إضافة إلى الوثيقة 8632

سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي

(الطبعة الرابعة - 2016)

تحل الإضافة المرفقة محل جميع الإضافات السابقة إلى الوثيقة 8632 المتعاقدة حتى 2016/2/25 فيما يتعلق بقرار المجلس بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.

وسيجري إصدار المعلومات الإضافية الوازدة من الدول المتعاقدة فيما بعد كتعديلات على هذه الإضافة.
إضافة إلى الوثيقة رقم 8632 — الطبعة الرابعة

سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي

المعلومات الواردة، كما أبلغت بها الإيكاو، تبين حالة تنفيذ الدول المعاقدة لقرارات التوصيات الصادرة عن مجلس المنظمة عام 1999 في مجال فرض الضرائب.

نشرت بموجب سلطة المجلس

فبراير 2016

منظمة الطيران المدني الدولي
سجل التعديلات

<table>
<thead>
<tr>
<th>الرقم</th>
<th>التاريخ</th>
<th>آخر بمعرفة</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

ليس في التسميات المستخدمة في هذا المطبوع ولا في طريقة عرض مادته ما يتضمن التعبير عن أي رأي كان للإيكات بشأن الوضع القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة، أو لسلطات أي منها، أو بشأن تعيين تكريمها أو حدودها.
### فهرس المحتويات

<table>
<thead>
<tr>
<th>تاريخ النشر</th>
<th>الدولة</th>
<th>رقم الصفحة في الإضافة</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2013/1/15</td>
<td>الأرجنتين</td>
<td>1-2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>أرجنتين</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>أستراليا</td>
<td>1-2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>النمسا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>أنغولا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>البخرين</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>بريتانيا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>بلجيكا</td>
<td>1-2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>بوروندي</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>بوتسوانا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>كامبوديا</td>
<td>1-7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>الصين (منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة)</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>الصين (منطقة ماكاو الإدارية الخاصة)</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>كولومبيا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>كوبا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>مصر</td>
<td>1-7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>أستراليا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>إثيوبيا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>فلسطين</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>فرنسا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ألمانيا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>أوغندا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>هندوراس</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>الهند</td>
<td>1-3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>أندونيسيا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>جمهورية إيران الإسلامية</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>إسبانيا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>إيطاليا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>الأردن</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>كندا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>الكويت</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>لبنان</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ليختنشتات</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ليتوانيا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>مملكة مغربي</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>مملكة مالاوي</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>مملكة موريتانيا</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>مولدوفا</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2013/1/15
<table>
<thead>
<tr>
<th>التاريخ</th>
<th>رقم الصفحة في الإضافة</th>
<th>الدولة</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2013/1/15</td>
<td>1</td>
<td>مالي</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/1/15</td>
<td>1</td>
<td>مالطة</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/1/15</td>
<td>1</td>
<td>موريتانيا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/1/15</td>
<td>1-3</td>
<td>المكسيك</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/2/29</td>
<td>1</td>
<td>منغوليا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/3/15</td>
<td>1</td>
<td>المغرب</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/3/15</td>
<td>1</td>
<td>ميانمار</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/4/29</td>
<td>1</td>
<td>هولندا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/5/29</td>
<td>1</td>
<td>نيوزيلندا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/29</td>
<td>1</td>
<td>نيجيريا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>النرويج</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>عمان</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>باكستان</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>بنما</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>باراغواي</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>بولندا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>البرتغال</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>جمهورية كوريا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>جمهورية مولدوفا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1-3</td>
<td>الاتحاد الروسي</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>رومانيا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>سريلانكا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>سنغافورة</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>سلوفاكيا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>سلوفينيا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>جنوب أفريقيا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1-6</td>
<td>أستراليا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>السودان</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>سويسرا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>تايلاند</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>تونس</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/6/15</td>
<td>1</td>
<td>تركيا</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/7/15</td>
<td>1</td>
<td>الإمارات العربية المتحدة</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/7/15</td>
<td>1</td>
<td>المملكة المتحدة</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/10/15</td>
<td>1</td>
<td>جمهورية تنزانيا المتحدة</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/10/15</td>
<td>1-3</td>
<td>الولايات المتحدة</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/10/15</td>
<td>1</td>
<td>أفغانستان</td>
</tr>
<tr>
<td>2013/10/15</td>
<td>1</td>
<td>جمهورية فنزويلا البوليفارية</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2013/1/15
الأرجنتين

تمثل الأرجنتين لقرار المجلس الوارد في البند 1 مع التوصيات التالية:

(1) بالإضافة إلى الإعفاءات التي تنص عليها القرار في البند 1 من الوثيقة Doc 8632 بشأن رسم الاستيراد والتصدير، فإن الحالات الموضحة فيه معفية من دفع تلك الضرائب، باستثناء الحالات المفترضة والواردة في المرفق.

(2) بالنسبة لعمليات النقل الجوي الدولي التي تتم في بلداً بواسطة طائرات مسجلة في دولة أخرى أو طائرات مؤجرة.

ب) على الرغم من فرض ضريبة القيمة المضافة على بعض المنتجات المعينة، تنص قواعد هذه الضريبة على استرداد الضريبة في الحالات التي تقدم فيها هذه المنتجات لخدمة النقل الجوي الدولي للأشخاص والبضائع.

البند 2

تمثل الأرجنتين لقرار المجلس الوارد في البند 2 والذي يبرر التعمقات التالية:

(1) منذ عام 1946، اتبعت الأرجنتين موقفًا يقضي بأن لكل دولة الحق المطلق في فرض الضرائب على إيرادات وأعمال الموسائل التي يوجد مقرها في تلك الدولة و تقوم بعمليات النقل الجوي الدولي.

(2) بدءًا من السنة المذكورة في الفقرة 1 أعلاه، تقدم اتفاقات محددة لتفادي الإدراج الضريبي في مجال النقل الجوي الدولي، بجانب واجبات أخرى، بالإضافة إلى ذلك، أصبح الموقع المذكور في المواد ذات الصلة من الاتفاقات الضريبية العريضة الممكن للتجنب الإدراج الضريبي، أصبح موقعًا ثابتاً (الموارد 8 و 22 من الاتفاقية المذكورة التي وضعها منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية).

البند 3

لا تطبق الأرجنتين أنواع الضرائب التي قد تثير على طرق عمل النقل الدولي عن طريق وضع عائق أو صعوبات أمام تطوير، وذلك فيما يتعلق بالركاب والبضائع على السواء. وينبغي بيان التعمقات التالية في هذا الخصوص:

(1) يفرض الأرجنتين نسبة قدماً 5 في المائة من سعر تذاكر السفر الجوي خارج الدولة والتي تباع أو تصدر في بلادنا، بالإضافة إلى ذلك، التذاكر المباعة أو الصادرة خارج إقليمنا الوطني للمواطنين الأرجنتينيين أو المقيمين الدائمين فيها، والتي تكون شرط المغادرة فيها هي أن يكون موجود في بلادنا.

(2) تتم فرض ضريبة جزئية لجزء اللفة (2) من منطوق القرار، بحيث تعتبر ضريبة ما يسمى في الأرجنتين رسوم مالية مقدرة من الدولة أو الرسالة أو البلدية، بالنسبة لهذه الضريبة، وهو الموقع الذي تعتده الأرجنتين، فإن الممارسات الدولية تسمح للبلدان أن تجمع مثل هذه الرسوم التي عادة ما تفرض على قيمة الممتلكات غير المغادرة والتي تهدف إلى تطبيق تكاليف الإضاءة والنظافة في المدينة.
الضميمة 1

قانون الجمارك لدولة الأرجنتين (القانون رقم 202-415)

المادة 514

باستثناء أي حكم خاص مخالف لذلك، فإن تحميل أي بضائع لا يتم تداولها بحرية في الإقليم الجمركي على أي وسيلة من وسائل النقل، سواء كانت وطنية أو أجنبية، وذلك بقصد استخدامها كإمدادات أو موان أو إمدادات قادمة من مخزن خاضع للرقابة الجمركية، يعتبر كأنه استيراد بغرض الاستهلاك وخاضع لدفع الضرائب المقابلة عليه.
أرمينيا

وفقاً لقانون جمهورية أرمينيا لضريبة القيمة المضافة، يتم تطبيق المستوى الضريبي الصغرى على ما يلي:

(أ) الوقود المستخدم لإعداد الزيوت والوقود للطائرات التي تتم برحالات على طرق جوية دولية، وعلى إمدادات السلع المخصصة لاستعمال الطاقم والركاب على من الطائرة طول الرحلة.

(ب) المعاملات الخاضعة للضريبة في مجال تقديم الخدمات (بما في ذلك خدمات الشحن والتحويلات والخدمة العامة على خطوط دولية، بالإضافة إلى توفير خدمات الشحن على الطرق الدولية للركاب والأنشطة والبريد المنقول على الطرق الدولية والخدمات المقدمة للركاب خلال النقل، والمعاملات الخاضعة للضريبة بالنسبة للخدمات (بما في ذلك خدمات العملاء والوسطاء) المرتبطة بشكل مباشر بالخدمات المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) أعلاه أو بالجهاز الذي تتولى تقديم هذه الخدمات.


وتشدد الفقرة الثالثة من المادة 89 من قانون الضرائب بجمهورية أرمينيا، على تطبيق المستوى الضريبي الصغرى للرسوم الجمركية على تصدير البضائع من جمهورية أرمينيا.

ووفقاً لقانونية المتعلقة بضريبة الأرباح بجمهورية أرمينيا، تخضع للضريبة إبرازات شركات النقل الجوي الأجنبية التي تقوم بتشغيل رحلات من الجمهوريات الأوروبية، سواء في البداية أو بعد ذلك على أساس التقرير السنوي للإيرادات (إذا كان لشركة النقل الجوي المعنية فرع مستقل في جمهورية أرمينيا).

بالإضافة إلى ذلك، تم إبرام اتفاقيات بشأن الضرائب والملكية مع معظم البلدان التي توجد فيها مقر (أماكن تأسيس) الشركات الأجنبية التي تقوم بنقل مواد النقل الجوي أو إلى جمهورية أرمينيا، وتمت تبادل اتفاقيات النقل الجوي وأحكامها المتعلقة بالنقل الجوي الدولي مع سياسات الإيكار للضريبة في مجال النقل الجوي الدولي.

حتى تاريخ 2015/9/1، ترتبط أرمينيا باتفاقيات منع الإزدواج الضريبي مع الإبرازات والملكية مع الدول الواردة والأربعين التالية:

- بلغاريا وأوكرانيا والصين ورومانيا وروسيا وجمهورية إيران الإسلامية وتتركمانستان وجورجيا وبلغاريا ولاتفيا وليتوانيا وفرنسا وبلجيكا ودانمرك وسويسرا وسويسرا وإيطاليا والمملكة المتحدة والهند وبريطانيا وفنلندا وقطر وسويسرا وإيطاليا والإمارات العربية المتحدة وليتوانيا وлитوانيا وبلجيكا وفرنسا والدنمارك وبريطانيا وإيطاليا وإسبانيا والمملكة المتحدة وإيطاليا والمملكة المتحدة وإيطاليا والمملكة المتحدة وإيطاليا والمملكة المتحدة.

ومنذ عام 1998، أصبح على الركاب المسافرين من مطار "أرمينيا" بمدينة "تيران" تدفع ضريبة للدولة بقيمة 1000 درام أرميني (حوالي 21 دولارًا أمريكيًا) ثم دمجها ضمن سعر تذكرة السفر منذ عام 2009، وذهب إلى مرافق الدولة في جمهورية أرمينيا بشكل التالي:

2016/3/29
ا) من قبل شركات النقل الجوي التابعة لجمهورية أرمينيا وممثلي شركات النقل الجوي الأجنبية المسجلة في جمهورية أرمينيا عند تشغيل الرحلات المنظمة.

ب) المؤسسات المُشَقّة للمطارات عند تنظيمها لرحلات غير منظمة.

٢٠١٦/٢/٩
أستراليا

 Chili عالم

تظل أستراليا تبع سياسة تقضي بأن المسائل المتعلقة بالضرائب على شركات الطيران الدولي ينبغي أن تعالج في سياق السياسة الضريبية العامة لأستراليا.

امتداد سياسات الإيكون تشمل الضرائب المفروضة على المستويات المحلية الفرعية

الولايات والأقاليم الأسترالية لديها سلطاتها الخاصة بفرض الضرائب، ولا يملك الكونفولث سلطة مباشرة لتجاوز قواعدها الضريبية للدولة. ويجلي ذلك الواقع في أن المعاهدات الثنائية المبرمة من قبل أستراليا في المجال الضريبي والتafort أراح شركات الطيران فإنها تتعطل بشكل واف ضربات المفروضة على صعيد الولايات. وهو ما ينطبق على التحديث الموجود في النص 1 أدناه. وتقدم المعلومات التالية بخصوص ضريبة الوطية.

إبلاغ الممارسات بخصوص الوثيقة رقم 8632 - الضرائب على المستوى الوطني فقط

البند 1

تعتبر الممارسة الأسترالية، كما ترد في المادة 9 من الاتفاق الاسترالي للخدمات الجوية، مع البند 1.

تحديدًا، تعني الضرائب التي تشملها شركات الطيران لكل طرف في مجال النقل الجوي الدولي من الضرائب المفروضة على الورادات والرسوم الجمركية ورسوم الضرائب وضرائب البضائع والخدمات، ومن الرسوم والتكاليف المماثلة المفروضة في أستراليا. كما تعني قطع الغيار ومواد الضرائب الأخرى المعدة أو المستخدمة حصريًا ذات الصلة بتصدير وصيانة وتقديم الخدمات للطائرات، بشرط أن تكون هذه الضرائب والمواد المستخدمة متضمنة من الضرائب وأن يعاد تصديرها.

ويشترط في كل الأحوال أن يتم استخدامها على متن الطائرة التابعة لتنفيذ عمليات النقل الجوي الدولي أو لصيانتها من قبل شركات الطيران المدنية، وتتعين المواد التالية من الضرائب المفروضة على الورادات والرسوم الجمركية ورسوم الضرائب وضرائب البضائع والخدمات ومن الرسوم والتكاليف المماثلة المفروضة في أستراليا:

1. المراجعة التجارية على متن الطائرة (و يتضمن ذلك، بدون أن يقتصر عليها، الأطعمة والمشروبات والمنتجات المقدمة للعديد أو استخدام الركاب أثناء الرحلة).

2. الوقود ومواد التشحيم (بما في ذلك مواد النظم الهيدرولية) والإمدادات الفنية الاستهلاكية.

3. القطع الغيار بما في ذلك المحركات.

تطبق هذه الإجراءات أيضاً عند استخدام هذه المواد في أي جزء من الرحلة فوق الإقليم الأسترالي في أثناء رحلة دولية.

البند 2

تسلب حكومة أستراليا قصصًا جهدها لضمان عدم فرض الولايات والسلطات المحلية ضريبة على المواد المستخدمة في تشغيل أو تقديم الخدمات للطائرة المستخدمة في النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الوقود ومواد التشحيم والمواد المستخدمة في المؤسسة. ولكن يتغزى على الحكومة الاسترالية التعهد بعدم فرض الولايات الضريبة في بعض الحالات، وفي الوقت الحاضر، لا تقوم الولايات والسلطات المحلية بفرض أي ضريبة تتعارض مع الإجراءات الضريبية للنقل الجوي الدولي في اتفاق الخدمات الجوية الدموذجي لأستراليا أو في قرارات الإيكون بشأن فرض ضريبة المواد المستخدمة في مجال النقل الجوي الدولي.

لا ينص القانون الضريبي المحلي لأستراليا على أحكام خاصة بفرض ضريبة على إيرادات مشتغل شركات الطيران غير المقيمين، يوجب حساب الإقراض الخاضعة للضريبة لملحق هذه الشركات وفقاً للقانون الأسترالي لضريبة الإيرادات.

2016/2/29
وتعتبر أستراليا عموماً سياسات منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (OECD) لفرض الضرائب، كما يرد في الاتفاقية الضريبية المزدوجة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، وفرض الضرائب عادةً على أرباح عمليات الطيران في النقل الجوي الدولي في الدولة التي يقع فيها مقر الشركة التي تشغل الطائرة. وتحتفظ أستراليا بحقها بفرض ضرائب على الأرباح الناتجة عن نقل ركاب أو شحن حزمة من نقطة في أستراليا إلى نقطة تغريغ أخرى في أستراليا. وتتم تقاضي تعدد المستويات الضريبية من خلال معاهدات أستراليا للضرائب التي تنص على إعفاء الدولة التي يقع فيها مقر الشركة من الضرائب التي تم دفعها في البلد الناشئ فيه الأرباح.

تفرض أستراليا ضريبة على مكاسب رأس المال كجزء من نظامها لضريبة الإيرادات. ويمتاز قانون أستراليا الداخلي، تفرض الضريبة على مكاسب رأس المال للشركات الطيران الدولية غير المقيمة الناتجة عن بيع ممتلكات عامة خاضعة للضريبة (خاصة الممتلكات العقارية وأصول أعمال الفروع الاسترالية لشركات الطيران الأجنبية المقيمة). وفي حال وجود معاهدة ضريبية شاملة، لا تفرض أستراليا الضريبة على مكاسب رأس المال الناتجة عن تحويل ملكية طائرة تابعة للشركة غير المقيمة، أو عن تحويل الممتلكات المتعلقة بتشغيل تلك الطائرة) وتعني الدولة التي يقع فيها المقر الرئيسي للمؤسسة حق الضريبة المفروضة.

عقدت أستراليا وافقات شاملاً يتعلق بفرض ضريبة الإيرادات لشركات النقل الجوي الدولية، و 4 اتفاقيات محددة متعلقة بإيرادات شركات الطيران العالمية.

لا يتم تطبيق ضريبة السلع والخدمات في أستراليا (GST)، وهي ضريبة قيمة مضافة واسعة النطاق على خدمات النقل الجوي الدولي (مستوى صافي للضريبة)، وعلى حركة الركاب (PMC) بمبلغ 55 دولارًا يتم تحصيله من المسافرين المغادرين لأستراليا باتجاه بلدان أخرى، بغض النظر عما إذا كانوا يعودون العودة إلى أستراليا. وتتولى وزارة الهجرة وحماية الحدود المسؤولية الإدارية في ما يخص إدارة رسم حركة الركاب (PMC). ويتطلب ذلك بشكل أساسي عبر اتفاقيات وترتيبات رسمية مع شركات النقل الجوي، ويتتم تحصيل هذه الرسوم من طرف شركات الطيران المعنية وقت إصدار التذاكر ثم تقوم هذه الشركات بتحويلها بعد ذلك إلى الوزارة.

وقتم تم فرض رسم حركة الركاب (PMC) في الأصل بهدف تعويض التكاليف الناجمة عن تنفيذ الإجراءات الخاصة بالركاب على الحدود الأسترالية.
المسا

البند 1

ينفذ هذا البند على النقل الجوي التجاري.

البند 1 (ب)

يدخل الإعانة بدون شروط المعاملة بالمثل.

البند 1 (ج)

يمنح الإعانة للطائرات المغادرة أيضا.

البند 1 (د)

التعريف مقبول في النمسا.

البند 1 (ه)

لا تفرض النمسا مثل هذه الرسوم أو الضرائب.

البند 2

مقبول تماما في النمسا.

البند 2 (أ)

أبرمت النمسا عدداً من الاتفاقات الثنائية التي تتعلق بمنع الإزدواج الضريبي بصفة عامة لتجنب تعدد الضرائب في مجال الطيران المدني، ضمن جملة أمور.

البند 3

لا تفرض ضرائب على مبيعات واستخدام النقل الجوي الدولي في النمسا.

البند 4

كما تم الإشارة إليه أعلاه، فإن النمسا تحتوي الإعانات الحالية من الضرائب على الطيران المدني الدولي بسعة ضريبية

واحدة: فخلاة لتصويت الإيكاو، فرضت النمسا ضريبة اتحادية يتم احتسابها على أساس طول المسافة المقطعة خلال

جميع الرحلات الدولية حيث يتم تحصيل مبلغ 7 يورو على رحلات المسافات القصيرة، وبمبلغ 15 يورو على رحلات

المسافات المتوسطة، وبمبلغ 35 يورو على رحلات المسافات الطويلة لكل راكب مغادر.

وبالإضافة إلى ذلك، قامت النمسا، باعتبارها دولة عضو في الاتحاد الأوروبي، بدعم الإتجار بحقوق الاتفاقات بالنسبة

للنقل الجوي داخل الاتحاد الأوروبي كأداة اقتصادية ملائمة للخفض أو الحد من تأثير الطيران المدني على البيئة. كما

أعربت النمسا عن تأديتها لوضع أي نظام عالمي للإتجار بالإتفاقيات أو أي إجراء مماثل ضمن إطار الإيكاو واتفاقية

الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ (UNFCCC).

2016/3/29
أتيقان أذربيجان

تُوافق جمهورية أذربيجان موافقة ثانية على مبادئ ووصيات الإيكاو الرئيسية المتعلقة بفرض الضرائب في مجال النقل الجوي.

البند 1: تمتثل جمهورية أذربيجان للأجزاء الواردة في هذه الوثيقة المتعلقة بالضرائب على الوقود، وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات.

البند 2: يستمد الإعفاء المتبادل من الضرائب على إيرادات وأرباح الشركات على مبدأ المعاملة المتبادلة ويحظى بدعم اتفاقيات ثنائية في مجال النقل الجوي أو اتفاقيات مخصصة لتجنب الازدواج الضريبي.

البند 3: تتبع جمهورية أذربيجان مبدأ الإعفاء في ما يتعلق بالضرائب المرتبطة ببيع تذاكر الطيران.
البحرين

تلتزم مملكة البحرين بتطبيق الأحكام والقرارات المتعلقة بالسياسات الخاصة بفرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، مسترشدة بالوثيقة 8632 وغيرها من الوثائق ذات الصلة الصادرة عن الإيكات. وبالتالي فإن مملكة البحرين:

لا تفرض حالياً أي ضرائب محلية على شراء الوقود ومواد التشحيم وغيرها من النواتج التقنية الاستهلاكية التي تستخدمها الطائرات الأجنبية. ويرد هذا الإعفاء بشكل صريح في الاتفاقات الثنائية المبرمة مع دول مختلفة.

تتبع مبدأ الإعفاء المتبادل من الضرائب على دخل وعائدات شركات الطيران، وذلك إما من خلال النص على هذا الإعفاء في الاتفاقات الثنائية (إذا كان الطرف الآخر يوافق ذلك)، أو عن طريق إبرام اتفاقيات خاصة بين السلطات المختصة في البلدين.

لا تفرض مملكة البحرين حالياً أي ضرائب على مبيعات خدمات النقل الجوي.
بriendos

اعتباراً من 27 نوفمبر 2010، رفعت ضريبة القيمة المضافة، البالغة خمسة عشر في المائة (15%), المفروضة على تذاكر شركات الطيران للرحلات التي تبدأ في بriendوس أو التي تُصدر تذاكرها أو يدفع ثمنها في بriendوس، إلى 17.5 في المائة.

البند 3
البند 1

الوقود والشحن على متن الطائرة

يمنح إعفاء من الرسوم الجمركية عند الوصول بالنسبة للوقود والشحن على متن الطائرات التي تخدم خطوطا دولية منتظمة.

ملاحظة: تم إصدار هذا الإعفاء بعد توقيع الاتفاق الأوروبي من أجل تحرير التجارة في مجال الطيران.

الوقود والشحن المحمولة على متن الطائرة

السلع القادمة من بلدان خارج الاتحاد الأوروبي والمأخوذة من مخازن الأمن (مثل محطات الطائرات) تعني

والأغراض الأخرى المعتبرة من الناحية المتفق عليها.

إذا أعيد تصدر هذا السلع خارج الاتحاد الأوروبي تعني من ضرائب الاستيراد. وينطبق ذلك على

الإمدادات للطائرة التي يكون مقصدها النهائي خارج الاتحاد الأوروبي.

يجب ملاحظة أن الإعفاء من رسوم الاستهلاك يقتصر على وقود الطائرات بعض النظر عن نوع الرحلة.

فيما يتعلق بضريبة التسجيل وضريبة القيمة المضافة:

تطبيق قواعد الإيكاو ضمن حدود التوجهات السارية بتاريخ 17/5/1997 من مجلس الاتحاد الأوروبي (77/388/CEE) الذي

أدرج في التشريع البلجيكي.

ويعتبر الأخير على قوة تنص على إعفاء ما بلي من ضرائب:

1- الإمدادات والموارد من الطائرات والطائرات المائية وطائرات الهليكوبتر وغيرها من الطائرات بغرض استعمالها من

جابب الدولة وشركات الطيران التي تعمل أساسا في القول الدولي للأشخاص والبضائع مقابل أجر.

2- الإمدادات للمتجين والملازم أو مشغلي الطائرات المشار إليها في البند (1) من هذه الفقرة، وما تستخدمه من المواد

التي تازع في متن هذه الطائرات أو التي مستخدمة في تشغيلها.

