО AVGAS100L**

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

**Таблица 3. АВИАЦИОННЫЕ СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ**

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

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





**ОБЪЕДИНЕННЫЕ АРАБСКИЕ ЭМИРАТЫ**

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

---



**ОМАН**

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



## ПАКИСТАН

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



**ПАНАМА**

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

---





**ПЕРУ**

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

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

---



## ПОЛЬША

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

**Статья 1 а)** Положения этой статьи выполняются в Польше, за исключением:

- топлива, взятого на борт воздушного судна, используемого для частных увеселительных рейсов, которые не освобождаются от акцизного сбора;
- смазочных материалов или других потребляемых технических запасов, которые подлежат налогу на добавленную стоимость с коэффициентом 0 %.

**Статья 2** Польша выполняет положения этой статьи. Иностранное авиатранспортное предприятие может получить освобождение от подоходного налога на основе соглашений о двойном налогообложении (в настоящее время Польша заключила такие соглашения с 84 государствами).

**Статья 3** Польша выполняет положения этой статьи. Обслуживание, связанное с воздушным транспортом, облагается подоходным налогом с коэффициентом 0 %.

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

---



**ПОРТУГАЛИЯ**

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

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

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

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

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

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

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

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

При отсутствии соглашения о предотвращении двойного налогообложения обычно подразумевается, что авиакомпании освобождаются от подоходного налога, поскольку обычно считается, что передача полномочий является простым расширением их предприятий. Специальный налог на воздушные суда (индивидуальный дорожный налог; постановление № 22-A/2007 от 29 июня 2007 года) взимается только с владельцев частных воздушных судов, являющихся резидентами Португалии.

- Статья 3** В отношении налогов с продажи и использования международного транспорта португальское законодательство в области налога на добавочную стоимость (пункт г) статьи 14 постановления № 394-B/84 от 26 декабря с поправками) предоставляет полное освобождение пассажиров, перевозимых по воздуху по международным маршрутам.
- Статья 4** Что касается действий, предпринятых в отношении этой резолюции, португальские полномочные органы считают, что финансовое освобождение может быть полезным инструментом для дальнейшего развития воздушного транспорта. Однако ему следует должным образом соответствовать национальной финансовой политике, которая служит в целом интересам сообщества. В области налогообложения Португалия также является страной, поддерживающей принятые на уровне ЕС налоги.

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

<b>СТРАНА</b>	<b>ЮРИДИЧЕСКИЙ ДОКУМЕНТ</b>	<b>ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ</b>
Австрия	DL n° 70/71, 8 марта	28.2.1972
Алжир	AR 22/06, 23 марта	1.5.2006
Бельгия	DL 619/70, 15 декабря. Дополнительное соглашение (AR 82/00, 14 декабря)	19.2.1971, 5.4.2001
Болгария	AR 14/96, 11 апреля	18.7.1996
Бразилия	AR 33/01, 27 апреля	15.10.2001
Венгрия	AR 4/99, 28 января	8.5.2000
Венесуэла	AR 68/97, 5 декабря	8.1.1998
Германия	L 12/82, 03 июня	8.10.1982
Греция	AR 25/02, 4 апреля	13.8.2002
Дания	AR 6/02, 23 февраля	24.5.2002
Индия	AR 20/00, 6 марта	5.4.2000
Индонезия	AR 64/06, 6 декабря	Неприменимо
Ирландия	AR 29/94, 24 июня. Дополнительный протокол AR 62/06, 6 декабря	11.7.1994
Испания	AR 6/95, 28 января	28.6.1995
Италия	L 10/82, 1 июня	15.1.1983
Кабо-Верде	AR 63/00, 12 июля	15.12.2000
Канада	AR 81/00, 6 декабря	24.10.2001
Китай	AR 28/00, 30 марта	8.6.2000
Куба	AR 49/01, 13 июля	28.12.2005
Латвия	AR 12/03, 28 февраля	07.3.2003
Литва	AR 10/03, 25 февраля	26.2.2003
Люксембург	AR 56/00, 30 июня	30.12.2000
Макао	AR 80-A/99, 16 декабря	01.1.1999
Мальта	AR 11/02, 25 февраля	05.4.2002
Мексика	AR 84/00, 15 декабря	09.1.2001
Мозамбик	AR 36/92, 30 декабря	01.1.1994
Нидерланды	AR 62/00, 12 июля	11.08.2000
Норвегия	DL 504/70, 27 октября	1.10.1971
Пакистан	AR 66/03, 2 август	Неприменимо
Польша	AR 57/97, 9 сентября	4.2.1998
Россия	AR 10/02, 25 февраля	11.12.2002
Румыния	AR 56/99, 10 июля	14.7.1999
Сингапур	AR 85/00, 15 декабря	16.3.2001

