



اضافة إلى الوثيقة Doc 8632

سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب  
في مجال النقل الجوي الدولي

(الطبعة الثالثة - ٢٠٠٠)

- ١- تحل الاضافة المرفقة محل جميع الاضافات السابقة إلى الوثيقة Doc 8632 وتشمل المعلومات المستلمة من الدول المتعاقدة حتى ٢٩/٥/٢٠٠٩ فيما يتعلق بقرار المجلس بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.
- ٢- وسيجرى اصدار المعلومات الاضافية الواردة من الدول المتعاقدة فيما بعد كتعديلات على هذه الاضافة.

إضافة إلى الوثيقة رقم Doc 8632 – الطبعة الرابعة

سياسات الايكاو بشأن فرض  
الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي

المعلومات الواردة، كما أبلغت بها الإيكاو، تبين حالة تنفيذ الدول المتعاقدة للقرارات والتوصيات الصادرة عن مجلس المنظمة عام ١٩٩٩ في مجال فرض الضرائب.

نشرت بموجب سلطة المجلس

يوليو ٢٠٠٩

منظمة الطيران المدني الدولي

سجل التعديلات

أدخل بمعرفة	التاريخ	الرقم

أدخل بمعرفة	التاريخ	الرقم

المصطلحات المستعملة في هذه الوثيقة وطريقة عرض المواد فيها لا تعني الاعراب عن أي رأي من جانب الايكاو بخصوص الوضع القانوني لأي بلد أو اقليم أو مدينة أو منطقة، أو بخصوص الوضع القانوني لسلطاتها، أو ترسيم حدودها.

## فهرس المحتويات

الدولة	رقم الصفحة في الاضافة	تاريخ النشر
الأرجنتين	1-2	٢٠٠٩/٧/٣
أرمينيا	1	٢٠٠٩/٧/٣
استراليا	1-2	٢٠٠٩/٧/٣
النمسا	1	٢٠٠٩/٧/٣
أذربيجان	1	٢٠٠٩/٧/٣
البحرين	1	٢٠٠٩/٧/٣
بربادوس	1	٢٠٠٩/٧/٣
بلجيكا	1-2	٢٠٠٩/٧/٣
بوتسوانا	1	٢٠٠٩/٧/٣
بوروندي	1	٢٠٠٩/٧/٣
كندا	1-2	٢٠٠٩/٧/٣
شيلي	1	٢٠٠٩/٧/٣
الصين (منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة)	1	٢٠٠٩/٧/٣
الصين (منطقة ماكاو الإدارية الخاصة)	1	٢٠٠٩/٧/٣
كولومبيا	1	٢٠٠٩/٧/٣
كوبا	1	٢٠٠٩/٧/٣
قبرص	1	٢٠٠٩/٧/٣
جمهورية التشيك	1	٢٠٠٩/٧/٣
اكوادور	1	٢٠٠٩/٧/٣
مصر	1	٢٠٠٩/٧/٣
استونيا	1	٢٠٠٩/٧/٣
اثيوبيا	1	٢٠٠٩/٧/٣
فيجي	1	٢٠٠٩/٧/٣
فنلندا	1	٢٠٠٩/٧/٣
المانيا	1	٢٠٠٩/٧/٣
هنغاريا	1	٢٠٠٩/٧/٣
الهند	1-3	٢٠٠٩/٧/٣
جمهورية ايران الاسلامية	1	٢٠٠٩/٧/٣
أيرلندا	1	٢٠٠٩/٧/٣
ايطاليا	1	٢٠٠٩/٧/٣
الأردن	1	٢٠٠٩/٧/٣
كينيا	1	٢٠٠٩/٧/٣
الكويت	1	٢٠٠٩/٧/٣
لبنان	1	٢٠٠٩/٧/٣
ليسوتو	1	٢٠٠٩/٧/٣
ليتوانيا	1	٢٠٠٩/٧/٣
مالطة	1	٢٠٠٩/٧/٣
المكسيك	1-2	٢٠٠٩/٧/٣
هولندا	1	٢٠٠٩/٧/٣

الدولة	رقم الصفحة في الاضافة	تاريخ النشر
نيوزيلندا	1	٢٠٠٩/٧/٣
النرويج	1	٢٠٠٩/٧/٣
عمان	1	٢٠٠٩/٧/٣
باكستان	1	٢٠٠٩/٧/٣
بنما	1	٢٠٠٩/٧/٣
بيرو	1	٢٠٠٩/٧/٣
بولندا	1	٢٠٠٩/٧/٣
البرتغال	1-4	٢٠٠٩/٧/٣
جمهورية كوريا	1	٢٠٠٩/٧/٣
الاتحاد الروسي	1-3	٢٠٠٩/٧/٣
رواندا	1	٢٠٠٩/٧/٣
سيشيل	1	٢٠٠٩/٧/٣
سنغافورة	1	٢٠٠٩/٧/٣
سلوفاكيا	1	٢٠٠٩/٧/٣
سلوفينيا	1	٢٠٠٩/٧/٣
جنوب أفريقيا	1	٢٠٠٩/٧/٣
اسبانيا	1-6	٢٠٠٩/٧/٣
السويد	1	٢٠٠٩/٧/٣
سويسرا	1	٢٠٠٩/٧/٣
تايلند	1	٢٠٠٩/٧/٣
جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة	1	٢٠٠٩/٧/٣
تونس	1	٢٠٠٩/٧/٣
الإمارات العربية المتحدة	1	٢٠٠٩/٧/٣
المملكة المتحدة	1	٢٠٠٩/٧/٣
جمهورية تنزانيا المتحدة	1	٢٠٠٩/٧/٣
الولايات المتحدة	1-3	٢٠٠٩/٧/٣
أوزبكستان	1	٢٠٠٩/٧/٣
فنزويلا	1	٢٠٠٩/٧/٣

## الأرجنتين

## البند ١

تمتثل الأرجنتين لقرار المجلس الوارد في البند ١، مع التوضيحات التالية:

(١) بالإشارة إلى الإعفاءات التي ينص عليها القرار في البند ١ من الوثيقة 8632 Doc بشأن رسوم الاستيراد والتصدير فإن الحالات الموضحة فيه معفية من دفع تلك الضرائب، باستثناء الحالات المفترضة والواردة في المرفق (١) من تلك الوثيقة.