3- تقديم الخدمات لإتيان وتحويل وإصلاح وصيانة وتأجير الطائرات والمواد المشار إليها في البندين (1) و(2) من

هذه الفقرة.

4- الإمدادات لشركات الطيران المشار إليها في البند (1) من هذه الفقرة وما تستخدمه من سلع تقديم الوقود للطائرات

والطائرات المائية وطائرات الهليكوبتر وغيرها من الطائرات التي تستخدمنا شركات الطيران.

5- تقديم الخدمات بخلاف الخدمات المشار إليها في البند (3) من هذه الفقرة بالنسبة للاحتياجات المباشرة للطائرات

المشار إليها في البند (1) من هذه الفقرة، باستثناء الطائرات التي تستخدمها الدولة بالنسبة للبضائع التي

تقوم بها، مثل خدمات القطر والاتصال والإضاءة والخدماتなし استخدام خدمات الخدمات اللازمة لمواجهة الخدمات،

وإيقلاها وتأخيرها في الملاحة والخدمات التي يقدمها شركات الطيران وكراء شركات الطيران بصفتهم وكلاهما،

والمساعدة المادية للركاب والطاقم بالنيابة عن شركات الطيران.

نص قانون ضريبة القيمة المضافة أيضا على الاعفاء الضريبي للواردات والمشتريات داخل الاتحاد الأوروبي من السلع

التي تكون توريدها من جانب الجهات التي تخضع للضريبة مفعولا من الضريبة داخل البلد على أي حال.

تغطي أحكام تنفيذ قانون ضريبة القيمة المضافة أيضا بالاستيراد الدائم بدون ضرائب للمؤسسة المحمولة على متن الطائرات

التي تخدم خطوطا جوية منظمة.
تتشابه أحكام التشريع البلجيكي مع أهداف البند 1 من قرار الإيكون. والجدير بالذكر أيضا أن هذه الإعفاءات لا تتعلق سوى على الطائرات التي تستخدم في النقل الدولي للأشخاص والبضائع على خلاف أحكام البند 1 من الوثيقة والبند 3 من تطبيق مجلس.

المادة 1 (أ) إيرادات مؤسسات النقل الجوي الدولي والإيرادات من تشغيل الطائرات

يسعم قانون الضرائب البلجيكي بإعفاء الأرباح التي تحصلها شركة أجنبية في بلجيكا من جزء تشغيل أي طائرات تمتلكها أو تديرها والتي توقف في بلجيكا، وذلك على أساس المعاملة بالمثل، ويدثل هذا الإعفاء من الضريبة لصالح غير المقيمين البلجيكيين، من ناحية المبدأ، الضريبة الوحيدة التي يمكن فرضها على الإيرادات المذكورة.

المادة 1 (ب) إتفاقيات تنمية الازدواج الضريبي

في الأغلبية العظمى من اتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي التي أبرمتها بلجيكا على أساس الاتفاقية الدوبلوماسية لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، يرد نص مفاده أن الأرباح المحقة من تشغيل طائرة في النقل الدولي لا تخضع للضريبة إلا في الدولة المعاهدة التي يوجد فيها مقر الإدارة الفعلية للشركة أو في دولة إقامة تلك المؤسسة.

وينطبق ذلك أيضا على مكاسب رأس المال الناتجة عن استخدام الطائرة في الخارج وعلى المرتبات المستلمة من الأعمال المزدوجة بأجر على من الطائرات، وعلى أي ضرائب على الثروة المالية التي تكونها هذه الطائرات.

وفي حالة بلجيكا، تطبق إتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي هذه على ضريبة دخل الأفراد وضريبة الشركات والضرائب على الأشخاص الاعتيابيين وضريبة غير المقيمين والمساهمة الخاصة المتعلقة بضريبة دخل الأفراد والضرائب الإضافية.

وفي حالة الأرمان، بما في ذلك الاتفاقات عند المصدر والضريبة الإضافية على هذه الاقتراحات بالإضافة إلى الضرائب الإضافية على ضريبة دخل الأفراد، والتي تفرض بالنيابة عن بلجيكا أو أقسامها السياسية الفرعية أو مجتمعاتها المحلية.

المادة 3 بشرط مراجعة النصوص المذكورة في التطبيق على البند 2 بخصوص إيرادات مؤسسات النقل الجوي الدولي، لا تفرض في بلجيكا أي ضرائب على المبيعات في مجال عمليات النقل الجوي الدولي أو على نقل الرحلات الدولية.

وفرض رسوم مطالبات تستخدم حصصهم لتسديد قيمة الخدمات المقدمة أو تمييز الاستثناءات لصالح الطيارين المدنيين، وينطبق ذلك، بوجه خاص، على استعمال الطرق لخدمة الركاب والهواة الذين يستخدمون شركات المناولة.

تحدد رسوم إقلاع وظهور الطائرات وفقاً لنسبة مكافئة على أساس وزن الطائرة وقعتها من المستوى الصوتي ومعدل التشغيل. ويرتبط هذا التفاوت إلى حماية البيئة وراحة السكان الذين يعيشون بالقرب من المطارات.

---

٢٠١٣/١/١٥
بوتسوانا

تؤيد بوتسوانا قرار الإيکار الصادر في 1999/2/24 الوارد في الوثيقة رقم 8632، الطبعة الثالثة لعام 2000. فالتشريع الحالي لا يتطلب فرض أي ضرائب أو رسوم من أي نوع على البنود المذكورة. وكانت تكتوي الاتفاقات الثنائية للنقل الدولي مع البلدان الأخرى على مواد تعفى بموجبها شركات النقل الجوي المعتمدة من دفع مثل هذه الضرائب والرسوم للطائرات التي تشارك في عمليات دولية على أساس المعاملة بالمثل.

سوف تبلغ بوتسوانا الإيکار بأي تغييرات لاحقة في موقفها بشأن هذا القرار.
بوركينا فاسو

وفقاً للمادة 24 من اتفاقية شيكاغو، تمثل بوركينا فاسو لسياسات منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.

أولاً — رسوم خدمة المطارات

تُنشر رسوم خدمة المطارات المرتبطة بالخدمات العامة للمطارات أرباحاً على مدير المطار مقابل الخدمات المقدمة. وتستند تسوية هذه الرسوم إلى معايير ذات صلة ومعقولية وشفافية فيما يخص التكاليف المرتبطة بقدم تلك الخدمات، وتمثل هذه الرسول للتوصيات الصادرة عن الإيكاو.

ثانياً — الضرائب المفروضة على الوقود والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى

وفقاً للمادة 24 من اتفاقية شيكاغو وأحكام الاتفاقات الثنائية المعمولة بها، تطبق بوركينا فاسو على أساس بدأً المعاملة بالمثل، الإعفاء من الرسوم الجمركية أو أي ضرائب أخرى على الوقود والشحن، والإمدادات الفنية الاستهلاكية، وقطع الغيار وغيرها.

ثالثاً — الضرائب على الدخل

فيما يخص الضرائب المفروضة على دخل شركات الطيران، فإن الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي التي وقعت عليها بوركينا فاسو مع الدول الأخرى فيما يخص الضرائب غير المزدوجة على الدخل تتبع عن العمليات الدولية للخدمات الجوية.

____________________

2013/1/15
بوروندي

تعليقات عامة

تطبق بوروندي أحكام الوثيقة 8632 Doc، وليس لديها أي قيد فيما يتعلق بالقرار، وتحدد اتفاقيات النقل الجوي الثنائية في الوثيقة docД. تعفي حكومة بوروندي الوقود والشحوم وغيرها من الإمدادات الفنية الاستهلاكية من الجمارك والرسوم الأخرى عندما تستخدم في النقل الجوي الدولي.

وفقًا للنظام، فإنه يجب إدراج بنداً يقضي به في اتفاقيات النقل الجوي الثنائية لضمان المعاملة بالمثل.

في بوروندي، تفرض الضرائب على إيرادات مؤسسات النقل الجوي والطائرات والممتلكات القابلة للنقل الأخرى المستخدمة في تشغيل الطائرات التي تشارك في النقل الجوي الدولي في الدولة التي يوجد فيها من الناحية الفعلية المقر الرئيسي للكابينة.

يجب أن تشمل اتفاقيات النقل الجوي الثنائية التي تتفاوض بشأنها بوروندي بدلاً من الضرائب لضمان المعاملة بالمثل لمؤسساتها العاملة في مجال النقل الجوي الدولي.

لا تفرض حكومة بوروندي أي ضرائب على مبيعات واستخدام النقل الجوي الدولي.

البند 1

البند 2

البند 3

2013/1/10
الكاميراون

لا ينتمي الكاميرون أي اعتراض على إرشادات الإيكونوميس فيما يخص السياسات المتعلقة بالضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.
كندا

تعميقات عامة

يطلق في كندا نظام حكم فيدرالي. ويعطي دستور كندا بعض الصلاحيات الضريبية لحكومات المقاطعات، ولا يقتضي من المقاطعات أن تمتلك لسوات الحكومة الفيدرالية. في ممارسة هذه الصلاحيات، وحكومات البلديات أيضا صلاحيات خاصة بها في مجال فرض الضرائب منتحرة إياها حكومات المقاطعات التي تتبناها، بالرغم من أنها محدودة.

وبناء على ذلك، فإن لم يكن محددا خلافا، ترتبط هذه التعليمات فقط بالضرائب والرسوم التي تفرضها الحكومة الفيدرالية في كندا.

البند 1

الوقود

يعفي وقود الطائرات المستخدمة في توفير خدمات النقل الجوي الدولي من الرسوم الجمركية الفيدرالية والضرائب الفيدرالية الأخرى.

إن الضريبة الفيدرالية على السلع والخدمات (HST)، وضريبة المبيعات المتضمنة (GST)، التي تفرض عوضاً عن ضريبة المبيعات مع ضريبة HST، تخفض على وقود الطيران المستخدم.

تقدم خدمات النقل الجوي الدولي.

بينما تفرض كل مقاطعات كندا ضريبة على وقود الطيران، تقدم معظمها تخفيفاً جزئياً لضريبة وقود الطائرات المستخدم في خدمات النقل الجوي الدولي.

الشمحوم أو الإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى

تعفي غالبية عناصر مواد الطائرات والشمحوم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى المستخدمة في توفير خدمات النقل الجوي الدولي من الرسوم الجمركية وضريبات المبيعات الفيدرالية.

تخفض ضريبتي الضرائب التاليتين: (HST) و (GST) في حالة الإمدادات الفنية الاستهلاكية المستخدمة في تقديم خدمات النقل الجوي الدولي.

الفقرة الأخيرة

يطلق عموماً تخفيف الضرائب التاليتين (HST) و (GST) الموضح أعلاه عند تقديم النقل الجوي خدمات النقل الجوي الدولي خلال أنشطته التجارية.

انظر التعميقات العام أعلاه.

البند 1 (ه):

البند 2

لا تفرض أي ضرائب على الدخل المحصل من أشخاص غير مقيمين من تشغيل الطائرات في الحركة الدولية شريطة أن تكون الدولة التي يقومون بها تمنح قدما كافية من الإعفاءات المشابهة للمقيمين الكنديين.

لا تفرض ضريبة الممتلكات الفيدرالية على طائرات الدول المعتمدة الأخرى العامة في النقل الجوي الدولي.

عندما يعفي غير المقيمين من الضريبة الفيدرالية على الدخل ورأس المال المتصاص انسلاها مباشرة بشكل الطائرات في الحركة الدولية، توفر المقاطعات إعفاءات ضريبية بسيطة.

2016/2/29
لدى كندا اتفاقيات تفاوي الإزدراج الضريبي مع البلدان التالية:
الجزائر، الأرجنتين، أرجنتينيا، أستراليا، النمسا، أذربيجان، بنغلاديش، برادوس، بلجيكا، البرازيل، بلغاريا، الكاميرون،
شبه، الصين، منطقة هونغ كونغ الصينية الإدارية الخاصة، كوت ديفوار، كرواتيا، قبرص، الجمهورية التشيكية،
الدنمارك، الجمهورية الدومينيكية، إكادور، مصر، استونيا، فنلندا، فرنسا، السويد، ألمانيا، ألمانيا، هنغاريا، أستراليا،
البلدان، أندونسيا، أيرلندا، إيطاليا، إيطاليا، إيطاليا، اليابان، الأردن، كازاخستان، كندا، جمهورية كوريا، الكويت،
قيرغيزستان، لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبورغ، لوكسمبورغ، ماليزيا، ماليزيا، ماليزيا، مالطا، المكسيك، جمهورية مولدوفا،
النرويج، نيوزيلاندا، النرويج، النرويج، النرويج، النرويج، النرويج، النرويج، النرويج، النرويج، النرويج، النرويج،
رومانيا، الروسيا، السنغال، سنغافورة، الجمهوريات السوفيتية، سلوفينيا، جنوب أفريقيا، أسبانيا، إسبانيا، إسبانيا، إسبانيا،
سويسرا، جمهورية تشيلية الموحدة، تايلاند، تونس، تونس، تونس، أوروبا، الأوروبية، المملكة المتحدة،
الولايات المتحدة، أوزبكستان، فنزويلا، فنزويلا، فنزويلا، فنزويلا، فنزويلا، فنزويلا، فنزويلا، فنزويلا،
البنك 3

التخفيض ضريبي 

على نقل HST و GST

وبرمج حاصل في كندا.

وتفضل الحكومة الفيدرالية وجهات أخرى مقدمة للخدمات في كندا رسميا محددة بغرض تغطية تكاليف المراقبة وخدمات

المقدمة للطيران المدني، وهذا السبب، لا تعتبر هذه الرسوم ضريبة للأغراض المحددة في قرار المجلس المعني بفرض

ضرائب على النقل الجوي الدولي، وتشمل تلك الرسوم ما يلي:

• الرسوم المفروضة على الناقلین الجويین من مؤسسة ‘تاف كندا’ (Nav Canada)، وهي مؤسسة كندية خاصة لا

تتبرأ من تكاليف الخدمات الملاحة الجوية التي تقدمها في كندا.

• رسم أمين المسافرين المفروض من الحكومة الفيدرالية على الركاب لتغطية تكاليف التدابير المنفذة لأمن الرحلات

الجوية في المطارات الكندية.

• رسم تحسب المطار المفروضة من بعض المطارات الكندية للمساعدة في تغطية تكاليف تحسين المطارات.

البنك 2 ج)

البنك 2 ج)
توافق المديرية العامة للطيران المدني في شيلي تمامًا على القرار. ويتميّز هذا الموقف مع الإعفاء من الضرائب الذي أعطاه شيلي في الحالات المشار إليها في البندين 1 و 2 من الوثيقة رقم 8632.

لتفادي الازدحام الضريبي المتعدد، أُبرمت شيلي معاهاً باتصالات دولية تتعلق بالتحديد بالنقل الجوي إلى بعض البلدان الأجنبية.

وعموماً، يعني هذا النوع من الاتفاقات من ضريبة إيرادات مؤسسات النقل التابعة للدول المتعاقدة الأخرى والناشئة عن نشاطاتها، بشرط أن يخضع هذا الإعفاء لبدأ المعاملة بالمثل في تلك الدولة الأخرى. وأُبرمت شيلي معاهاً مع الأرجنتين، البرازيل، كولومبيا، فرنسا، ألمانيا، ونيرما، وباراغواي، واسبانيا، والولايات المتحدة، وأوروغواي، وفنزويلا.

يعني بيع تذاكر السفر في شيلي من ضريبة القيمة المضافة.

__________________

البندين 1 و 2 و 3
الصين

بما أن قطاع النقل بالصين قد قام بتطبيق بدء الاستعاضة عن الضرائب التجارية بضريبة القيمة المضافة، فإنه يسمح بخصم ضريبة القيمة المضافة المدفوعة من قبل شركات الطيران عند شراء وقود الطائرات، وعلى ذلك، وفقاً لما هو منصوص عليه في الإشعار الصادر عن وزارة المالية ومصلحة الضرائب بشأن إلغاء السياسة الخاصة باستخدام وقود الطيران المستورد والمعفى من الجمارك خلال رحلات الطيران المدني الدولي، فقد تم تمت العودة إلى فرض ضريبة القيمة المضافة على وقود الطيران المستورد والمعفى من الجمارك الذي يتم بيعه حالياً لرحلات الطيران المدني الدولي وإلغاء السياسة السابقة للإعفاء من الضرائب على القيمة المضافة وفقاً لذلك.

تعد في الضميمة المرفقة قائمة بأسماء الدول التي أقرت الصين معها اتفاقات لتحليق الأزدواج الضريبي.

يقوم كل راكب مغادر على رحلة دولية أو إقليمية بدفع مبلغ 90 يوان رمبي. ويشمل هذا المبلغ 70 يوان رمبي لصندوق تطوير الطيران المدني و 20 يوان رمبي لصندوق تطوير السفر.

الاتفاقيات الضريبية السارية

<table>
<thead>
<tr>
<th>الرقم المسلسل</th>
<th>الاسم</th>
<th>تاريخ التوقع</th>
<th>تاريخ بدء السريان</th>
<th>تاريخ التطبيق</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>اليابان</td>
<td>1983/3/26</td>
<td>1985/1/1</td>
<td>1986/5/1/197-7</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>المملكة المتحدة</td>
<td>1984/7/26</td>
<td>1986/12/33</td>
<td>1987/10/1/196-6</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>بلجيكا</td>
<td>1985/4/18</td>
<td>1986/5/1/1</td>
<td>1987/10/1/196-6</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>المانيا</td>
<td>1985/6/10</td>
<td>1986/5/1/15</td>
<td>1987/10/1/196-6</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>بولندا</td>
<td>1985/9/14</td>
<td>1986/11/33</td>
<td>1987/10/1/196-6</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>هولندا</td>
<td>1986/2/5</td>
<td>1986/12/21</td>
<td>1987/10/1/196-6</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>الدانمرك</td>
<td>1987/3/26</td>
<td>1986/10/22</td>
<td>1987/10/1/196-6</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>بلجيكا</td>
<td>1987/3/20</td>
<td>1986/12/22</td>
<td>1987/10/1/196-6</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>المانيا</td>
<td>1987/3/22</td>
<td>1986/10/23</td>
<td>1987/10/1/196-6</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>السويد</td>
<td>1987/3/18</td>
<td>1986/12/24</td>
<td>1987/10/1/196-6</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>تايلند</td>
<td>1987/3/27</td>
<td>1986/10/27</td>
<td>1987/10/1/196-6</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>إيطاليا</td>
<td>1987/3/21</td>
<td>1986/10/31</td>
<td>1987/10/1/196-6</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>هولندا</td>
<td>1987/3/13</td>
<td>1987/5/13</td>
<td>1987/10/1/196-6</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>تشيكوسلوفاكيا</td>
<td>1987/3/12</td>
<td>1987/5/11</td>
<td>1987/10/1/196-6</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>بولندا</td>
<td>1987/3/7</td>
<td>1987/5/7</td>
<td>1987/10/1/196-6</td>
</tr>
<tr>
<td>國家</td>
<td>年份/3/31</td>
<td>年份/6/30</td>
<td>年份/12/31</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>---</td>
<td>---</td>
<td>---</td>
<td>---</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>塞浦路斯</td>
<td>1994/11/3</td>
<td>1993/11/2</td>
<td>1992/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>埃及</td>
<td>1995/11/1</td>
<td>1994/11/1</td>
<td>1993/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>西班牙</td>
<td>1996/11/1</td>
<td>1995/11/1</td>
<td>1994/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>罗马尼亚</td>
<td>1997/11/1</td>
<td>1996/11/1</td>
<td>1995/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>塞浦路斯</td>
<td>1998/11/1</td>
<td>1997/11/1</td>
<td>1996/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>摩洛哥</td>
<td>1999/11/1</td>
<td>1998/11/1</td>
<td>1997/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>美国</td>
<td>2000/11/1</td>
<td>1999/11/1</td>
<td>1998/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>白俄罗斯</td>
<td>2001/11/1</td>
<td>2000/11/1</td>
<td>1999/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>瑞典</td>
<td>2002/11/1</td>
<td>2001/11/1</td>
<td>2000/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>保加利亚</td>
<td>2003/11/1</td>
<td>2002/11/1</td>
<td>2001/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>达吉斯坦</td>
<td>2004/11/1</td>
<td>2003/11/1</td>
<td>2002/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>德国</td>
<td>2005/11/1</td>
<td>2004/11/1</td>
<td>2003/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>冰岛</td>
<td>2006/11/1</td>
<td>2005/11/1</td>
<td>2004/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>爱沙尼亚</td>
<td>2007/11/1</td>
<td>2006/11/1</td>
<td>2005/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>匈牙利</td>
<td>2008/11/1</td>
<td>2007/11/1</td>
<td>2006/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>拉脱维亚</td>
<td>2009/11/1</td>
<td>2008/11/1</td>
<td>2007/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>立陶宛</td>
<td>2010/11/1</td>
<td>2009/11/1</td>
<td>2008/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>卢森堡</td>
<td>2011/11/1</td>
<td>2010/11/1</td>
<td>2009/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>荷兰</td>
<td>2012/11/1</td>
<td>2011/11/1</td>
<td>2010/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>冰岛</td>
<td>2013/11/1</td>
<td>2012/11/1</td>
<td>2011/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>挪威</td>
<td>2014/11/1</td>
<td>2013/11/1</td>
<td>2012/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>波兰</td>
<td>2015/11/1</td>
<td>2014/11/1</td>
<td>2013/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>葡萄牙</td>
<td>2016/11/1</td>
<td>2015/11/1</td>
<td>2014/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>希腊</td>
<td>2017/11/1</td>
<td>2016/11/1</td>
<td>2015/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>意大利</td>
<td>2018/11/1</td>
<td>2017/11/1</td>
<td>2016/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>摩洛哥</td>
<td>2019/11/1</td>
<td>2018/11/1</td>
<td>2017/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>荷兰</td>
<td>2020/11/1</td>
<td>2019/11/1</td>
<td>2018/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>挪威</td>
<td>2021/11/1</td>
<td>2020/11/1</td>
<td>2019/11/1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>葡萄牙</td>
<td>2022/11/1</td>
<td>2021/11/1</td>
<td>2020/11/1</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

注：這些國家按英語首字母排序。
<table>
<thead>
<tr>
<th>السنة</th>
<th>البلد</th>
<th>الرقم</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1998/1/1</td>
<td>بنغلاديش</td>
<td>52</td>
</tr>
<tr>
<td>1998/1/1</td>
<td>يوغسلافيا</td>
<td>53</td>
</tr>
<tr>
<td>1998/1/1</td>
<td>السودان</td>
<td>54</td>
</tr>
<tr>
<td>1998/1/1</td>
<td>مقدونيا</td>
<td>55</td>
</tr>
<tr>
<td>1998/1/1</td>
<td>مصر</td>
<td>56</td>
</tr>
<tr>
<td>1998/1/1</td>
<td>البرتغال</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>1998/1/1</td>
<td>إستونيا</td>
<td>58</td>
</tr>
<tr>
<td>1998/1/1</td>
<td>لاوس</td>
<td>59</td>
</tr>
<tr>
<td>1998/1/1</td>
<td>سيراليون</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>1998/1/1</td>
<td>الفلبين</td>
<td>61</td>
</tr>
<tr>
<td>1998/1/1</td>
<td>إيرلندا</td>
<td>62</td>
</tr>
<tr>
<td>1998/1/1</td>
<td>أيرلندا</td>
<td>63</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>جنوب أفريقيا</td>
<td>64</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>باربادوس</td>
<td>65</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>مولدوفا</td>
<td>66</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>كوبا</td>
<td>67</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>بنزويلا</td>
<td>68</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>كازاخستان</td>
<td>69</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>إندونيسيا</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>عمان</td>
<td>71</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>تونس</td>
<td>72</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>إيران</td>
<td>73</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>البحرين</td>
<td>74</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>الموناكو</td>
<td>75</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>غرينلاند</td>
<td>76</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>سيراليون</td>
<td>77</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>ترينيداد وتوباغو</td>
<td>78</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>ألبانيا</td>
<td>79</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>بروني</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/29</td>
<td>أوزبكستان</td>
<td>81</td>
</tr>
<tr>
<td>الرقم التسلسلي</td>
<td>الدولة</td>
<td>تارغه التنفيذ</td>
</tr>
<tr>
<td>--------------</td>
<td>--------</td>
<td>--------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة</td>
<td>(المنطقة القارية)</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>منطقة ماكاو الإدارية الخاصة</td>
<td>الخاصة</td>
</tr>
</tbody>
</table>

الترتيبات المتعلقة بالضرائب على إيرادات النقل الدولي (النقل الجوي)

فزوج الضرائب بصفة متباينة على إيرادات الشركات، لا تتجاوز الضرائب المفروضة 10% في المائة: الفلبين، تحدي الازدواج، تقدمت اتفاقية بشأن الضريبة في جميع الدول (المناطق) التي أجريت اتفاقيات بشأن الضريبة مع الصين، استناداً إلى تبرئة من المدة في البلد.

