



31/12/06

## ДОПОЛНЕНИЕ К DOC 8632

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

(Издание третье – 2000)

#### ПОПРАВКА № 1

1. Прилагаемая поправка к Дополнению включает полученную от Договаривающихся государств информацию об их позиции в отношении объединенной резолюции по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта по состоянию на 31 декабря 2006 года.
2. Для включения настоящей поправки: замените существующие страницы *(iii)* и *(iv)* новыми страницами, датированными 31 декабря 2006 года; изымите существующую страницу "Австрия" из части В и включите новую страницу "Австрия", датированную 31 декабря 2006 года, в часть А.
3. Дополнительная информация, получаемая от Договаривающихся государств, будет издаваться периодически в качестве поправок к данному Дополнению.
4. Зарегистрируйте настоящую поправку на странице *(ii)* Дополнения.



11/1/02

*Препроводительная записка*

## **ДОПОЛНЕНИЕ К ДОС 8632**

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

**(Издание третье – 2000)**

1. Прилагаемое дополнение заменяет все предыдущие дополнения к документу Дос 8632 и включает полученную от Договаривающихся государств информацию об их позиции в отношении резолюций по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта по состоянию на 11 января 2002 года.
2. Настоящее дополнение разделено на две части в целях лучшего отражения пересмотренных изданий. В части А содержится позиция государств в отношении сводной резолюции, которая принята Советом 24 февраля 1999 года и опубликована в третьем издании документа Дос 8632 от 2000 года. В части В отражена позиция государств, изложенная в документе Дос 8632, издание второе, январь 1994 года. Второе издание, которое в настоящее время является устаревшим, воспроизводится в дополнении к части В.
3. 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

---

ЯНВАРЬ 2002 ГОДА

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



## Содержание

<i>Государство</i>	<i>Часть</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Австралия	В	1–2	31/3/97
Австрия	А	1	31/12/06
Аргентина	В	1–3	31/3/97
Барбадос	В	1	31/3/97
Бахрейн	В	1	31/3/97
Бельгия	В	1–3	11/1/02
Ботсвана	В	1	31/3/97
Бурунди	А	1	11/1/02
Венгрия	В	1	31/3/97
Германия	В	1	31/3/97
Египет	А	1	11/1/02
Индия	В	1–3	11/1/02
Иордания	В	1	31/3/97
Иран (Исламская Республика)	В	1	31/3/97
Ирландия	А	1	11/1/02
Испания	В	1–6	31/3/97
Италия	В	1	31/3/97
Канада	А	1–2	11/1/02
Китай (ОАР Гонконг)	В	1	11/1/02
Колумбия	В	1	31/3/97
Куба	В	1	31/3/97
Кувейт	В	1	31/3/97
Лесото	А	1	11/1/02
Ливан	В	1	31/3/97
Мальта	В	1	31/3/97
Мексика	В	1–2	11/1/02
Нидерланды	А	1	11/1/02
Новая Зеландия	В	1	31/3/97
Норвегия	А	1	11/1/02
Объединенные Арабские Эмираты	В	1	31/3/97
Оман	В	1	31/3/97
Пакистан	В	1	11/1/02
Панама	В	1	31/3/97
Перу	В	1	31/3/97
Португалия	В	1	31/3/97
Республика Корея	В	1	31/3/97
Российская Федерация	В	1	31/3/97
Сейшельские Острова	В	1	31/3/97
Сингапур	В	1	31/3/97
Словакия	В	1	31/3/97
Словения	В	1	11/1/02
Соединенное Королевство	В	1	31/3/97
Соединенные Штаты Америки	В	1–3	31/3/97
Таиланд	В	1	31/3/97

---

<i>Государство</i>	<i>Часть</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Тунис	A	1	11/1/02
Узбекистан	B	1–2	31/3/97
Фиджи	B	1	31/3/97
Финляндия	B	1	31/3/97
Чили	B	1	31/3/97
Швейцария	B	1	31/3/97
Швеция	B	1	31/3/97
Эквадор	B	1	31/3/97
Эстония	A	1	11/1/02
Южная Африка	B	1	31/3/97

---

## **ЧАСТЬ А**

**Издание третье – 2000**

**Раздел 1**

- Статья 1 а)** Эта статья действует в Австрии применительно к коммерческому воздушному транспорту.
- Статья 1 б)** Освобождения предоставляются даже без требования взаимности.
- Статья 1 с)** Освобождения предоставляются также при вылете воздушных судов.
- Статья 1 d)** Данное определение в Австрии является приемлемым.
- Статья 1 е)** В Австрии отсутствуют такие местные пошлины и налоги.
- Статья 2** Полностью приемлема в Австрии.
- Статья 2 с)** Австрия заключила ряд двусторонних соглашений, связанных с двойным налогообложением, в целях избежания многократного налогообложения, в частности, в области гражданской авиации.
- Статья 3** В Австрии не взимается налог с оборота или налог на добавленную стоимость применительно к международным воздушным перевозкам. Однако отбывающие пассажиры должны платить "сбор за обеспечение безопасности", который носит характер федерального налога.
- Статья 4** Как указывается выше, Австрия соблюдает действующее освобождение международной гражданской авиации от налогов с одним упомянутым выше исключением.

Тем не менее Австрия будет поддерживать введение рыночных мер, таких как торговля квотами на эмиссию, взимание акцизного налога на керосин, налога на добавленную стоимость, сборов, связанных с эмиссией, направленных на уменьшение или ограничение воздействия гражданской авиации на окружающую среду. Однако такие меры будут приниматься только в случае их введения в рамках ИКАО и РКИК ООН и достижения глобального решения.

---

- 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, оно поощряет включение статьи с этой целью в двусторонние соглашения по воздушному транспорту в целях обеспечения действия принципа взаимности.
- 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.
-

**Общие замечания**

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.

---

Администрация в широком смысле согласна с условиями пересмотренной резолюции. Статья 3, поскольку она связана с налогами, взимаемыми непосредственно с пассажиров, вызывает у нас некоторые затруднения. Налог на путешествие в размере 5 ирландских фунтов взимается со всех пассажиров, покидающих Ирландию (как по воздуху, так и морем). Планов в отношении отмены данного налога не имеется. Этот налог не увеличивался с 1983 года.

---

**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.

**Статья 1****Статья 1 а)****Топливо**

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

Что касается GST, т. е. федерального налога на товары и услуги, а также HST, т. е. налога, взимаемого в провинциях Новая Шотландия, Нью-Брансуик и Ньюфаундленд, которые объединяют GST и провинциальный налог на продажу, то авиационное топливо и топливо для турбореактивных самолетов может покупаться на нулевой основе (налог равен нулю), когда указанное топливо используется для полетов в Канаду или из нее или между пунктами, находящимися за пределами Канады.

За исключением Нью-Брансуика (в отношении возвратов) и Квебека, все провинции и территории вводят налог на авиационное топливо, покупаемое для международных полетов. Однако освобождение, возврат или более низкие ставки налогов на топливо предоставляются в некоторых провинциях в зависимости от вида соответствующих авиаперевозок или используемого типа топлива.

**Смазочные и другие потребляемые технические запасы**

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

Если авиаперевозчик не зарегистрировался в отношении GST/HST, то расходные технические запасы, используемые для международных перевозок, могут приобретаться на нулевой основе.

Если авиаперевозчик зарегистрирован в отношении GST/HST, полное возмещение предоставляется в отношении GST или HST, уплаченных в отношении собственности или услуг, включая расходные технические запасы, приобретаемые для деловой практики.

Что касается тех провинций, которые не участвуют в HST, то Британская Колумбия, Онтарио и Манитоба взимают налог на продажу некоторых видов технических запасов, но не делают этого в отношении других видов. Например, Манитоба предоставляет освобождение от налога на продажу при покупке частей и оплате ремонта зарегистрированных государственных воздушных судов или коммерческих воздушных судов в соответствии с Авиационным актом (Канады) или ее правилами, если воздушное судно используется исключительно для перевозки пассажиров или груза бесплатно. Провинции Альберта, Саскачеван, Квебек и Остров Принца Эдуарда, а также три северные территории Канады, либо не облагают налогом расходные технические запасы, или не имеют провинциальных налогов на продажу. Другие виды налогов, таких как медицинский налог Острова Принца Эдуарда, могут применяться в отношении табака и крепких спиртных напитков.

**Статья 1 а)****Последний параграф**

Определение налогов, о которых идет речь в вышеприведенных замечаниях, может зависеть от нескольких факторов, включая тот факт, осуществляются полеты за вознаграждение или нет.

Например, освобождение от GST/HST, указанных выше, применяется только тогда, когда авиаперевозчик осуществляет международную перевозку пассажиров или грузов за вознаграждение.

**Статья 1 е)** См. **Общие замечания** и замечания, касающиеся **статьи 1 а)** 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)** Федеральные налоги на собственность не налагаются в отношении воздушных судов других Договаривающихся государств, осуществляющих международные воздушные перевозки. Корпорация, находящаяся вне пределов юрисдикции и осуществляющая свою деятельность через постоянное представительство в Канаде, освобождается от "налогов на крупную корпорацию", связанных с воздушными судами, при условии, что страна, в которой указанная корпорация пребывает постоянно, не налагает налог на капитал, на аналогичные фонды и налог на доход, получаемый от эксплуатации воздушных судов, осуществляющих международные перевозки.