(٢) بالنسبة لعمليات النقل الجوي الدولي التي تنفذ في بلدنا بواسطة طائرات مسجلة في دولة أخرى أو طائرات مؤجرة أو مستأجرة بواسطة مؤسسات تابعة لتلك الدولة، والتي تضمنها القرار الوارد في البند ١ من الوثيقة 8632 Doc، والذي يحدد أسس الإعفاءات من ضرائب الاستهلاك المفروضة على شراء الوقود وزيوت التشحيم وأي إمدادات فنية استهلاكية أخرى التي تحتوي عليها الخزانات أو الأوعية الأخرى على الطائرة أو المحمولة على متنها، فإن القانون الأرجنتيني يقضي بإعفاء تلك المنتجات وفقاً لشروط معينة ألا وهي:

- (أ) بالنسبة للضرائب الداخلية، وطالما لم يتقرر خضوع هذه المنتجات للضريبة، يتم الإعفاء عندما تكون تلك المنتجات مدرجة في قائمة الإمدادات (المنتجات التي تستهلك على متن الطائرة). أما إذا تقرر بالفعل فرض الضريبة، فيتم رد الضريبة أو تعليقها لحساب دافعها.
- (ب) على الرغم من فرض ضريبة القيمة المضافة على بيع منتجات معينة، تنص قواعد هذه الضريبة على استرداد الضريبة في الحالات التي تقدم فيها هذه المنتجات لخدمة النقل الجوي الدولي للأشخاص والبضائع.

## البند ٢

تمتثل الأرجنتين لقرار المجلس الوارد في البند ٢ والذي يبرر التعليقات التالية :

- (١) منذ عام ١٩٤٦، اتبعت الأرجنتين موقفاً يقضي بأن لكل دولة الحق المطلق في فرض الضرائب على إيرادات ورأسمال المؤسسات التي يوجد مقرها في تلك الدولة وتقوم بعمليات النقل الجوي الدولي.
- (٢) ابتداءً من السنة المذكورة في الفقرة (١) أعلاه، عقدت اتفاقات محددة لتلافي الازدواج الضريبي في مجال النقل الدولي بحراً وجواً. وبالإضافة إلى ذلك، أصبح الموقف المذكور في المواد ذات الصلة من الاتفاقات الضريبية العريضة النطاق لتجنب الازدواج الضريبي، أصبح موقفاً ثابتاً (المواد ٨ و ١٣ و ٢٢ من الاتفاقية النموذجية التي وضعتها منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية).

## البند ٣

لا تطبق الأرجنتين أنواع الضرائب التي قد تؤثر على طريقة عمل النقل الدولي عن طريق وضع عوائق أو صعوبات أمام تطوره، وذلك فيما يتعلق بالركاب والشاحنين على السواء. وينبغي بيان التعليقات التالية في هذا الخصوص:

- (١) تفرض الأرجنتين نسبة قدرها ٥ في المائة من سعر تذاكر السفر الجوي خارج الدولة والتي تباع أو تصدر في بلدنا، بالإضافة إلى تلك التذاكر المباعة أو الصادرة خارج إقليمنا الوطني للمواطنين الأرجنتينيين أو المقيمين الدائمين فيها، والتي تكون نقطة المغادرة فيها هي أي مطار موجود في بلدنا.

(٢) ثمة فرق في المفهوم بالنسبة للفقرة (٢) من منطوق القرار، حيث تعتبر ضريبة ما يسمى في الأرجنتين رسم مقابل خدمة مقدمة من الدولة أو الولاية أو البلدية، وبالنسبة لهذه الضريبة، وهو الموقف الذي تعتمده الأرجنتين، فإن الممارسات الدولية تسمح للبلدان أن تجمع مثل هذه الرسوم التي عادة ما تفرض على قيمة الممتلكات غير المنقولة والتي تهدف إلى تغطية تكاليف الإضاءة والنظافة في المدينة.



## ضميمة ١

## قانون الجمارك لدولة الأرجنتين (القانون رقم ٢٢-٤١٥)

"المادة ٥١٤"

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



## أرمينيا

وفقاً لقانون جمهورية أرمينيا للقيمة "الضريبة القيمة المضافة"، يطبق المستوى الضريبي الصفري على ما يلي:

(أ) الوقود المستخدم للطائرات التي تقوم برحلات على خطوط دولية، وعلى إمدادات المؤن الموجهة لاستعمالات الطاقم والركاب على متن الطائرة على طول الرحلة،

(ب) ضرائب الخدمات (بما في ذلك خدمات الملاحة الجوية والإقلاع والهبوط)، الصيانة، تجهيز وسائل النقل العاملة على خطوط دولية، وكذلك خدمات الشحن على الطرق الدولية للركاب والأمتعة والخدمات البريدية والخدمات المقدمة للركاب خلال النقل،

(ج) ضرائب الخدمات (بما في ذلك ضرائب العملاء والوسطاء) غير المرتبطة مباشرة بالخدمات المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) أعلاه وللموردين كذلك،

يطبق المستوى الضريبي الصفري على الشركات المقيمة وغير المقيمة.

ووفقاً للمادة ١٠٢ من قانون الضرائب لجمهورية أرمينيا، يطبق المستوى الضريبي الصفري للرسوم الجمركية على صادرات وواردات كل أنواع الوقود والنفط.

ووفقاً لقوانين جمهورية أرمينيا المنطبقة على "ضرائب الأرباح"، تخضع الإيرادات التي تحصل عليها شركة أجنبية من النقل الجوي من الجمهورية الأرمينية أو إلى الجمهورية الأرمينية للضرائب، إما عند مصدر دفع الإيرادات أو على أساس إعلان الإيرادات السنوية (إذا كان لشركة النقل الجوي فرع مستقل في جمهورية أرمينيا).