1. إمضاء الاتفاقية (أو ترتيب) تفاقي الازدواج ACK 681

2. إمضاء الاتفاقية (أو ترتيب) تحدي الازدواج ACK 681

3. إمضاء الاتفاقية (أو ترتيب) تحدي الازدواج ACK 681

<table>
<thead>
<tr>
<th>البلد</th>
<th>البلد</th>
<th>البلد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>فنزويلا، منغوليا، جنوب، الكويت، بالنغاديش</td>
<td>زيمبابوي، تركمانستان، سوريا، مدغشقر، لبنان</td>
<td>أفغانستان، زاير، بروني</td>
</tr>
<tr>
<td>زيمبابوي، فيتنام، مونغوليا، أوكرانيا، أوزبكستان، كازاخستان، أذربيجان، كازاخستان</td>
<td>وأوزبكستان، توركمنستان، الاتحاد السوفيتي السابق</td>
<td>لبنان، فيرغستان، بيلاروس</td>
</tr>
<tr>
<td>جمهورية كوريا</td>
<td>البرتغال، أيرلندا، النمسا، النرويج، السويد، الدنمارك</td>
<td>النرويج، السويد، الدنماركي، النرويج، النرويج، النرويج</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2016-03-26
فرنسا، المملكة المتحدة، البحرين

اتفاقية ثنائية خاصة بشأن الإعفاء الضريبي المتبادل للنقل الدولي

الإعفاء المتبادل الضريبي غير المباشر

أزوباري، فيتنام، أوزبكستان، الولايات المتحدة الأمريكية، أوزبكستان، تركمانستان، سوريا، رومانيا، بيلاروس، عمان، نيوزيلندا، مدغشقر، لبنان، فيرغوستان، الكويت، كازاخستان، إسرائيل، كندا، بروني، بلجيكا، المملكة المتحدة، الهند، هولندا، فنلندا، سنغافورة، سيريلانكا، البحرين

الولايات المتحدة الأمريكية، فرنسا، تايلاند، تركمانستان، أوزبكستان، أزوباري، فيتنام، أوزبكستان، الولايات المتحدة الأمريكية، هولندا، فنلندا، سنغافورة، سيريلانكا، البحرين
الصين (منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة)

البدء

أعدت حكومة منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة مادة لتفادي الازدواج الضريبي مع عدد من البلدان لإدراجها في اتفاقيتنا للخدمات الجوية، أو اتفاقا ذاتيا تفاديا للازدواج الضريبي فيما يخص الضرائب على الدخل من عمليات الطائرات. وتعتبر هذه المعايير أيضا مفاوضات مع بعض شركاء الطيران الآخرين.

التقدم فيما عدا ضريبة مغادرة الركاب التي يدفعها كل راكب يغادر هونغ كونغ بواسطة النقل الجوي، إلا في حالة إعطائه من هذه الضرائب.

البدء 2

البدء 3

2013/1/15
الصين (منطقة ماكاو الإدارية الخاصة)

ستبذل ماكاو ما بوسعا لصياغة وتثقيف سياسة تمثل للمبادئ المطرحه في قرار المجلس.
كولومبيا

تتفق سلطة الطيران المدني الكولومبية اتفاقاً كلياً على أن رفع قيمة الضرائب قد يؤثر على نمو وتطوير الطيران الجوي. كما تشعر أنه من الواجب اتخاذ القرار المتزايد بتلك المسألة، والتي تعتبر ذات أهمية قصوى لأي دولة، على أساس الإعلان بموضوع فرض ضريبة وقردتها على الاستيعاب، بما تزود الدولة مالاً وبما يتمثل مع السياسات المالية الفردية.

وقد كانت الدراسة المتممة من قبل كل دولة للموضوع هي وحدها الكفيلة بضمان عدم تسبب الأعباء المالية الإضافية المفروضة على النقل الجوي بالتعريض ضد الطيران المدني الدولي مقارنة مع وسائل النقل الأخرى. ويجب أن يقوم على هذا المبدأ الإطار الضريبي المالي لكل دولة.

وقد يوجد تفوق الكولومبية على السياسات الراددة في الوثيقة (2000) 18632، والتي تتطلب إلى فرض الضرائب على القيمة:

(1) الوقود والشحن والإمدادات الأخرى، و (2) إيرادات الشركات النقل الجوي والطائرات والأماكن غير المتقلبة الأخرى، و (3) مبيعات واستخدام النقل الجوي الدولي.

وفيما يلي بعض التدابير، من ضمن تدابير أخرى، التي اتخذتها حكومتنا الوطنية وفقاً لذلك السياسات:

1. يتمثل العبد العالي على قطاع الطيران عموماً مع الأعباء المالية على القطاعات الأخرى في الاقتصاد القومي.

2. لا تفرض ضريبة على وقود الطائرات المستخدم لتزويد خدمات النقل الجوي الدولي لاعتباره من الصادرات.

3. يعتبر إيرادات الناقل الجوي من الإيرادات المختلطة، وتفرض ضريبة بنسبة 33 بالمائة على الإيرادات الخاصة.

4. فيما يتعلق بالركاب، فضلاً من بيع عامة ضريبة القيمة المضافة بنسبة 16 بالمائة على مبيعات تذاكر السفر، إلا في مبيعات تذاكر الرحلات الدولية ذهاباً وإياباً، وتفرض ضريبة على 50 بالمائة من سعر التذكرة (8 بالمائة).

5. يدفع نقل الشحن الدولي من ضريبة القيمة المضافة.

6. تم الاتفاق مع حكومة بنما لإلغاء الازدراد الضريبي بهدف تجنب التعدد الضريبي.

7. أضاف الطابع الرسمي على اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة وبروتوكول الطائرات.(UNIDROIT)
كوبا

تنفق كوبا مع قرار المجلس المتعلق بالموضوع المشار إليه في سياسات الإيكار بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، ويتناقض هذا القرار مع أحكام كوبا التشريعية المعول بها.
قرص

(البند 2 أ) فيما يتعلق بفرض الضريبة على إيرادات شركات النقل الجوي الدولي وضريبة الطائرات والممتلكات الأخرى المنقولة، وموجب أحكام المادة 18 من قانون ضريبة الإيرادات، إن الأرباح أو المكاسب الناشئة عن أعمال تشغيل الطائرات، والمنفعة من قبل شخص غير مقيم في قررص، لأغراض ضريبية، تعلي من الضرائب، وذلك شريطة أن يتأكد وزير المالية من أنه تمنح دولة الشخص غير المقيم العامل في قررص إعفاء ضريبي مماثلة للأشخاص المقيميين في قررص.

(البند 2 ج) بالتساوي مع اتفاقيات تجنب الاختلاز الضريبي المبرمة بين قررص ودول أخرى، تفرض الضرائب على الأرباح الناشئة من تشغيل الطائرات في الحركة الجوية الدولية في الدولة المعافاة التي تقع فيها الإدارة الفعلية للشركة فقط.
تشكيكيا

وفقًا للقانون رقم 353/2003 المعني برسم الضرائب، تعفي الزوائد المعدنية المستخدمة كوقود في النقل الجوي الدولي والأعمال الجوية من الرسوم الضريبية باستثناء الزوائد المعدنية المستخدمة في إطار الطرفان الرئيسي الخاص والذي يقع من التوقيع 2003/96/ES المعني بإعداد هيئة النظام الضريبي للمنطقة الاقتصادية والإمدادات الكورية.

البندين 1 و 2 

تتبع ضريبة الدخل في النقل الجوي الدولي قانون الجمهورية التشيكية للضريبة، وتحديدا المادة رقم 586/1992 المعني بضريبة الدخل، وتوافق وزارة المالية على مبدأ المعاملة بالمثل على أساس قيود الضرائب في الدولة التي توجد فيها للشركة والذ ينص عليه الاتفاقات المبرمة لإلغاء الإزداد الضريبي.

وتعمل مع ضرائب الدخل المحصنة من تشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي وضرائب دخل العملاء في النقل الجوي على أساس الاتفاقيات الثنائية الموضوعة، وتعانق جمهورية التشيك الاتفاقية مع 85 دولة. وتطبق هذه الاتفاقيات أيضا إلى نظام قيود الضرائب والتخلص من الازداد الضريبي الدولي على النقل البارد من الصناديق المنقول المركبة التي يتم تشغيلها في مجال النقل الدولي أو الممتلكات المنقولة المستخدمة لتشغيل هذه المواصلات.

وفقًا للقانون رقم 235/2004 المتعلق بإجور القيمة المضافة، يتعين ما يلي من الضريبة مع طلب خصم الضرائب:

- تسليم، تعديل، إصلاح، صيانة أو استجابة علامة، ويتضمن ذلك استجابة علامة مع طاقم، باستخدامها من قبل شركات الطيران في نقل الركاب والبضائع بما بين الدول المتعاقدة والدول الثالثة.
- تسليم، صيانة، إصلاح أو استجابة علامة المركبة أو المستخدمة في هذه الطائرات.

كما تعني كذلك عملية توصيل البضائع المستخدمة كأدوات للطائرات المذكورة أعلاه من الضرائب مع طلب خصم الضرائب.

وتتعين بعض القطع كمواد الطائرة المعدنية والمواد الأخرى ذات الصلة بتشغيل أو إصلاح أو صيانة أو استخدام الطائرة من الضرائب، شرط أن يتم استخدامها على متن الطائرة فقط وأن يتم تصديرها للخارج وفقًا للاتفاقيات الثنائية، تعني طائرات الدول المتعاقدة من الروس الجمركيا والضرائب وأي رسوم أخرى تفرضها السلطات الوطنية.

وفقًا للقانون رقم 235/2004 المعني بضريبة القيمة المضافة، يتعين نقل الأفراد والأعمال، بما في ذلك الخدمات المتعلقة بشكل مباشر بعمليات النقل بين دول الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء والدول الثالثة من ضريبة القيمة المضافة. ويمكن أن يقدم بطلب خصم الضرائب في حالة أن العملية النقل بينها شخيص مسجل في إحدى الدول الأعضاء أو شخص أجنبي ملزم بدفع ضريبة القيمة المضافة.

تمثل الجمهورية التشيكية كلية لهذا القرار.

البندين 3 و 4

2016/3/29
إكوادور

البند 1

تمثل إكوادور للبند (1، 2، 3، 4) ط. (و، ج)، (و، ه، د)، أما بالنسبة للبند (5، 6، 7) فتفرض ضريبة على قيمة كل جالون من وقود الطيران والبترول بالعادة تستخدم داخل إكوادور بواسطة بمفرعة تبلغ من خرماً 또는 من خرماً وتقنياً أو خرماً، وتحدد تمويل نفقات المرافق والخدمات.

البند 2

يفضي قانون إكوادور بواجب قيام جميع المؤسسات والأفراد الخاضعين "ضريبة الدخل السنوية" بتقديم المدفوعات إلى وزارة المالية.

البند 3

لا تفرض ضريبة في إكوادور على إجمالي الإيرادات أو المبيعات التي نحنها المستثمرون الجويون. تفرض ضريبة على بعض تذاكر السفر الصادرة لأفراد في إكوادور بنسبة 10% في المائة من قيمة، وتحصل وزارة المالية هذه القيمة.

سيتم إبلاغ المنظمة بأي تغيير يطرأ على القواعد المطبقة.
تعليقات عامة

من الضروري الالتزام بسياسات الإيكاو لفرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي وفقاً للمادة ٢٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي.

إن الرسوم الخاصة بالمطارات وخدمات الطيران التي تحصلها مصر ملائمة مع التكاليف المرتبطة بتقديم هذه الخدمة وتنفق مع التوصيات الصادرة عن الإيكاو، وهي في مستوى معقول بالمقارنة بالرسوم المفروضة من دول أخرى.

لا تفرض مصر أية ضرائب على الوقود والشحوم وغيرها من الإمدادات الفنية الاستهلاكية وفقاً لأحكام المادة ٢٤ من اتفاقية شيكاغو وأحكام الاتفاقات الثنائية المبرمة بين مصر وهذه الدول.

أما بالنسبة للضرائب المفروضة على إيرادات شركات النقل الجوي، فإن مصر تقوم بإيراد اتفاقات ثنائية مع الدول المختلفة لمنع الازدواج الضريبي على إيرادات ومبيعات شركات النقل الجوي على أساس مبدأ المعاملة بالمثل.

بند ١

بند ٢
إسكتلندا

تعليقات عامة

في سياساتها الضريبية العامة، توافق استونيا على سياسات الإيكونومك وتأخذ موافقتها بعين الاعتبار في سن تشريعاتها الداخلية، وكانت ترمي آخر التعديلات على القانون الضريبي في استونيا إلى جعل تلك القوانين متجانسة مع تلك التي يطبقها الاتحاد الأوروبي.

فيما يتعلق بالضوابط على الوقود والشحن والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى، لا تفرض استونيا رسمًا على الوقود المستورد في مخازن الطائرات. وفقًا على ذلك، في حالة جلب تلك الإمدادات في المنطقة الجمركية وهذه تجاوزها داخل البلاد، لا تفرض الرسوم الجمركية أيضًا.

يقدم الجدول التالي نظرة عامة على الرسوم التي تفرضها استونيا على الواردات:

<table>
<thead>
<tr>
<th>المنتج</th>
<th>معنوي الرسوم الجمركية على الواردات</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>15 في المائة</td>
<td>معدات كهربائية لتنظيم الحركة</td>
</tr>
<tr>
<td>10 في المائة</td>
<td>معدات ميكانيكية للمطارات والحركة الجوية</td>
</tr>
<tr>
<td>15 في المائة</td>
<td>معدات النقل المستخدمة في المطارات لتحريك البضائع</td>
</tr>
<tr>
<td>15 في المائة</td>
<td>الطائرات والطائرات الهليكوبتر</td>
</tr>
</tbody>
</table>

مصادر هذا الجدول هو قانون استونيا بشأن التعريفات (جريدة الوثائق الرسمية 1321/1997).

يرجى الإحاطة علماً بأن هذا القانون يسمح للحكومة بتوزيع معاهدات ثقافية مؤنثة مع بلدان أخرى لدعم التجارة الدولية. وتستوفي المعالمة القضائية عن الرسوم بعد انضمام استونيا لمنظمة التجارة العالمية. وتأمل الحكومة في أن تتم ذلك قبل نهاية عام 1994.

وقعت استونيا عقد ثانوي مع كبار شركائها في مجال الحركة الجوية لتقديم الإدوار الضريبي على دخل الشركات الدولية، وتشمل تلك البلدان فنلندا والنرويج والنرويج والدنمارك والسويس والسويس والولايات المتحدة الأمريكية ولايفانيا وتونسيا والمملكة المتحدة وكادنا وعددًا من البلدان الأخرى. وهذه الاتفاقات ثانية وثيقة فيما بينها إلى حد ما. ولا تفرض استونيا أي ضرائب على الممتلكات. وت تخضع شركات الطيران المسجلة في الدولة لضريبة الشركات بنسبة 26 في المائة. غير أن أن هيئة إعادة سياسة قوية لتخفيف ضريبة الشركات.

لا تخضع بطاقات شركات الطيران لضريبة المجانية والتي تتم نسبتها 18 في المائة (ضريبة القيمة المضافة VAT) والتي تفرض على معظم المنتجات بما في ذلك بطاقات شركات الطيران المحلية. وصدر قانون ضريبة القيمة المضافة في جريدة الوثائق الرسمية رقم 847 في عام 1993. 60 و 70行われت ضريبة القيمة المضافة على الطائرات المستوردة التي لا تستخدم إلا في النقل الدولي، وذلك وفقًا لتعديل عام 1997 على هذا القانون. وقد بدأت مؤخراً عملية التنسيق مع القواعد التنظيمية السارية في الاتحاد الأوروبي.

البند 2

البند 3

إضافة إلى الوثيقة 8632

2013/1/15
إثيوبيا

تعفي حكومة إثيوبيا مواد التشحيم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى من رسوم الجمارك والرسوم الأخرى في حال استخدمت في النقل الجوي الدولي وفقاً للمادة 24 من اتفاقية الطيران الدولي وأحكام الاتفاقات الثنائية المبرمة بين إثيوبيا وثالث الدول.

أما بالنسبة لضرائب إيرادات شركات الطيران، فقد أبرمت إثيوبيا اتفاقات ثنائية مع دول عدة لتجنب الازدواج الضريبي على إيرادات ومبيعات شركات الطيران على أساس مبدأ المعاملة بالمثل.
إن تشريعات فيجي لضريبة الدخل وضريبة القيمة المضافة متوافقة مع سياسات الإيكان بشأن فرص الضرائب فيما يتعلق بالنقل الدولي للركاب والبضائع.
فنلندا

نفذت فنلندا هذا البند في مجال النقل الجوي التجاري وفقا للترابط صادر عن الاتحاد الأوروبي بشأن الطاقة وتجهيز

بما قيمته الضريبية المضافة. ولم تسري الإعفاءات من الطاقة وضرائب القيمة المضافة على الطيران العام للأغراض

غير التجارية ولا تستند هذه الإعفاءات تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل من الدول الأخرى.

أبرزت فنلندا عدد من الإتفاقيات الثنائية تفاديا للازدواج الضريبي على دخل الشركات الدولية.

تعفي الخدمات المرتبطة بالنقل الجوي الدولي من ضريبة القيمة المضافة وفقا للترابط صادر عن الاتحاد الأوروبي

بشأن ضريبة القيمة المضافة والتشريعات التنفيذية الوطنية.
فرنسا

الإعفاءات الضريبية الخاصة بالوقود وغيره من منتجات الطاقة هي الإعفاءات المعروفة، باستثناء ما يتعلق بالطيران لأغراض الترميم الخاص، ويتم تطبيق الإعفاء كذلك على أي ضريبة قيمة مضافة يمكن أن تفرض على هذه المنتجات. وففضلا عن ذلك تمنح شركات الطيران التي يتمثل نشاطها الرئيسي في النقل الجوundi إعفاءً كاملاً من ضريبة القيمة المضافة على المعاملات المرتبطة بتسليم الطائرات الخاصة بهذه الشركات وتجهيزها وإصلاحها وتاجيرها واستخدامها في الطيران الخاص.

والأحكام المصممة لتفادي الازدواج الضريبي فيما يتعلق بدخل شركات الطيران ورأس مالها تكون عادة مضمونة في الاتفاقيات الثنائية العامة التي وقعتها فرنسا في مجال الازدواج الضريبي المحدد، أو مدرجة في الاتفاقيات خاصة بها.

و فيما يتعلق بضريبة مبيعات تذاكر الرحلات الجوية للنقل الدولي، تطبق فرنسا مبدأ الإعفاء من ضريبة القيمة المضافة. بيد أنها أدخلت ضريبة خاصة لكل راكب مغادر، سواء كان في رحلة دولة أو داخليية. ويساعد من الدخل الذي توفره هذه الضرائب في تمويل الأنشطة التي تقوم بها السلطات العامة في مجال الضوابط الاقتصادية وأمن وسلامة النقل الجوي.

وتزود فرنسا أنه من المهم المساهمة في تنفيذ الأهداف الإدارية للاتفاقية في مجال الصحة والتنمية الاقتصادية. ولذا وقعت تفاضل منذ عام 2006 مساهمة تضامنية على كل راكب داخلي أو دولي.

وتأتي فرنسا دعماً للجهود الدولية الرامية للتصدي لأثار تغير المناخ على الطيران من خلال تطبيق تدابير قائمة على آليات السوق. وتزود فرنسا أنه من المستوجب أن تتخذ هذه التدابير على الصعيد العالمي، بيد أنه، في غياب العمل المشترك على الصعيد العالمي، يعتبر العمل الإقليمي خطوة أولى هامة.
ألمانيا

على الرغم من أن القواعد قد لا تمثل لسياسة حكومة البلد على المدى البعيد، إلا أن ألمانيا تمثل لهذه القواعد حالياً طالما تتفق مع سياسة وقوانين الاتحاد الأوروبي. وقد بدأت ألمانيا منذ عام 2011 بفرض ضريبة ركاب على كل مبيعات لازاك المتصلة بعملية مغادرة المطارات الألمانية. وقد تقرر حكومة ألمانيا فرض ضريبة على استهلاك الوقود ومواد التشحيم المستخدمة في مجال النقل الدولي بالإضافة إلى ضريبة على مبيعات وخدمات النقل الجوي الدولي للركاب. ومع ذلك، تعارض ألمانيا بشدة أنشطة الإيكاو المرتبطة بمبيعات وخدمات النقل الجوي الدولي للمستخدمين كون المسائل المتعلقة بالسياسات الضريبية في هذا المجال لا تتعلق ضمن نطاق اختصاصات الإيكاو، وتحث التشريعات الوطنية ذات الصلة بالسلطة المطلقة في ما يخص عمليات اتخاذ القواعد ووضع التشريعات في هذا المجال.

ووفقًا للمادة 8 من الاتفاقية الضريبية الموحدة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية بخصوص الدخل ورأس المال، تتبع ألمانيا سياسة إدراج أحكام مناسبة ضمن اتفاقياتها الخاصة بالازدواج الضريبي، مما يعني أنه لا يتم تحصيل ضرائب الدخل أو رأس المال من شركات النقل الجوي إلا في الدول التي تم فيها الرعاية الفعلية للشركة. وفيما يخص الدول التي لا ترتبط مع ألمانيا بأية اتفاقات خاصة بالازدواج الضريبي، تحاول ألمانيا تحقيق الهدف من المادة 8 من الاتفاقية الضريبية الموحدة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية الخاصة بالدخل ورأس المال على أساس مبدأ المعاملة بالمثل عبر تبادل مذكرات دبلوماسية.

2016/2/29
الوقود والشحن والمعادات

1. تشريعت الوضع، استناداً إلى الاتفاقية التنافسية للنقل الجوي، تم تطبيق الإعفاءات في الحالات التالية: الطائرات التي تشارك في الخدمات الدولية، ومعداتها، وقطاع الغيار فيها، والوقود والاحتياطات الشحن، والإمدادات، والمواد الدعائية والترويجية الموجودة على متن الطائرة، وتسري هذه الإعفاءات طالما ظلت المعدات والاحتياطيات الجوية على متن الطائرة أو ربما تُصدر هذه المعدات والاحتياطات.

وبالمثل، تعفي هذه المعدات والمواد معفية من الضرائب في حالة دخولها إلى البلاد عبر شركة الطيران المعنية وتتوفر من الفواتير، والتي تديرها، حيث يُوضَع في منطقة المناولة الخاصة وتُغَفَّى من الضرائب.

الضرائب العامة

فرض ضرائب عامة على النشاط التجاري، من قبل الضريبة على الدخل وضريبة القيمة المضافة، التي لا تسري على شركات الطيران، فحسب، بل على الأعمال التجارية الأخرى.

تحويل الأموال

وفقاً للاتفاقية التنافسية بالنسبة للنقل الجوي، تتمتع شركات الطيران بحرية تحويل فائض الإيرادات عن النفقات إلى أقاليمها، ولا تفرض ضرائب على عملية التحويل هذه.

---

2013/1/15
هنغ利亚

تنح هذه الأنواع الثلاثة من الأفضلية في إطار اتفاقيات الخطوط الجوية الثنائية.

— يخصض وقود الطائرات التوربينية لضرورة الاستهلاك، ولكن حسب حجم الاستهلاك، لا تخضع شركات الطيران لضرورة الإنتاج المحلي. ويجب من ضرورة القيمة المضافة إمداد وقود الطائرات التوربينية الذي تشغلها شركات الطيران في الطائرات المأهولة بشكل حصري أو بوجه خاص في المسارات الدولية.

سوائل إزالة الجليد والسوائل الهايدروكربونية وسوائل التبريد بالإضافة إلى الإصدادات الفنية الاستهلاكية معينة من الضررية.

تعفي أنواع الوقود والشحوم المذكورة أعلاه بالإضافة إلى الإصدادات الفنية الاستهلاكية من الضرر والرسوم الأخرى.

بموجب هذه القاعدة، تعفي شركات الطيران من جميع أنواع الضرائب، ولائنا في الوقت الحاضر في وضع يسمح لنا بأن نأخذ في الاعتبار هذه القاعدة أو نفذها (لا يمكننا تطبيق هذه القاعدة في بلدنا في المستقبل المتأخر).

هذه القاعدة ليست مفيدة بالنسبة لنا نظرًا للظروف المادية والمالية الصعبة التي يمر بها اقتصادنا الوطني وكذلك بسبب انخفاض امكانياتنا الاقتصادية. ومن ناحية أخرى، فإن الفرصة لاعتبار شركة الطيران كمشروع تجاري، ينبغي أن تطبق نفس شروط الاقتصاد والقانون الاقتصادي التي تحدد ظروف النظام الاقتصادي ونشاط أصحاب المشروع بصورة عامة.