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

**Статья 2 с)** У Канады имеются соглашения, связанные с устранением двойного налогообложения, со следующими странами: Австралия, Австрия, Аргентина, Бангладеш, Барбадос, Бельгия, Бразилия, Венгрия, Вьетнам, Гайана, Германия, Дания, Доминиканская Республика, Египет, Замбия, Зимбабве, Израиль, Индия, Индонезия, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Казахстан, Камерун, Кения, Кипр, Китай, Кот-д'Ивуар, Латвия, Литва, Люксембург, Малайзия, Мальта, Марокко, Мексика, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Пакистан, Папуа-Новая Гвинея, Польша, Республика Корея, Российская Федерация, Румыния, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Тринидад и Тобаго, Тунис, Украина, Филиппины, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Швеция, Шри-Ланка, Эстония, Ямайка, Япония.

**Статья 3** Международные авиапассажиры и перевозка грузов обычно не облагаются налогами в соответствии с GST/HST. GST/HST применяются к авиаперевозкам пассажиров между Канадой и континентальной частью Соединенных Штатов Америки, а также островами Сен-Пьер и Микелон, если билет приобретается в Канаде или если перевозка начинается в Канаде. В рамках предлагаемых поправок, если они будут введены в действие начиная с 1 января 2000 года, GST/HST будут применяться к такой перевозке только в том случае, если указанная перевозка начинается в Канаде.

Имеются сборы и налоги (поскольку они используются исключительно для оплаты расходов на предоставление авиатранспортных услуг и обслуживания), которые не облагаются налогами и не подпадают под действие статьи 3. Например, Nav Canada, частная некоммерческая канадская корпорация, владеет и осуществляет эксплуатацию аэронавигационной системы. Nav Canada взимает сбор с авиаперевозчиков в целях финансирования расходов на ее услуги. Сборы, взимаемые Nav Canada с авиаперевозчиков, не содержат налогов GST/HST, если они связаны с перевозкой в Канаду или из Канады, или между пунктами, находящимися вне Канады. Кроме того, многие аэропорты Канады взимают сбор с пассажиров при вылете в целях оплаты улучшений, осуществляемых в аэропортах. Эти сборы варьируются в зависимости от того, путешествует ли пассажир внутри провинции, между провинциями или осуществляет международный полет.

Лесото не соблюдает сводную резолюцию ИКАО и пояснения к ней.

---

**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.

В отношении налогов на топливо Норвегия ввела начиная с 1 января 1999 года налог, взимаемый с топлива, принятого на борт воздушного судна для всех внутренних полетов. Доходы от налогов поступают непосредственно в норвежское министерство финансов. В настоящее время все международные полеты освобождены от налогов на топливо, принятого на борт воздушного судна, в соответствии с указанной резолюцией.

В отношении налогов, связанных с продажей и использованием международного воздушного транспорта, налог взимается с пассажиров на основных маршрутах в южной Норвегии, а также с международных регулярных и нерегулярных рейсов. Полученный от указанного налога доход поступает непосредственно в норвежское министерство финансов.

В настоящее время хотя резолюция не полностью отвечает политике правительства Норвегии, Норвегия соблюдает (за исключением вышеупомянутых налогов) эти резолюции. Кроме того, Норвегия сделает оговорку в отношении налогов на топливо, принятое на борт воздушного судна, при осуществлении международных полетов.

---

Сводная резолюция соответствует финансовой политике Туниса.

---

**Общие замечания**

В своей общей политике по налогообложению Эстония согласна с политикой ИКАО и включила ее позицию в национальное законодательство. Самые последние поправки в эстонское законодательство о налогах предназначены для того, чтобы сделать эти законы сопоставимыми с законами, применяемыми в Европейском союзе.

**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 процентов
Механическое оборудование для аэропортов и воздушного движения	10 процентов
Транспортное оборудование, используемое в аэропортах для перемещения груза	15 процентов
Воздушные суда, вертолеты	5 процентов

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 сильное политическое намерение по снижению ставки корпоративного налога.

**Статья 3**

Билеты авиакомпаний не подлежат 18-процентному налогу на продажу (налог на добавленную стоимость), который применяется в отношении большинства продуктов, включая билеты, продаваемые национальными авиакомпаниями. Закон на налог 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 налог на добавленную стоимость не взимается на импорт воздушных судов, которые используются исключительно в международных перевозках. В последнее время был начат процесс согласования с правилами ЕС.

## **ЧАСТЬ В**

**Издание второе – 1999**

## 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

### Раздел I

#### Статья 1

Австралийская практика, описанная в статье 13 стандартного соглашения Австралии о воздушных сообщениях, соответствует статье I. Запасы не подлежат обложению пошлиной, если они используются на рейсах, осуществляемых в пределах Австралии между международными аэропортами.

В целях налога с оборота запасы воздушного судна, осуществляющего заморские рейсы, освобождаются от налога, если они не облагаются таможенной пошлиной, или освобождаются от таможенной пошлины в соответствии с пунктом 130 Таможенного акта. Такое освобождение охватывает смазочные и другие технические запасы, находящиеся на борту воздушного судна, осуществляющего полет до первого пункта в Австралии, а также запасы, закупленные в Австралии или импортируемые в нее, для использования при международных перевозках.

#### Статья 2

Австралийская практика заключается в том, что воздушные суда подлежат освобождению от пошлин, если указанное топливо предназначено для использования на международных рейсах. Такое топливо обычно доставляется к воздушному судну без оплаты пошлины и вывозится беспошлинно. Если вывозимое топливо взято из облагаемых пошлиной запасов, то может быть осуществлен возврат пошлины.

Отсутствует налог с оборота, связанный с авиационным топливом и продуктами, такими, как гидравлическая жидкость и машинное масло, которые становятся составной частью воздушного судна при его общем ремонте и техническом обслуживании и которые будут соответствовать освобождению от налога с оборота независимо от того, осуществляет ли указанное воздушное судно внутренние или международные полеты.

Что касается раздела I документа Дос 8632, то уже введено освобождение для воздушных судов, осуществляющих международные полеты, в отношении топлива, смазочных и расходных технических запасов в соответствии со статьями 189, 55, 59 и 61 Акта о налогах с оборота (освобождение и классификация) 1992 года.

**Раздел II** При условии, что воздушное судно осуществляет международные перевозки, практика Австралии, связанная с налогом с оборота, отвечает рекомендации, содержащейся в разделе II.

### **Раздел III**

**Статья 1** Австралия не взимает налог на капитал. Однако она взимает налог в качестве своего режима налогообложения дохода с доходов от прироста капитала в результате реализации активов. Что касается нерезидентов, то положение о налогообложении доходов от прироста капитала применяется к активам, которые являются "налогооблагаемыми австралийскими активами" в соответствии с законодательством Австралии о налоге на доход. При отсутствии соглашения о двойном налогообложении Австралия будет стремиться в отношении нерезидентов осуществлять права, связанные с взиманием доходов от прироста капитала, которые поступают в результате реализации соответствующих "налогооблагаемых австралийских активов".

При наличии соглашения о двойном налогообложении доходы или прибыль, получаемые в результате отчуждения воздушного судна, осуществляющего международные перевозки, или собственности (не являющейся недвижимой собственностью), относящейся к эксплуатации таких воздушных судов, подлежат налогообложению только в Договариваемом государстве, в котором предприятие, эксплуатирующее эти воздушные суда, является резидентом. Собственность, отличающаяся от недвижимой собственности, может подлежать налогообложению в Договариваемом государстве, в котором эта собственность находится.

**Статья 3** Австралия имеет 34 всеобъемлющих соглашения о двойном налогообложении, из которых в 31 содержатся положения, касающиеся налогообложения доходов от эксплуатации воздушных судов, и в которых обычно предусматривается, что страна места пребывания имеет исключительное право облагать налогами доходы авиакомпании, получаемые от международных перевозок. Кроме того, Австралия заключила 4 ограниченных соглашения, связанные с доходами от международных перевозок (3 из которых заключены со странами, в отношении которых Австралия имеет всеобъемлющее соглашение о двойном налогообложении).

### **Раздел IV**

**Статья 1** 1 января 1995 года действующий налог на вылет был заменен сбором за перевозку пассажиров. Налог на вылет не являлся конкретным налогом, взимаемым с пассажиров, и заменивший его сбор за перевозку пассажиров предназначается для возмещения расходов за таможенное, иммиграционное и карантинное обслуживание.

**Статья 2** Сбор за перевозку пассажиров не является налогом с международной авиации, а сбором с международных пассажиров. Как ожидается, указанный сбор будет взиматься с авиакомпаний таким же образом, как взимаются аналогичные сборы, введенные более чем в 70 странах.

**Разделы I и II**

Аргентина соблюдает резолюции Совета, содержащиеся в разделах I и II, при следующих уточнениях:

- 1) Что касается освобождений, устанавливаемых в резолюциях разделов I и II документа Дос 86328, 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 резолюциях разделов I и II документа Дос 8632, в которых 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.

**Раздел III**

Аргентина соблюдает резолюцию Совета, содержащуюся в разделе III, 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).

**Раздел IV**

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."

---

**Раздел IV**

**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.

---

Государство 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.

---

**Раздел I      A.    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.

**B.    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.

**Раздел II     A.    Топливо и смазочные материалы, находящиеся на борту воздушного судна по прибытии**

Те же самые замечания, что и в отношении раздела IA.

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

Те же самые замечания, что и в отношении раздела IB.

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 налоге на добавленную стоимость 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 налоге на добавленную стоимость также предусматривают постоянное освобождение от налогов импортируемых запасов, находящихся на борту воздушного судна, осуществляющего регулярный международный рейс.

Положения бельгийского законодательства соответствуют целям первых двух резолюций ИКАО. Следует также отметить, что эти освобождения применяются только к воздушным судам, используемым для международной перевозки пассажиров и товаров, в противоположность положениям раздела I 3) указанного документа и пункта 8 пояснений Совета.