وبالإضافة إلى ذلك، إن اتفاقات تجنب الازدواج الضريبي للضرائب المفروضة على الإيرادات والملكية سارية المفعول ومبرمة فعلياً مع جميع البلدان التي توجد فيها مقر (أماكن تأسيس) الشركات الأجنبية التي تنفذ عمليات النقل الجوي من جمهورية أرمينيا أو إلى جمهورية أرمينيا، كما هو الحال مع اتفاقات الحركة الجوية، وتتماشى أحكام هذه الاتفاقات الخاصة بالنقل الجوي الدولي مع سياسات الإيكو للضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.

بدءاً من ١ يناير ٢٠٠٩، ترتبط أرمينيا باتفاقات تجنب الازدواج الضريبي للضرائب المفروضة على الإيرادات والملكية مع الدول التسعة والعشرين التالية: بلغاريا، أوكرانيا، الصين، رومانيا، روسيا، إيران، تركمانستان، جورجيا، لبنان، لاتفيا، لتوانيا، فرنسا، بيلاروس، اليونان، تايلند، هولندا، استونيا، بلجيكا، النمسا، الإمارات العربية المتحدة، الهند، بولندا، كندا، مولدوفا، سوريا، قطر، سويسرا، فنلندا، إيطاليا،

ومنذ عام ١٩٩٨، يفرض على الركاب المسافرين خارج جمهورية أرمينيا دفع ضريبة للدولة بقيمة ١٠ ٠٠٠ درام (٣٣ دولار أمريكي تقريباً). وفقاً لتعديل قانون جمهورية أرمينيا فيما يخص "ضريبة الدولة" (ساري المفعول من ٢٩ مارس ٢٠٠٩)، تتضمن ضريبة الدولة في تكلفة تذكرة سفر شركات الطيران ويتوجب دفعها إلى ميزانية الدولة في جمهورية أرمينيا:

(أ) من شركات النقل الجوي التابعة لجمهورية أرمينيا وممثلي شركات النقل الجوي الأجنبية المسجلة في جمهورية أرمينيا عند القيام بعمليات النقل الجوي المنتظمة،

(ب) من المنظمات العاملة في المطارات عند تنفيذ عمليات نقل جوي غير المنتظمة.

## أستراليا

### تعليق عام

بينما نفهم أنه يحق للايكوا أن تضع التوصيات والقرارات بشأن مسائل فرض الضرائب على الطيران الدولي، فإننا نعتز بشدة على انشاء نظم ضرائب منفصلة لمجموعات معينة، بما في ذلك شركات الطيران الدولية، وسوف نعتز على أي خطوات تتخذها الايكوا لجعل سياستها الضريبية ملزمة بالنسبة إلى الدول المتعاقدة.

وتظل استراليا تتبع سياسة تقضي بأن المسائل المتعلقة بالضرائب على شركات الطيران الدولي ينبغي أن تعالج في سياق السياسة الضريبية العامة لاستراليا. وبالتالي، سنستمر استراليا في تناول هذه المسائل في اتفاقات الازدواج الضريبي، وبشكل أقل شيوعا في اتفاقات بشأن أرباح شركات الطيران الدولية.

### امتداد سياسات الايكوا لتشمل الضرائب المفروضة على المستويات المحلية الفرعية

لا يمكن لاستراليا أن تقبل الأحكام التي تقضي بفرض سياسات الايكوا الخاصة بالضرائب على سلطات الضرائب المحلية. فالولايات والأقاليم الاسترالية لديها سلطاتها الخاصة بفرض الضرائب، ولا يملك الكومنولث سلطة مباشرة لفرض ارادته على سلطات الضرائب التي تتمتع بها قانونيا. ويتجلى ذلك الواقع في أن اتفاقات الازدواج الضريبي الأسترالية واتفاقات أرباح شركات الطيران لا تشمل ضرائب الولايات. وتقدم المعلومات التالية بخصوص الضرائب الوطنية.

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

- البنء ١ تتمثل الممارسة الأسترالية، كما ترد في المادة ٩ من الاتفاق الأسترالي القياسي للخدمات الجوية، مع البنء ١. تحديدًا، تعفى الطائرات التي تشغلها شركات الطيران لكل طرف في مجال النقل الجوي الدولي من القيود المفروضة على الواردات والرسوم الجمركية ورسوم الضرائب والضرائب البضائع والخدمات، ومن الرسوم والتكاليف المماثلة المفروضة في استراليا. كما تعفى قطع الغيار ومعدات الطائرات العادية والمواد الأخرى المعدة أو المستعملة حصرياً ذات الصلة بتصليح وصيانة وتقديم الخدمات للطائرات، بشرط أن تكون هذه المعدات والمواد مستخدمة على متن الطائرة وأن يعاد تصديرها.
- وبشروط في كل الأحوال أن يتم استخدامها على متن الطائرة التابعة لتنفيذ عمليات النقل الجوي الدولي أو لصيانتها من قبل شركات الطيران المعنية، وتعفى المواد التالية من القيود المفروضة على الواردات والرسوم الجمركية ورسوم الضرائب وضرائب البضائع والخدمات ومن الرسوم والتكاليف المماثلة المفروضة في استراليا:
- (١) المحلات التجارية على متن الطائرة (و يتضمن ذلك، بدون أن يقتصر عليها، الأطعمة والمشروبات والمنتجات المقدمة للبيع أو لاستخدام الركاب أثناء الرحلة).
  - (٢) الوقود و مواد التشحيم (بما في ذلك سائل النظم الهيدرولية) والإمدادات الفنية الاستهلاكية.
  - (٣) القطع الغيار بما في ذلك المحركات.
- تتطبق هذه الاعفاءات أيضا عند استخدام هذه المواد في أي جزء من الرحلة فوق الاقليم الأسترالي في أثناء رحلة دولية.