تحظى شركة الطيران بأفضلية كبيرة ضمن إطار الإصدادات المفصلة في البلدان ۱ و۲، وهي الإصدادات التي تعطي ميزة للمؤسسات التي تعمل في مجال النقل الجوي.

وقعت هنغاريا على ما مجموعة ۶۵ اتفاقية تتعلق بنافذة الأزدوج الضريبي على الدخل أو على الدخل ورؤوس الأموال.

______________________________

۲۰۱۳/۱/۱۵
تعليقات عامة

تعرب أيسنلدا عموما عن دعمها لسياسات الايكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي، غير أن حكومة أيسنلدا قد تقرر تطبيق ضريبة تفرض على النقل الجوي مثل تلك المتعلقة بالناشئة بخصوص التدابير القائمة على آلية السوق للحد من أثر الطيران المدني الدولي على البيئة.

منفذة، غير أن القانون الأيسنلدي بشأن ضريبة القيمة المضافة يسمح بفرض ضرائب وجبات الطيران العام غير التجاري.

وُقعت أيسنلدا في الوقت الراهن مع الدول الأخرى على 32 اتفاقاً للازدواج الضريبي سارية المفعول.

تشهد أيسنلدا في الوقت الراهن تغييرات فيما يخص الضرائب المفروضة على مستخدمي المطارات في هذا البلد وذلك تماشياً مع التشريعات الأوروبية.

تحظى بالتأكيد.
الهند

تعليق عام

تعلق الهند بالقرار المتخذ في الدورة ٣٦ للجمعية العمومية.

البند ١

يعني من جهة جميع الضرائب والرسوم المعمول بها في الهند الوقود والشحوم المباع في حاويات وتشكل جزءًا من أي طائرة مسجلة لدى بلد (بخلاف الهند) طرف في اتفاقية الطيران المدني الدولي في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٣ أو وقع مع الهند على اتفاق الخدمات الجوية ويعمل في خدمة جوية دولية منظمة أو غير منظمة.

البند ٢

ترد طبا قائمة بالبلدان التي أبرمت معها اتفاقات لتفادي الازدواج الضريبي.

البند ٣

لا تفرض ضرائب على الشحنات الجوية للبضائع أو على البطاقات الجوية. ولكن تفرض ضريبة مغادرة اسمها ضريبة السفر الأجنبي على كل راكب يغادر الهند جواً.
الإتفاقات الهند المبلغ عنها لتفادي الارتداد الضريبي
(في تاريخ 9/12/1992)

<table>
<thead>
<tr>
<th>الرقم</th>
<th>اسم البلد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>استراليا</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>النمسا</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>بولندا</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>بلجيكا</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>بلجيكا (بروتوكول إضافي)</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>البرازيل</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>بلغاريا</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>كندا</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>الصين</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>قبرص</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>تشيكوسلوفاكيا</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>الدانمرك</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>فنلندا</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>فرنسا (مفح)</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>جمهورية ألمانيا الاتحادية</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>جمهورية ألمانيا الاتحادية (بروتوكول)</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>جمهورية ألمانيا الديمقراطية</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>اليونان</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>هنغاريا</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>إندونيسيا</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>إسرائيل</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>إيطاليا</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>إيطاليا (مفح)</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>اليابان (مفح)</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>كينيا</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>ليبيا</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>ماليزيا</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td>مالطا</td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td>مونغوليا</td>
</tr>
<tr>
<td>30</td>
<td>موريشيوس</td>
</tr>
<tr>
<td>31</td>
<td>نيبال</td>
</tr>
<tr>
<td>32</td>
<td>هولندا</td>
</tr>
<tr>
<td>33</td>
<td>نيوزيلندا</td>
</tr>
<tr>
<td>34</td>
<td>النرويج</td>
</tr>
<tr>
<td>35</td>
<td>الفلبين</td>
</tr>
<tr>
<td>36</td>
<td>بولندا</td>
</tr>
<tr>
<td>37</td>
<td>رومانيا</td>
</tr>
<tr>
<td>38</td>
<td>سنغافورة (مفح)</td>
</tr>
<tr>
<td>39</td>
<td>إسبانيا</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2013/1/15
 اعتبارا من السنة المالية

<table>
<thead>
<tr>
<th>الرقم</th>
<th>اسم البلد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1982-1985</td>
<td>كوريا الجنوبية</td>
</tr>
<tr>
<td>1982-1984</td>
<td>سريلانكا (منفتح)</td>
</tr>
<tr>
<td>1982-1983</td>
<td>السودان (منفتح)</td>
</tr>
<tr>
<td>1982-1982</td>
<td>سويسرا</td>
</tr>
<tr>
<td>1982-1981</td>
<td>سوريا</td>
</tr>
<tr>
<td>1982-1980</td>
<td>تانزانيا</td>
</tr>
<tr>
<td>1982-1981</td>
<td>تايلاند</td>
</tr>
<tr>
<td>1982-1980</td>
<td>الإمارات العربية المتحدة</td>
</tr>
<tr>
<td>1982-1980</td>
<td>الجمهورية العربية المتحدة</td>
</tr>
<tr>
<td>1982-1980</td>
<td>المملكة المتحدة (منفتح)</td>
</tr>
<tr>
<td>1982-1980</td>
<td>الولايات المتحدة الأمريكية</td>
</tr>
<tr>
<td>1982-1980</td>
<td>الاتحاد السوفيتي (ينطبق الآن على الاتحاد روسيا)</td>
</tr>
<tr>
<td>1982-1980</td>
<td>فيتنام</td>
</tr>
<tr>
<td>1982-1980</td>
<td>زامبيا</td>
</tr>
</tbody>
</table>
البند 1
تماشياً مع الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية بين إندونيسيا ونظيراتها من الدول الأخرى واستناداً إلى مبدأ المعاملة بالمثل، تُغلى الطائرات العاملة في الخدمات الدولية والتي تسيرها شركة/ شركات طيران تجدها الدول المناظرة، من جميع الرسوم أو الضرائب الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب، عند وصولها إلى أراضي الدولة المناظرة، شريطة أن تظل هذه المعدات أو الإمدادات على ظهر الطائرة إلى حين إعادة تصديرها.

البند 2
أبرمت إندونيسيا عددا من الاتفاقات الثنائية بشأن الازدواج الضريبي بغية تفادي تعدد الضرائب في مجال الطيران المدني، من جملة أشياء أخرى.

البند 3
لا تفرض إندونيسيا ضرائب على مبيعات النقل الجوي الدولي واستخدامه.

تعليقات عامة
ليس لدى إندونيسيا اعتراض على توجيهات الإيكاو فيما يتعلق بسياسات الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.
جمهورية إيران الإسلامية

توافق جمهورية إيران الإسلامية تماماً على الاقتراحات بشرط أن تكون على أساس المعاملة بالمثل.
أيرلندا

فيما يتعلق بفرض الضريبة على إيرادات شركات النقل الجوي الدولي وفرض الضريبة على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى:

والتقى أيرلندا اتفاقات للالتزامات الضريبية مع 72 بلدًا، منها 68 اتفاقًا ساري المفعول (حتى تاريخ نوفمبر 2015).

وتشمل اتفاقات أيرلندا للالتزامات الضريبية مع الاتفاقية الضريبية المماثلة على الدخل رأس المال لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية والتي يتم بموجبها عدم فرض ضرائب على أرباح تشغيل الطائرات في مجال النقل الجوي إلا في الدول التي تتوفر فيها الشركات (المراد 8). وتتم تطبيق المبدأ نفسه على الإيرادات الرأسمالية التي يتم الحصول عليها عند نقل ملكية الطائرات (أو الممتلكات المنقولة المستملحة في تشغيل هذه الطائرات)، والتي لا تخضع للضريبة سوى في دولة توجد شركة المعنية (المادة 13). لذلك، فمن وجود معاهدة للالتزامات الضريبية، لا تقوم أيرلندا بفرض أي ضرائب على الأرباح والإيرادات الناتجة عن تشغيل الطائرات في الحركة الجوية الدولية في الحالات التي يتم فيها تشغيل هذه الطائرات من طرف شركات توجد في الدول المشاركة في الاتفاقية.

البلد

ويعتبر بفرض ضريبة المبيعات وضريبة استخدام النقل الجوي الدولي، فإن على كل دولة متعاقبة أن تخفف بأكبر قدر عمل ممكن وأن تخفف لغة كل أشكال الضريبة المفروضة على المبيعات أو على استخدام النقل الجوي الدولي حاليًا تمنح وضع ضرائب الاقتصادية بذلك، بما في ذلك الضريبة المفروضة على إجمالي إيجارات الشركات العاملة والضريبة المفروضة مباشرة على الركاب والبضائع.

وتساهم أيرلندا بفرض ضريبة السفر الجوي بدءًا من 30 مارس 2009 على جميع ركاب الرحلات المغادرة من المطارات الإيرلندية إلى كلا الوجهتين المحلية أو الدولية. وستحصل إيرادات هذه الضريبة بشكل مباشر إلى الخزانة المالية الإيرلندية.

وقد فرضت أيرلندا ضريبة السفر الجوي قيمتها 3 يورو بدءًا من 1/3/2011، لتحل محل المعدل السابق، على جميع ركاب الرحلات المغادرة من المطارات الإيرلندية إلى كلا الوجهتين المحلية أو الدولية. وتعد إيرادات هذه الضريبة بشكل مباشر إلى الخزانة المالية الإيرلندية.

ويمكن تعديل الإعفاء الضريبي في الحالات التالية:

• الطائرة المصممة لنقل أقل من 20 راكب;
• الرحلات القادمة من مطارات تقع فيها عدد رحلات الركاب المغادرة عن 500 رحلة خلال العام المصور;
• أعضاء طاقم الطائرة (ويتضمن ذلك طاقم الإقامة);
• الأطفال دون سن الثانية الذين لا يشغلون أي معد في الطائرة;
• الشخص المضغ، والشخص المراقب له تقديم الرعاية والمساعدة;
• ركاب العبور والتحويل.
إيطاليا

البند 1

تشتمل سياسات إيطاليا المعنية بفرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي مع سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، وتحديداً مع المبادئ الموضوعة في قرار المجلس في الوثيقة 8632.

البندود 1 (أ) إلى (ج)

(1) يمنح الإعفاء المشترك في هذا البند كقاعدة عامة.

بالنسبة لطائرات الركاب وطائرات البضائع، يمنح الإعفاء للوقود والشحن وغيرها من الإمدادات الفنية الاستهلاكية المأخوذة على متن الطائرة لغرض الاستهلاك أثناء الرحلة، وذلك على أساس أحكام خاصة ترد في اتفاقيات النقل الجوي الثنائية.

في حالة عدم وجود إتفاق خاص، يمنح الإعفاء المذكور أعلاه على أساس المعاملة بالمثل الفعلية.

الإعفاءات المذكورة أعلاه لا تسري على طائرات الترفيه. بالنسبة لطائرات الترفيه، يمنح الإعفاء في حالة الوقود والشحن (و ليس في حالة الإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى) للطائرات التي تغادر إيطاليا إلى دول غير أعضاء في الاتحاد الأوروبي فقط.

(2) تمنح الإعفاءات المذكورة في هذا البند.

(3) بموجب القانون المطبق في إيطاليا، لا تقوم سلطة الضرائب المحلية بفرض ضرائب على النقل الجوي.

البند 2

(1) يطبق إيطاليا المبادئ المذكورة في هذين البندين وينفذ عمليا من خلال اتفاقيات المذكورة تحت البند 2 (ج) أعلاه.

البندان 2 (أ) وب

(2) تدرج الأحكام الرامية إلى تجنب الإزدواج الضريبي بالنسبة لدخول شركات الطيران ورأسها، تدرجة عادة في الاتفاقات الثنائية العامة التي توقعتها إيطاليا بشأن الأزدواج الضريبي بصفة محددة أو التي تخضع لاتفاقيات خاصة.

يعتبر النقل الجوي الدولي للسلع والركاب من الضرائب المفروضة على المبيعات أو الاستعمال (مثل ضريبة القيمة المضافة أو الضريبة على الطابع وغيرها).

Doc 8632

2013/1/15
الأردن

لا يفرض الأردن أي ضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، ويسترشد بذلك بالوثيقة 8632 وجميع الوثائق والملاحق والقرارات الصادرة عن الإيكاو.

تعتبر السياسة الأردنية على مراعاة مبدأ الإعفاء المتبادل من الضرائب على إيرادات النقل الجوي الدولي، وفي سبيل ذلك، يسعى الأردن إلى عقد اتفاقيات تبادل الإعفاء الضريبي على دخل شركات الطيران مع الدول الأخرى، وذلك للتخفيف من الأعباء المالية التي تتحملها شركات الطيران العاملة في هذا المجال.
كينيا

لا تلتزم عدة دول بسياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب ولذا فهي تستمر باعتبار النقل الجوي كمصادر تمويل لأغراض متنوعة. لدينا في كينيا عدة حالات مفيدة:

عدم دفع الضرائب على الإيرادات المكتسبة في الخارج — كان لا بد للناقل الوطني، الخطوط الجوية الكينية، عدم دفع الضرائب على النفقات المتثبطة في الخارج كعمولة وكلا السفر خارج كينيا والرسوم المهنية المتكبدة خارج كينيا والمدفوعة خارج كينيا، من ضمن غيرها.

فرض الضرائب على إيرادات السفر الدولي — خضع الناقل الدولي، الخطوط الجوية الكينية، للضرائب في عدد من البلدان المشغلة لخطوط جوية في أفريقيا. وبالرغم من وجود اتفاقات الخدمة الجوية الثنائية تنص على الإعفاء الضريبي، إلا أنه لم يتم الوفاء بهذه الإعفاءات.

يكمن الحل في وفاء الدول بالاتفاقيات المبرمة بينها.
الكويت

دولة الكويت ملتزمة بتطبيق الأحكام والقرارات الخاصة بسياسات فرض الضرائب في مجال النقل الجوي، والتي تشمل ما يلي:

1) لا تفرض ضرائب محلية حاليا على شراء الوقود والمشور والإضافات الفنية والاستهلاكية التي تستخدمها الطائرات الأجنبية.

ويتم النص على ذلك الإعفاء في الاتفاقات الثنائية التي تبرم مع مختلف الدول.

2) يجري تبادل الإعفاء من الضرائب على الإيرادات وأرباح شركات الطيران إما بواسطة النص على ذلك في اتفاقات ثنائية (إذا وافق الطرف الآخر على ذلك) وإما بعد اتفاقيات خاصة بين السلطات المختصة في البلدين.

3) لا تفرض في دولة الكويت حاليا أي ضرائب على مبيعات خدمات النقل الجوي.
لبنان

أكد لبنان من جديد موقفه المتماثل في عدم فرض ضرائب ورسوم مرتفعة في مجال النقل الجوي، وبلغ قبوله القرار الوارد في الوثيقة Doc 8632. وبالنسبة للضرائب على الوقود والمحروقات والإمدادات الأخرى، فيلزم لبنان في جميع اتفاقياته الثنائية بأشكال المادة 24 من اتفاقية شيكاغو على أساس المعاملة بالمثل.
لبيسوتو

تمثل لبيسوتو للقرار الموحد والتعليق الصادرين عن الإيكار.

________________________

2013/9/15
ليتوانيا

وفقاً لقانون جمهورية ليتوانيا يتعلق بضرورة القدرة المضافة، يطبق المستوى الضريبي الدفتري على إمداد، تأجير أو استئجار طائرة في حالة تم إمداد الطائرة أو تأجيرها للأشخاص الخاضعين للضريبة الذين يتقون أكثر من نصف إيراداتهم السنوية كأجر مقابل نقل الركاب و/أو البضائع على طرق الجوية الدولية أو تقديم إمدادات أو خدمات الأذين الأخرى، وتطبيق المستوى الضريبي الدفتري كذلك على إصلاح وصيانة الطائرات المذكورة أعلاه (باستثناء طائرات الاستخدام الشخصي)، في حالة تم تقديم هذه الخدمات لأشخاص خاضعين للضريبة، كما هو مشار إليه أعلاه.

ووفقًا لقانون جمهورية ليتوانيا يتعلق بضرورة القدرة المضافة، تخضع الإمدادات التقليدية والأساسية للطائرات المذكورة أعلاه للضريبة الضريبي الدفتري، ويتبع ذلك إصلاح وصيانة المعدات المركبة وإمدادات القطع الاحتياطية للطائرات المذكورة أعلاه.

ويطبق المستوى الضريبي الدفتري لضرورة القدرة المضافة على إمدادات من الطائرة وعلى الأشخاص الخاضعين للضريبة الذين يتقون أكثر من نصف إيراداتهم السنوية كأجر مقابل نقل الركاب و/أو البضائع على طرق الطيران الدولية.

وتعرف البضائع ضمن قانون جمهورية ليتوانيا يتعلق بضرورة القدرة المضافة بالبضائع (المنتجات الغذائية وغيرها) الموجهة لاستخدام من قبل الركاب و/أو طاقم الطائرة على متن الطائرات المحددة أعلاه، وكذلك الوقود (وقود المحركات) ومواد التشحيم.

وفقاً لقانون رسوم الجمارك لجمهورية ليتوانيا تعني البضائع من رسوم الجمارك في حالة تم استخدامها لتزويدي الركاب و/أو طائرات الشحن العامة على طرق الطيران الدولية بالوقود والمؤن، وبالإضافة إلى الحالات التي يتم فيها الإعفاء من الضرائب، يعني ما يلي من رسوم الجمارك: وقود المحركات المستخدمة لتزويدي الطائرة بالوقود للتمكين من السماح الجوية (وتتضمن ذلك وقود الطائرات المستخدم في مجال التصنيع، التصدير، الاختبار، الصيانة وتقديم الخدمات للطائرة)، فيما قد يجوز استخدام الوقود في الطيران لأغراض ترفخية، ويتم اعتبار استخدام الطائرة شخصياً وترفخياً في حال استخدم من قبل مالكها أو من قبل شخص آخر (عن طريق التاجر أو أي شخص آخر) لأغراض أخرى غير تجارية.

ولابد من الإحالة علماً أنه وفقًا لقانون جمهورية ليتوانيا يتعلق بضرورة القدرة المضافة، لا يمنح الإعفاء من الرسوم الجمركية في حالة استخدام الطائرة استثماراً شخصياً (وفقاً لتفويضات الاتحاد الأوروبي).

لذا نود إقامة استثمار الطيران الشخصي من البند 1 من قرار مجلس الإيكار.

أما بالنسبة للبند 2 من قرار مجلس الإيكار، فقد إعلامكم أن حكومة جمهورية ليتوانيا ترتبط بسنة وأربعين اتفاقاً لتجنب الإدراج الضريبي مع حكومات الدول التالية: أيرلندا، ألمانيا، النمسا، أوزبكتان، بلغاريا، اليونان، الدنمارك، المملكة المتحدة، إستونيا، إيطاليا، إسبانيا، إسرائيل، المجاهدات المتحدة الأمريكية، كندا، كازاخستان، الصين، كوريا، كرواتيا، ليتوانيا، بولندا، لوكسمبورغ، جمهورية مقدونيا، اليونان، سلوفاكيا، النرويج، هولندا، البرتغال، فرنسا، رومانيا، الاتحاد الروسي، سلوفاكيا، سلوفينيا، فنلندا، السويد، النمسا، تركيا، أوكرانيا، أوزبكتان، هنغاريا، ألمانيا (بناءً على الاتفاق المنومي لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي)، ووفقاً للاتفاقيات المدرجة أعلاه ليس ثمة اعتراض على البند 2 أ من قرار مجلس الإيكار.

٢٠١٣/٣/١٥
وبإضافة إلى الوثيقة 8632، يجب الإحاطة علماً بأن الميزات الضريبية الممنوحة للدول المتعاقدة
في الاتفاقيات المبرمة مع ليتوانيا ليست مرتبطة بموقع الشركة الإداري، بل بالمكان الذي سُجلت فيه قانوناً.
وتتضمن الشركات المسجلة في ليتوانيا، بما في ذلك شركات الطيران، ضريبة إيرادات الشركات البالغة 20 بالمئة.
ويفضل يتعلق بالبلد 3 من قرار مجلس الإيكاو، نود إعلامكم بأنه لا يوجد أي تضارب بين اتفاق تجنب الازدواج الضريبي
والبلد 3 من قرار مجلس الإيكاو.
ويجب الإحاطة علماً أنه لا يتم تطبيق ضريبة الممتلكات على الطائرات أو الممتلكات المنقولة الأخرى ذات الصلة
بالطائرات المستخدمة في الخدمة الجوية الدولية.
بالنظر إلى ما ورد أعلاه، فإن وزارة النقل والاتصالات لجمهورية ليتوانيا تؤيد قرار المجلس بشأن ضرائب النقل الجوي
الدولي.

________________
لا تجبي مدعشقر أي ضرائب على الوقود المعه للرحلات الدولية المباشرة. فضلا عن ذلك، تُعفي من الضرائب والرسوم لدى دخولها البلد المنتجات البترولية وقطع الغيار ومواد المواد ومواد الخدمات الجوية المخصصة لاستخدام الطائرات العسكرية أو المدنية التي تقوم برحلات بعيدة والحركات الجوية العابرة للحدود.

تعتمد مدعشقر في اتفاقياتها مع الدول الأخرى ورها بمبدا المعاملة بالمثل أحكامه تفعلي بتفادي الازدواج الضريبي للإيرادات التي يجنيها الناقلون الجويون من خلال تأدية الخدمات الجوية الدولية. وفي حالة وجود اتفاقيات ضريبية ثنائية موقعة مع دول أخرى لتفادي الازدواج الضريبي فهي تطغي على هذه الأحكام الخاصة بشأن الاتفاقيات الجوية. وقد وقعت مدعشقر اتفاقيات من هذا القبيل مع فرنسا وموشيروس.

ويعفي من ضريبة القيمة المضافة النقل الجوي للأفراد والبضائع إلى الخارج أو من الخارج. وتخلص للضريبة الخدمات المتمثلة في التمثيل أو الإرسالية وليس النقل الجوي، التي يقدمها المشغلون أو الشركات. وتتجبي رسوم لتغطية النفقات الممتصلة باستخدام الهاياكل الأساسية للطائرات والخدمات التي تقدمها سلطات الطيران المدني.
تعليقات عامة

تطبيق ملاوي أحكام الوثيقة ٦٣٢ ولا يشترط فيها أي قيد فيما يتعلق بالقرار.

تتضمن الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية الممولة بها والمبرمة مع دول أخرى مواد تعفي شركات طيران المحددة من دفع هذه الضرائب والرسوم (على الوقود والمواد التشحيم والمواد الاستهلاكية والإمدادات التقنية وقطع الغيار، إلخ) للطائرات التي يتم تشغيلها في عمليات الطيران الدولي، وذلك على أساس مبدأ المعاملة بالمثل.

فما يتعلق بفرض الضرائب على دخل الطائرات، تنص الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية الممولة بين جمهورية ملاوي والدول الأخرى على تجنب الإزدواج الضريبي على الدخل الذي يتم تحصيله من الخدمات الجوية الدولية.

-------------------------------

٢٠١٦/٢/٢٩
ملديد

البندان 1 و 2: لا تفرض ملديد ضرائب على الوقود والشحوم وغيرهما من الإمدادات الفنية الاستهلاكية، وتمثل تمام الامتثال للمادة 24 من اتفاقية الطيران المدني الدولي.

البند 3: يمكن إغفاء مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول المعترف بها من ضريبة الدخل الذي يتم الحصول عليه في ملديد من تشغيل طائرات في النقل الجوي الدولي، على أساس اتفاقات الازدواج الضريبي.

البند 4: وفقاً لقانون ضريبة السلع والخدمات في ملديد، يُعفى بيع تذاكر النقل الجوي الدولي من الضرائب.
تعميقات عامة

تمتال مالي، فيما يتعلق بفرض الضرائب، للأحكام التي تحدد منظمة الطيران المدني الدولي.

البند 1: تعفي مالي هذه المنتجات من الرسوم الجمركية وسائر الضرائب الأخرى في إطار الحدود الباردة في المادة 24 من الاتفاقية. وقد أدرج بندر في هذا الشأن في الاتفاقات الثنائية المبرمة مع البلدان الأخرى في إطار الخدمات الجوية.

البند 2: تتضمن الاتفاقات الثنائية التي تبرمها مالي بدلاً يتعلق بإعفاء إيرادات مؤسسات النقل الجوي التي تحددها الأطراف، شروط.

وعلى الطائرات المستخدمة في الخدمات الدولية، وغيرها من المواد المستعملة في تشغيل أو صيانة الطائرات أسوة بالوقود والشحن وقطع الغيار، وفقاً لأحكام المادة 24 من الاتفاقية.