### **Раздел III 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.

### **В. 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.

### **Раздел IV** При условии соблюдения положений, упомянутых в пояснениях к разделу II 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 одобряет четыре резолюции Совета ИКАО от 14 декабря 1993 года, изложенные в документе Дос 8632 (второе издание, 1994). 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 этим резолюциям.

---

**Разделы I, II и III**

В Венгрии такие виды льгот предоставляются в рамках двусторонних соглашений о воздушных сообщениях.

Авиационное топливо подлежит налогу на потребление, однако в зависимости от вида потребления акцизный сбор возмещается венгерской авиакомпанией "МАЛЕВ"; **иностранные авиакомпании не оплачивают налог на потребление.**

Противообледенительные, гидравлические и охлаждающие жидкости, а также технические расходные материалы не облагаются налогами как в отношении авиакомпании "МАЛЕВ", так и иностранных авиакомпаний.

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

**Освобождение касается исключительно материалов и технических расходных материалов, которые предназначены для эксплуатации воздушного судна.**

**Раздел IV**

В соответствии с этим правилом авиакомпания должна освобождаться 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 разделах I, II и III, и в рамках которых предприятия, осуществляющие свою деятельность в области воздушного транспорта, имеют преимущества.

**Общие замечания**

1. Хотя указанная резолюция не соответствует политике ее правительства, **в настоящее время** Германия соблюдает эти резолюции.
2. Правительство Германии решило ввести также при осуществлении международных коммерческих авиaperевозок **налог на потребление топлива и смазочных материалов**, а также **налог на продажу и использование международных пассажирских авиaperевозок**. Поэтому соответствующие положения должны быть внедрены в рамках Европейского союза.

**Раздел III** Нет возражений в отношении раздела III.

---

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 бремени на авиакомпании, действующие в этой области.

---

- Раздел I**           Топливо, смазочные и другие технические запасы, находящиеся на борту воздушного судна, прибывающего или вылетающего из Индии, освобождаются от таможенных налогов или от любого другого налога. Однако любые такие продукты, взятые на борт воздушного судна в индийском аэропорту, подлежат налогу на продажу в соответствии с законами штата, в котором находится данный аэропорт. В некоторых штатах ставки налога на продажу выше для нерегулярных рейсов по сравнению с регулярными рейсами. В настоящее время правительством рассматривается предложение о принятии законодательного акта, направленного на рассмотрение продажи ATF международным перевозчикам в качестве экспорта и освобождение его от налога на продажу.
- Раздел II**           То же самое, что и в разделе I.
- Раздел III**          Перечень государств, с которыми заключено соглашение об освобождении от двойного налогообложения, прилагается.
- Раздел IV**          Налог на грузовые отправки или авиабилеты отсутствует. Но налог на вылет, называемый налогом на путешествие за рубеж, взимается с каждого пассажира, покидающего Индию на воздушном судне.

## ДОБАВЛЕНИЕ

**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 (НЕ 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

---

50.	ШВЕЦИЯ (ПЕРЕСМОТРЕННОЕ)	1990–1991
51.	ШРИ-ЛАНКА (ПЕРЕСМОТРЕННОЕ)	1981–1982
52.	ЮЖНАЯ КОРЕЯ	1985–1986
53.	ЯПОНИЯ (ПЕРЕСМОТРЕННОЕ)	1991–1992

---

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

---

## Разделы I и II

### 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 разделах I и II 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 раздела I документа Дос 8632, в котором содержится резолюция Совета ИКАО, говорится об освобождении от таможенных пошлин на топливо, смазочные материалы и другие расходуемые технические запасы, которые находятся на борту воздушного судна по прибытии на таможенную территорию другого государства, при условии, что никакое их количество не выгружено. Сфера действия данного положения, включенного в основной форме в статью 24 а) Чикагской конвенции, была расширена в целях охвата других технических запасов, например упомянутых выше, хотя положения статьи 24 Конвенции являются более широкими в том, что нет обязательства в отношении того, что такие запасы по-прежнему будут находиться на борту воздушного судна при его вылете с таможенной территории.

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

Что касается статьи 2 вышеуказанного раздела I, то, если воздушное судно отправляется из государства на другую таможенную территорию в этом же государстве 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 раздела II, 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.

### РАЗДЕЛ III

В отношении раздела III, касающегося 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.

### РАЗДЕЛ IV

Что касается принципов, содержащихся в этом разделе, то правило Испании предоставляет 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)

---

**Раздел I**

- Статья 1** Освобождение, упомянутое в этой статье, как правило, предоставляется.
- Статья 2** 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 3** Освобождения, описанные в пунктах 1 и 2 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 4** Предоставляются только предусмотренные в этой статье освобождения.
- Статья 5** В соответствии с действующим законодательством Италии налоги, взимаемые местными налоговыми органами, отсутствуют.

**Раздел II**

- Статьи 1–3** В Италии нет конкретного правила в отношении количества остановок. См. вышеприведенные замечания в разделе I.

**Раздел III**

- Статьи 1 и 2** Италия соблюдает принципы, изложенные в этих статьях, которые осуществляются путем заключения соглашений, упомянутых в статье 3 ниже.
- Статья 3** 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.

**Раздел IV**

- Статья 1** Международная воздушная перевозка товаров и пассажиров освобождается от налогов на продажу и использование (например, налог на добавочную стоимость, почтовый налог и т. д.).

*Примечание: Гонконг находится под суверенитетом Китая с 1 июля 1997 года в соответствии с соглашением, подписанным в 1984 году между Китаем и Соединенным Королевством.*

**Раздел I**

**Статьи 1–6** Выполняются.

**Раздел II**

**Статьи 1–4** Выполняются.

**Раздел III**

**Статьи 1–5** Правительство Особого административного района Гонконг согласилось с рядом государств о включении статьи об устранении двойного налогообложения в наши соглашения о воздушных перевозках. С некоторыми другими авиационными партнерами ведутся в настоящее время переговоры.

**Раздел IV**

**Статьи 1–3** Выполняются, за исключением налога на вылет авиапассажиров, который оплачивается каждым пассажиром при вылете из Гонконга, если у него нет освобождения.

**Разделы I, II и III**

Колумбия не имеет замечаний к вышеуказанным разделам, которые касаются налогообложения топлива, смазочных материалов и других потребляемых технических запасов и налога на доход от эксплуатации воздушных судов и другую движимую собственность, связанную с эксплуатацией воздушных судов в международных воздушных перевозках.

**Раздел IV**

Что касается налогов, оплачиваемых пассажирами, то у Колумбии имеются два вида: первым является национальный почтовый налог, который регулируется законом 2 1976 года и на сегодняшний день равен 15 долл. в соответствии с постановлением 2491 от 14 декабря 1993 года; вторым является международный почтовый сбор, равный 16,6 или 20 долл. США и регулируемый резолюциями 0876 от 4 февраля 1991 года и 00724 от 31 января 1995 года.

---

В настоящее время Куба рассматривает свою политику по вопросу налогообложения на национальном уровне, включая вопросы, относящиеся к международному воздушному транспорту; данный пересмотр не будет закончен до конца 1996 года. Только в начале 1997 года Куба сможет дать ответ на вопросы, касающиеся взимания или невзимания подоходного налога с доходов авиакомпаний.

---

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.
-

Ливан вновь подтверждает свою позицию о невзимании высоких налогов и сборов в области воздушного транспорта и сообщает о своем согласии с резолюциями, содержащимися 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.

---

- Раздел I** Полностью соблюдается резолюция Совета от 14 декабря 1993 года по вопросу налогообложения топлива, смазочных материалов и других потребляемых технических запасов в пункте прибытия и вылета.
- Раздел II** Данная резолюция Совета от 14 декабря 1993 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.
- Раздел III** Также полностью соблюдается резолюция Совета от 14 декабря 1993 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.
- Раздел IV** Полностью соблюдается резолюция Совета от 14 декабря 1993 года по вопросу налогов, связанных с продажей или использованием международного воздушного транспорта.
-

## Разделы I и II

В Мексике сборы за поставку топлива, налог на добавленную стоимость (ВАТ) 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 ВАТ 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 ВАТ, 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 ВАТ 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.

## Раздел III

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.

## Раздел IV

В Мексике сбор за использование аэропорта и VAT 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 VAT, то применяются замечания, представленные в разделах I и II, 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 VAT, 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.

**Разделы I и II**

Новая Зеландия соблюдает постановляющие статьи разделов I и II.

**Раздел III**

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

- i) не действует соглашение о двойном налогообложении 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.

Соглашение о двойном налогообложении (ДТА) преобладает над законодательством Новой Зеландии о налогообложении в тех случаях, когда наблюдается несоответствие. Новая Зеландия подписала 24 ДТА, и все они содержат статью, касающуюся морских и воздушных перевозок. Данная статья обычно предусматривает, что доходы авиакомпаний могут облагаться налогом только в стране, в которой находится данная авиакомпания.

ДТА применяется только к налогу на доход и поэтому не освобождает иностранную авиакомпанию от налога на товары и услуги или других налогов или сборов, которые авиакомпания должна оплачивать в соответствии с актом о налогах на товары и услуги или другим актом.

**Статья 1 б)** Новая Зеландия соблюдает данную статью.

**Статья 3** 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.

**Раздел IV**

**Статья 1** Как отмечалось в разделе III, 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.

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

---

**Разделы I и II**

Что касается разделов I и II 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.

**Раздел III**

Что касается раздела III 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.

**Раздел IV**

Что касается раздела IV 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.

---

## Разделы I и II

Статьи 1 и 2 раздела I и статья 1 раздела II соблюдаются в отношении освобождения от таможенных пошлин при условии, что предусмотренные в них концессии основаны на принципах взаимности и будут выполняться в рамках двустороннего соглашения.