СТРАНА	ЮРИДИЧЕСКИЙ ДОКУМЕНТ	ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ
Словакия	AR 49/04, 13 июля	2.11.2004
Словения	AR 48/04, 10 июля	13.8.2004
Соединенное Королевство	DL 48/97, 24 июля	20.1.1969
Соединенные Штаты Америки	AR 39/95, 12 октября	1.1.1996
Тунис	AR 33/00, 31 марта	21.8.2000
Турция	AR 13/06, 21 февраля	18.12.2006
Украина	AR 15/02, 8 марта	11.3.2002
Финляндия	DL 494/70, 23 октября	14.7.1971
Франция	DL 105/71, 26 марта	18.11.1972
Чешская Республика	AR 26/97, 9 мая	1.10.1997
Чили	AR 28/06, 6 апреля	Неприменимо
Швейцария	DL 716/74, 12 декабря	17.12.1975
Швеция	AR 20/03, 11 марта	19.12.2003
Эстония	AR 47/04, 8 июля	23.7.2004
Южная Корея	AR 25/97, 8 мая	21.12.1997

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



**РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ**

**Статья 1** Применяется.

**Статья 2**

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

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

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



## РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

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

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

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

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

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

**ПОЛОЖЕНИЯ ДЛЯ ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН И НАЛОГОВ**

1. Занятые выполнением воздушных сообщений воздушные суда, предназначенные для этой цели авиатранспортными предприятиями одного Договаривающегося государства, а также штатное оборудование, запасные части, запасы топлива, смазочных и авиационных материалов (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту такого воздушного судна, освобождаются от таможенных пошлин, налогов и прочих аналогичных ставок и сборов при прибытии в другое Договаривающееся государство при условии, что такое оборудование, запасные части, запасы и материалы остаются на борту воздушного судна до их вывоза в обратном направлении.

2. Следующие предметы также освобождаются от таможенных пошлин, налогов и прочих аналогичных ставок и сборов:

- a) авиационные материалы, завезенные на борту воздушного судна на территорию являющегося участником соглашения Договаривающегося государства в количествах, установленных компетентными полномочными органами этого Договаривающегося государства, и предназначенные для использования на борту выполняющего воздушные перевозки воздушного судна, назначенного авиатранспортным предприятием другого, являющегося участником договора Договаривающегося государства;
- b) оборудование и запасные части, завезенные на территорию одного Договаривающегося государства для технического обслуживания или ремонта выполняющего воздушные перевозки воздушного судна, предназначенного для этой цели авиатранспортным предприятием другого Договаривающегося государства;
- c) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования занятого в обеспечении воздушных перевозок воздушного судна, предназначенного для этой цели авиатранспортным предприятием одного Договаривающегося государства, даже если эти материалы используются на этапе полета, который проходит через территорию другого Договаривающегося государства, в котором они были взяты на борт;
- d) необходимые документы и формы, используемые уполномоченными авиатранспортными предприятиями других Договаривающихся сторон и содержащие их эмблемы, включая билеты и авианакладные, доставленные или предназначенные для доставки уполномоченными авиатранспортными предприятиями одного Договаривающегося государства на территорию другого Договаривающегося государства, обеспечивающего установленное воздушное сообщение.

3. Запрещено использование материалов, грузов и запасных частей, а также вышеупомянутых документов в целях, не соответствующих положениям вышеуказанного пункта 2. Предметы, о которых идет речь в пункте 2 выше, могут подлежать таможенному надзору или контролю таможенных органов до тех пор, пока они не будут отправлены обратно или перерегистрированы в соответствии с таможенными правилами.

4. Бортовое оборудование, а также материалы, товары и запасные части на борту занятого в обеспечении перевозок воздушного судна, предназначенного одним Договаривающимся государством, могут быть выгружены только на территории другого Договаривающегося государства в том случае, если с этим согласны таможенные органы этого Договаривающегося государства. В этом случае они будут находиться под надзором полномочных таможенных органов до того времени, пока не будут отправлены обратно или перерегистрированы в соответствии с таможенными правилами этого Договаривающегося государства.

5. В случае прямого транзита багаж и груз освобождаются от таможенных пошлин, налогов и сборов.