تُحدّد الرسوم على استخدام الطائرات وغيرها من تسهيلات الملاحة الجوية والخدمات الفنية لمؤسسات النقل الجوي التي تحددها الدول التي أبرمت اتفاقاً مع مالي، على أساس نفس الشروط التي تُحدد بها الرسوم على الشركات الوطنية، التي تقدم خدمات دولية مماثلة، وبطريقة تُمثل بها لأحكام المادة 15 من الاتفاقية. وتلتزم هذه الشروط بأنها عادلة ومنصفة.
ملطة

البند 1

تمتثل مالطة بشكل تام بقرار المجلس الصادر في 1999/2/24 بشأن الضرائب على الوقود والشحوم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى المقدمة في نقاط الوصول والمغادرة.

لا ينبغي على مالطة القرار الصادر من المجلس في 1999/2/24 بشأن الضرائب على الوقود والشحوم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى في نقاط الوصول والمغادرة في نفس الدولة حيث أنه لا يشغله فيها سوى مطار دولي واحد.

كما تمتثل أيضاً مالطة بقرار المجلس الصادر في 1999/2/24 بشأن الضرائب على دخل المؤسسات الدولية للنقل الجوي والضرائب على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى المتعلقة بتشغيل طائرات في النقل الجوي الدولي. وأعربت مالطة عدد من اتفاقيات النقل الجوي تحتوي على فترة تقول أن الأرباح التي يحققها مستثمر الطائرة سوف تخضع فقط للضريبة في الدولة التي توجد بها الإدارة الفعلية للمؤسسة.

امتثال تام مع قرار المجلس الصادر في 1999/2/24 بشأن الضرائب على مبيعات أو استخدام النقل الجوي الدولي.

البند 2

البند 3
موريتانيا

تعليقات عامة

تطبيق موريتانيا، فيما يتعلق بفرض الضرائب في ميدان النقل الجو، المادة 24 من اتفاقية شيكاغو.

المادة 24 من اتفاقية شيكاغو.

البنين 1:

لا تفرض ضرائب مزدوجة على الدخل.

البنين 2:

تدفع رسوم خدمات المطارات لمديري المطارات مقابل الخدمات العامة التي تقدمها الجهات المعنية في المطارات.

البنين 3:
المكسيك

تعد رسوم نقل منتجات الوقود في المكسيك، وكذلك ضريبة القيمة المضافة، ورسوم خدمات الملاحة الجوية المحصلة كرسوم على كل لتر موزد من الوقود في الرسم الواحدة التي تقع في نطاق هذه القسم، وفقاً للتعريف الإيكار. وتخالف ضريبة القيمة المضافة، تتم كرسوم نقل منتجات الوقود ورسوم خدمات الملاحة الجوية لاستقرار التكاليف المتكبدة في توفير تلك الخدمات، مما يجعلهم خاضعين للإيصالات التي حددتها الإكادار ذاتها، وما من حاجة بالتناهي إلى إعفاء الوقود من هذا الرسم.

وقدما يتعلق بضريبة القيمة المضافة، ومقتضى الفقرة الفرعية الأولى من المادة الأولى من قانون ضريبة القيمة المضافة، تقرر المكسيك ضريبة قيمة مضافة بنسبة 16 في المائة على الأرباح وعلى الكيانات القانونية الذين يبيعون سلعاً في إقليم المكسيك. بعض النظرة عن جنبه هؤلاء الأرباح أو هذه الكيانات. وتجر الإشارة إلى أن نسبة ضريبة القيمة المضافة تكون صفرًا في حالة المؤسسات المقيمة في البلد والتي تبيع سلعاً أو تقدم خدمات تباع أنها لأغراض التصدير وفقاً لأحكام المادة 29 من قانون ضريبة القيمة المضافة.

وبما أن ضريبة القيمة المضافة هي ضريبة عامة تطبِّق على جميع السلع والخدمات المباعة أو المقدمة في البلد، لا يمكن منح معاملة تفضيلية لقطاع معين من الاقتصاد (في هذه الحالة قطاع الطيران).

ومن جانبه، يسمح القانون المعملي بالدخول والخروج من الأراضي المكسيكية دون ضريبة التجارة الأجنبية بالنسبة لكل المعضول بالاستخدام في صيانة طائرات الخطوط الجوية الوطنية التي تتوفر الخدمات الدولية والمؤسسة وفقاً لقانونان ذات الصلة. وضدًا عن ذلك، يجب على هذا القانون أن تزيد الطائرة بالوقود دون ضريبة التجارة الأجنبية، باستثناء الفي العفو المفر赞同 بمقتضى الإتفاقات الدولية.

في الوقت الحالي، تعد المكسيك شبكة موسعة من الإتفاقات لتفادي الإزدواج الضريبي على الدخل، ويعتبر هذه الإتفاقات ساريًا الآن والبعض الآخر قيد التفاوض.

وفي الوقت الحالي، تنص سياسة المكسيك في هذا المجال على أن الدخل المتأتي من النقل الجوي الدولي، والدخل الأخرى من الأنشطة المتعلقة به، لا تفرض عليهما ضريبة إلا في الدولة التي يتم فيها النقل الجوي الدولي، وفقًا لأحكام الإتفاقات الضريبية الثنائية. وعلى النقيض من الاتفاق الذي تقدمت به الإكادار، أثبتت المكسيك هذه السياسة في الإتفاقات التي أبرمتها مؤخراً كعامل حاسم في تحقيق البلد الذي توفر فيه ضريبة على هذا الدخل، وتجر الإشارة إلى أن الإتفاقات الضريبية التي دخلت فيها المكسيك في السنوات الأخيرة لا تطغى سوى ضرائب الدخل الإضافية.

وفي الوقت الحالي، فإن وزارة المالية والاتصالات العامة تجري اتصالات بالكثير من الدول بهدف أن اتفاقيات ثنائية لتفادي الإزدواج الضريبي في عدد من المجالات منها النقل الجوي، ونتيجة لذلك، فإن وزارة المشار إليها أعلاه قد طلبت من الإدارة العامة للطيران المدني التابعة لوزارة الاتصالات والنقل عدم وضع بنود لتفادي الإزدواج الضريبي في اتفاقاتها الثنائية الخاصة بالنقل الجوي، وذلك بعد تكرار القواعد في هذا المجال.

وعلاوة على ذلك، يleşج أصحاب الأمتياز، بلا استثناء، بموجب الفصل الثاني من قانون ضريبة الدخل، لدفع ضرائب على مجموع الدخل الكلي، سواء كان نقداً أو في شكول سلع أو أتمان، أو في أي شك آخر، الذي يتم الحصول عليه في السنة المالية. وبالإضافة إلى ذلك، يتعين أيضًا على أصحاب الأمتياز المقيمين في المكسيك أو المقيم في الخارج ولكن لهم مقر دائم في المكسيك دفع ضريبة أعمال خارجية موحدة على دخلهم، مع تطبيق تخفيفات محدودة فحسب، وقد يقابل هذا الضريبة ضريبة الدخل المفروضة عن هذه السنة المالية. وكذا فإن ضريبة الأعمال التجارية لا تكون منشقة الدفع إلا فيما يزيد على ضريبة الدخل، وفقاً لتفادي ضريبة المتطلبات، لا يجوز، بموجب المادة السابعة من قانون طرق الاتصال والنقل العامة، فرض ضرائب على المطالبات لأنها تعتبر ممتلكات عامة اقتصادية. وبناءً على

2013/1/10
ذلك، فإنه في حالة منح حق تشغيل أو إضافة مطار كاملاً، لا يكون صاحب الاستيصال ملزمًا بدفع ضريبة أراضي على الممتلكات المعبأة.

في المكسيك، يقع كل من رسم الإقليم للنقل والضريبة القيمة المضافة في هذه اللفة، بما أنهما يتطلبان في الوقت الذي يراجع فيه بطاقات النقل الجوي، ومع ذلك، يمثل رسم الإقليم الجوي استثناء حيث أن الدخل الناجم عن هذا المصدر يحتوي أيضًا على تكلفة كتابة المنسقين الخاصة بالتأشيرات الخاصة لخدمات الركاب في المطارات، ولا يمكن إلغاء هذا النوع من الرسم بالتالي وفقًا لسياسات الإيكار نفسها.

وفيما يتعلق بضريبة القيمة المضافة، تتطابق أيضًا التكاليف المقدمة بشأن البلد 1 بمستثنى ما يتعلق بالنقل الجوي الدولي حيث يعتبر أنه لا يقدم سوى جزء من الخدمة في إقليمنا. وحسب هذه المعايير، يقبل المقدمة 12 من القانون الخاص بضريبة القيمة المضافة، يعتبر أن 25 في المائة من القيمة فقط هي المقدمة في إقليم المكسيك عندما يبدأ السفر منها.

وتعرض ضريبة على الجزء المتبع من سعر خدمات النقل الجوي للركاب، وفقًا للترة الفرعية السائدة من المادة التاسعة والعشرين من قانون ضريبة القيمة المضافة. أما بالنسبة لرسوم الإقليم الجوي، فتعتبر نسبة 25 في المائة من الخدمات المقدمة أنها لأغراض التصرير، بناء على ذلك تتعين ضريبة نسبة 25 في المائة من القيمة 75 في المائة في الجزء المتبع من القيمة. أما نسبة 25 في المائة من الخدمات التي لا تعتبر أنها لأغراض التصرير، فتعتبر ضريبة نسبية 15 في المائة، وأما فيما يتعلق بالشحن الجوي الدولي للبضائع الذي تقوم به مؤسسات مقيمة في المكسيك، فتعتبر هذه الخدمات وفقًا للترة الفرعية الحاسمة من المادة التاسعة والعشرين من القانون، ضريبة نسبة 25 في المائة، ولأن نسبة 25 في المائة فقط تكون المقدمة في الإقليم الوطني فإن هذه النسبة ينبغي أن تطبق على نسبة 25 في المائة من الخدمات. وأما الجزء المتبع من قيمة الخدمات والبالغ 75 في المائة، فلا يخضع للضرائب بموجب قانون ضريبة القيمة المضافة.

وتعرض رسم الإقليم الجوي على الأفراد الذين يغادرون كركاب على رحلات من مطارات دولية تحت سلطة إدارة خدمات المطارات والخدمات المساعدة.

وأخيرًا يتضمن نموذج تفاقيات النقل الجوي الخاص للحكومة المكسيكية بنود بشأن الضرائب المفروضة على النقل الجوي التي وافقت عليها سلطاتنا الضريبية، وبالتالي تتعين كل تفاقيات النقل الجوي الثنائية التي أبرمتها المكسيك مع بلدان أخرى بنود ترميز إلى منع فرص ضرائب غير مستحقة على النقل الجوي الدولي.

وتخصيص هذه البنود المفتوحات الثنائية ومع ذلك، يتعين تقديم أي من السياسات العامة أو القرارات التي ترمى إلى تعديلها إلى السلطات الضريبية المختصة.

**المملكة**

(1) تيرد في اللفة 2 من البلد 1 إشارة إلى نسبة ضريبة قدرها 15 في المائة. وقد زيدت هذه النسبة بمعدل 1 في المائة لتصبح 16 في المائة في 1 كانون الثاني/يناير 2010. أعلنت التصويت المرضي الذي يتعين أو يضيف أو يحفز أحكامًا من قانون ضريبة الدخل، قانون ضريبة القيمة المضافة، قانون ضريبة القيمة المضافة، وقانون الضرائب الإتحادية المنشورة في الجريدة الرسمية في عددها الصادرة في 1 كانون الثاني/يناير 2010، والمرسوم الذي يسمح بتحديد بعض المندوات في بعض وحدات الاستجابة البلدية للخدمات المكسيك، وتعديل إضافة أحكام إلى قانون الضرائب الإتحادية وقانون ضريبة الدخل الإتحادية، المنشور في 1 نيسان/أبريل 1995.

2013/1/15
واستمع عن مصطلح "أقدام" بعبارة "كيانات اعتبارية" لأن هذه العبارة الأخيرة هي المستخدمة في قانون ضريبة القيمة المضافة في المكسيك.

ويقدم، علماً على ذلك، إيضاح للإشارة إلى أنه تفرض، بموجب قانون ضريبة القيمة المضافة، على السلع المباعة أو الخدمات المقدمة لأغراض التصدير، ضريبة نسبتها صفر في المائة.

(ب) أعيدت صياغة الفقرة 2 من الفقرة 2 لتوضيح أن أحكام الاتفاقيات الضريبية التي دخلت فيها المكسيك مؤخراً تقتضي بأن البلد الذي تقيم فيه مؤسسات النقل الدولي هو الذي يفرض ضريبة الدخل على هذه المؤسسات، وقد أدرج بيان مؤداً أن السياسة المكسيكية تتمثل في إدراج الضرائب الإتحادية فحسب في الاتفاقيات الضريبية.

وتشير الفقرة الأخيرة إلى ضريبة الأعمال التجارية الموحدة التي تم العمل بها في عام 2008 بوصفها الضريبة الدنيا التي تم إدراجها في ضريبة الدخل.

(ج) وتنص الفقرة 3 من الفقرة 3 على أن حصة قدره 75% في المائة من الخدمات المتعلقة بسفر الركاب الدولي تُعتبر لأغراض التصدير وفقاً لأحكام الاتفاقيات الضريبية السائدة من المادة التاسعة والعشرين من قانون ضريبة القيمة المضافة، وهذا إذاً فإنها تفرض عليها ضريبة بنسبة صفر في المائة، وتوضح الفقرة أيضاً أن الجزء الذي لا يعتبر أنه لأغراض التصدير من هذه الخدمات تفرض عليه ضريبة بنسبة 15% في المائة.

وتشير هذه الفقرة أيضاً إلى المعاملة التي ينص عليها قانون ضريبة القيمة المضافة فيما يتعلق بالشحن الجوي الدولي للبضائع الذي تقوم به المؤسسات المقيمة في المكسيك، وفيما يتعلق بالفقرة 4، لا توجد حالياً رسوم للانقطاع بالمطار باستثناء الرسم الذي يفرض على المتنقل بالمطار، وتم حذف الأحكام المحتلة بالمادة 200 و 205 من قانون الرسم الاتحادي، لأن هذين المادتين تتلقعان بالرسوم المفروضة على أنشطة الموانئ والتصنيف في سياق بحري لا صلة له بالمعالجة الجوية.

٢٠١٣/١/١٥
منغوليا

تتحضع المسائل الضريبية بمنغوليا، بما في ذلك الضرائب المعروضة في مجال النقل الجوي الدولي، للتشريعات ذات الصلة وكذلك لاتفاقيات

البرمة بين منغوليا والدول الأخرى والاتفاقيات الثنائية المبرمة بين الحكومات في مجال الخدمات الجوية الدولية.

يتص جميع الاتفاقيات على تطبيق إعفاء ضريبي كامل أو جزئي على أنواع معينة من الدخل والممتلكات في إحدى الدول، وذلك على أساس

التعاملة للمثال ووفقا لشروط خاصة معينة. كما تطرط هذه الاتفاقيات أيضا لإجراءات القضاء على الازدواج الضريبي على الدخل

والمتلكات.

وعند وضع التشريعات الضريبية في منغوليا والاتفاقيات ذات الصلة مع الدول الأخرى، يتم مراعاة مبادئ وقواعد القانون الدولي المقبولة بشكل

عام وكذا المعاهدات الدولية المختلفة، بما في ذلك سياسات الإيكار بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي. ووفقا للممارسات

الخاصة بمعاهدات منغوليا، يجب إدراج المادة المتعلقة بالإعفاءات الجمركية ضمن الاتفاقيات الثنائية لخدمات الجوية.

وإذا يتعلق بإعفاء شركات النقل الجوي من الضرائب، جرب المادة في منغوليا على إدراج الأحكام المتعلقة بالإعفاءات الضريبية في اتفاقيات

الخدمات الجوية أو تلك المتعلقة بتجنب الازدواج الضريبي على الدخل في الاتفاقات الدولية الفردية.

الأحكام المتعلقة بالإعفاء من الرسوم الجمركية وغيرها

في منغوليا، تفرض تعرفات جمركية على تصدير واستيراد السلع. وعند اعتقاد التعريفات الجمركية، يجب بيان أوصاف السلع

ورمز تصنيف كل منها وفقا لنظام المنظم لتوصيف السلع وترميزها.

الإعفاء من الرسوم الجمركية

تخضع السلع التالية للإعفاء من الرسوم الجمركية عند استيرادها داخل المنطقة الجمركية:

(أ) أمتعة المسافرين الشخصية.

(ب) غاز الوقود وحاوياته والمعدات والأجهزة أو الأدوات ذات الاستعمال الخاص. وتمت الموافقة على قائمة

السلع المشمولة ضمن هذه المادة من قبل الحكومة.

(ج) طائرات الركاب المدنية أو قطع الغيار الخاصة بها.

النسبة القياسية لضريبة القيمة المضافة، وهي ضريبة شاملة على القيمة المضافة، يتم تطبيقها على جميع السلع التي يتم بيعها في

منغوليا، أو تصديرها للبيع أو الاستهلاك في بلد أجنبي، أو استيرادها إلى منغوليا للبيع أو الاستهلاك.

(أ) تطبيق معدل الصرف:

- تستفيد من ذلك خدمات نقل الركاب ونقل البضائع المصادر من داخل منغوليا إلى البلدان الأجنبية، ومن البلدان

الأجنبية إلى داخل منغوليا، وكذلك من بلدان أجنبية إلى بلدان ثالثة عبر أراضي منغوليا؛

- كما تستفيد منه الخدمات المرتبطة بإدارة الملاحة الجوية والخدمات الفنية وخدمات الوقود، والتطبيقات التي يتم تقديمها

لطائرات الاجنبية والمحلية التي تقوم بتشغيل رحلات وسبيعات دولية، وخدمات الطعام والشراب المقدمة لأفراد طاقم

الطائرة أو الركاب أثناء الرحلة.

(ب) الإعفاء من ضريبة القيمة المضافة:

- تستفيد من ذلك طائرات الركاب المدنية وقطع الغيار الخاصة بها.

وفقًا لأحكام اتفاقية سيبكاغئو (المادة 24 (أ)):

2016/2/29
تُغَفِّي الطائرات التي يتم تشغيلها في الخدمات الدولية من قبل شركات الطيران التابعة لكل من الأطراف المعقد، وكذلك معداتها العادية، وإمدادات الوقود ومواد التشحيم ومواد الحملة على متن الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والتبغ) على متن هذه الطائرات من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم أو الضرائب عند وصولها لأراضي الطرف المعقد الآخر، شريطة أن تبقى هذه المعدات والإمدادات على متن الطائرة حتى يحين وقت إعادة تصديرة.

كما يُغَفِّي من نفس الرسوم والضرائب باستثناء الرسوم الناتجة عن الخدمات المقدمة:

أ) الممون على متن الطائرة والتي يتم إدخالها إلى أراضي أي من الطرفين المعقدين، ضمن الحدود الموضوعة من قبل سلطات الطرف المعقد المذكورة، والمخصصة للاستخدام على متن الطائرات العامة على طريق معين للطرف المعقد الآخر.

ب) قطع الغيار التي يتم إدخالها إلى أراضي أي من الطرفين المعقدين بهدف صيانة أو إصلاح طائرة يتم تشغيلها على طريق محدد من قبل شركة أو شركات النقل الجوي التابعة للطرف المعقد الآخر.

ج) الوقود ومادة التشحيم المخصصة لتزويد الطائرات المشغولة على طريق محدد من قبل شركة أو شركات النقل الجوي التابعة للطرف المعقد الآخر، حتى وإن كان سيتم استخدام هذه الإمدادات خلال عبر الطائرة عبر أراضي الطرف المعقد الذي يتم فيه نقلها على متن الطائرة.

لا يمكن تغليف المعاد العادلة المحمولة جواً والمواد والإمدادات التي يحتفظ بها على متن الطائرات التابعة لأي من الأطراف المعقدة في أراضي الطرف المعقد الآخر إلا بموجب الاعترافات التجارية داخل الطرف المعقد المعني. وفي مثل هذه الحالة، يجوز وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة حتى يحين وقت إعادة تصديرة أو التخلص منها وفقًا للأوامر الجمركية.

أحكام اتفاقات فرض الضرائب وتجنب الأزدواج الضريبي

- لا يخضع الربح الذي يتم الحصول عليه من تشغيل الطائرات في النقل الدولي للضريبة إلا داخل أراضي الطرف المعقد الذي يتواجد فيه مركز الإدارة الفعلي للشركة.

- لا تفرض ضريبة على رأس المال الممتلك بالطائرات التي يتم تشغيلها في النقل الدولي وتمثل كذلك بالممتلكات المنقولة المرتبطة بتشغيل تلك الطائرات إلا داخل أراضي الطرف المعقد الذي يتواجد فيه مركز الإدارة الفعلي للشركة.

- في حال التفاوت الخاص لتجنب الأزدواج الضريبي فيما يتعلق بالضرائب على الدخل وعلى رأس المال بين الأطراف المعقدة، فإنه يتم الاحتكام إلى أحكام هذا الاتفاق.
المغرب

اعتماد المملكة المغربية، كجزء من سياساتها للإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب، المواد التالية:

الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب

1- تكون الطائرات المستخدمة لتقديم خدمات توافق عليها مؤسسات النقل الجوي التي يحددها أحد الأطراف المعقدة، وكذلك معداتها الخاصة بالطائرات، واحتياجاتها من الوقود والشحن، ومخزوناتها (بما فيها الأغذية والمشروبات والتغليف)، عند دخولها إلى إقليم طرف معقد آخر، معروفة من جميع الرسوم الجمركية، ورسوم التفتيش؛ والرسوم أو الضرائب المماثلة الأخرى، شرط أن تظل المعدات والاحتياجات والمخزونات على متن الطائرة إلى أن يعاد تصديرها أو استخدامها في الجزء من الطريق الذي يجري تشكيله فوق الإقليم المذكور.

2- وعلى أساس الفقرة 3 من هذه المادة، تكون البنود التالية معفاة بالمثل من الرسوم الجمركية، ورسوم التفتيش، والرسوم أو الضرائب المماثلة الأخرى، باستثناء الرسوم أو الضرائب على الخدمات المقدمة:

(أ) المخزونات المحملة في إقليم أحد الأطراف المعقدة في إطار الحدود التي تعيينها سلطات الطيران في ذلك الطرف المعقد، والتي يفترض أنها ستستخدم على متن الطائرات المتجهة إلى خارج الإقليم والتي تقدم

خدمة توافق عليها الطرف المعقد الآخر;

(ب) قطع الغيار المستوردة في إقليم أحد الأطراف المعقدة لأغراض صيانة أو إصلاح الطائرات التي

تستخدمها الخطوط الجوية التي توافق عليها مؤسسة النقل الجوي التي يعينها الطرف المعقد الآخر;

(ج) الوقود والسحوم المخصصان للطائرات القادمة أو المغادرة أو المحروقة التي تستخدم في توفير الخدمات التي توافق عليها هيئة النقل الجوي التي يحددها الطرف المعقد الآخر حتى وإن كانت هذه الإمدادات

ستخدم في ذلك الجزء من الطريق الذي يجري تشكيله فوق إقليم الطرف المعقد الذي حملت فيه.

3- تخضع المواد والإمدادات المبينة في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) من الفقرة الثانية من هذه المادة للرقابة من قبل السلطات الجمركية لكل الأطراف المعقدة.

4- تغطي الأشعة والسلع التي تكون في حالة عبر مباشر من الرسوم الجمركية والضرائب المماثلة الأخرى، شرط أن تخضع لإجراءات الرقابة والرصد التي تقوم بها الجمارك.

5- لا يجوز توزيع المعدات والمواد والإمدادات العادية للطائرات الموجودة على متن طائرة تابعة لمؤسسة يحددها أحد الطرفين المعقدين في إقليم الطرف المعقد الآخر بدون موافقة السلطات الجمركية للطرف المعقد الآخر المذكور، وقد تطلب هذه السلطات الجمركية أن تخضع هذه المعدات والمواد والإمدادات للرصد من جانب الجمارك إلى أن يعاد تصديرها، أو استخدامها على نحو آخر وفقاً للأنظمة الجمركية.

مكان فرض الضرائب

لا يخضع للضريبة الدخل الذي تحصل عليه مؤسسة يحددها أحد الطرفين المعقدين من عمليات نقل دولية، إلا في الدولة التي يقع فيها بالفعل مقر المؤسسة المعنية.

2013/1/15
المستند

تعليقات عامة

تؤيد مياميار القرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثانية.

تشارك مياميار في عمليات النقل الجوي الدولي، سواء كانت سلطاتها الضريبية الوطنية أو المحلية لا تفرض رسوماً جمركية أو رسوماً أخرى على الوقود والشحن والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى الخاصة بطائرات مسجلة في دولة متعاقدة، أو مؤجرة تأتي من غيرها أو عازبة، لأي مشغل. وهذه الممارسة مفروضة بالفعل في جميع اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية التي تكون مياميار طرفًا متعاقدًا فيها يتولى الحكم الامتثال للشروط المعاملة المتعاقبة.