## Раздел III

Что касается раздела III о налогах на доход от международной эксплуатации воздушных судов, то авиакомпании руководствуются двусторонними соглашениями о налогах, которые обычно предусматривают взаимное освобождение от налога.

## Раздел IV

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.

**Разделы I–IV**

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

---

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.

---

**Разделы I и II**

Двусторонние соглашения, заключенные Португалией с другими государствами, предоставляют равный режим в отношении таможенных пошлин, инспекционных сборов или других национальных налогов и сборов на топливо, смазочные материалы и потребляемые технические запасы, взятые на борт воздушных судов, осуществляющих международные воздушные перевозки.

В этом отношении как к регулярным, так и нерегулярным воздушным перевозкам применяется одна и та же политика.

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

Доходы от таких сборов непосредственно направляются в гражданскую авиацию, а именно на финансирование деятельности аэропортов.

**Раздел III**

При наличии соглашения о двойном налогообложении иностранные авиакомпании, осуществляющие деятельность в Португалии и имеющие свой офис в ней, освобождаются от налогов на доход, полученный в результате этой деятельности, на основе принципа взаимности, поскольку оплата таких налогов ограничена их постоянным финансовым местонахождением. В целом предполагается, что даже при отсутствии соглашений о двойном налогообложении авиакомпании освобождаются от налогов на доход, поскольку обычно считается, что делегирование полномочий является простым расширением деятельности предприятия. Специальный налог на воздушные суда, налагаемый на предприятие, ответственное за эксплуатацию воздушных судов в Португалии, не применяется к воздушным судам, осуществляющим воздушные перевозки иностранного предприятия, зарегистрированного за границей.

**Раздел IV**

Что касается данной резолюции, то португальские полномочные органы считают, что финансовое освобождение может быть полезным инструментом для дальнейшего развития воздушного транспорта. Однако оно будет оправданно сопоставимо с финансовой национальной политикой, которая служит интересам сообщества в целом. В области налогообложения Португалия также является стороной условий, принятых на уровне ЕС.

---

**Раздел I** Применяется.

**Раздел II** Применяется.

**Раздел III**

- Статья 1**
- a) 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.
  - b) Освобождение от налогов на собственность, связанных с воздушными судами и другой движимой собственностью, может предоставляться на взаимной основе.

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

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.

---

- Раздел I** 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.
- Поскольку на Сейшельских островах имеется только один международный аэропорт, то другие резолюции раздела I не действительны.
- Раздел II** 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.
- Раздел III** В разделе 69 акта о налоге на 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.
- Раздел IV** 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.
-

**Разделы I и II**

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 разделов I и II.

**Раздел III**

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 30 DTA и 3 соглашения 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.

**Раздел IV**

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).

---

- Раздел I** Словакия полностью соблюдает данную резолюцию.
- Раздел II** Словакия соблюдает данную резолюцию, касающуюся международных воздушных перевозок (налог на потребление), международных регулярных воздушных пассажирских перевозок и международных воздушных грузовых перевозок (налог на добавленную стоимость (VAT)). Также применяется правило о взаимности. Словакия предпринимает усилия по более широкому его применению, окончательное решение может быть принято министерством финансов.
- Раздел III** Принципы данной резолюции включены в двусторонние соглашения по воздушному транспорту. В течение первых трех лет существования Словакии (с 1/1/1993) были закончены переговоры экспертов со следующими государствами:
- Австрией, Болгарией, Венгрией, Вьетнамом, Германией, Грецией, Данией, Израилем, Индией, Индонезией, Кипром, Кувейтом, Нидерландами, Норвегией, Польшей, Российской Федерацией, Румынией, Сирией, Словенией, Соединенным Королевством, Турцией, Украиной, Хорватией, Чешской Республикой, Швейцарией, Швецией, Югославией.
- Были подписаны двусторонние соглашения по воздушному транспорту на высоком уровне с представителями следующих государств:
- Болгарии, Израиля, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Словении, Украины, Хорватии.  
Данные соглашения вступили в силу, за исключением соглашений с Израилем и Словенией.
- Кроме того, вышеупомянутые налоги на доход международных авиатранспортных предприятий и налоги на воздушные суда и другую движимую собственность, связанную с эксплуатацией воздушных судов международных воздушных перевозок, охватываются двусторонними соглашениями в целях устранения двойного налогообложения. Министерство финансов отвечает за эти конкретные виды соглашений.
- Раздел IV** Словакия полностью соблюдает данную резолюцию.
-

- Раздел I           Международные конвенции, ратифицированные Словенией, непосредственно претворяются в жизнь в соответствии с таможенным законом (официальная газета Республики Словения № 1/95 и 28/95). В частности, правила о внедрении, принятые на основе таможенного закона, предусматривают освобождение от уплаты таможенных сборов на топливо и смазочные материалы, находящиеся в баках, или в соответствии с законом об определении использования уменьшенных ставок на пошлины и нулевые таможенные пошлины (официальная газета Республики Словения № 73/95 и 17/97) таможенные пошлины на авиационное топливо не предусматриваются. Также не взимается налог с продажи в отношении вышеупомянутых случаев.
- Раздел III           В соответствии с законом о налогах на корпоративный доход (официальная газета Республики Словения №№ 72/93, 20/95 и 34/96) положение соглашения об устранении двойного налогообложения непосредственно применяется к налогоплательщикам, которые проживают в государствах, с которыми заключено указанное соглашение, если такое соглашение определяет вопрос о налогообложении или регулирует его иначе, чем это предусматривается в вышеупомянутом законе.
- Раздел IV           В соответствии с законом о налоге на продажу (официальная газета Республики Словения № 4/92, 71/93 и 16/96) и правилами применения закона о налоге на продажу (официальная газета Республики Словения № 6/92–37/95) налог на продажу не взимается от экспортных услуг, которые также включают международную перевозку товаров и пассажиров, если пунктом отправления является территория Республики Словения, а пунктом назначения находится за рубежом, или если начальный пункт находится за рубежом, а пунктом назначения является территория Республики Словения.
-

**Разделы I и II**

Отсутствуют национальные или местные налоги, налагаемые в пределах Соединенного Королевства на приобретение топлива, смазочных материалов или потребление технических запасов, предназначенных для использования воздушными судами в международных воздушных перевозках.

**Раздел III**

Соединенное Королевство заключило более 90 соглашений с другими государствами, которые эффективно претворили в жизнь данную резолюцию в отношении Соединенного Королевства и этих государств. Соединенное Королевство всегда готово проводить двусторонние обсуждения в целях заключения дополнительных таких соглашений, касающихся доходов международного воздушного транспорта.

**Раздел IV**

С 1 ноября 1994 года Соединенное Королевство ввело в силу сбор, оплачиваемый в отношении каждого пассажира, убывающего на рейсе из аэропорта Соединенного Королевства как во внутренний, так и международный пункт назначения. Полученный в результате таких сборов доход направляется в министерство финансов Соединенного Королевства.

---

**Раздел I**

- Статья 1** Данная статья внедрена в Соединенных Штатах Америки.
- Статья 2** С учетом замечаний к статьям 3 и 5 ниже данный раздел внедрен 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 3** Предоставляются освобождения, кредиты или возмещение федеральных налогов на топливо и таможенные пошлины в отношении запасов для: i) военных воздушных судов любой страны; и ii) гражданских воздушных судов, вовлеченных в иностранную 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 по существу 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 в иностранной торговле с Соединенными Штатами Америки.
- Статья 4** См. ответ к статье 3 выше.
- Статья 5** Данная статья претворена в жизнь в Соединенных Штатах Америки в отношении закупки во многих международных аэропортах топлива в таможенных зонах или зонах иностранной торговли (FTZ). Несколько штатов Соединенных Штатов Америки уже ввели освобождение на топливо, используемое на международных рейсах, от акцизного сбора штата.

За исключением случаев, предусматривающих закупку топлива в таможенной зоне или 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 зоне FTZ).

Местные налоги и акцизные сборы на топливо в общественных (поддерживаемых федеральным правительством) аэропортах разрешается вводить только в такой мере, чтобы такие 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)).

**Раздел II**

- Статья 1** С соблюдением принципа взаимности освобождения применяются к рейсам между пунктами в пределах Соединенных Штатов Америки, когда они составляют часть международного рейса.

**Статьи 2 и 3** См. замечания к статьям 3) и 5) раздела I выше.

### Раздел III

**Статья 1 а)** Соединенные Штаты Америки согласны с принципами, изложенными в этой статье, и в соответствии содействующими законами в течение длительного времени придерживались практики предоставления освобождений, предусмотряемых в этой статье, с помощью двусторонних соглашений с другими странами или в соответствующих случаях путем принятия административных решений. Некоторые из этих освобождений применяются на взаимной основе только для воздушных судов, зарегистрированных в других странах.

**Статья 1 б)** 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** Двусторонние соглашения, о которых идет речь в статье 1 а) и 3, применяются только к федеральным налогам. Однако правительству США в целом удалось успешно убедить правительства штатов США следовать федеральной практике в этой области. Федеральный закон непосредственно препятствует штатам вводить налог на авиоперевозчиков США и иностранных перевозчиков на основе "общих доходов" (см. 49 U.S.C. 4011 b)).

**Статья 3** Освобождение от налога на доход действует в отношении более 65 стран, однако освобожденный доход может варьироваться на основе степени взаимности, предоставляемой в рамках законодательства страны.

В некоторых случаях, там, где взаимное освобождение предоставляется в рамках договора о налоге, действующего до 1987 года, оно ограничено самолетами, 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 касаются резидентов другой страны без какой-либо связи с тем, где зарегистрировано воздушное судно.