6. Сборы за предоставленное обслуживание, таможенные формальности и хранение взимаются в соответствии с законодательством Договаривающихся государств.

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

**ПОЛОЖЕНИЯ С ЦЕЛЬЮ ИСКЛЮЧИТЬ ДВОЙНОЕ НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ**

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



**РУАНДА**

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





**СЕЙШЕЛЬСКИЕ ОСТРОВА****Статья 1**

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

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

**Статья 2**

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

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

**Статья 3**

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

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



## СИНГАПУР

**Статья 1** Таможенные пошлины на смазочные материалы и реактивное топливо были аннулированы 1 апреля 1994 года. До 1 апреля 1994 года освобождение от пошлин предоставлялось в рамках распоряжения о таможенных пошлинах (освобождение) 1990 года в отношении любого реактивного топлива, смазочных материалов и других потребляемых технических запасов, взятых на борт любого воздушного судна в качестве авиационных запасов. Аналогичное освобождение также предоставляется в рамках законодательства о налогах на товары и услуги (GST). Поэтому мы готовы соблюдать резолюции/рекомендации статьи 1.

**Статья 2** Вопросы, относящиеся к взаимному освобождению от налогов, более подробно рассматриваются в рамках двустороннего соглашения об аннулировании двойного налогообложения (DTA) или соглашения о взаимном освобождении от налогов, а не в соответствии с документом ИКАО о политике в области налогообложения.

Сингапуром заключено 60 DTA и 6 соглашений о взаимном освобождении, которые предусматривают полное или частичное освобождение от налогов на доход, полученный в результате эксплуатации воздушных судов в международных перевозках.

В целом, наши DTA и взаимные соглашения предусматривают, что прибыль, полученная в результате отчуждения осуществляющих международные перевозки воздушных судов или движимой собственности, относящейся к эксплуатации таких воздушных судов, подлежит налогообложению только в стране пребывания или месте эффективного управления эксплуатанта. Однако они не охватывают налоги на собственность и капитал или аналогичные налоги на собственность.

**Статья 3** Любое уменьшение или аннулирование налогов, относящихся к продаже или использованию международного воздушного транспорта, будет осуществляться только в рамках, предусмотренных нашими соответствующими внутренними законами.

В соответствии с нашими внутренними законами предоставление услуг, касающихся перевозки пассажиров или товаров, и сдача в аренду воздушных судов рассматриваются безналоговыми запасами для целей налога на товары и услуги (GST).



## СЛОВАКИЯ

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



## СЛОВЕНИЯ

- Статья 1** В Словении данная статья выполняется в отношении международного воздушного транспорта. Соблюдения принципа взаимности не требуется и не взимаются какие-либо дополнительные национальные или местные пошлины и налоги.
- При вылете не освобождается от акцизных налогов топливо, приобретенное в Словении для воздушных перевозок в личных целях.
- Статья 2** В Словении положения соглашений об избежании двойного налогообложения в отношении налогов с дохода и капитала, а также положения других международных соглашений применяются напрямую к налогоплательщикам, проживающим в государствах, с которыми заключено указанное соглашение, в тех случаях, когда такое соглашение определяет вопрос о налогообложении или регулирует его иначе, чем национальное налоговое законодательство.
- Статья 2 а)** На настоящий момент Словения заключила значительное количество двусторонних соглашений об избежании двойного налогообложения (в 2009 году будут действовать 43 соглашения) для предотвращения многократного налогообложения, в частности, в области гражданской авиации.
- Статья 3** В Словении международный воздушный транспорт не облагается налогом на добавленную стоимость.
-





**СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО**

- Статья 1** В Соединенном Королевстве нет национальных или местных налогов за приобретение топлива, смазочных или расходных технических материалов, находящихся на борту или взятых на борт и предназначенных для использования воздушными судами в международных воздушных перевозках.
- Статья 2** Соединенное Королевство заключило более 100 соглашений с другими государствами, которые эффективно претворили в жизнь статью 2 в отношении Соединенного Королевства и этих государств. Соединенное Королевство всегда готово проводить двусторонние обсуждения в целях дополнительного заключения таких соглашений, касающихся доходов международного воздушного транспорта.
- Статья 3** С 1 ноября 1994 года Соединенное Королевство ввело сбор за каждого подлежащего налогообложению пассажира, вылетающего на облагаемом налогом рейсе из аэропорта Соединенного Королевства как на внутренних, так и на международных маршрутах. Доходы от этих сборов переводятся непосредственно в казначейство Соединенного Королевства. В 2008 году правительство объявило об изменении этой схемы, чтобы лучше отразить влияние этого сектора на окружающую среду и его значительный и соразмерный вклад в предоставление общественных услуг. Эти изменения будут реализованы в ноябре 2009 года.
- Статья 4** Соединенное королевство активно поддерживает рыночные меры, которые отличаются от сборов или налогов и представляют собой наиболее экономичный способ сокращения эмиссии. Несмотря на резолюцию, Соединенное Королевство поддерживает меры финансового характера и сборы для сокращения или ограничения влияния авиации на окружающую среду. Эти варианты не ограничиваются лишь акцизным сбором за керосин, налогом на добавленную стоимость и сборами за охрану окружающей среды.
- Соединенного Королевство продолжает активно поддерживать международные действия по обращению к проблеме изменения климата в результате воздействия авиации, в частности, за счет применения рыночных мер. Соединенное Королевство считает, что предпочтительно осуществлять подобные действия на глобальном уровне. Однако при отсутствии соответствующих глобальных действий региональные мероприятия представляют собой важный первый шаг.
- Следует отметить, что Соединенное Королевство также несет ответственность за ряд заморских и зависимых от нее территорий, которые могут применять налоги и/или сборы в соответствии с их конкретными местными условиями.
-



## СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Статья 3** В отношении **налогов на продажи и использование международного воздушного транспорта** (нижеприведенная информация датируется 1 апреля 2009 года)

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

- \* Налог в размере 12,00 долл. за каждый международный рейс, который начинается или заканчивается в Соединенных Штатах Америки. Налог в размере 12,00 долл. индексируется с учетом инфляции (например, в 2009 году он составляет 16,10 долл.). В отношении воздушных перевозок между континентальными Соединенными Штатами Америки и 225-мильной зоной в Канаде или Мексике применяется 7,5-процентный налог на билет, если оплата произведена в Соединенных Штатах Америки, и налог в размере 12,00 долл., если эта оплата сделана за пределами Соединенных Штатов Америки. Эти налоги направляются в целевой фонд аэропортов и воздушных трасс.
- \* Сбор в размере 5,50 долл. с пассажира за таможенный досмотр, сбор в размере 7,00 долл. с пассажира за иммиграционную проверку и сбор в размере 5,00 долл. с пассажира и 70,50 долл. с воздушного судна за осмотр животных, растений и медицинский осмотр (APHIS). Эти сборы предназначены для покрытия расходов на эти виды обслуживания.
- \* Налог на топливо для некоммерческой авиации в размере 19,4 цента за галлон авиационного бензина и 21,9 цента за галлон авиационного керосина. 4,3 цента от этой суммы поступает в общий фонд, 0,1 цента от этой суммы перечисляется в фонд, предназначенный для эксплуатации подземных баков-накопителей утечек (LUST). Остаток переводится в целевой фонд аэропортов и воздушных трасс, который предназначен для авиационных целей.

- \* Сбор "11 сентября" в целях обеспечения авиационной безопасности в размере 2,50 долл. с пассажира за посадку на борт воздушного судна (до 5 долл. при полете в одном направлении и 10 долл. по замкнутому маршруту) и сбор, взимаемый для поддержания структуры авиационной безопасности, сумма которого варьируется в зависимости от перевозчика, помогают покрыть расходы Управления безопасности на транспорте на обеспечение безопасности в сфере авиации.
- \* Федеральное авиационное управление взимает с эксплуатантов сборы за пролет воздушного судна, которое пролетает в контролируемом США воздушном пространстве без остановки в Соединенных Штатах Америки (взлет – посадка). Существует два вида сборов:
  - На маршруте: 33,72 долл. за 100 м. миль на расстоянии по большому кругу от точки входа до точки выхода из контролируемого США воздушного пространства.
  - Океанический: 15,94 долл. за 100 м. миль при полете по большому кругу.

В дополнение к этим федеральным налогам государственные или местные коммерческие аэропортовые эксплуатанты могут с одобрения Федерального авиационного управления взимать сбор в размере не более 4,50 долл. за использование средств для обслуживания пассажиров в целях финансирования конкретных и важных мер по усовершенствованию аэропорта, при максимальном сборе в 9,00 долл. (два аэропорта) за любой полет в одном направлении независимо от количества используемых аэропортов.