تمسح مياميار حالياً إلى أن يشمل الإعفاء من الضرائب، على أساس المعاملة بالمثل، دخل مؤسسات النقل الجوي التابعة لدول متعاقدة أخرى، ولقد أقرت مياميار مع بلدان أخرى على الصعيد الثاني اتفاق تجنب الازدواج الضريبي ومنع التهرب من الضرائب فيما يتعلق بضرائب الدخل. ولا تفرض مياميار أي ضرائب على الطائرات والممتلكات المنفولة الأخرى المتعلقة بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي.

ولا تفرض مياميار في الوقت الراهن ضرائب على المبيعات، وسيتم مياميار، قد استطاعتها، إلى استمرار العمل بهذه الممارسة. ولا تفرض مياميار ضرائب أخرى على استخدام النقل الجوي الدولي.
هولندا

هولندا يطبق هذا البند في هولندا بالنسبة للنقل الجوي غير الطيران الترميمي الخاص.

تعد عبارة "الرسوم الجمركية أو الرسوم الأخرى" كما هي معرفة في البند (د) مفهوم ("الإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى" إلى الحد المقبول عمليا).

لا تفرض أي رسوم أو ضرائب محلية على الوقود والشحوم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى.

يمنح هولندا لمؤسسات النقل الجوي التابعة للدول الأخرى العاملة في النقل الجوي الدولي والتي لم تؤسس في هولندا ما يلي:

1) إعفاء من أسعار المعاملات بالمثل من ضريبة الدخل في أي شكل على الدخل المحقق في هولندا من تشغيل الطائرة في النقل الجوي الدولي.

2) في حالة الشركات، إعفاء من ضرائب الممتلكات والجبايات على رأس المال والضرائب الشبيهة الأخرى على الطائرات والممتلكات المنجزة الأخرى فيما يتعلق بتشغيل طائرات النقل الجوي الدولي.

لا تفرض ضريبة حجم الأعمال على الطائرات التي يتم تشغيلها في النقل العام أساسا في الحركة الدولية وعلى السلع التي تستخدم كملاذات للكون الطائرات المغادرة، ولا توجد ضريبة على حجم الأعمال على الخدمات المقدمة فيما يتعلق بطائرات النقل والسلام.

لا تفرض ضريبة حجم الأعمال على نقل الركاب بواسطة الطائرات إذا كان المصدر أو ميناء الصعود يقع خارج هولندا.

باستثناء النقل داخل الاتحاد الأوروبي، لا تفرض ضريبة حجم الأعمال على النقل الدولي للشحن بواسطة الطيران العابر أو المنتظم.

كما ورد أعلاه، تتم هولندا الإعفاءات الحالية للطيران الدولي من الضرائب، غير أن هولندا تزود تطبيق الخيارات القائمة على آليات السوق، مثل الضريبة على الأغصان، أو ضريبة القيمة المضافة، أو الرسوم البيئية، تخفض تأثير الطيران على البيئة، إلى الحد منه.

وستواصل هولندا جهودها لتشجيع تطبيق الخيارات القائمة على آليات السوق على المستوى الدولي ويحذر أن يكون ذلك في إطار الإيكا.
يُمثلنيوزيلندا للبددين من مناطق القرارات. تخضع شركة الطيران التابعة لدولة أخرى لضريبة الدخل على دخلها الذي تحظىه في نيوزيلندا فيما عدا الحالات التالية:

1. عمل بالاتفاق لتجنب الازدواج الضريبي يمنع نيوزيلندا من فرض ضرائب على دخل شركة الطيران الأجنبية المحققة في نيوزيلندا.

2. إذا أعفى مفوض الضرائب المحلي شركة الطيران من الضرائب على الدخل في نيوزيلندا.

تسري أحكام اتفاق تفتيش الازدواج الضريبي على التشريعي النيوزيلندي في حالة التعارض بينهما. وتفتذ نيوزيلندا اتفاقا لتفتيش الازدواج الضريبي تحتوي جميعها على مادة تتعلق بالنقل البحري والجوي. وتنص المادة بالتحديد على أن الأرباح التي تحظىها شركة الطيران من النقل الجوي يمكن أن تخضع للضريبة في الدولة التي تقيم فيها الشركة فقط. حيث يجوز لإحدى شركات الطيران الأجنبية أن تضطلع بالنقل المحلي (أي نقل الركاب أو البضائع داخل نيوزيلندا). ترمي سياسات نيوزيلندا بشأن إتفاق الازدواج الضريبي المتبعة منذ عام 1995 إلى ضمان قدرة نيوزيلندا على فرض ضرائب على الدخل من النقل المحلي.

وفي غياب اتفاق الازدواج الضريبي، يجوز للمفوض المسؤول عن الإيرادات الداخلية أن يمنح إعفاءات ضريبية إلى بعض مداخل شركات الطيران الأجنبية (عموما، الدخل من نقل البضائع أو الركاب خارج نيوزيلندا والموجودين في إحدى مطارات البلد، سواء نجد المطاران بمطار آخر في نيوزيلندا قبل مغادرة البلد أم لا توجد به). حيث يقتضي المفوض من أن البلد الذي تقيم فيه شركة الطيران سيمثل إعفاء مماثلا لشركة طيران تقيم في نيوزيلندا.

لا تسري هذه الإعفاءات على ضريبة البضائع والخدمات أو الضرائب أو الجباه الأخرى المعمول بها في نيوزيلندا والتي تخضع لها شركة طيران أجنبية.

لا تفرض نيوزيلندا ضرائب ممتلكات، أو ضرائب اقتصادية، أو ضرائب مماثلة أخرى. وفرض ضريبة على بعض الأرباح الدراسية بصورة دخل بوجب القواعد المعادية لضريبة الدخل. تسر إعفاءات المشار إليها في البند 2 (أ) أعلاه إذا كانت هذه الأرباح الدراسية تتعلق بطائرات أو بممتلكات متصلة أخرى تمتلكها في النقل الجو.

لا ينبغي أن ينصح القانون النيوزيلندي على إعطاء إعفاءات ضريبة من الضريبة. وتتفاوض نيوزيلندا على اعت اتفاقات لتجنب الازدواج الضريبي، حسبما هو ملائم. بالإضافة إلى ذلك، قد يسعى مفوض الضرائب الداخلي شركة الطيران الأجنبية من ضريبة الدخل على دخلها المحققة في نيوزيلندا، إذا شعر المفوض بأن الدولة الأخرى ستعمل شركة طيران نيوزيلندية تقيم فيها بالمثل.

لا تفرض نيوزيلندا ضرائب كذلك المفروضة على إجمالي مصطلحات المنتج، أو الضرائب المعروضة مباشرة على الركاب أو الشاحنين.

---
نيجيريا

الضرائب على الوقود والشحن والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى: تمنح حكومة نيجيريا إعفاءات من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى للوقود، والشحن والإمدادات الفنية الاستهلاكية على متن الطائرة عندما لا يتم تنزيلها من الطائرة. وتمنح الإعفاءات أيضاً بعد مغادرة الطائرة بعض النظر عن نوع العملية المؤدية.

البند 1

الضرائب على دخل شركات النقل الجوي الدولي والطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى: تطبق نيجيريا إعفاء دخل شركات النقل الجوي الدولي التي تقيم/تستغل في البلاد من مختلف أشكال الضرائب سواء بواسطة الوكالات الحكومية المحلية أو الوطنية، تقليدية لاختلاف أو مضاعفة الرسوم حسب الحكم الودود في الاتفاق الثاني للخدمات الجوية، وتضاعف الإعفاءات الممنوحة على أساس مبدأ المعاملة بالمثل. وتمنح حكومة نيجيريا أيضاً إعفاءات للممتلكات (المنقولة) والطائرات التي تملكها شركات النقل الجوي الدولي هذه عملاً بأحكام الاتفاقات.

البند 2

الضرائب على بيع واستخدام النقل الجوي الدولي: لا تفرض حكومة نيجيريا ضرائب على بيع أو استخدام النقل الجوي الدولي.

البند 3

2016/3/29
لا تقوم النرويج أي ضرائب وطنية أو محلية على حيازة الوقود، أو الشحوم أو الإمدادات الفنية الاستهلاكية التي تستخدتها الطائرات في النقل الجوي الدولي.

غير أن النرويج تتساهل عن الدوافع وراء الإعفاء من الضرائب المتعلقة بالوقود الوارد في هذا القرار. وقد تكون السياسات الضريبية المتبعة في مجال حماية البيئة سببا في تطبيق الضرائب على الوقود التي تستخدمه الطائرات عموما. وبالنسبة للرحلات الجوية المحلية، تطبق ضريبة على الوقود (اعتبارا من 1999/1/1). وتعد الإيرادات من هذه الضريبة مباشرة إلى الخزانة العامة النرويجية.

لا تخضع الشركات في النرويج لضريبة رأس المال.

يسمح القانون الضريبي في النرويج بمنح إعفاءات، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل، للأرباح التي تدرها شركة أجنبية موجودة في النرويج من تشغيل الطائرة في الحركة الدولية، وكذلك من تشغيل الطائرة بين المواقع النرويجية فقط.

لقد أدركت النرويج معاهدات بشأن الضرائب مع أكثر من 80 وطنًا، بما في ذلك المعاهدات المحدودة بشأن الضرائب التي تتسجل طائرات في العمليات الدولية. وفي الغالبية الكبيرة من تلك المعاهدات، أدركت النرويج تفويضًا ينص على أنه يجب عدم فرض ضرائب على الأرباح المحصلة من جراء تنفيذ عمليات الحركة الجوية الدولية إلا في الدول التي تكون فيها الشركة قد أقامت مقر عملها الدائم أو التي تكون، بدلا من ذلك، قد أقامت فيها شركة مركز إدارتها الفعالة. وتطبيق ذلك أيضا على المكاسب الرأسمالية المحقة من نقل ملكية الطائرات.

لا تفرض أي ضرائب على استخدام الركاب للنقل الجوي، سواء داخل النرويج أو ضمن الرحلات الجوية الدولية (فقد ألغيت هذه الضريبة اعتبارا من 1/1/2003).

البند 1 و 2

البند 3

البند 4
عمان

بالنسبة للبند 1 بشأن فرض الضرائب على الوقود والشحن والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى وقطع غير الطائرات، تعفى جميع شركات الطيران من الضرائب في كافة الحالات التي أشارت إليها الوثيقة 8632، بموجب اتفاقية شيكاغو والاتفاقيات الثانوية التي تبرمها السلطة. ولا تفرض ضرائب أخرى على الينود المذكورة أعلاه.

البند 1

بالنسبة للبند 2 بشأن فرض الضرائب على دخل شركات الطيران، فإن الجهات المختصة في السلطة تعقد اتفاقيات لمنع الإندماج الضربي مع الدول التي تطلب ذلك. وقد وقعت السلطة في عدد كبير من تلك الاتفاقات. كما أن الدول العربية ترتبط فيما بينها باتفاق جماعي لتبادل الأعفاء الضريبي على نشاطات ومعدات النقل الجوي. وبناء عليه، تعفي السلطات المختصة شركات الطيران التابعة للدول الأعضاء في هذا الاتفاق من الضرائب على أرباحها المحققة من مبيعاتها. وتعمل وزارة المواصلات والهندسات ذات الصلة بالموضوع على منح هذه الاتفاقات على أساس المعاملة بالمثل تشجيعاً لحركة النقل الجوي من السلطة وإليها.

البند 2

بالنسبة للبند 3 بشأن الضرائب الخاصة بمبيعات أو استعمال النقل الجوي الدولي، لا تفرض ضرائب لدينا على المستثرين أو الركاب أو الشاحنين فيما عدا الرسوم التي تفرض مقابل خدمة معينة والتي تحدد بنسب معقولة تناسب مع مستوى الخدمات المقدمة.

البند 3
باكستان

البند 1: مقبول في حدود الإعفاء من الرسوم الجمركية بشرط أن تكون الامتيازات المنصوص عليها في قائمة معاملة بالمثل وعلى تنفيذها من خلال اتفاقيات ثنائية.

فيما يتعلق بالبند 2 بشأن فرض الضرائب على الدخل من التشغيل الدولي للطائرات، تخضع شركات الطيران لأحكام المعاهدات الضريبية الثنائية التي عادة ما تكون موجهة نحو الإعفاءات الضريبية على أساس المعاملة بالمثل.

يتعارض هذا القرار مع المبدأ المعمول به الذي يقضي بالسماح للدول ذات السيادة أن تفرض الضرائب وتسخدمها للأغراض التي تقررها هي، ولا يمكن منع تلك الحقوق بمقتضى قرار مثل القرار المشار إليه ولا يمكن منع أي دولة من تحصيل الضرائب وتفاوضها وفقا لرغبات أو خطط تحددها أي وكالة أجنبية مثل الإيكار. ويمكن أيضا الإشارة إلى أن هذا القرار لا يمكن تنفيذه حيث أنه لا يمكن التمييز بين بدأ وينتهي استخدام النقل الجوي الدولي ويكفل يمكن تحقيق الأهداف المتوقعة من تحصيل تلك الضرائب، وضمن أيضا أن الضرائب المخصصة على الدخل من أنشطة النقل الجوي الذي يكون مصدرها البلد الذي يفرض الضرائب. وتسهيل على الممولين وعلى قطاع الأعمال أيضا، فإن طريقة تحديد حجم الدخل هو إجمالي الأموال المحصلة التي يمكن عدنتها فرض ضريبية عليها بنسب تخفيف لعامل تخفيف مناسب.

وهذه الممارسة معمول بها على نطاق واسع في أنحاء العالم. غير أنه عندما توازن الدول من خلال معاهدات ثنائية على تقاضي الإزدواج الضريبي، يمكن فرض نسب ضريبية مخفضة على هذا النوع من الدخل أو يمكن إعفاءه تماما من الضرائب على أساس المعاملة بالمثل.

وتتحول ضريبة المطارات المحصلة من الركاب المغادرين بطريقة مباشرة إلى سلطات الطيران المدني.

البند 3
بنما

يُمكن قانون بنما إعفاء من جميع الضرائب على الوقود والزيوت والمشحوم والمعدات وقطع الغيار التي تحتفظ بها شركات الطيران لاستعمالها الخاص حتى إذا كانت هذه البنود مؤممة.

البنود 1 إلى 3
باراغواي

البند 1:

تحدد السياسات في الاتفاقات الثنائية بين باراغواي وغيرها من البلدان، وفقاً لأحكام القرار ذي الصلة.

البند 1 (أ) و (ب) :

يُخصص إدخال وتوزيع وبيع مواد التشريحة وغيرها من المنتجات ذات الصلة المستخدمة في مجال الطيران و/أو
المركبات المختلفة لضريبة تفرضها هيئة الطيران بنسبة 1% من قيمة التداول الإجمالي المحدد على أساس الأسعار
الحالية.

البند 2 (أ) و (ب) :

تفرض دولة باراغواي ضريبة مباشرة على جميع الإيرادات التي يكون منشأها باراغواي والناشئة عن الاضطلاع
بأنشطة تجارية أو صناعية أو خدمية، باستثناء تلك التي تكون ذات طبيعة خاصة. والمقصود بالإيرادات التي يكون
منشأها باراغواي هو الإيرادات الآتية من أنشطة يضطلع بها في جمهورية باراغواي بغض النظر عن جنسية
المشاركين أو مكان إقامتهم. والنسخة الأساسية للضريبة حاليا هي 10 في المئة، وفقاً لقانون الضرائب.

البند 3 :

تفرض السلطات الضريبة، في جمهورية باراغواي، ضريبة قيمة مضافة على أسعار تذاكر السفر الدولي بالطائرات
ببسبة 10% في المئة، وعلى أسعار السفر الداخلي بالطائرات بنسبة 10% في المئة.

____________________________
2016/2/29
بيرو

حيث أن بيرو تقوم حاليا بإعادة تنشيط اقتصادها، فإنها مستمرة في تطبيق سياسة الرسوم في كل مجالات النشاط الاقتصادي حتى يتحقق الاستقرار. 

نتيجة لذلك، سوف تبلغ بيرو الإيرادات في الوقت المناسب عندما تمكنها ظروفها الاقتصادية من تطبيق سياسات الإياب بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، كما وردت في الوثيقة 8632. Doc 8632.

2013/1/15
بلايندا

بلايندا عضو في الاتحاد الأوروبي، ولذا تطبق القوانين المحلية وقوانين الاتحاد الأوروبي.

البند 1

يُنفذ هذا البنِد في بلايندا على النقل الجوي، بخلاف الرحلات الشخصية الترفيهية.

البند 2

يُنفذ ما ورد في هذا البنِد في بلايندا، وتتمتع شركات النقل الجوي الأجنبية بإعفاء ضريبي على الإيرادات بناءً على الاتفاقيات بشأن الازدواج الضريبي (ألزمت بلايندا اتفاقيات في هذا الصدد مع 92 دولة إلى الآن، منها 87 اتفاقاً ساري المفعول).

البند 3

تُغطي الخدمات المتصلة بالنقل الجوي الدولي من ضريبة القيمة المضافة، على أساس الأمر التوجيهي لاتحاد الأوروبي المتعلق بضريبة القيمة المضافة والتشريع التنفيذي الوطني.

البند 4

كما ذكر أعلاه، تراعي بلايندا وتُدمج البرامج المحمل به حالياً في الإيكاو بشأن إعفاء الطيران المدني الدولي من الضرائب.
البرتغال

بالنسبة لفرض الضرائب على الوقود ومواد التشحيم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى:

ضرائب القيمة المضافة (المرسوم التشريعي رقم 34-8/1، المعبل في 26 ديسمبر)- تعفى واردات البضائع الاستهلاكية، المستهلكة أو المحفظة على متن الطائرة المستخدمة في الملاحة الجوية الدولية من ضريبة القيمة المضافة. كما تعفى كذلك صادرات البضائع الاستهلاكية المستخدمة على متن طائرة شركات الطيران العامة بموجب الأول في الحركة الجوية. ومن المفهوم أن البضائع الاستهلاكية تعني: الوقود، مواد التشحيم، والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى الموجهة لتشغيل الطائرة والمعدات الفنية الأخرى الموجودة على متن الطائرة.

الضرائب الخاصة (المرسوم التشريعي رقم 562/66، المعبل في 26 ديسمبر)- لا تخص إمدادات المنتجات النفطية ومنتجات الطاقة المستخدمة في الملاحة الجوية للضريبة، باستثناء الطيران الشخصي أو التفحيث. وتعفى الطائرات والهجيلوكيرتات المستخدمة في الطيران التجارينقل الركاب أو البضائع مقابل أتعاب أو أجراء أو تلك المستخدمة لمصلحة السلطات العامة.

وأعطى توجيه المجلس EC المعني بفرض الضرائب على منتجات الطاقة والكهرباء الخير للدول الأعضاء في الجماعة الأوروبية المعرفة فيما بينهم على النهائية عن إقامة ضرائب وقود الطائرات المستخدم في الخطوط الجوية الواقعة داخل أقيمت الجماعة. وتتجنب الدول الأعضاء في الجماعة الأوروبية إدخال أحكام عن شأنها أن تقييد هذا الخيار في اتفاقيات الخدمة الجوية.

وبالرغم من ذلك، فإن معظم اتفاقيات الخدمة الجوية الثنائية التي أبرمتها البرتغال تتوافق من الأطراف الأخرى معاهدة مماثلة فيما يتعلق بضريبة عقار الملك ورسوم الفحص أو أي ضريبة ورسوم محلية أخرى على الوقود، مواد التشحيم، والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى المحفظة أو المنقولة على متن الطائرة العامة في الخدمة الجوية الدولية المنظمة. 

وتتعلق الرسوم بكلفة الخدمات المقدمة للطيران المدني وتبع بصورة سلطات المطار. كما أن هناك رسم على تزويد الطائرات بالوقود.

تختص الإجراءات المتحصلة من هذه الرسوم مباشرة للطيران المدني أي تمويل نشاطات المطار.

فيما يتعلق بفرض الضرائب على إيرادات شركات النقل الجوي الدولي وفرض ضرائب على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى - فتلتزم البرتغال بخصوص وستين اتفاقية ثنائية سارية المفعول لتفصيل الضرائب الضريبية (الظرف الجدول المرفق). وتعفى شركات الطيران المتعلقة لهذه الدول التي تعمل من خلال مقار عمل ثابتة في الأراضي البرتغالية من ضرائب على الإيرادات الناتجة عن أنظمتها على أساس مبدأ المعاملة بالمثل حيث أن دفع مثل هذه الضرائب يحدد في مكان إقامتها الخاص بالضرائب.

في حالة غياب اتفاق لتجنب الازدواج الضريبي، فإنه من المفهوم عموما أن شركات الطيران تعفي من الضرائب على الدخل لأن الودود تعتبر مجرد امتثال لمؤسسات التي يمثليها، وتفرض الضرائب الضريبية (عموم الضريبة المنفردة - المرسوم التشريعي رقم 22-7/1979، بتاريخ 29/3/1979) فقط على ملك الطائرة الخاصة المقيم في البرتغال.

بالنسبة لضريبة المبيعات واستخدام النقل الجوي الدولي، فإن قوانين البرتغال بشأن ضريبة القيمة المضافة (المرسوم التشريعي رقم 44-84/1 المعبل بتاريخ 26 ديسمبر، المادة 114، الفقرة ص) يمنح إعفاء ضريبي كاملاً للركاب الدوليين على الخطوط الجوية الدولية.

2013/1/15
بالنسبة للخطوات التي يجب اتخاذها فيما يتعلق بهذا القرار، تعتبر السلطات البرتغالية أن الإعفاء الضريبي يمكن أن يكون أداة مفيدة في تطوير النقل الجوي. غير أنه ينبغي أن يكون متقناً مع السياسة الضريبية الوطنية التي تخدم مصالح المجتمع ككل. وفي المجال الضريبي، فإن البرتغال عضو في الاختيارات الموضعية على مستوى الاتحاد الأوروبي.

**اتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي التي أبرمتها البرتغال**

<table>
<thead>
<tr>
<th>تاريخ بداء التنفيذ</th>
<th>الشهادة القانونية</th>
<th>الدولة</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2006/5/1</td>
<td>AR 22/06, 23 March</td>
<td>الجزائر</td>
</tr>
<tr>
<td>1977/1/28</td>
<td>DL n° 70/71, 8 March</td>
<td>النمسا</td>
</tr>
<tr>
<td>2001/12/20</td>
<td>DL 619/70, 15 December. Additional Convention (AR 82/00, 14 December)</td>
<td>بلجيكا</td>
</tr>
<tr>
<td>2001/12/20</td>
<td>AR 33/01, 27 April</td>
<td>البرازيل</td>
</tr>
<tr>
<td>1996/7/18</td>
<td>AR 14/96, 11 April</td>
<td>بلغاريا</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/12/15</td>
<td>AR 63/00, 12 July</td>
<td>الرأس الأخضر</td>
</tr>
<tr>
<td>2001/12/24</td>
<td>AR 81/00, 6 December</td>
<td>كندا</td>
</tr>
<tr>
<td>1997/10/1</td>
<td>AR 26/97, 9 May</td>
<td>الجمهورية التشيكية</td>
</tr>
<tr>
<td>2008/8/25</td>
<td>AR 28/06, 6 April</td>
<td>شيلي</td>
</tr>
<tr>
<td>2006/6/8</td>
<td>AR 28/00, 30 March</td>
<td>الصين</td>
</tr>
<tr>
<td>2005/12/28</td>
<td>AR 49/01, 13 July</td>
<td>كوبا</td>
</tr>
<tr>
<td>2002/5/24</td>
<td>AR 6/02, 23 February</td>
<td>الدانمرك</td>
</tr>
<tr>
<td>2004/7/30</td>
<td>AR 47/04, 8 July</td>
<td>استونيا</td>
</tr>
<tr>
<td>1981/7/14</td>
<td>DL 494/70, 23 October</td>
<td>فنلندا</td>
</tr>
<tr>
<td>1992/11/18</td>
<td>DL 105/71, 26 March</td>
<td>فرنسا</td>
</tr>
<tr>
<td>1982/10/8</td>
<td>L 12/82, 03 June</td>
<td>ألمانيا</td>
</tr>
<tr>
<td>2002/8/13</td>
<td>AR 25/02, 4 April</td>
<td>اليونان</td>
</tr>
<tr>
<td>لا ينطبق</td>
<td>AR 55/09 – 30 July</td>
<td>غينيا - بيساو</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/6/8</td>
<td>AR 4/99, 28 January</td>
<td>هنغاريا</td>
</tr>
<tr>
<td>2000/4/5</td>
<td>AR 20/00, 6 March</td>
<td>الهند</td>
</tr>
<tr>
<td>2007/5/11</td>
<td>AR 64/06, 6 December</td>
<td>أندونيسيا</td>
</tr>
<tr>
<td>2006/12/18</td>
<td>AR 29/94, 24 June. Additional Protocol AOR 62/06, 6 December</td>
<td>أيرلندا</td>
</tr>
<tr>
<td>1983/1/15</td>
<td>L 10/82, 1 June</td>
<td>إيطاليا</td>
</tr>
<tr>
<td>1997/12/31</td>
<td>AR 25/97, 8 May</td>
<td>كوريا الجنوبية</td>
</tr>
<tr>
<td>لا ينطبق</td>
<td>AR 44/2011, 18 March</td>
<td>الكويت</td>
</tr>
<tr>
<td>2003/3/7</td>
<td>AR 12/03, 28 February</td>
<td>لاتفيا</td>
</tr>
<tr>
<td>تاريخ بدء التنفيذ</td>
<td>الدولة</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>------------------</td>
<td>---------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2003/2/26</td>
<td>ليتوانيا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2000/12/30</td>
<td>لوكسمبورغ</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1999/11/1</td>
<td>مكسيك</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2002/4/5</td>
<td>مالطا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2001/1/9</td>
<td>المكسيك</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2010/10/18</td>
<td>مولدوفا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2000/6/27</td>
<td>المغرب</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2004/1/11</td>
<td>موزمبيق</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2006/8/11</td>
<td>هولندا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1971/10/1</td>
<td>النرويج</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2007/6/4</td>
<td>باكستان</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1998/2/4</td>
<td>بولندا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1999/7/14</td>
<td>رومانيا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2002/12/11</td>
<td>روسيا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2001/3/16</td>
<td>سنغافورة</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2004/11/2</td>
<td>سلوفاكيا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2004/8/13</td>
<td>فنلندا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2008/10/22</td>
<td>جنوب أفريقيا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1995/6/28</td>
<td>اسبانيا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2003/12/19</td>
<td>السودان</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1985/12/17</td>
<td>سويسرا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2000/8/21</td>
<td>تونس</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2006/12/18</td>
<td>تركيا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1996/11/1</td>
<td>الولايات المتحدة</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1976/12/30</td>
<td>المملكة المتحدة</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2003/3/11</td>
<td>أوكرانيا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2017/10/11</td>
<td>أوروبا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1998/1/8</td>
<td>فنزويلا</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

ملاحظة: AR = قرار صادر عن الجمعية النيابية للجمهورية
DL = مرسوم تشريعي
L = قانون
جمهورية كوريا

المقبل.