**البند ١ هـ)**

ستبذل حكومة أستراليا قصارى جهدها لضمان عدم فرض الولايات والسلطات المحلية ضرائب على المواد المستخدمة في تشغيل أو تقديم الخدمات للطائرة في النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الوقود و مواد التشحيم والإمدادات الفنية المستهلكة. ولكن يتعذر على الحكومة الأسترالية التعهد بعدم فرض الولايات الضرائب في بعض الحالات. وفي الوقت الحالي، لا تقوم الولايات والسلطات المحلية بفرض أي ضرائب تتعارض مع الإعفاءات الضريبية للنقل الجوي الدولي الواردة في اتفاق الخدمات الجوية النموذجي لأستراليا أو في قرارات الأيكاو بشأن فرض ضرائب المواد المستخدمة في مجال النقل الجوي الدولي.

**البند ٢ أ) ١)**

لا ينص القانون الضريبي الأسترالي على أحكام خاصة بفرض ضرائب على إيرادات شركات الطيران غير المقيمة، إلا أنه من باب الإجراءات الإدارية المتعلقة بالضرائب، يجب على شركات الطيران حساب إيراداتها الخاضعة للضريبة وفقاً للقانون الأسترالي للضريبة الإيرادات. وستعتبر شركات الطيران الدولية غير المقيمة وغير طرف في المعاهدات، أنها امتثلت لقوانين ضريبة الإيرادات، إذا قامت بحساب إيراداتها الخاضعة للضرائب الأسترالية وفقاً لصيغة محددة معدة من المفوضية الأسترالية للضرائب.

وفي حال وجود معاهدة ضريبية شاملة، تتبع أستراليا عموماً سياسات منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (OECD) لفرض الضرائب، كما يرد في الاتفاقية الضريبية النموذجية لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، وتفرض الضرائب عادة على أرباح عمليات الطيران في الحركة الجوية الدولية في الدولة التي يقع فيها مقر الشركة التي تشغل الطائرة. وتحتفظ أستراليا على المادة النموذجية لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي التي تختص بفرض ضرائب على أرباح حركة الطيران الدولية وتحتفظ بحقها بفرض ضرائب على الأرباح الناتجة عن نقل ركاب أو شحن حمولة من نقطة في أستراليا إلى نقطة هبوط أو تفرغ أخرى في أستراليا. ويتم تقادي 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 الناشئة فيه الأرباح.

تفرض أستراليا ضريبة على مكاسب رأس المال كجزء من نظامها لضريبة الإيرادات. وبموجب قانون أستراليا الداخلي، تفرض الضريبة على مكاسب رأس المال لشركات الطيران الدولية غير المقيمة الناتجة عن بيع "ممتلكات أسترالية خاضعة للضريبة" (خاصة الممتلكات العقارية وأصول أعمال الفروع الأسترالية لشركات الطيران الأجنبية المقيمة). وفي حال وجود معاهدة ضريبية شاملة، لا تفرض أستراليا الضريبة على مكاسب رأس المال الناتجة عن تحويل ملكية طائرة تابعة لشركة دولية غير مقيمة، أو عن تحويل الممتلكات المتعلقة بتشغيل تلك الطائرة، وتمنح الدولة التي يقع فيها المقر الرئيسي لشركات الطيران الدولية حق الضريبة المنفردة.

**البند ٢ ج)**

عقدت أستراليا ٤١ اتفاقاً شاملاً يتعلق بفرض ضريبة الإيرادات لشركات النقل الجوي الدولية، و ٤ اتفاقات محدودة متعلقة بأرباح شركات الطيران العالمية.

**البند ٣ والبند ٤**

رسم حركة الراكب (PMC) هو ضريبة غير قابلة للرهن تفرض على ركاب الرحلات الدولية المغادرين من المطارات الأسترالية تحصلها عادة شركات الطيران الدولية كجزء من إجراءات إصدار التذاكر ورسوم السفر. وتساهم هذه الضريبة في استرداد تكلفة طائفة من مبادرات الأمن المختلفة، وتخفيض معاملات ركاب الرحلات الدولية في المطارات والموانئ، وإصدار التأشيرات الخارجية قصيرة الأمد. وبحول عائد رسم حركة الراكب من شركة الطيران إلى الخدمات الجمركية الأسترالية بعد إقلاع الطائرة من أستراليا.

## النمسا

- البند ١
- البند ١ أ) ينفذ هذا البند على النقل الجوي التجاري.
- البند ١ ب) يمنح الاعفاء بدون شرط المعاملة بالمثل.
- البند ١ ج) يمنح الاعفاء للطائرات المغادرة أيضا.
- البند ١ د) التعريف مقبول في النمسا.
- البند ١ هـ) لا تفرض النمسا مثل هذه الرسوم أو الضرائب.
- البند ٢ مقبول تماما في النمسا.
- البند ٢ أ) أبرمت النمسا عددا من الاتفاقات الثنائية التي تتعلق بمنع الازدواج الضريبي بصفة عامة لتجنب تعدد الضرائب في مجال الطيران المدني، ضمن جملة أمور.
- البند ٣ لا تفرض ضرائب على إيرادات المبيعات ولا ضرائب على القيم المضافة للنقل الجوي الدولي في النمسا. ولكن يدفع الركاب المغادرون "ضريبة الأمن" التي لها خصائص الضريبة الاتحادية.
- البند ٤ تحترم النمسا الاعفاء الحالي من الضرائب على الطيران المدني الدولي باستثناء ضريبة واحدة، كما ذكر أعلاه. لكن، لا تؤيد النمسا، كعضو في الاتحاد الأوروبي، الاتجار بحقوق الانبعاثات في أوروبا كأداة اقتصادية ملائمة للخفض أو الحد من تأثير الطيران المدني على البيئة. بالإضافة إلى ذلك، تؤيد النمسا بشدة تأسيس أي نظام عالمي للاتجار بالانبعاثات في إطار الايكو واتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ (UNFCCC).

## أذربيجان

### تعليق عام

بالإشارة إلى القرار المعني، يرجى الإحاطة علماً بأننا لن نقدم أي تعليقات أو اقتراحات بشأن الوثيقة المشار إليها أعلاه.