---



**ТАИЛАНД**

- Статья 1** Таиланд соблюдает пересмотренные разделы данного документа, касающиеся налогов на топливо, смазочные материалы и другие потребляемые технические запасы.
- Статья 2** В отношении налогообложения дохода и воздушных судов в Таиланде применяется система налога на добавленную стоимость, основанная на принципе взаимности.
- Статья 3** В отношении налогов на продажу и использование воздушного транспорта Таиланд стремится осуществлять свою практику в соответствии с политикой ИКАО.
-





**ТУНИС**

Сводная резолюция соответствует финансовой политике Туниса.

---



**УЗБЕКИСТАН****Статья 1**

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

**Статья 2**

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

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

**Двусторонние соглашения о воздушном сообщении**

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

**Двусторонние соглашения**

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

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



---

**ФИДЖИ**

Законодательство Фиджи, касающееся подоходного налога и налога на добавленную стоимость, соответствует политике ИКАО по вопросу налогообложения международной перевозки пассажиров и товаров.

---



## ФИНЛЯНДИЯ

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





**ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА**

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

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

Подоходный налог за эксплуатацию воздушных судов при международных перевозках, а также подоходный налог с работников сферы воздушного транспорта взимается на основе двусторонних соглашений об устранении двойного налогообложения. Чешская Республика заключила соглашения с 75 государствами. Эти соглашения также касаются налогообложения и освобождения международных перевозчиков от двойного подоходного налога с похищенных воздушных судов в ходе международных перевозок или движимого имущества, используемого для эксплуатации этих воздушных судов.

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

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

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

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

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

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

**Статья 4** Чешская Республика всецело согласна с настоящей резолюцией.



**ЧИЛИ**

- Статья 1** Генеральный директорат гражданской авиации Чили полностью одобряет эту резолюцию. Его позиция соответствует освобождению от налогообложения, предоставляемому Чили в случаях, указанных в статье 1 документа Дос 8632.
- Статья 2** Для избежания многостороннего двойного налогообложения Чили заключила международные соглашения и договоры с некоторыми иностранными государствами, которые непосредственно касаются воздушного транспорта.
- В целом, такой вид соглашения освобождает от налогообложения доход авиатранспортных предприятий других Договаривающихся государств, получаемый в результате их деятельности при условии, что данное освобождение от налога предоставляется в другом таком государстве на основе принципа взаимности. Чили подписала договоры с Аргентиной, Бразилией, Венесуэлой, Германией, Испанией, Колумбией, Панамой, Парагваем, Соединенными Штатами Америки, Уругваем и Францией.
- Статья 3** В Чили продажа билетов освобождена от налога на добавленную стоимость (НДС).
-



## ШВЕЙЦАРИЯ

### Общие замечания

Воздушный транспорт является сферой деятельности швейцарского федерального правительства, и поэтому он регулируется федеральными законами. Федеральное налоговое управление (АFC) публикует брошюру относительно воздушного транспорта (брошюра 540-11-Воздушный транспорт от 1 января 2008 года), в которой содержится вся необходимая информация относительно налогообложения международного воздушного транспорта в Швейцарии.  
(См. <http://www.estv.admin.ch/f/mwst/dokumentation/publikationen/pdf/540-11-f.pdf>).

---



## **ШВЕЦИЯ**

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

---





**ЭКВАДОР**

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



## ЭСТОНИЯ

**Общие замечания**

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

**Статья 1**

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

В приведенной ниже таблице приводятся импортные налоги, применяемые Эстонией.

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

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

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

**Статья 2**

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

**Статья 3**

Билеты авиакомпаний не подлежат 18-процентному налогу на продажу (НДС), который применяется в отношении большинства продуктов, включая билеты, продаваемые национальными авиакомпаниями. Закон о налоге на добавленную стоимость был опубликован в журнале официальных документов RT1/1993, 60, 847 впервые в 1993 году. В соответствии с поправкой 1997 года к указанному закону НДС не взимается с импорта воздушных судов, которые используются исключительно в международных перевозках. В последнее время был начат процесс согласования с правилами ЕС.



**ЭФИОПИЯ**

- Статья 1** Правительство Эфиопии освобождает от таможенных сборов и прочих налогов смазочные материалы и прочие потребляемые предметы снабжения, используемые международным воздушным транспортом в соответствии со статьей 24 Чикагской конвенции и положениями двусторонних соглашений между Эфиопией и другими странами.
- Статья 3** Эфиопия заключила двусторонние соглашения со многими странами относительно подоходных налогов авиакомпаний с целью обеспечить на взаимной основе двойное налогообложение доходов и продаж авиакомпаний.
-



## ЮЖНАЯ АФРИКА

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

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

---