البند 1

لفض آلفا لاتفاقات تجنب الازدواج الضريبي، تطبق "بدأ الإقامة" عموما على ضرائب الدخل الذي تحقق مؤسسات النقل الجوي من جراء تشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي.

البند 2 (أ) (1)

يجوز الإعفاء من ضرائب الممتلكات على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى على أساس المعاملة بالمثل.

البند 2 (أ) (2)

يجوز الإعفاء من ضريبة القيمة المضافة على مبيعات أو استعمال النقل الدولي وذلك على أساس المعاملة بالمثل.

البند 3
جمهورية مولدوفا

تبين المعلومات الواردة في الوثيقة 8632 موقف جمهورية مولدوفا فيما يتعلق بسياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في ميدان النقل الجوي الدولي.
الاتحاد الروسي

تخضع الشؤون الضريبية في الاتحاد الروسي، بما في ذلك الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، إلى تشريعات خاصة بها، بالإضافة إلى الاتفاقيات بين روسيا والدول الأخرى والاتفاقيات الثنائية بين الحكومات بخصوص الخدمات الجوية الدولية.

تنص جميع الاتفاقيات، على أساس المعاملة بالمثل وتحت ظروف ذات الصلة، على تطبيق الإعفاء التام أو الجزئي لدول الضرائب على الدخل والممتلكات في دولة من الدول، بالإضافة إلى الإجراءات الخاصة بمنع الازدواج الضريبي على الدخل والممتلكات.

عند إعداد التشريع الضريبي في الاتحاد الروسي والاتفاقيات المتعلقة مع الدول الأخرى، أخذت المبادئ المقبولة عمومًا وقواعد القانون الدولي في الاعتبار بالإضافة إلى المعاهدات الروسية الدولية، بما في ذلك سياسات الإيكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي. وفقًا لمارسات الاتحاد الروسي في مجال المعاهدات، يتوجب تضمين المادة المعنية بالإعفاء من رسوم الجمارك في اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية.

فيما يتعلق بإعفاء شركات النقل الجوي من الضريبة، تقتضي الممارسات في الاتحاد الروسي تضمين أحكام للإعفاء الضريبي (المرفقة) في اتفاقيات الخدمات الجوية أو لمنع الازدواج الضريبي على الإيرادات في الاتفاقيات الفردية الدولية.
أحكام الإعفاء من رسوم الجمارك والضرائب

- 1. تعفي الطائرات العاملة في الخدمة الجوية والطويلة المدى لدى الدول المعترف بها بشكل أساسي والطويلة المدى والطائرات التي تعفي بالطائرات الأخرى من رسوم الجمارك والضرائب والتكاليف المماثلة الأخرى عند دخولها أراضي دولة معترفة أخرى كما تعفي محددات الأساسي والقطع الغيار وجزء الوقود ومعدلات إمدادات الطائرات (بما في ذلك الأطعمة والمشروبات والتغذية) الموجودة على متن الطائرة، شرط أن تقوم مبنى هذه الطائرات والقطع والجزء وإمدادات على متن الطائرة إلى حين إعادة إرسالها إلى الخارج.

ويعتبر ما بقي من رسوم الجمارك والضرائب والتكاليف الأخرى المماثلة:

أ) إمدادات الطائرة الموجودة على متن الطائرة في أراضي دولة معترف بها أخرى ضمن الحدود المقررة من قبل السلطات المختصة في الدولة المعترفة، والموجهة للاستخدام على متن الطائرة العامة في الخدمات الجوية التابعة للشركات النقل الجوي لدولة متعلقة أخرى.

ب) الإمدادات وقطع الغيار الموجهة إلى أراضي الدولة المعترف بها الأخرى لإصلاح أو صيانة الطائرة العامة في الخدمات الجوية التابعة للشركات النقل الجوي لدولة متعلقة أخرى.

ج) الوقود ومادة التحشيم الموجهة لاستخدام الطائرة العامة في الخدمات الجوية التابعة للشركات النقل الجوي لدولة متعلقة أخرى، حتى لو استخدمتها هذه الإمدادات في محاولة من السلطة تغطى ضمن أراضي دولة متعلقة أخرى، ثم فيما بعد تلك الإمدادات على متن الطائرة.

د) الوثائق والوثائق الأساسية المستخدمة في شركات النقل الجوي التابعة لدولة متعلقة أخرى، والمتضمنة لرقم الشركة، ويتضمن ذلك ذكر السفر ووثائق الشرح الجوي التي تم استلامها من دولة متعلقة أخرى.

- 2. يمنع استخدام الإمدادات والجزء وإمدادات الخامس الحالي في الخدمات العمومية العامة في الفئة 2 أعلاه، مما تعني عدم استخدامها بشكل مباشر أو رصد من قبل السلطات الجمركية إلى أن يتم إعادة استخدامها أو استخدامها وفقاً لقانون الوزن الجمركية.

- 3. يمكن أن يتم إزالة المعدات المحملة جواً، والطواحين والجزء وإمدادات الخامس الحالي على متن الطائرة العامة في الخدمات الجوية التابعة لدولة أخرى، حتى شرط موافقة سلطات الجمارك في الدولة المعترف بها بذلك، وفي تلك الحالة، ستكون تلك المواد المراقبة من قبل سلطات الجمارك إلى أن يتم إعادة استخدامها أو إعادة استخدامها وفقاً لقوانين الدولة المعترف بها.

- 4. تعفي الأمتعة والبضائع التي تتواجد في أراضي الدولة المعترف بها ضمن محطة انتقال من رسوم الجمارك والضرائب والتكاليف.

- 5. تفرض الضرائب على تكاليف الخدمات المقدمة وإجراءات الجمارك والضرائب، وحتى الواردون الدولية المعترف به.

- 6. فيما يتعلق بإلغاء شركات النقل الجوي من الضرائب، تعاني الممارسات في الاتحاد الروسي تحديداً أحكام للإعفاء الضريبي في اتفاقيات الخدمات الجوية أو لمنع الزيادة الضريبية على الإيرادات في الاتفاقيات الفردية الدولية.

2013/1/15
أحكام تجنب الاذراف الضريبي

يتوجب على كل دولة متعاقدة، في الأراضي الخاضعة لسيطرتها، أن تمنح إعفاءً ضريبياً لشركة النقل الجوي المعينة في دولة متعاقدة أخرى من أي ضرائب وجبات على الإيرادات والأرباح الناتجة عن عمل الشركة المعينة في الخدمة الجوية.

يتوجب على كل دولة متعاقدة، في الأراضي الخاضعة لسيطرتها، أن تمنح إعفاءً ضريبياً لشركة النقل الجوي المعينة في دولة متعاقدة أخرى من أي ضرائب ورسوم على أصول الشركة.

يتعين على العاملين لدى شركة النقل الجوي المعينة والمقيمين في إحدى الدول المتعاقدة من ضريبة الدخل على رواتبهم.
رواندا

تمسياً مع أحكام اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية المبرمة بين رواندا والدول الأخرى، فإن رواندا، من منطق المعاملة بالمثل، لا تفرض أي ضرائب على الوقود ومواد التشحيم وأي إمدادات فنية استهلاكية أخرى. ويتضمن هذا الإعفاء أيضًا كل الطائرات العاملة في النقل الجوي الدولي غير المتضمنة في اتفاقيات الخدمة الجوية الثنائية.

البند 1

تنص اتفاقات الخدمة الجوية الثنائية المبرمة بين رواندا والدول الأخرى على تجنّب الازدواج الضريبي على إيرادات ومبيعات شركات الطيران على أساس المعاملة بالمثل.

البند 2

لا تفرض رواندا ضريبة على مبيعات أو استخدام النقل الجوي الدولي.

البند 3
لا ينطبق لوجود مطار دولي واحد، وأي طائرة صغيرة تغادر إقليم أجنبي لا تفرض عليها رسوم استهلاك الوقود المحلية.

يشير القسم رقم 9 من قانون ضريبة الأعمال إلى الضرائب المفروضة مباشرة على الحجم الإجمالي للسلع والرقم الإجمالي للركاب الخ، والتي تدفع في سيشيل بنسبة 5 في المائة. يشير هذا القسم لملاك السفن المستأجرة للطيران العابر ولكنه يطبق أيضاً على شركات الطيران.

تعدد اتفاقات بخصوص الضرائب مع أي شركة طيران ترغب في أن تؤسس مقرها نفسها في سيشيل فيما يتعلق بالمعدات الرأسمالية والمواد الاستهلاكية ومواد التشغيل.

الرسوم التي تحصل من الركاب المغادرين (رسوم خدمة الركاب) تقيى مباشرة في حساب إدارة الطيران المدني.

بموجب قانون تشجيع الاستثمارات، تمنح الشركات (بما فيها شركات الطيران وشركات الشحن) إعفاءات على استيراد المعدات الرأسمالية والمواد الاستهلاكية والمواد الخام، ويمنح إعفاء من ضريبة الشركات أيضاً شريطة موافقة وزير المالية.
سنغافورة


المسائل المتعلقة بالإعفاء المتبادل من الضرائب من الأفضل أن تعالج في اتفاقات ثنائية لتجنب الازدواج الضريبي، أو اتفاقات الإعفاء المتبادل من الضرائب، وليس بموجب وثيقة سياسة صادرة من الإيكاو. وعقدت سنغافورة 26 اتفاقا لتجنب الازدواج الضريبي وسبعة اتفاقيات لمعالجة الضرائب المتبادلة تنص على الإعفاء الكامل أو الجزئي من ضريبة الدخل على الأرباح المحقرة من تشغيل الطائرات في النقل الدولي. كما تنص أيضاً اتفاقات الازدواج الضريبي ومعالجة المتبادلة بصورة عامة على فرض الضرائب على المكاسب المحقرة من تشغيل الطائرات في النقل الدولي أو الممتلكات المنقولة المتصلة بتشغيل هذه الطائرات في الخارج على أن تفرض هذه الضريبة فقط في بلد إقامة المشغل أو محل إدارته الفعلية.

أي تخفيف أو إلغاء للضريبات على مبيعات أو استعمال النقل الجوي الدولي يعنى فقط وفقا للحدود المقرر في القوانين المحلية ذات الصلة. ويموجب القوانين المحلية، فإن توريد الخدمات التي تشمل النقل الدولي للركاب أو السلع وتأجير الطائرات للسفر خارج سنغافورة لا تخضع لضريبة السلع والخدمات.

البند 1

البند 2

البند 3
سلوفاكيا

ترد مبادئ هذا القرار في الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي، وتمثل سلوفاكيا لأحكام هذا القرار الذي يتناول الضرائب المفروضة على الوقود، والشحن والإمدادات القلية الاستهلاكية الأخرى. وتسري أيضًا قاعدة المعاملة المتبادلة. وتحاول الجمهورية السلوفاكية تطبيق هذا القرار على نطاق أوسع. ويمكن لوزارة المالية أن تتخذ القرار النهائي وفقًا للسياسات والقوانين المعمول بها في دول الاتحاد الأوروبي.

البند 1

البند 2

البند 3

تمتلسلوفاكيا بالكامل لأحكام هذا القرار.
سلوفينيا

يُنفذ هذا البلد في سلوفينيا في مجال النقل الجوي الدولي، وليست الآخرين. تُستخدم هذه الإعفاءات تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل ولا يتم
فرض أية ضرائب ورسوم إضافية وطنية أو محلية.

لا يسري الإعفاء من ضريبة الإنتاج وضريبة القيمة المضافة على النقل الجوي الدولي لأغراض خاصة.

يتم في سلوفينيا تطبيق أحكام اتفاقيات تفاوض الازدواج الضريبي فيما يخص الضرائب ورؤوس الأموال وكذا أحكام
الاتفاقيات الدولية الأخرى بطريقة مباشرة على الممولين المقيمين في البلد التي أُبرمت معها تلك الاتفاقيات، إذا كانت هذه
الاتفاقيات تحدد مسألة الضرائب أو تنظمها بطريقة تختلف عن الشكل الوريث في التشريعات الضريبية الوطنية.

أُبرمت سلوفينيا إلى يومنا هذا عدداً كبيراً من الاتفاقيات الثنائية بشأن تفاوض الازدواج الضريبي (هناك 48 اتفاقاً سياري المفعول
في عام 2020)، وذلك تفاذاً لضريبة الضرائب في عدة مجالات من ضمنها مجال الطيران المدني.

في سلوفينيا، يُعيّن النقل الجوي الدولي من ضريبة القيمة المضافة.
جنوب أفريقيا

تناقش جنوب أفريقيا هذا الموضوع المرتبط بالضرائب على صعيد واسع النطاق مع أصحاب المصالح في قطاع الصناعة، وسوف تحيط جنوب أفريقيا علماً بموقفها عند حصولها على جميع المعلومات.

غير أنه ينبغي الإشارة إلى أن دستور جنوب أفريقيا الصادر في عام 1993 (القانون رقم 200 لعام 1993) ينص على فرض المقاطعات ضرائب معينة. وبالتالي لا يمكن في هذه المرحلة تأكيد ما إذا كانت هذه الضرائب تمثل لأحكام القرار.
يدن 1

ضرائب القيمة المضافة

 فيما يتعلق بصورتين للنقل الجوي وضريبة القيمة المضافة، تحتوي أحكام الضرريبة الأخيرة في إسبانيا على التذابير

ضريبية تتغير المبدئ المنصوص عليها في البند 1 من وثيقة الإيكار رقم 38632، وذلك فيما يخص تلك

الضريرية (انظر المواد 18، 22، 24، 26، 27 من القانون رقم 37 لعام 1992).

 تنصل الحقوق التالية بالضرائب الخاصة في مجال النقل الجوي:

1- زروت التشنج المستخدمة في الطائرات العامة في النقل الجوي الدولي لا تخص للضريبة التي تُفرضها إسبانيا
على الاميركيون للذين هذه الزروت لا تُدرج في نطاق الضريبة (الفقرة 1 من المادة 46 من القانون رقم 38
لعام 1992 بشأن الضرائب الخاصة والمورخ 28 ديسمبر).

2- الوقود (فرود الطائرات والكيريسى) المستخدم في الطائرات العامة (الدولية أو الداخلية) باستثناء الطيران الخاص
لأغراض ترغيبية معفي من الضريبة على الاميركيون (القرفة 2) من المادة 51 من القانون رقم 38 لعام
1992 بشأن الضرائب الخاصة والمورخ 28 ديسمبر).

وللهذا الغرض، يُعرف القانون الإسباني الطيران الخاص لأغراض ترغيبية بأنه استخدام أي طائرة لا تكون من الممتلكات
العامة بواسطة مالكها (أو أي شخص يسمح له باستخدامها) بموجب إتفاق تأجير أو أي ترتيب آخر لأغراض غير
تجارية، لا سيما لأغراض أخرى بخلاف نقل الركاب أو البضائع أو تقديم الخدمات مقابل أجر.

فيما يتعلق بالرسوم الجمركية على الوقود زروت التشنج وغيرها من الامدادات الفنية المماثلة:

1- ينص التنظيم رقم 3638/81 الصادر عن السوق الأوروبي المشتركة بشأن الامدادات الجمركية في مادته
133 على أن "أحكام هذا التنظيم لا تنطبق على الأعضاء من منح:... (1) الأعفاءات التي تمنح في إطار
الإتفاقات المبرمة على أساس المعاملة البالغة مع بلدان أخرى أطراف في اتفاقية الطيران المدني الدولي (سيغافور
1944) (2) تطبيق التوصيات رقم 2-4 و 4-44 من الملحق التاسع لاتفاقية هذا الإتفاقية.".

2- البند 1 (1) في الوثيقة رقم 4632، التي تحتوي على قرار مجلس الإيكار، يشير إلى الامدادات من
الرسوم الجمركية على الوقود زروت التشنج وغيرها من الامدادات الفنية الاستهلاكية التي تكون على منح
الطائرة عند وصولها في الإقليم الجمركي لدولة أخرى شرط ألا تُفرغ من أي كميات. وهذه المسألة التي أشير
إليها بشكل أساسي في المادة 24 (1) من اتفاقية سيغافور قد وسع نطاقها لتشمل الإمدادات الفنية الأخرى مثل
الإمدادات المذكورة أعلاه بالإضافة من أن أحكام المادة 24 من الاتفاقية واسعة في مضمونها، فلا تلزم بوجود هذه
الإمدادات على متن الطائرة عند مغادرتها الإقليم الجمركي.

لم تعود إسبانيا عن أي تحظب بخصوم الفروع 4-64 من الملحق التاسع من اتفاقية الطيران المدني الدولي بشأن
الإمدادات. ونتيجة لذلك، لن تواجه صعوبة في تطبيق البند 1 (1) من الوثيقة المذكورة أعلاه.

وإذا يُطلق بالبند 1 (1) من البند 1 المذكور أعلاه، إذا غادرت الطائرة الدولة إلى إقليم جمركي آخر في نفس الدولة
أو في أي دولة أخرى، فلا تفوس رسوم جمركية لأن الإمدادات تكون داخلية.

تعد ملاحظة ما يلي فيما يخص الوقود:

2013/1/15
تنص المادة 8 من التوجيه رقم 81/92 الصادر عن السوق الأوروبية المشتركة على ما يلي:

يجب أن يقوم المجلس في موعد أقصاه 31/12/1977 (ب) بعبء وإعادة التكاليف الخارجية الناشئة عن مثل هذه الوسيطة للنقل وأثراها بالنسبه للبيئة ويجب أن يقرر بالإجماع بناء على اقتراح من اللجنة، ما إذا كانت تؤدي إلغاء تلك الإعانات أو تأخيرها.

في هذا الإطار، قد أعلنت بعض الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي عن موقفها المؤيد لإلغاء هذا الإعانات لأسباب بيئية. لا يزال تم تجربة من وضع إسبانيا في هذا الشأن من جانب مختلف الوزارات المهنية.

وابنضافة إلى ذلك، فيما يتعلق بالنيد 1 (3)، فإنه تنظر هذه طائرة في مطارين أو أكثر داخل نفس الإقليم الجمركي.

ويمكن نص المادة التي تعتبر داخلية ولا تتعلق بسرمة الجمركي.


فيما يتعلق بالنيد 2، الذي يحكم قرض الضرائب على إيرادات مؤسسات النقل الجوي الدولي، وقعت إسبانيا اتفاقا لتجنب الضرائب الضريبية الدولي في مجال الضرائب على الإيرادات والممتلكات.

وبنضافة إلى ذلك، فيما يتعلق بالنيد 3، الذي يحكم قرض الضرائب على إيرادات مؤسسات النقل الجوي الدولي، وقعت إسبانيا اتفاقا لتجنب الضرائب الضريبية الدولي في مجال الضرائب على الإيرادات والممتلكات.

ويمكن نص المادة التي تعتبر داخلية ولا تتعلق بسرمة الجمركي.

ويمكن تطبيق قوانين ضريبة القيمة المضافة والضرائب الخاصة على قوانين أخرى مثل القانون الذي ينظم ضريبة عدم التسجيل العام لجزر الكاري باق، قانون 1993، المادة 22، التقرير و.
الضريبة

البلدان التي عقدت إسبانيا معها اتفاقيات بشأن الديون الضريبية على الدخل والممتلكات

فرنسا


السويد


الأمر الوزاري بتاريخ 7/3/2077 (الجريدة الرسمية الصادرة في 7/3/2077).

النرويج

7/3/2077 (الجريدة الرسمية الصادرة في 7/3/2077) (النرويج).

سويسرا


النمسا


المانيا


الدنمارك


اليابان


البرازيل


المملكة المتحدة


رومانيا


إيطاليا


كندا


تشيكوسلوفاكيا


بولندا


المغرب


الاتحاد السوفياتي


تونس


2013/1/15
لكسبورج 86/7/3 (الجريدة الرسمية الصادرة في 87/8/4).

هنغاريا 84/7/9 (الجريدة الرسمية الصادرة في 87/11/24).

الولايات المتحدة 90/0/22 (الجريدة الرسمية الصادرة في 90/12/22).

بلغاريا 90/3/6 (الجريدة الرسمية الصادرة في 91/7/12).

الصين 90/11/22 (الجريدة الرسمية الصادرة في 92/6/25).

أستراليا 92/3/24 (الجريدة الرسمية الصادرة في 92/12/39).

أوكلاهوما 91/5/20 (الجريدة الرسمية الصادرة في 93/5/5).

الأرجنتين 92/7/21 (الجريدة الرسمية الصادرة في 94/9/9).

المكسيك 92/7/24 (الجريدة الرسمية الصادرة في 94/10/27).

الهند 95/3/7 (الجريدة الرسمية الصادرة في 96/12/27).

أيرلندا 94/12/15 (الجريدة الرسمية الصادرة في 95/12/15).

الفلبين 94/12/15 (الجريدة الرسمية الصادرة في 94/12/15).

جمهورية كوريا 94/12/15 (الجريدة الرسمية الصادرة في 95/11/7).

البرتغال 95/11/7 (الجريدة الرسمية الصادرة في 95/11/7).
الأوامر الوزارية التي تحكم إعفاء شركات الطيران من الدول المذكورة أدناه

<table>
<thead>
<tr>
<th>شركة الطيران منشور في</th>
<th>تاريخ الأمر</th>
<th>الجريدة الرسمية</th>
<th>رقم الشهادة</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>EMPRESA CONSOLIDADA CUBANA DE AVIACION (16.4.68)</td>
<td>68/3/20</td>
<td>كوبا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>UNITED ARAB AIRLINES (21.1.69)</td>
<td>68/12/20</td>
<td>الجمهوريات العربية المتحدة</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AEROLINEAS PERUANAS, S.A. (10.7.69)</td>
<td>69/7/9</td>
<td>بیرو</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AIR CONGO (3.2.72)</td>
<td>71/2/22</td>
<td>الكونغو</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>72/3/18</td>
<td>جنوب أفريقيا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MIDDLE EAST AIRLINES. AIR LIBAN. S.A.L. (MEA) (11.3.75)</td>
<td>76/2/31</td>
<td>لبنان</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>76/2/9</td>
<td>نيجيريا</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>78/2/7</td>
<td>الكويت</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>PRIMERAS LINEAS URUGUAYAS DE NAVEGACION Aerea (P.L.U.N.A.) (6.4.83)</td>
<td>66/2/7</td>
<td>أوروغواي</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>EL AL ISRAEL AIRLINES (9.4.86)</td>
<td>85/3/5</td>
<td>اسرائيل</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>OLYMPIC AIRWAYS, S.A. (10.6.85)</td>
<td>85/5/6</td>
<td>اليونان</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>LINEAS AEREAS PARAGUAYAS (LAP) (11.5.87)</td>
<td>87/5/9</td>
<td>باراغواي</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AIR MARKETING REPRESENTATIVES, S.A. (AMR) (4.7.91)</td>
<td>91/6/10</td>
<td>سیشیل</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AEROLINEAS NACIONALES DE COLOMBIA (AVIANCA) (18.4.68)</td>
<td>94/11/10</td>
<td>كولومبيا</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

ما من أمر بشأن المعاملة بالمثل، بل شهادة بروتوکول إضافي (تقبل الخطابات بتاريخ 9/7/69) لاتفاق الجو بتاريخ 9/12/16 من نفس الأثر.