## البحرين

ان دولة البحرين، ايماناً منها بتشجيع الاقتصاد القائم على آليات السوق، قد اتخذت موقفاً استباقياً ضمن حدود مواردها وتسهيلاتهما. وبالتالي، فهي لا تفرض ضرائب على أرباح الشركات العاملة في جميع الأنشطة ومن بينها شركات الطيران. والهدف من هذا التدبير تسهيل الاستثمارات التجارية.

كما قامت الدولة بإبرام عدة اتفاقات لمنع الازدواج الضريبي على أنشطة شركات الطيران، إضافة إلى احتواء اتفاقاتها في مجال الخدمات الجوية على نص خاص باعفاء شركات الطيران من الضرائب وغيرها من الرسوم.



## بربادوس

### البند ٣

ألغيت اعتباراً من ١/١/١٩٩٧، ضريبة السفر البالغة عشرين في المائة (٢٠٪) على تذاكر شركات الطيران للرحلات التي تبدأ في بربادوس. وبدلاً من تلك الضريبة، فرضت ضريبة قيمة مضافة بنسبة خمسة عشر في المائة (١٥٪) على تذاكر شركات الطيران للرحلات التي تبدأ في بربادوس أو التي تصدر تذاكرها أو يدفع ثمنها في بربادوس.



## بلجيكا

البند ١

(أ) الوقود والشحوم على متن الطائرة

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

يمنح إعفاء من رسم الاستهلاك للمؤن والامدادات والوقود والشحوم الموجودة على متن الطائرة عند وصولها.

(ب) الوقود والشحوم المحملة على متن الطائرة في بلجيكا

السلع القادمة من بلدان خارج الاتحاد الأوروبي والمأخوذة من مخازن الانتظار (مثل محتجزات الجمارك) تعفى من الرسوم الجمركية.

إذا أعيد تصدير هذه السلع خارج إقليم الاتحاد الأوروبي تعفى من ضرائب الاستيراد. وينطبق ذلك على الامدادات للطائرات التي يكون مقصدها النهائي خارج الاتحاد الأوروبي.

ينبغي ملاحظة أن الإعفاء من رسم الاستهلاك يقتصر على وقود الطائرات بغض النظر عن نوع الرحلة.

فيما يتعلق بضريبة التسجيل وضريبة القيمة المضافة :

تطبق قواعد الايكاو ضمن حدود التوجيه السادس الصادر بتاريخ ١٧/٥/١٩٧٧ من مجلس الاتحاد الأوروبي (77/388/CEE) الذي أدمج في التشريع البلجيكي.

ويحتوي الأخير على فقرة تنص على إعفاء ما يلي من الضرائب :

١- الامدادات والمستوردات للطائرات والطائرات المائية وطائرات هليكوبتر وغيرها من الطائرات بغرض استعمالها من جانب الدولة وشركات الطيران التي تعمل أساسا في النقل الدولي للأشخاص والبضائع مقابل أجر.

٢- الامدادات للمنتجين وملاك أو مشغلي الطائرات المشار إليها في البند (١) من هذه الفقرة، وما تستورده من المواد التي ستركب على متن هذه الطائرات أو التي ستستخدم في تشغيلها.

٣- تقديم الخدمات لانتاج وتحويل واصلاح وصيانة وتأجير الطائرات والمواد المشار إليها في البندين (١) و(٢) من هذه الفقرة.

٤- الامدادات لشركات الطيران المشار إليها في البند (١) من هذه الفقرة وما تستورده من سلع لتقديم الوقود للطائرات والطائرات المائية وطائرات هليكوبتر وغيرها من الطائرات التي تستخدمها شركات الطيران هذه.

٥- تقديم الخدمات بخلاف الخدمات المشار إليها في البند (٣) من هذه الفقرة بالنسبة للاحتياجات المباشرة للطائرات المشار إليها في البند (١) من هذه الفقرة، باستثناء الطائرات التي تستخدمها الدولة وبالنسبة للبضائع التي تحملها، مثل خدمات القطر والارشاد والانتقاد والخبراء واستخدام المطارات والخدمات اللازمة لهبوط الطائرات واقلاعها وتواجدها في المطارات والخدمات التي يقدمها لشركات الطيران وكلاء شركات الطيران بصفتهم وكلاء، والمساعدة المقدمة للركاب والطاقم بالنيابة عن شركات الطيران.



ينص قانون ضريبة القيمة المضافة أيضا على الاعفاء الضريبي للواردات والمشتريات داخل الاتحاد الأوروبي من السلع التي يكون توريدها من جانب الجهات التي تخضع للضريبة معفا من الضريبة داخل البلد على أي حال.

تقضي أحكام تنفيذ قانون ضريبة القيمة المضافة أيضا بالاستيراد الدائم بدون ضرائب للمؤن المحمولة على متن الطائرات التي تخدم خطوطا جوية منتظمة.

تتمشى أحكام التشريع البلجيكي مع أهداف البند ١ من قرار الإيكو. والجدير بالملاحظة أيضا أن هذه الاعفاءات لا تنطبق سوى على الطائرات التي تستخدم في النقل الدولي للأشخاص والبضائع على خلاف أحكام البند ١ أ) من الوثيقة والبند ٣ من تعليق المجلس.

#### إيرادات مؤسسات النقل الجوي الدولي والإيرادات من تشغيل الطائرات (البند ٢ أ)

يسمح قانون الضرائب البلجيكي باعفاء الأرباح التي تحققها شركة أجنبية في بلجيكا من جراء تشغيل أي طائرات تمتلكها أو توّجها والتي تتوقف في بلجيكا، وذلك على أساس المعاملة بالمثل. ويمثل هذا الاعفاء من الضريبة لصالح غير المقيمين البلجيك، من ناحية المبدأ، الضريبة الوحيدة التي يمكن فرضها على الإيرادات المذكورة.

#### اتفاقات تجنب الازدواج الضريبي (البند ٢ ب)

في الأغلبية العظمى من اتفاقات تجنب الازدواج الضريبي التي أبرمتها بلجيكا على أساس الاتفاقية النموذجية لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، يرد نص مفاده أن الأرباح المحققة من تشغيل طائرة في النقل الدولي لا تخضع للضريبة الا في الدولة المتعاقدة التي يوجد فيها مقر الإدارة الفعلية للشركة أو في دولة اقامة تلك المؤسسة.