### Раздел IV

**Статьи 1 и 2** Все налоги или сборы, налагаемые на продажу международного воздушного транспорта или использование средств и услуг международного воздушного транспорта, предназначены для покрытия расходов или не превышают расходов аэропорта, аэронавигационных средств и служб и средств и служб, предназначенных для обеспечения авиационной безопасности. Эти сборы включают:

\* Налог в размере 6,00 долл. на вылет пассажира международным рейсом, который начинается в Соединенных Штатах Америки. В отношении воздушной перевозки между континентальными Соединенными Штатами Америки и 225-мильной зоной в Канаде или Мексике применяется 10-% налог на билет, если оплата произведена в Соединенных Штатах Америки, и налог в размере 6,00 долл., если эта оплата сделана за пределами Соединенных Штатов Америки. Эти налоги направляются в целевой фонд аэропортов и воздушных трасс.

Сбор в размере 6,50 долл. с пассажира за таможенный досмотр, сбор в размере 6,00 долл. с пассажира за иммиграционную проверку и сбор в размере 1,45 долл. с пассажира и 76,75 долл. с воздушного судна за осмотр животных, растений и медицинский осмотр (APHIS). Эти сборы предназначены для покрытия расходов на эти виды обслуживания.

---

\* Эти налоги вновь введены на перевозки, проданные после 27 августа 1996 года и применяются к перевозкам, проданным начиная с 31 декабря 1996 года.

\* Налог на топливо для некоммерческой авиации в размере 19,3 цента за галлон для авиационного бензина и 21,8 цента за галлон для всех видов авиационного топлива (например, реактивное топливо). 4,3 цента этого налога на топливо поступает в общий фонд. Остаток поступает в целевой фонд аэропортов и воздушных трасс, который предназначен для авиационных целей. При оплате коммерческого авиационного топлива, используемого в иностранной торговле, возвращаются любые из этих налогов.

В дополнение к этим федеральным налогам государственные или местные коммерческие аэропортовые эксплуатанты могут с одобрения Федерального авиационного управления, осуществлять сбор в размере не более 3,00 долл. за использование средств для обслуживания пассажиров в целях финансирования специальных основных изменений в аэропорту, при максимальном сборе в 6,00 долл. (2 аэропорта) за любое путешествие в одном направлении независимо от количества используемых аэропортов.

---

\* Эти налоги вновь введены на перевозки, проданные после 27 августа 1996 года и применяются к перевозкам, проданным начиная с 31 декабря 1996 года.

**Разделы I и II**

Таиланд соблюдает пересмотренные разделы данного документа, касающиеся налогов на топливо, смазочные материалы и другие потребляемые технические запасы.

**Раздел III**

В отношении налогообложения дохода и воздушных судов в Таиланде применяется система налога на добавленную стоимость, основанная на принципе взаимности.

**Раздел IV**

В отношении налогов на продажу и использование воздушного транспорта Таиланд стремится осуществлять свою практику в соответствии с политикой ИКАО.

---

**Раздел I**

- Статья 1** 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 2** Освобождения, о которых говорится выше в статье 1, предоставляются также при вылете.
- Статья 3** Положения статьи 1 и статьи 2 применяются независимо от вида выполняемых перевозок.
- Статья 4** Выражение "таможенные пошлины" включает импортные и экспортные пошлины.

**Раздел II**

- Статья 1** См. пояснение к статьям 1–3 раздела I выше.
- Статья 2** См. пояснение к статье 4 раздела I выше.

**Раздел III**

- Статья 1 а)** 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 1 б)** Узбекистан предоставляет освобождение от налогов на собственность, капитал и от других аналогичных налогов на воздушные суда, выполняющие международные воздушные перевозки.
- Статья 2** В соответствии со статьями 1 а) и 1 б) освобождение от налогов предоставляется в соответствии с соответствующими положениями, включенными в двусторонние соглашения о воздушном сообщении, 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 3** В своей политике правительство Узбекистана стремится заключать соглашения с другими государствами, готовыми действовать на основе взаимности.

**Раздел IV**

- Статья 1** Пассажиры, вылетающие из Узбекистана международными рейсами, выплачивают сбор за пассажирское обслуживание в размере 10 долл. США.

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

---

**Раздел I****Статьи 1, 4, 5, 6**

Выполняются. Освобождения не требуют взаимного режима со стороны других государств.

**Статьи 2, 3** Выполняются, за исключением того, что указанные освобождения не применяются к некоммерческой авиации общего назначения.

**Статья 7** Одобрается.

**Раздел II**

**Статьи 1–4** Выполняются, за исключением того, что указанные освобождения не применяются к некоммерческой авиации общего назначения. Указанные освобождения не требуют взаимного режима со стороны других государств.

**Статья 5** Одобрается.

**Раздел III**

**Статьи 1–5** Выполняются. Указанные освобождения требуют наличия соглашения о взаимном освобождении между государствами.

**Статья 6** Одобрается.

**Раздел IV**

**Статьи 1–3** Выполняются.

**Статья 4** Одобрается.

**Разделы I и II**

Генеральный директорат гражданской авиации полностью одобряет обе резолюции. Его позиция соответствует освобождению от налогообложения, предоставляемому Чили в случаях, указанных в разделах I и II документа Дос 8632.

**Раздел III**

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, Колумбией, Францией, Германией, Испанией и Соединенными Штатами Америки.

**Раздел IV**

В Чили продажа билетов освобождена от налога на добавленную стоимость (VAT).

---

**Общие замечания**

Воздушный транспорт является сферой деятельности швейцарского федерального правительства, и поэтому он регулируется федеральными законами. Соответственно не применяются кантональные (региональные) или коммунальные законы.

**Разделы I–IV**

Швейцарские законы соответствуют соответствующим резолюциям Совета от 14 декабря 1993 года. Тем не менее в отношении применения налога на добавленную стоимость (VAT) к чартерным рейсам, с учетом того, что швейцарская налоговая администрация считает такие перевозки не как международные воздушные перевозки, а как аренду воздушного судна. Заинтересованная отрасль не согласна с такой интерпретацией и обратилась по данному случаю в суд. Поэтому в настоящее время невозможно представить ответ в отношении применения раздела IV документа Дос 8632 в Швейцарии.

---

Шведская администрация гражданской авиации одобряет политику, изложенную в пересмотренном издании документа Дос 8632. Шведское правительство также соблюдает указанные резолюции.

---

- Раздел I** Эквадор соблюдает первые 4 постановляющих статьи. Что касается статьи 5, то взимается налог на стоимость 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.
- Раздел II** В Эквадоре применяется та же практика, которая изложена в разделе I.
- Раздел III** У Эквадора действует правило, в соответствии с которым все предприятия и отдельные лица облагаются годовым "налогом на доход", который должен выплачиваться министерству финансов.
- Раздел IV** В Эквадоре не взимается налог на общие доходы или продажу 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.
-

Налоги, введенные департаментом финансов, а именно налог на доход, налог на добавленную стоимость и таможенные пошлины и акцизные сборы, соответствуют данной резолюции. Однако следует 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.

---

## **ДОПОЛНЕНИЕ К ЧАСТИ В**

**Выдержки из Дос 8632, издание второе, январь 1994 года**

## РАЗДЕЛ I

### **РЕЗОЛЮЦИЯ СОВЕТА ОТ 14 ДЕКАБРЯ 1993 ГОДА ПО ВОПРОСУ ВЗИМАНИЯ НАЛОГОВ НА ТОПЛИВО, СМАЗОЧНЫЕ И ДРУГИЕ РАСХОДУЕМЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗАПАСЫ В ТОМ СЛУЧАЕ, КОГДА ВОЗДУШНОЕ СУДНО, ЗАРЕГИСТРИРОВАННОЕ В ОДНОМ ГОСУДАРСТВЕ ЛИБО АРЕНДОВАННОЕ ИЛИ ЗАФРАХТОВАННОЕ ЭКСПЛУАТАНТОМ ЭТОГО ГОСУДАРСТВА, ПРИБЫВАЕТ НА ТАМОЖЕННУЮ ТЕРРИТОРИЮ ДРУГОГО ГОСУДАРСТВА ИЛИ УБЫВАЕТ С НЕЕ**

СОВЕТ,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что международный воздушный транспорт играет важную роль в развитии и расширении международной торговли и путешествий в соответствии с целями ИКАО,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что введение национальных или местных налогов на приобретение топлива, смазочных материалов и расходуемых технических запасов для использования на воздушных судах, осуществляющих международные воздушные перевозки, создает препятствия для рационального, эффективного и упорядоченного развития международной авиатранспортной деятельности,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что статья 24 а) Конвенции о международной гражданской авиации предусматривает, среди прочего, что топливо и смазочные масла, находящиеся на борту воздушного судна одного Договаривающегося государства по прибытии на территорию другого Договаривающегося государства и остающиеся на борту при убытии с территории этого государства, освобождаются от различных пошлин и сборов,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в соответствии с общепринятой практикой многих государств в отношении морских и воздушных судов, занятых в международной навигации, они обычно освобождаются от уплаты налогов на все виды топлива и смазочные материалы, находящиеся на борту, по прибытии на каждую таможенную территорию и на основе взаимности освобождаются от налогов или получают возврат выплаченных налогов на топливо и смазочные материалы, принятые на борт в конечном порту захода на такой таможенной территории, и

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что практически возможно и желательно распространить такое освобождение от налогов или возмещение на другие расходуемые технические запасы\*, которые, как топливо и смазочные материалы, заправляются в емкости, составляющие часть воздушного судна, потребляются во время полета и необходимы для этой цели, с тем чтобы все освобождения от налогов, существующие в отношении топлива и смазочных материалов, также применялись к подобным материалам,

---

\* Т. е. противообледенительная жидкость, гидравлическая жидкость, охлаждающая жидкость и т. п.