2013/1/15
الاتفاقيات بشأن الازدواج الضريبي في الملاحة البحرية والجوية

<table>
<thead>
<tr>
<th>الدولة</th>
<th>الملاحظة</th>
<th>التاريخ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>جنوب أفريقيا</td>
<td>(الجريدة الرسمية الصادرة في 12/11/93)</td>
<td>73-12-01</td>
</tr>
<tr>
<td>أيرلندا</td>
<td>(الجريدة الرسمية الصادرة في 16/4/77)</td>
<td>75-02-26</td>
</tr>
<tr>
<td>ميالي</td>
<td>(الجريدة الرسمية الصادرة في 11/7/88)</td>
<td>76-12-28</td>
</tr>
<tr>
<td>فنزويلا</td>
<td>(الجريدة الرسمية الصادرة في 2/7/89)</td>
<td>86-03-06</td>
</tr>
</tbody>
</table>
السودان

على ضوء المناقشات التي تتم في منتديات عديدة حول وضع تدابير قائمة على آليات السوق كوسيلة للتخفيف من أثر الطيران المدني على التغيرات البيئية، فإننا نعتقده أنه يجب عدم استبعاد فرض الضرائب على النقل الجوي أو على نقل البضائع كتدبير يمكن إتباعه في المستقبل.

_______________________________
تعليقات عامة

يد الاتحاد السويسري بوجه عام سياسات الإيكات بشأن فرض الضرائب في ميدان النقل الجوي، ويضيفها كما هي وارد في الوثيقة رقم Doc 8632. وعلى الرغم من قرار المجلس; يفضل الاتحاد السويسري التدابير القائمة على السوق الرامية إلى تخفيض الآثار البيئية للطيران أو الحد منها.

2013/1/15
تآييلند

تمثل تآييلند للأقسام المنقحة من الوثيقة التي تتعرض للضرائب على الوقود والشحوم والمواد الفنية الاستهلاكية الأخرى.

بالنسبة للضرائب المنفعة على الدخل والطائرات، يطبق نظام ضريبة القيمة المضافة في تآييلند، وذلك على أساس مبدأ المعاملة بالمثل.

بالنسبة للضرائب المنفعة على مبيعات أو استخدام النقل الجوي، تمثل تآييلند لمبادئ هذا القرار بتطبيق نظام ضريبة القيمة المضافة، على أساس نسبة ضريبة صغيرة.
جمهورية مقدونيا البوغسلافية السابقة

تقضي المادة 32 من قانون ضريبة الإنتاج (الجريدة الرسمية لجمهورية مقدونيا البوغسلافية رقم 1/32) بأن تعفي الزيوت المعدنية المستخدمة في النقل الجوي من ضريبة الإنتاج إلا عين استعمالها في طائرة مستخدمة لأغراض خاصة.

وفقًا للقانون 33 من قانون القيمة المضافة (الجريدة الرسمية لجمهورية مقدونيا البوغسلافية رقم 44/99، 171/07) يعفي النقل الدولي للركاب من ضريبة القيمة المضافة - الإعانات الضريبية في الدولة غير مخولة الاستفادة من خصم الاتحاد الضريبي. وكذلك وفقًا للمادة 34، يعفي النقل الجوي الدولي للركاب من ضريبة القيمة المضافة - الإعانات الضريبية في الدولة المخولة الاستفادة من خصم الاتحاد الضريبي، وتطبيق هذه الإعانات على شركات الطيران التي يكون مقر أعمالها الرئيسي في الخارج، فقط حيث يطبق مبدأ المعاملة بالمثل.

________________________

2013/5/15
تنس

يتماشى القرار الموحد مع السياسة الضريبية التونسية في هذا المجال.
تركيا

تعليقات عامة

تتفق تركيا في سياساتها الضريبية العامة مع سياسات الإيكون:

البند 1 فيما يتعلق بالضرائب المفروضة على الوقود أو مواد التشحيم أو غيرها من المواد التنقيبية الاستهلاكية:

وفقاً للمادة 24 من اتفاقية شيكاغو، ووفقأً للبيان العام التركي الخاص بضريبة القيمة المضافة ذي الرقم التنزسي 15، فإن تركيا لا تفرض ضرائب على الوقود ومواد التشحيم وغيرها من المواد التنقيبية الاستهلاكية المستخدمة في مجال النقل الجوي الدولي. لذا، فإن القوانين والأنظمة الوطنية ذات الصلة المعمول بها في تركيا تتفق مع وثيقة الإيكون 86-372.

البند 2 فيما يتعلق بالضرائب المفروضة على دخل شركات النقل الجوي الدولي والضرائب المفروضة على الطائرات وغيرها من الممتلكات المنقولة:

أبرزت تركيا حالياً اتفاقات تجنب الازدواج الضريبي مع 40 دولة. تتماشياً مع الوثيقة 86-32.

البند 3 فيما يتعلق بالضرائب على مبيعات وخدمات النقل الجوي الدولي:

يتم تنظيم هذه المسائل بموجب المواد 32 و 33 من القانون التركي رقم 5520.

(*) قائمة الدول: ألبانيا، الجزائر، النمسا، أذربيجان، السويد، سلوفينيا، بلجيكا، بلغاريا، رومانيا، الدنمارك، السويد، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك، النرويج، النمسا، أوزبكستان، أرمينيا، أذربيجان، الروسيا، رغم، ألمانيا، المجر، الدنمارك
الإمارات العربية المتحدة

تمثل دولة الإمارات العربية المتحدة امتثالاً كاملاً لسياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب الباردة في الوثيقة رقم 8632.
المملكة المتحدة

لا تفرض ضرائب وطنية أو محلية في المملكة المتحدة على الوقود والشحوم والصيانة والآلات الإستهلاكية المحفوظة أو المأخوذة على متن الطائرة والتي تستخدمها الطائرات في النقل الجوي الدولي، غير المستخدمة في الطائرات لأغراض الطيران الشخصي الترفيهي.

يُطبق بموجب عدد كبير من الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية التي أبرمتها المملكة المتحدة مع دول أخرى البند 2 على مراجعة بالنسبة للشركة المتحدة وهذه البلدان. والشركة المتحدة مستعدة دائما للنظر في الدخول في مناقشات ثنائية تتم إلى إبرام اتفاقيات تغطي الأرباح التي يتم تحقيقها من عمليات النقل الجوي الدولي.

وبدأت من 1 تشرين الثاني/نوفمبر 1994، فرضت المملكة المتحدة ضريبة الركاب المسافرين جوا، وتكون هذه الضريبة مسقحة على كل راكب خاضع للضريبة يغادر من مطار في المملكة المتحدة على رحلة خاضعة للضريبة إلى مقصد داخلي أو دولي على حد سواء. وتحال إيرادات هذه الضريبة مباشرة إلى حساب وزارة الخزانة. وفي عام 2008، أدخلت على نظام ضريبة الركاب المسافرين جوا تغييرات أدت إلى زيادة عدد حمض السفر إلى أربع حزم. وفي عام 2011، أعلنت الحكومة أنه سينم، اعتبارا من 1 أبريل 2013، توسيع نطاق الضريبة ليشمل رحلات طيران الأعمال لأول مرة، تؤدي إلى تحسين في الإيرادات. وبعد أن أعلنت السلطة للتحدد أسعار السفارات الطويلة إلى الجمعية الوطنية للأيرلندا الشمالية، أصبحت الضريبة المفروضة على الرحلات الجوية المباشرة الطويلة المدى من مطار في أيرلندا الشمالية في السنة الأولى. وفي 1 يناير 2013، تم إلغاء حميات السفارات الطويلة "ح ود" وتم تجميع كل الرحلات طويلة المدى في الحزمة "ب". بالإضافة إلى ذلك، تم إلغاء ضريبة الركاب المسافرين جوا بالنسبة للمسافرين الذين تقل أعمارهم عن 12 عاما وبدأت من 1 مايو 2015، وسيتم توسيع نطاق هذا الإلغاء ليشمل كل المسافرين الذين تقل أعمارهم عن 16 سنة بدءاً من 1 مارس 2016.

تزيد المملكة المتحدة بشدة المعابر القائمة على آليات السوق، والتي تميز عن فرص الرسوم والضرائب بكونها الوسيلة الأكثر كفاءة اقتصاديا للไกลق من الانبعاثات. وبالرغم من تأيد القرار، تحذّب المملكة المتحدة اتخاذ التدابير المالية والرسوم للخفض أو الحد من تأثير الطيران على البيئة، وتتضمن هذه التدابير على سبيل الذكر، رسوم ضريبة على الكربون، ورسوم البيئة المضافة، ورسوم مربحة بالبيئة.

وتواصل المملكة المتحدة تأييدها الفعال للإجراءات الدولية المعنية بتأثير الطيران على وتغير المناخ، ولا سيما تلك التي تستخدم التدابير القائمة على آليات السوق. وتتعين المملكة المتحدة أن تتخذ هذه الإجراءات على مستوى عالمي. وبالتالي، إذا تعمل من خلال الإيكاو على تطوير مقياس عالمي قائم على آليات السوق من شأنه تحقيق هدف المنظمة لنمو الكربونى المبكر اعتباراً من عام 2020. إلا أنه في غياب الإجراء العالمي المناسب، فإن الإجراءات المنظمة على المستوى الإقليمي تمثل خطوة أولية هامة.

وتروي المملكة المتحدة أيضا أنه ينبغي، إذا اختارت البلدان تطبيق ضرائب على الطيران، الألا تتمتع القواعد الدولية للأعضاء في الإيكاو من فرض هذه الضرائب بشرط من شأنه أن تحقق الرحلات الأكثر كفاءة والأقل تلوثاً. وللإحاطة علماً، فإن المملكة المتحدة مسؤولة عن عدة أراضي ومناطق خارجية تابعة لها، والتي قد تطبق رسوم و/أ ضرائب وفقاً لظروفها المحلية الخاصة.
لا تفرض ضرائب على وقود الطائرات ومواد التشحيم، إلا أن دفع الضرائب، الرسوم والتكاليف يتم كالتالي:

### الجدول (1): وقود الطائرات النفاثة

<table>
<thead>
<tr>
<th>مستوى الدفع</th>
<th>الرمز</th>
<th>فئة الدفع</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>USD/T 0.09</td>
<td>1</td>
<td>رسوم التفتيش في الميناء المحلي</td>
</tr>
<tr>
<td>1.2% of CIF</td>
<td>2</td>
<td>رسوم التفتيش في المقصد</td>
</tr>
<tr>
<td>USD/T 0.25</td>
<td>3</td>
<td>الرسوم التنظيمية</td>
</tr>
<tr>
<td>0.2% of CIF</td>
<td>4</td>
<td>إدارة تنزانيا للقواعد القياسية</td>
</tr>
<tr>
<td>USD/T0.18</td>
<td>5</td>
<td>تفتيش ملحي</td>
</tr>
<tr>
<td>USD/T0.18</td>
<td>6</td>
<td>رسوم استخدام رصيف الميناء</td>
</tr>
<tr>
<td>1.6% of CIF + VAT</td>
<td>7</td>
<td>رسوم أخرى</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### الجدول (2): وقود الطائرات

<table>
<thead>
<tr>
<th>مستوى الدفع</th>
<th>الرمز</th>
<th>فئة الدفع</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>0.1% of CIF</td>
<td>1</td>
<td>رسوم التفتيش في المقصد</td>
</tr>
<tr>
<td>1.6% of CIF + VAT</td>
<td>2</td>
<td>رسوم استخدام رصيف الميناء</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### الجدول (3): الشحن المستخدمة في الطيران

<table>
<thead>
<tr>
<th>مستوى الدفع</th>
<th>الرمز</th>
<th>فئة الدفع</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>0.1% of CIF</td>
<td>1</td>
<td>رسوم التفتيش في المقصد</td>
</tr>
<tr>
<td>25% of CIF</td>
<td>2</td>
<td>ضرائب الاستيراد</td>
</tr>
<tr>
<td>1.6% of CIF + VAT</td>
<td>3</td>
<td>كلفة المناولة واستخدام رصيف الميناء</td>
</tr>
</tbody>
</table>

كلفة البناء - مع أجرة التأمين والشحن
ضرائب القيمة المضافة - VAT
الدولار الأمريكي - USD

تفرض عادة الضرائب والاقتطاعات والرسوم المذكورة أعلاه على المستهلك.
الولايات المتحدة الأمريكية

بالنسبة لضريبة الوقود، وميا ومواد التشحيم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى

لا يسمح بفرض ضرائب المحال التجارية والضريبة على الوقود في الولايات المتحدة.

مع مراعاة التعاريفات في النود، (ب) (و) (و) (و)، نظراً لذلك، ينص هذا القرار في الولايات المتحدة لأغراض الضرائب الفيدرالية على وقود الطيران والشحن والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى التي تؤخذ على متن الطائرات بغرض استهلاكها أثناء الرحلة.

ترفع الإعفاءات الضريبية للرحلات الدولية بين نقاط مختلفة داخل الولايات المتحدة على شريط المعاملة بالملح.

يمكن إعفاء أو تخفيف ضرائب السفر من خلال تجارب في الولايات المتحدة، ولكن يتطلّب ذلك الإعدادات الخاصة في عملية مختلفة. (2) الطيار السبكي تابعة لأي دول، (2) الطيار السبكي التي تقوم بتجارة عالمية مع الولايات المتحدة في التجارة، ونظرًا إلى أن هذه المواقف متعلقة مع شروط السيارات، ليس بالضرورة أن تكون الطائر المحددة في الولايات المتحدة. في بعض الحالات، يمكن أن تكون قانونية، تحتل هذه الدول مصدراً للضريبة على الوقود من القنوات الأخرى، وفي بعض من هذه الدول، تشمل الإعفاءات الضريبية تجارة الطائرات المشهورة في الولايات المتحدة. وتتفق هذه الدول مع هذه الإعفاءات، ويلمّع اتفاقات عالمية في مجال الطيران المدني. ويعتبر إعلان الاستخدام في نطاق هذه الإعفاءات كعامل تجاري، غير تلك التي تقوم بتصرف عالمي مع الولايات المتحدة.

انظر الإجابة على (ب) (و) (و) (و) (و) (و) (و) (و).

لا يسمح بفرض ضرائب المحال التجارية والضريبة على الوقود في الولايات المتحدة العامة (المماثلة لـ (ب)) إلا

بقدر ما يوفر هذه الضرائب المباعات الفنية الاستهلاكية أو التشغيلية لـ (ب) تضمن أن الإملاءات المباعات المحلية أو (ج) مثابرة الطلبات (أو "رسوم تعويض") (b) U.S.C. 47017 (b) للضريبة وضمانات (أو "رسوم تعويض") (أو "رسوم تعويض") (b) U.S.C. 47017 (b).

بالنسبة لفرض ضرائب على إيرادات شركات الطيران الدولي وفرض الضريبة على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى.

يرفع الإعفاءات الضريبية للرحلات الدولية بين نقاط مختلفة داخل الولايات المتحدة على شريط المعاملة بالملح.

وفقاً لقوانينها القائمة فقد انتهت منذ فترة طويلة من الزمن، وب研发中心 المعتمدة عليها في هذا البلد على أساس المعاملة بالتمثيل، ويجري تأكيد الإعفاءات المتبادلة عن طريق عقد اتفاق ثنائي مع البلد الآخر أو بإحدى الشركات الأخرى.

وفقًا لقوانينها القائمة فقد انتهت منذ فترة طويلة من الزمن، وب研发中心 المعتمدة عليها في هذا البلد على أساس المعاملة بالتمثيل، ويجري تأكيد الإعفاءات المتبادلة عن طريق عقد اتفاق ثنائي مع البلد الآخر أو بإحدى الشركات الأخرى.

لا يسمح بفرض ضرائب المحال التجارية والضرائب على الوقود في الولايات المتحدة العامة (المماثلة لـ (ب)) إلا

بالنسبة لفرض ضرائب على إيرادات شركات الطيران الدولي وفرض الضريبة على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى.

وفقاً لقوانينها القائمة فقد انتهت منذ فترة طويلة من الزمن، وب研发中心 المعتمدة عليها في هذا البلد على أساس المعاملة بالتمثيل، ويجري تأكيد الإعفاءات المتبادلة عن طريق عقد اتفاق ثنائي مع البلد الآخر أو بإحدى الشركات الأخرى.

لا يسمح بفرض ضرائب المحال التجارية والضرائب على الوقود في الولايات المتحدة العامة (المماثلة لـ (ب)) إلا

بالنسبة لفرض ضرائب على إيرادات شركات الطيران الدولي وفرض الضريبة على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى.

وفقاً لقوانينها القائمة فقد انتهت منذ فترة طويلة من الزمن، وب研发中心 المعتمدة عليها في هذا البلد على أساس المعاملة بالتمثيل، ويجري تأكيد الإعفاءات المتبادلة عن طريق عقد اتفاق ثنائي مع البلد الآخر أو بإحدى الشركات الأخرى.

لا يسمح بفرض ضرائب المحال التجارية والضرائب على الوقود في الولايات المتحدة العامة (المماثلة لـ (ب)) إلا

بالنسبة لفرض ضرائب على إيرادات شركات الطيران الدولي وفرض الضريبة على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى.

وفقاً لقوانينها القائمة فقد انتهت منذ فترة طويلة من الزمن، وب研发中心 المعتمدة عليها في هذا البلد على أساس المعاملة بالتمثيل، ويجري تأكيد الإعفاءات المتبادلة عن طريق عقد اتفاق ثنائي مع البلد الآخر أو بإحدى الشركات الأخرى.

لا يسمح بفرض ضرائب المحال التجارية والضرائب على الوقود في الولايات المتحدة العامة (المماثلة لـ (ب)) إلا

بالنسبة لفرض ضرائب على إيرادات شركات الطيران الدولي وفرض الضريبة على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى.

وفقاً لقوانينها القائمة فقد انتهت منذ فترة طويلة من الزمن، وب研发中心 المعتمدة عليها في هذا البلد على أساس المعاملة بالتمثيل، ويجري تأكيد الإعفاءات المتبادلة عن طريق عقد اتفاق ثنائي مع البلد الآخر أو بإحدى الشركات الأخرى.

لا يسمح بفرض ضرائب المحال التجارية والضرائب على الوقود في الولايات المتحدة العامة (المماثلة لـ (ب)) إلا

بالنسبة لفرض ضرائب على إيرادات شركات الطيران الدولي وفرض الضريبة على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى.

وفقاً لقوانينها القائمة فقد انتهت منذ فترة طويلة من الزمن، وب研发中心 المعتمدة عليها في هذا البلد على أساس المعاملة بالتمثيل، ويجري تأكيد الإعفاءات المتبادلة عن طريق عقد اتفاق ثنائي مع البلد الآخر أو بإحدى الشركات الأخرى.

لا يسمح بفرض ضرائب المحال التجارية والضرائب على الوقود في الولايات المتحدة العامة (المماثلة لـ (ب)) إلا

بالنسبة لفرض ضرائب على إيرادات شركات الطيران الدولي وفرض الضريبة على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى.

وفقاً لقوانينها القائمة فقد انتهت منذ فترة طويلة من الزمن، وب研发中心 المعتمدة عليها في هذا البلد على أساس المعاملة بالتمثيل، ويجري تأكيد الإعفاءات المتبادلة عن طريق عقد اتفاق ثنائي مع البلد الآخر أو بإحدى الشركات الأخرى.
لا تفرض ضريبة ممتلكات فيدرالية على ممتلكات أي مؤسسة للنقل الجوي. غير أن بعض الولايات أو الحكومات المحلية داخل الولايات المتحدة قد تفرض ضريبة على بعض الممتلكات الخاصة المنقولة لمثل هذه المؤسسات (باستثناء الطائرات التجارية منها).

تسري الاتفاقيات الثنائية المذكورة البيا في البندين الفرعيين 2 (أ) و (ب) على الضرائب الفيدرالية فقط. ويستند القانون الفيدرالي إلى التحديد فرض ضرائب من الولايات على الناقلين الجويين الأمريكيين والأجانب على أساس "إجمالي العائدات" (انظر (b) U.S.C. 4011).


بالنسبة لضرائب المبيعات واستخدام النقل الجوي الدولي (المعطيات الواردة أدناه سارية المفعول من تاريخ 1/1/2015)

جميع الضرائب أو الرسوم التي تفرض على مبيعات النقل الجوي الدولي أو استعمال مواقف وخدمات النقل الجوي الدولي تغطي:

- نفقات الطائرات والملاحة الجوية وتسهيلات وخدمات ومن الطيران. وتتضمن هذه الروس:
  * ضريبة بمقدار 27.80 دولارا أمريكيا في أي حالة من حالات الغادرة أو الوصول الدولي، لكنها تتبع مقياس الضخمة، بالنسبة للفلب الجوي بين الولايات المتحدة القارية ومنطقة تمتد لمسافة 25 ميلا في كندا أو المكسيك، يتم فرض ضريبة على مسافة قدرها 7.5٪. إذا تم دفع النقل داخل الولايات المتحدة بينما تسري ضريبة المغادرة والوصول المذكورة أعلاه إذا تم الدفع خارج الولايات المتحدة. وتتضمن هذه الضرائب التسلسلية للضينةبعد الطيران.
  * تفتيش الجوازات، ورسوم لكل راكب قدره 5 دولارات ورسوم عن كل طائرة قدره 20,950 دولارا للفلب الجوي المحلي والمدني والشتري والصحي. وتتضمن هذه الرسوم تغطية تلك التكاليف هذه الخدمات.
  * ابتداء من 11 سبتمبر، يتم تطبيق رسم الأمين يبلغ 5,800 دولار لكل راكب صادع على متن الطائرة للرحلة الواحدة، بلغ 11,200 دولار لكل راكب قد قدره 560 دولار لكل طائرة للفلب الجوي المحلي والمدني والشتري والصحي. وتتضمن هذه الضرائب هذه الرسوم على الركاب المسافرين على رحلات منطقة من الولايات المتحدة.

2016/3/29
أوزبكستان

البند 1

الإمدادات التي تنقل على متن الطائرات القادمة إلى أوزبكستان لا تعتبر مستوردة وهي معفية من الرسوم الجمركية إذا لم تفرغ من الطائرة، والإمدادات التي تفرغ مؤقتاً من الطائرة لا تخضع للرسوم الجمركية.

تمنح الإعفاءات المذكورة أعلاه بالنسبة للبند 1 (أ) أيضاً عند المغادرة.

تسري أحكام البندين (1) و(2) بغض النظر عن نوع العمليات المنفذة.

تشمل عبارة "الرسوم الجمركية" رسوم التصدير والاستيراد.

البن드 2

على أساس مبدأ المعاملة بالمثل، تمنح أوزبكستان مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول المتعاقدة الأخرى إعفاء من الضرائب على الدخل المحصل من تشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي داخل إقليمها.

تمنح أوزبكستان إعفاء من الضرائب على الممتلكات ورأس المال والضرائب الأخرى المشابهة للطائرات العاملة في النقل الجوي الدولي.

وفقاً للبندتين (أ) و(2)، يمنح الإعفاء الضربي طبقاً للأحكام المتصلة بالواردة في الاتفاقيات الثنائية للخدمات الجوية أو على أساس الاتفاقيات الثنائية بشأن تجنب الازدواج الضريبي.

عقدت أوزبكستان الاتفاقيات المذكورة أعلاه مع الدول التالية:

اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية

يحتوي كل اتفاق من هذه الاتفاقيات على حكم بإعفاء شركة الطيران من الضرائب. وقد عقدت اتفاقيات بين أوزبكستان وكل من الصين، وجمهورية كوريا، وفيتنام، والنساء، والنرويج، والدانمرك، والسويد، والكويت.

اتفاقية ثنائية

عقدت أوزبكستان اتفاقيات لتجنب الازدواج الضريبي مع كل من بيلاروس، أوكرانيا، الهند، المملكة المتحدة، تايلند، الاتحاد الروسي، جمهورية مولدوفا، باكستان، وبولندا.

في إطار سياساتها، تسعى حكومة أوزبكستان إلى عقد اتفاقيات مع الدول الأخرى التي على استعداد للعمل على أساس مبدأ المعاملة بالمثل.

تدفع الركاب المغادرين على رحلة دولية من أوزبكستان رسمًا لخدمة الراكب يبلغ 10 دولارات أمريكية.
فنزويلا

تغطي عدد من الهيئات الحكومية في جمهورية فنزويلا البوليفارية كالوزارة الشعبية للسياحة والوزارة الشعبية للعلوم والتكنولوجيا ضربية بمقدار واحد بالكامل من إجمالي إيرادات شركات النقل الجوي الوطنية، لدعم سياسات تنمية السياحة والتكنولوجيا.

———

٢٠١٣/١/١٥