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

وفي حالة بلجيكا، تنطبق اتفاقات تجنب الازدواج الضريبي هذه على ضريبة دخل الأفراد وضريبة الشركات والضريبة على الأشخاص الاعتباريين وضريبة غير المقيمين والمساهمة الخاصة المتعلقة بضريبة دخل الأفراد والضريبة الإضافية في حالة الأزمات، بما في ذلك الاقتطاعات عند المصدر والضريبة الإضافية على هذه الاقتطاعات بالإضافة إلى الضرائب الإضافية على ضريبة دخل الأفراد، والتي تفرض بالنيابة عن بلجيكا أو أقسامها السياسية الفرعية أو مجتمعاتها المحلية.

بشرط مراعاة النصوص المذكورة في التعليق على البند ٢ بخصوص إيرادات مؤسسات النقل الجوي الدولي، لا تفرض في بلجيكا أي ضرائب على المبيعات في مجال عمليات النقل الجوي الدولي أو على تذاكر الرحلات الدولية.

#### البند ٣

وتفرض رسوم مطارات تستخدم حصيلتها لتسديد قيمة الخدمات المقدمة أو لتمويل الاستثمارات لصالح الطيران المدني. وينطبق ذلك، بوجه خاص، على استعمال المرافق لخدمة الركاب والمساحات التي تستخدمها شركات المناولة.

تحدد رسوم اقلاع وهبوط الطائرات وفقا لنسبة متفاوتة على أساس وزن الطائرة وفتتها من المستوى الصوتي وموعد التشغيل. ويرمي هذا التفاوت إلى حماية البيئة وراحة السكان الذين يعيشون بالقرب من المطارات.

## بوتسوانا

تؤيد بوتسوانا قرار الايكاو الصادر في ١٩٩٩/٢/٢٤ الوارد في الوثيقة رقم Doc 8632، الطبعة الثالثة لعام ٢٠٠٠. فالتشريع الحالي لا يتطلب فرض أي ضرائب أو رسوم من أي نوع على البنود المذكورة. وكاحتياط، تحتوي الاتفاقات الثنائية للنقل الدولي مع البلدان الأخرى على مواد تعفى بموجبها شركات النقل الجوي المعتمدة من دفع مثل هذه الضرائب والرسوم للطائرات التي تشترك في عمليات دولية على أساس المعاملة بالمثل. سوف تبلغ بوتسوانا الايكاو بأي تغييرات لاحقة في موقفها بشأن هذا القرار.

## بوروندي

### تعليقات عامة

تطبق بوروندي أحكام الوثيقة Doc 8632، وليس لديها أي قيود فيما يتعلق بالقرار. وتحدد اتفاقات النقل الجوي الثنائية المبرمة بين بوروندي ودولة شركة النقل الجوي المعنية تدابير الإعفاء واعتماد مبدأ المعاملة بالمثل.

١ البند  
تعفى حكومة بوروندي الوقود والشحوم وغيرها من الامدادات الفنية الاستهلاكية من الجمارك والرسوم الأخرى عندما تستخدم في النقل الجوي الدولي.

وفضلاً عن ذلك، فإنها تحبذ ادراج بند يقضي بذلك في اتفاقات النقل الجوي الثنائية لضمان المعاملة بالمثل.

٢ البند  
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 لتلك المؤسسة.

يجب أن تشمل اتفاقات النقل الجوي الثنائية التي تتفاوض بشأنها بوروندي بندا عن الضرائب لضمان المعاملة بالمثل لمؤسساتها العاملة في مجال النقل الجوي الدولي.

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

## كندا

## تعليقات عامة

يطبق في كندا نظام حكم فيدرالي. ويعطي دستور كندا بعض الصلاحيات الضريبية لحكومات المقاطعات، ولا يقتضي من المقاطعات أن تمتثل لسياسات الحكومة الفيدرالية في ممارسة تلك الصلاحيات. ولحكومات البلديات أيضا صلاحيات خاصة بها في مجال فرض الضرائب منحها إياها حكومات المقاطعات التي تتبعها، بالرغم من أنها محدودة.

وبناء على ذلك، وإن لم يكن محددًا خلافه، ترتبط هذه التعليقات فقط بالضرائب والرسوم التي تفرضها الحكومة الفيدرالية في كندا.

## البند ١

## الوقود

## (البند ١ أ)

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

إن الضريبة الفيدرالية على السلع والخدمات (GST)، وضريبة المبيعات المنسقة (HST)، التي تفرض عوضاً عن الضريبة GST في المقاطعات التي نسقت ضريبة المبيعات مع الضريبة GST، تخفف على وقود الطيران المستخدم لتقديم خدمات النقل الجوي الدولي.

بينما تفرض كل مقاطعات كندا ضريبة على وقود الطيران، تقدم معظمها تخفيضا جزئيا لضرائب وقود الطائرات المستخدم في خدمات النقل الجوي الدولي.

## الشحوم أو الامدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى

تعفى غالبية عناصر مؤن الطائرات والشحوم والامدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى المستخدمة في توفير خدمات النقل الجوي الدولي من الرسوم الجمركية وضرائب المبيعات الفيدرالية.

تخفف الضريبتين التاليتين: (GST) و(HST) أو تُرد في حالة الإمدادات الفنية الاستهلاكية المستخدمة في تقديم خدمات النقل الجوي الدولي.

## الفقرة الأخيرة

## (البند ١ أ)

يطبق عموماً تخفيض الضريبتين (GST) و(HST) الموضح أعلاه عند تقديم الناقل الجوي خدمات النقل الجوي الدولي خلال أنشطته التجارية.

انظر التعليق العام أعلاه.

## (البند ١ هـ):

## البند ٢

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

## (البند ٢ أ)

لا تفرض ضريبة الممتلكات الفيدرالية على طائرات الدول المتعاقدة الأخرى العاملة في النقل الجوي الدولي.