ПОСТАНОВЛЯЕТ, ЧТО:

- 1) по прибытии воздушного судна, зарегистрированного в одном государстве, либо воздушного судна, арендованного или зафрахтованного эксплуатантом этого государства, на территорию другого государства топливо, смазочные и другие расходуемые технические запасы, содержащиеся в баках или других емкостях воздушного судна, освобождаются от таможенных и других пошлин при условии, что никакое их количество не может быть выгружено, иначе как временно и под таможенным надзором;
- 2) при отправлении воздушного судна, зарегистрированного в одном государстве, либо воздушного судна, арендованного или зафрахтованного эксплуатантом этого государства, из международного аэропорта другого государства на другую таможенную территорию этого государства или на территорию любого другого государства топливо, смазочные и другие расходуемые технические запасы, принятые на борт для потребления во время полета, освобождаются от всех таможенных и других пошлин; или, альтернативно, такие взысканные пошлины возмещаются при условии, что воздушное судно до отбытия с соответствующей таможенной территории выполнило все таможенные и другие правила досмотра, действующие на такой территории;
- 3) положения вышеизложенных пунктов 1 и 2 применяются независимо от того, выполняет ли воздушное судно индивидуальный полет или эксплуатирует авиалинию, а также независимо от того, эксплуатируется ли воздушное судно за вознаграждение или нет;
- 4) выражение "таможенные и другие пошлины" включает импортные и экспортные пошлины, акцизные сборы, налог с оборота, потребительские и внутренние пошлины и налоги различных видов, которыми облагается топливо, смазочные и другие расходуемые технические запасы;
- 5) пошлины и налоги, о которых идет речь в пункте 4 выше, включают в себя такие пошлины и налоги, которые взимаются любым налоговым органом внутри государства, независимо от того, являются ли они национальными или местными. Эти пошлины и налоги не взимаются или их прекращают взимать за приобретенное топливо, смазочные и другие расходуемые технические запасы, используемые воздушным судном в связи с осуществлением международных воздушных перевозок, за исключением тех случаев, когда они основаны на фактической стоимости предоставляемых аэропортовых или аэронавигационных средств и служб и используются для финансирования затрат, связанных с их предоставлением;
- 6) каждое Договаривающееся государство уведомляет Организацию о масштабах, в которых оно готово предпринять действия в соответствии с принципами настоящей резолюции, и в дальнейшем информирует Организацию о любых последующих изменениях своей позиции в отношении резолюции;
- 7) полученная таким образом информация публикуется и направляется всем Договаривающимся государствам.

**СОБЛЮДЕНИЕ НАСТОЯЩЕЙ РЕЗОЛЮЦИИ ЗАВИСИТ ОТ УСЛОВИЙ И ПОЛОЖЕНИЙ, ИЗЛОЖЕННЫХ НИЖЕ:**

- i) поскольку резолюция основывается на принципе взаимности, никакое государство, соблюдая эту резолюцию, не обязано предоставлять воздушному судну, зарегистрированному в другом государстве, либо воздушному судну, арендованному или зафрахтованному эксплуатантом этого государства, условия, более благоприятные, чем те, которые предоставляются его собственному воздушному судну на территории этого другого государства;
- ii) несмотря на принцип взаимности, лежащий в основе настоящей резолюции, Договаривающимся государствам рекомендуется применять резолюцию в максимально возможных масштабах ко всем воздушным судам по их прибытии и отправлении в другие государства.

**ПОЯСНЕНИЯ К РЕЗОЛЮЦИИ СОВЕТА, СОДЕРЖАЩЕЙСЯ В РАЗДЕЛЕ 1**

6. Утвердив настоящую резолюцию, Совет тем самым одобрил политику взаимного освобождения от налогов или возмещения таможенных и других пошлин на определенные виды топлива, смазочные и другие расходные технические запасы, используемые в международном воздушном транспорте. Это было сделано на основании, среди прочего, многолетней морской практики и установившейся политики многих государств. Совет признал очевидные практические трудности, связанные с принятием каких-либо других действий, и отметил, что его политика, определенная в резолюции, представлялась единственно способной в обозримом будущем простым и эффективным методом обеспечить равные условия для международной авиации на территориях с различным законодательством, куда выполняются полеты.

7. Резолюция включает (статьи 1 и 2 постановляющей части), помимо топлива и смазочных материалов, такие расходные технические запасы, как противообледенительная, гидравлическая и охлаждающая жидкости, использование которых сходно с использованием топлива и смазочных материалов. Следует отметить, что статья 1 постановляющей части резолюции идет несколько далее статьи 24 Конвенции, говоря о том, что топливо, смазочные и другие расходные

технические запасы, находящиеся на борту воздушного судна по прибытии, если они не выгружаются, освобождаются от таможенных и других пошлин и могут потребляться без каких-либо обязательств, что они или их эквиваленты будут "находиться на борту при отправлении с территории" государства, предоставившего такое освобождение. Более того, следует также отметить, что статья 2 постановляющей части резолюции предусматривает освобождение или возмещение выплаченных пошлин на топливо, смазочные или другие расходные технические запасы, принятые на борт воздушного судна в конечном международном аэропорту посадки на таможенной территории государства, независимо от того, расположен ли такой аэропорт на границе таможенной территории или нет.

8. Особое внимание следует обратить на статьи 1, 2 и 3 постановляющей части, которые предусматривают применение резолюции ко всем воздушным судам, выполняющим международные полеты, т.е. к воздушным судам, осуществляющим регулярные, нерегулярные и частные рейсы, включая воздушные суда, арендованные или зафрахтованные эксплуатантом другого государства, даже если конкретное воздушное судно зарегистрировано в государстве, у которого запрашивается освобождение. Совет

пришел к выводу, что все виды полетов имеют право на равные условия в этом отношении, и именно это лежало в основе статьи 24 Чикагской конвенции. Тем Договаривающимся государствам, которые до сих пор предоставляли освобождение от пошлин на топливо и прочие материалы только в отношении одного вида полетов, т.е. международных регулярных полетов, предлагается предпринять особые усилия, направленные на приведение их национальных правил в соответствие с этой статьей резолюции.

9. Статья 4 постановляющей части четко определяет, что топливо, смазочные материалы и т.п. следует освобождать от любых видов пошлин и налогов независимо от названий, которые имеют такие сборы в различных странах.

10. Что касается статьи 5 постановляющей части, то термин "местный" связан с политическим делением государств на штаты, провинции, муниципалитеты и Совет сознает трудности, которые могут возникнуть в некоторых государствах, где такие органы имеют конституционное право облагать пошлинами и налогами от своего имени. Данная статья включена с тем, чтобы побудить такие государства изыскивать необходимые внутренние меры во имя международного воздушного транспорта. Если в результате таких мер нельзя добиться полного успеха, другое заинтересованное государство, тем не менее, может определить, достаточна ли подобная степень взаимности для принятия решения относительно заключения соглашения.

11. Также в связи со статьей 5 Совет признал, что сборы за поставку топлива, взимаемые правительственными или аэропортовыми властями с топливозаправочных компаний взамен предоставляемого оборудования или обслуживания, при определенных обстоятельствах могут превратиться для компаний, выполняющих международные воздушные перевозки, в еще один налог, подлежащий взиманию с них. Однако налоги и таможенные пошлины или акцизные сборы на топливо отличаются по своему существу от

сборов (каким бы образом они ни взимались) за использование определенного оборудования, и Совет рекомендовал в своем заявлении относительно аэропортовых сборов, которое содержится в документе Дос 9082 ("*Заявления Совета Договаривающимся государствам относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*"), чтобы "в тех случаях, когда взимаются сборы за поставку топлива, они рассматривались аэропортовыми полномочными органами как концессионные сборы авиационного характера. (Концессионные сборы представляют собой отчисление за право осуществлять коммерческую деятельность в аэропорту.)" В общем, для того чтобы определить разницу между сбором и налогом, следует в целом признать, что любые сборы за использование топлива: а) с эксплуатантов воздушных судов других государств, выполняющих международные полеты, б) в форме обязательного взноса в поддержку правительства и с) неиспользуемые на аэропортовые или аэронавигационные средства и службы - фактически равнозначны акцизному сбору, подпадающему под условия резолюций Совета, изложенных в разделах I и II настоящего документа.

12. Как следует из статей 6 и 7 постановляющей части, делается попытка представить читателю настоящего документа по возможности максимально полную картину фактического выполнения Договаривающимися государствами настоящей резолюции. Для достижения этого необходимо, чтобы каждое государство, и особенно те, которые еще не представили своих сообщений ИКАО по этому вопросу, направило в Организацию запрашиваемую информацию в сжатой форме, предпочтительно в виде кратких замечаний по каждой статье постановляющей части, с тем чтобы они могли быть опубликованы в дополнении к настоящему документу. Разумеется, в равной степени важно, чтобы Организация получала информацию относительно любых изменений позиции государства, с тем чтобы такие изменения были отражены в периодически издаваемых поправках к Дополнению.

## РАЗДЕЛ II

### **РЕЗОЛЮЦИЯ СОВЕТА ОТ 14 ДЕКАБРЯ 1993 ГОДА ПО ВОПРОСУ ВЗИМАНИЯ НАЛОГОВ НА ТОПЛИВО, СМАЗОЧНЫЕ И ДРУГИЕ РАСХОДУЕМЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗАПАСЫ В ТОМ СЛУЧАЕ, КОГДА ВОЗДУШНОЕ СУДНО, ЗАРЕГИСТРИРОВАННОЕ В ОДНОМ ГОСУДАРСТВЕ, ЛИБО АРЕНДОВАННОЕ ИЛИ ЗАФРАХТОВАННОЕ ЭКСПЛУАТАНТОМ ЭТОГО ГОСУДАРСТВА, ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО ПОСАДКИ В ДВУХ ИЛИ БОЛЕЕ АЭРОПОРТАХ НА ТАМОЖЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ ДРУГОГО ГОСУДАРСТВА**

СОВЕТ,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что международный воздушный транспорт играет важную роль в развитии и расширении международной торговли и путешествий в соответствии с целями ИКАО,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что введение национальных или местных налогов на приобретение топлива, смазочных материалов и расходуемых технических запасов для использования на воздушных судах, осуществляющих международные воздушные перевозки, создает препятствия для рационального, эффективного и упорядоченного развития международной авиатранспортной деятельности,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что резолюция Совета по вопросу взимания налогов на топливо, смазочные и другие расходуемые технические запасы, утвержденная Советом ИКАО 14 декабря 1993 года, предусматривает освобождение от таможенных и других пошлин всех видов топлива, находящегося в баках воздушного судна, занятого в международной аэронавигации, когда оно прибывает на территорию государства, а также всех видов топлива, принимаемого на борт в этом государстве по отбытии из конечного международного аэропорта посадки на другую таможенную территорию этого государства или на территорию любого другого государства, и

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что представляется практически осуществимым и желательным расширить такое освобождение от налогов топлива, смазочных и других расходуемых технических запасов\*, принимаемых на борт воздушного судна, занятого в международной аэронавигации, когда оно осуществляет ряд последовательных посадок в двух или более международных аэропортах в пределах одной таможенной территории,

ПОСТАНОВЛЯЕТ, ЧТО:

- 1) в тех случаях, когда воздушное судно, зарегистрированное в одном государстве, либо арендованное или зафрахтованное эксплуатантом этого государства и занятое в международной аэронавигации, осуществляет ряд последовательных посадок в двух или более международных аэропортах на таможенной территории другого государства на пути на другую таможенную территорию этого государства или на территорию любого другого государства, топливо, смазочные и другие расходуемые технические запасы,

---

\* Т. е. противообледенительная жидкость, гидравлическая жидкость, охлаждающая жидкость и т.п.

- принимаемые на борт в любом из аэропортов, о которых говорится выше, освобождаются от таможенных и других пошлин на основе взаимности;
- 2) выражение "таможенные и другие пошлины" включает в себя импортные и экспортные пошлины, акцизные сборы, налог с оборота, потребительские и внутренние пошлины и налоги различных видов, которыми облагаются топливо, смазочные и другие расходуемые технические запасы;
  - 3) пошлины и налоги, о которых идет речь в пункте 2 выше, включают в себя такие пошлины и налоги, которые взимаются любым налоговым органом внутри государства, независимо от того, являются ли они национальными или местными. Эти пошлины и налоги не взимаются или их прекращают взимать за приобретенное топливо, смазочные и другие расходуемые технические запасы, используемые воздушным судном в связи с осуществлением международных воздушных перевозок, за исключением тех случаев, когда они основаны на фактической стоимости предоставляемых услуг, связанных с целью таких налогов, аэропортовых или аэронавигационных средств и служб и используются для финансирования затрат, связанных с их предоставлением;
  - 4) каждое Договаривающееся государство уведомляет Организацию о масштабах, в которых оно готово предпринять действия в соответствии с принципами настоящей резолюции, и в дальнейшем информирует Организацию о любых последующих изменениях своей позиции в отношении настоящей резолюции;
  - 5) полученная таким образом информация публикуется и направляется всем Договаривающимся государствам.

-----

## ПОЯСНЕНИЯ К РЕЗОЛЮЦИИ СОВЕТА, СОДЕРЖАЩЕЙСЯ В РАЗДЕЛЕ II

13. Резолюция, содержащаяся в предыдущем разделе, касается освобождения от таможенных пошлин и налогов на топливо, находящееся в баках воздушного судна по прибытии в другое государство, и на топливо, принимаемое на борт в таком государстве перед отбытием на другую таможенную территорию этого же государства или на территорию другого государства. Резолюция Совета, содержащаяся в этом разделе, делает один шаг вперед, призывая государства предоставлять такое освобождение также для топлива и других расходуемых технических запасов, принимаемых на борт воздушного судна, занятого в международной аэронавигации, когда оно осуществляет последовательные посадки в двух или более международных аэропортах на одной

таможенной территории. Совет постарался чрезвычайно четко указать в вышеизложенной резолюции, что топливо, о котором идет речь, – это топливо, принимаемое на борт в международных аэропортах соответствующего государства до посадки в конечном международном аэропорту.

14. Основываясь на информации, представленной государствами в отношении их практики, Совет отметил, что в последние годы выявилось более широкое признание целесообразности освобождения топлива, предназначенного для международного воздушного транспорта, от взимания пошлин. Исходя из этого Совет принял решение повысить первоначальную рекомендацию до

уровня резолюции, поскольку он убежден, что соблюдение условий резолюции приведет к значительному упрощению эксплуатации международных воздушных судов в большинстве случаев при незначительных потерях доходов для государств. Данная резолюция, как и резолюция, содержащаяся в разделе I, основывается на принципе взаимности.

15. Статьи 2 и 3 параллельны соответственно статьям 4 и 5 постановляющей части предыдущей резолюции, и пункты 9–11 настоящего документа

в равной степени применяются к настоящей резолюции. Пункты 4 и 5 параллельны статьям 6 и 7 постановляющей части предыдущей резолюции, и пункт 12 настоящего документа в равной степени применяется к настоящей резолюции. В частности, государствам следует представлять краткие пояснения о существующей практике в отношении положений статьи 1 и информировать Организацию о любых изменениях, которые могут произойти в будущем, с тем чтобы ИКАО могла обновлять Дополнение к настоящему документу, периодически издавая поправки.

---

## РАЗДЕЛ III

### РЕЗОЛЮЦИЯ СОВЕТА ОТ 14 ДЕКАБРЯ 1993 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

СОВЕТ,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что многократное налогообложение доходов международных авиатранспортных предприятий и другой движимой собственности, связанной с эксплуатацией воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, можно эффективно предотвратить путем взаимной договоренности государств взимать налоги в этих двух областях только в государстве, в котором любое из таких предприятий имеет свой финансовый адрес,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что для предприятий международного воздушного транспорта отсутствие применения правила взаимного освобождения от налогов ведет либо к многократному налогообложению, либо к значительным затруднениям, связанным с отчислением доходов в большинстве различных систем налогообложения, и

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что такое освобождение от налогов уже широко предоставляется, например, путем включения в двусторонние соглашения соответствующих положений, направленных на избежание многократного налогообложения в целом, или в те соглашения, которые касаются обмена коммерческими правами перевозок, или путем принятия в отдельных государствах законодательства, предоставляющего освобождение от налогов любому другому государству, действующему на основе взаимности,

ПОСТАНОВЛЯЕТ, ЧТО:

- 1) каждое Договаривающееся государство в максимально возможных пределах предоставляет взаимно:
  - а) освобождение от налогов на доходы авиатранспортных предприятий других Договаривающихся государств, полученные в этом государстве от эксплуатации воздушных судов в международных воздушных сообщениях; и
  - б) освобождение авиатранспортных предприятий других Договаривающихся государств от налогов на собственность, капитал и от других аналогичных налогов на воздушные суда или другую движимую собственность, связанную с эксплуатацией воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки.

- 2) "налогообложение" и "налоги", о которых идет речь в пункте 1 а) и б), включают в себя налоги, взимаемые любым национальным или местным налоговым органом внутри государства;
- 3) каждое Договаривающееся государство предпринимает все возможное для того, чтобы ввести в действие положения статьи 1 выше путем двустороннего обсуждения соглашений, связанных с двойным налогообложением, или с помощью таких других методов, как включение соответствующих положений в двусторонние соглашения об обмене коммерческими правами, или путем введения законодательства, предоставляющего такое освобождение любому другому государству, действующему на основе взаимности;
- 4) каждое Договаривающееся государство принимает все практически возможные меры для предотвращения задержек в проведении любых двусторонних переговоров, необходимых для выполнения положений статьи 1 выше;
- 5) каждое Договаривающееся государство уведомляет Организацию о масштабах, в которых оно готово предпринять действия в соответствии с принципами настоящей резолюции, и в дальнейшем информирует Организацию о любых последующих изменениях своей позиции по отношению к настоящей резолюции;
- 6) полученная таким образом информация публикуется и направляется всем Договаривающимся государствам.

-----

### ПОЯСНЕНИЯ К РЕЗОЛЮЦИИ СОВЕТА, СОДЕРЖАЩЕЙСЯ В РАЗДЕЛЕ III

16. Данная резолюция направлена на устранение многократного налогообложения доходов авиатранспортных предприятий, а также многократного налогообложения воздушных судов и другой движимой собственности, связанной с эксплуатацией воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки. В силу причин, аналогичных тем, которые выдвинуты в предыдущих резолюциях по налогообложению топлива, смазочных материалов и других расходных технических запасов, Совет основывал настоящую резолюцию на принципе взаимности. Такой подход обеспечивает наибольшую вероятность принятия резолюции, широко применяется в международных морских перевозках на протяжении многих лет и уже введен в действие во многих случаях либо с помощью соответствующего законодательства в отдельных государствах, либо через различные двусторонние соглашения между государствами.