## (البند ٢ أ)

عندما يعفى غير المقيمين من الضريبة الفيدرالية على الدخل ورأس المال المتصلين اتصالاً مباشراً بتشغيل الطائرات في الحركة الدولية، توفر المقاطعات إعفاءات ضريبية بسيطة.

## (البند ٢ ب)

## البند ٢ ج)

لدى كندا اتفاقات لتقادي الأزواج الضريبي مع البلدان التالية:

الجزائر، الأرجنتين، أرمينيا، استراليا، النمسا، أذربيجان، بنغلاديش، بربادوس، بلجيكا، البرازيل، بلغاريا، الكامرون، شيلي، الصين، كوت ديفوار، كرواتيا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، الجمهورية الدومينيكية، إكوادور، مصر، استونيا، فنلندا، فرنسا، الغابون، ألمانيا، غيانا، هنغاريا، ايسلندا، الهند، اندونيسيا، أيرلندا، اسرائيل، ايطاليا، جامايكا، اليابان، الأردن، كازاخستان، كينيا، جمهورية كوريا، الكويت، قيرغيزستان، لايتيا، ليتوانيا، لوكسمبورج، ماليزيا، مالطة، المكسيك، مولدوفا، منغوليا، المغرب، هولندا، نيوزيلندا، نيجيريا، النرويج، عمان، باكستان، بابوا غينيا الجديدة، بيرو، الفلبين، بولندا، البرتغال، رومانيا، الاتحاد الروسي، السنغال، سنغافورة، الجمهورية السلوفاكية، سلوفينيا، جنوب أفريقيا، اسبانيا، سري لانكا، السويد، سويسرا، تنزانيا، تايلند، ترينيداد وتوباغو، تونس، أوكرانيا، الإمارات العربية المتحدة، المملكة المتحدة، الولايات المتحدة، أوزباكستان، فنزويلا، فيتنام، زامبيا، زمبابوي.

## البند ٣

تخفف ضريبتنا GST و HST عادةً على سفر الركاب والشحن الجوي الدولي. وتفرض ضريبتنا GST و HST على نقل الركاب جواً بين كندا والولايات المتحدة القارية وجزيرتي سان بيار وميكيلون، إذا كانت عملية النقل تبدأ في كندا.

وتفرض الحكومة الفيدرالية وجهات أخرى مقدمة للخدمات في كندا رسوماً محددة بغرض تغطية تكاليف المرافق والخدمات المقدمة للطيران المدني. ولهذا السبب، لا تعتبر هذه الرسوم ضرائب للأغراض المحددة في قرار المجلس المعني بفرض ضرائب على النقل الجوي الدولي. وتشمل تلك الرسوم ما يلي:

- الرسوم المفروضة على الناقلين الجويين من مؤسسة "ناف كندا" (Nav Canada)، وهي مؤسسة كندية خاصة لا تتوخى الربح، لتغطية تكاليف خدمات الملاحة الجوية التي تقدمها في كندا.
- رسم أمن المسافرين المفروض من الحكومة الفيدرالية على الركاب لتغطية تكاليف التدابير المنفذة لأمن الرحلات الجوية في المطارات الكندية.
- رسوم تحسين المطار المفروضة من بعض المطارات الكندية للمساعدة في تغطية تكاليف تحسين المطارات.

## شيلي

- البند ١** توافق المديرية العامة للطيران المدني في شيلي تماما على القرار. ويتمشى هذا الموقف مع الاعفاء من الضرائب الذي تعطيه شيلي في الحالات المشار إليها في البند ١ من الوثيقة رقم Doc 8632.
- البند ٢** لتفادي الازدواج الضريبي المتعدد، أبرمت شيلي معاهدات واتفاقات دولية تتعلق بالتحديد بالنقل الجوي مع بعض البلدان الأجنبية.
- وعموما، يعفى هذا النوع من الاتفاقات من ضريبة إيرادات مؤسسات النقل التابعة للدول المتعاقدة الأخرى والناشئة عن نشاطاتها، بشرط أن يخضع هذا الاعفاء لمبدأ المعاملة بالمثل في تلك الدولة الأخرى. وأبرمت شيلي معاهدات مع الأرجنتين، والبرازيل، وكولومبيا، وفرنسا، وألمانيا، وبنما، وباراغواي، وإسبانيا، والولايات المتحدة، والأوروغواي، وفنزويلا.
- البند ٣** يعفى بيع تذاكر السفر في شيلي من ضريبة القيمة المضافة.

**الصين (منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة)**

- ١ البند منفذة.
- ٢ البند أعدت حكومة منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة مادة لتفادي الازدواج الضريبي مع عدد من البلدان لادراجها في اتفاقاتنا للخدمات الجوية. وتجري حاليا أيضا مفاوضات مع بعض شركاء الطيران الآخرين.
- ٣ البند تتفد، فيما عدا ضريبة مغادرة الركاب التي يدفعها كل راكب يغادر هونغ كونغ بواسطة النقل الجوي، الإ في حالة اعفائه من هذه الضريبة.

## الصين (منطقة ماكاو الإدارية الخاصة)

ستبذل ماكاو ما بوسعها لصياغة وتنفيذ سياسة تمتثل للمبادئ المطروحة في قرار المجلس.





## كولومبيا

تتفق سلطة الطيران المدني الكولومبية اتفاقاً كلياً على أن رفع قيمة الضرائب قد يؤثر على نمو وتطور النقل الجوي. كما تشعر أنه من الواجب اتخاذ القرارات المتعلقة بتلك المسألة، والتي تعتبر ذات أهمية قصوى لأي دولة، على أساس الإلمام بموضوع فرض الضريبة وقدرتها على الاستيعاب، بما تراه الدولة ملائماً وبما يمتثل مع السياسات المالية الفردية.