17. В связи с этим следует отметить, что заключение подобных соглашений соответствует рекомендации Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций и Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) относительно того, что правительствам следует активно проводить политику заключения соглашений друг с другом с целью ликвидации многократного налогообложения. Более того, как этот подход на основе взаимности, так и метод, использованный для ликвидации многократного налогообложения в тех случаях, о которых идет речь, усиливаются Типовой конвенцией ОЭСР об устранении двойного налогообложения в отношении налогов на доход и капитал (1992). В Типовой конвенции Организации Объединенных Наций о двойном налогообложении между развитыми и развивающимися странами (1980) также подчеркивается принцип взаимного подхода и содержится много статей,

имеющих общий характер со статьями конвенции ОЭСР.

18. Статья 2 постановляющей части соответствует принципу, содержащемуся в статье 5 постановляющей части резолюции раздела I и статье 3 резолюции раздела II, и замечания, содержащиеся в пунктах 9 и 10 равно относятся к данной резолюции. Полная реализация всеми Договаривающимися государствами этой резолюции будет означать, что налогообложение доходов, воздушных судов и другой движимой собственности, связанной с эксплуатацией воздушных судов, международного авиатранспортного предприятия будет осуществляться исключительно государством, в котором находится местопребывание оперативного административного подразделения предприятия. При отсутствии взаимного освобождения от налогов международные авиатранспортные предприятия подвергаются либо многократному налогообложению – именно эту ситуацию резолюция пытается предотвратить, – либо налогообложению, основанному на той или иной формуле распределения, которое оговаривается между эксплуатантом и заинтересованным государством. Единственно возможная альтернатива, т. е. распределение на многократной основе, по мнению Совета, остается теорией, которая, возможно, была бы более приемлемой при условии, что каждое государство мира согласилось бы соблюдать выработанную формулу. В обозримом будущем это представляется невозможным в силу следующих причин: а) существенных различий между законодательствами, структурами налогообложения, потребностями в доходах и экономических условий, а также различий в языке, практике ведения дел и расчетов, финансовом и коммерческом законодательстве и б) открыто признаваемого стремления эксплуатантов международных линий в тех случаях, когда правила взаимного освобождения не соблюдаются, сохранять гибкость путем использования при различных обстоятельствах различных формул.

19. При выполнении условий настоящей резолюции Договаривающиеся государства могут прибегнуть к различным действиям, как это указано в третьей статье преамбулы. Из них законодательство, предоставляющее освобождение на основе взаимности, безусловно наиболее простой и экономный с точки зрения времени метод достижения цели настоящей резолюции, при условии, что он будет введен без излишних задержек. С другой стороны, некоторые государства считают более приемлемым решением проблемы ликвидации многократного налогообложения авиатранспортных предприятий заключение официальных двусторонних соглашений, касающихся налогообложения в целом или включения соответствующих положений в соглашения об обмене коммерческими правами перевозок. В некоторых случаях, однако, переговоры, проводимые между некоторыми государствами с этой целью, как известно, наталкивались на множество формальных трудностей и задержек, в результате чего Совет предложил (см. статью 3 постановляющей части) правительствам, проводящим переговоры, принять все практически возможные меры для достижения скорейшего выполнения резолюции. В связи с этим внимание государств было обращено на метод выполнения, использованный некоторыми государствами. Решив в принципе применять правило взаимного освобождения авиатранспортных предприятий, заинтересованные государства осуществили это путем простого обмена дипломатическими нотами. Более широкое применение подобного метода, в тех случаях, когда это возможно и уместно, поможет добиться скорейшего достижения более широкого применения правила взаимного освобождения от налогов.

20. Как и в предыдущих резолюциях по топливу и смазочным материалам, Совет вновь призывает государства (см. статьи 5 и 6 постановляющей части) уведомлять Организацию относительно своей позиции по пунктам а) и б) статьи 1 постановляющей части, с тем чтобы Дополнение к этому документу регулярно обновлялось.

## РАЗДЕЛ IV

### РЕЗОЛЮЦИЯ СОВЕТА ОТ 14 ДЕКАБРЯ 1993 ГОДА ПО ВОПРОСУ НАЛОГОВ, СВЯЗАННЫХ С ПРОДАЖЕЙ ИЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

СОВЕТ,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Договаривающиеся государства ИКАО в развитие принципов Конвенции ставят своей целью достижение дальнейшего развития и расширения международных путешествий и торговли, и

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что взимание налогов на продажу или использование международного воздушного транспорта затрудняет его дальнейшее развитие, увеличивая расходы эксплуатанта (как это происходит в случае взимания налогов с валовой суммы денежных поступлений или с оборота), грузоотправителя (при взимании налогов с авиагрузовых накладных) и пассажира (при взимании сборов с билетов), и, более того, вызывает значительные неудобства для пассажира (подушный налог и налоги, взимаемые при посадке и высадке),

ПОСТАНОВЛЯЕТ, ЧТО:

- 1) каждое Договаривающееся государство по мере возможности снижает и планирует, как только это позволяют его экономические условия, отмену всех видов налогообложения на продажу или использование международного воздушного транспорта, включая налоги на валовую сумму денежных поступлений эксплуатантов и налоги, взимаемые непосредственно с пассажиров или грузоотправителей;
- 2) в контексте настоящей резолюции налог определяется как сбор, взимаемый с целью повысить доход национальной или местной казны и предназначенный для использования для нужд всего населения или его отдельной части (т. е. неавиационных целей), и сборы, взимаемые для возмещения расходов за услуги и функции, не требующиеся для гражданской авиации, также представляют собой налоги в целях настоящей резолюции;
- 3) каждое Договаривающееся государство уведомляет Организацию о налогах, которые оно взимает за продажу или использование международного воздушного транспорта, и о масштабах, в которых оно готово предпринять действия в соответствии с принципами настоящей резолюции; информирует Организацию о любых последующих изменениях своей позиции в отношении настоящей резолюции;
- 4) полученная таким образом информация публикуется и направляется всем Договаривающимся государствам.

## ПОЯСНЕНИЯ К РЕЗОЛЮЦИИ СОВЕТА, СОДЕРЖАЩЕЙСЯ В РАЗДЕЛЕ IV

21. Развитие и расширение международных путешествий и торговли превратилось в важную задачу для всех Договаривающихся государств ИКАО, и с каждым годом, проходящим со дня подписания Чикагской конвенции, роль международной гражданской авиации все возрастает. Одновременно широко признано, что налоги на продажу или использование международного воздушного транспорта являются сравнительно неоправданной формой налогообложения и могут создавать существенные препятствия на пути дальнейшего развития этого вида транспорта, в основном поскольку они являются причиной увеличения стоимости, а также задержек и неудобств для путешественников и торговых организаций, пользующихся этим видом транспорта.

22. Налоги, взимаемые с валовой суммы денежных поступлений международных авиатранспортных предприятий, т. е. с доходов, полученных от продажи пассажирских и грузовых воздушных перевозок, увеличивают общие расходы эксплуатантов по обслуживанию их международных линий и должны, как другие расходы, быть в конечном счете отнесены на потребителей. Широко признается, что одним из основных путей расширения использования воздушного транспорта, и таким образом его дальнейшего развития, является снижение тарифов, с тем чтобы все больше людей могли воспользоваться преимуществами скорости и комфорта. Однако налоги, о которых идет речь выше, могут быть препятствием в этом отношении.

23. Налоги, взимаемые с каждой грузовой отправки, принятой на борт или выгруженной с международных рейсов, препятствуют торговле ценными товарами или скоропортящимися продуктами там, где скорость перевозки играет основную роль. Налоги подобного характера, однако, не следует путать с таможенными пошлинами на ввоз товаров из-за границы, который составляет общепринятый источник доходов для государства, и там, где они применяются, они взимаются независимо от вида используемого транспорта.

24. Налоги на продажу билетов на международный воздушный транспорт, там, где

они взимаются, повышают стоимость воздушной перевозки. Аналогичное влияние оказывают и другие налоги, иногда взимаемые с международных пассажиров во время посадки или высадки. Помимо повышения стоимости авиаперевозки такие налоги, при взимании в последний момент, являются помехой, вызывающей неудобства для пассажиров, например, в случаях, когда пассажиру требуется прибыть заранее для регистрации перед посадкой, получить дополнительную местную валюту и т.п.

25. Определение налога, изложенное в статье 2 постановляющей части, отличается от определения, широко принятого ОЭСР и Организацией Объединенных Наций, где доход, выплачиваемый в объединенный доход, но в последующем предназначенный для бюджета гражданской авиации, обычно характеризуется как налог. Однако все взимаемые государствами налоги или сборы, которые прямо или косвенно предназначаются для финансирования расходов на использование авиационных средств, будут рассматриваться приемлемыми и не подпадать под действие настоящей резолюции.

26. В своих Заявлениях Договаривающимся государствам относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание (Doc 9082) Совет сделал две важные рекомендации в отношении сборов. В первой говорится о том, что государствам следует взимать сборы только за услуги и функции, которые требуются для международной гражданской авиации; а во второй говорится о том, чтобы государства воздерживались от взимания сборов, которые ведут к дискриминации международной гражданской авиации по сравнению с другими видами международного транспорта. Если сборы взимаются за услуги и функции, **не** относящиеся к международной гражданской авиации, то эти сборы являются фактически налогами и подпадают под действие настоящей резолюции.

27. Замечания, касающиеся "местных" налогов, о которых идет речь в пункте 10, точно также относятся к налогам, взимаемым "местной" казной, как было упомянуто в статье 2 постановляющей части.

28. Как и в резолюциях, содержащихся в делах I, II и III, государствам в статьях 3 и 4 вновь настоятельно рекомендуется предоставлять Орга-

низации информацию о своей позиции по данному вопросу, с тем чтобы она могла быть опубликована в Дополнении к настоящему документу.

– КОНЕЦ –