والدراسة المتمعنة من قبل كل دولة للموضوع هي وحدها الكفيلة بضمان عدم تسبب الأعباء المالية الإضافية المفروضة على النقل الجوي بالتمييز ضد الطيران المدني الدولي مقارنة مع وسائل النقل الأخرى. ويجب أن يقوم على هذا المبدأ الإطار الضريبي الملائم لكل دولة.

كدولة عضو في الإيكاو، توافق كولومبيا على السياسات الواردة في الوثيقة (2000) Doc 8632، والتي تنطبق إلى فرض الضرائب على الفئات التالية: (1) الوقود والشحوم والإمدادات الأخرى، و (2) إيرادات الشركات النقل الجوي والطائرات والأماكن غير المنقولة الأخرى، و (3) مبيعات واستخدام النقل الجوي الدولي.

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

- (1) يتمثل العبء المالي على قطاع الطيران عموماً مع الأعباء المالية على القطاعات الأخرى في الاقتصاد القومي.
- (2) لا تفرض الضريبة على وقود الطائرات المستخدم لتزويد خدمات النقل الجوي الدولي لاعتباره من الصادرات.
- (3) يعتبر إيراد الناقلين الجويين الدوليين من الإيرادات المختلطة، وتفرض ضريبة بنسبة ٣٣ بالمائة على الإيراد الخاضع للضريبة.
- (4) فيما يتعلق بالركاب، فتضاف عامّةً ضريبة القيمة المضافة بنسبة ١٦ بالمائة على مبيعات تذاكر السفر، إلا في مبيعات تذاكر الرحلات الدولية ذهاباً وإياباً، فتفرض الضريبة على ٥٠ بالمائة من سعر التذكرة (٨ بالمائة)
- (5) يعفى نقل الشحن الدولي من ضريبة القيمة المضافة.
- (6) تم عقد اتفاق مع حكومة بنما لإلغاء الازدواج الضريبي بهدف تجنب التعدد الضريبي.
- (7) أضيف الطابع الرسمي على اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة وبروتوكول الطائرات (UNIDROIT).

## كوبا

تتفق كوبا مع قرار المجلس المتعلق بالموضوع المشار إليه في سياسات الإيكارو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي. ويتناسق هذا القرار مع أحكام كوبا التشريعية المعمول بها.



## قبرص

**البند ٢ أ) ١** فيما يتعلق بفرض الضريبة على إيرادات شركات النقل الجوي الدولي وضرائب الطائرات والممتلكات الأخرى غير المنقولة، وبموجب أحكام المادة ١٨ من قانون ضريبة الإيرادات، إن الأرباح أو المكاسب الناشئة عن أعمال تشغيل الطائرات، والمنفذة من قبل شخص غير مقيم في قبرص، لأغراض ضريبية، تعفى من الضرائب، وذلك شريطة أن يتأكد وزير المالية من أنه تمنح دولة الشخص غير المقيم العامل في قبرص إعفاءا ضريبيا مماثلا للأشخاص المقيمين في قبرص.

**البند ٢ ج)** بالتماشي مع اتفاقات تجنب الازدواج الضريبي المبرمة بين قبرص ودول أخرى، تفرض الضرائب على الأرباح الناشئة من تشغيل الطائرات في الحركة الجوية الدولية في الدولة المتعاقدة التي تقع فيها الإدارة الفعلية للشركة فقط.

## الجمهورية التشيكية

- البند ١** وفقاً للقانون رقم coll. 353/2003 المعني برسوم الضرائب، تعفى الزيوت المعدنية المستخدمة كوقود في النقل الجوي الدولي والأعمال الجوية من الرسم الضريبي باستثناء الزيوت المعدنية المستخدمة في إطار الطيران الترفيهي الخاص والذي ينبع من التوجيه 2003/96/ES المعني بإعادة هيكلة النظام الضريبي لمنتجات الطاقة والإمدادات الكهربائية.
- البند ٢** تتبع ضريبة الدخل في النقل الجوي الدولي لقانون الجمهورية التشيكية للضريبة، وتحديدًا المادة رقم coll. 586/1992 المعني بضريبة الدخل. وتوافق وزارة المالية على مبدأ المعاملة بالمثل على أساس فرض الضرائب في الدولة التي يقع فيها المقر الرئيسي للشركة والذي تنص عليه الاتفاقات المبرمة لإلغاء الازدواج الضريبي.
- ويتم التعامل مع ضرائب الدخل المحصلة من تشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي وضرائب دخل العاملين في النقل الجوي على أساس الاتفاقات الثنائية المعنية بإلغاء الازدواج الضريبي. وأبرمت الجمهورية التشيكية اتفاقات مع ٧٥ دولة. وتتطرق هذه الاتفاقات أيضاً إلى نظام فرض الضرائب والتخلص من الازدواج الضريبي الدولي الناتج عن الطائرات المسروقة المستخدمة في النقل الدولي أو الممتلكات المنقولة المستخدمة لتشغيل هذه الطائرات.
- وفقاً للقانون رقم coll. 235/2004 المتعلقة بضريبة القيمة المضافة، يعفى ما يلي من الضريبة مع طلب خصم الضرائب:
- تسليم، تعديل، إصلاح، صيانة أو استئجار طائرة، ويتضمن ذلك استئجار طائرة مع طاقم، لاستخدامها من قبل شركات الطيران في نقل الركاب والبضائع فيما بين الدول المتعاقدة والدول الثالثة.
  - تسليم، صيانة، إصلاح أو استئجار المعدات المركبة أو المستخدمة في هذه الطائرات.
- كما تعفى كذلك عملية توصيل البضائع المستخدمة كإمدادات للطائرات المذكورة أعلاه من الضريبة مع طلب خصم الضرائب.
- وتعفى بعض القطع كمعدات الطائرة العادية والمواد الأخرى ذات الصلة بتشغيل أو إصلاح أو صيانة أو استخدام الطائرة من الضريبة، شرط أن يتم استخدامها على متن الطائرة فقط وأن يتم تصديرها للخارج مجدداً.
- وفقاً للاتفاقات الثنائية، تعفى طائرات الدول المتعاقدة من الرسوم الجمركية والضرائب وأي رسوم أخرى تفرضها السلطات الوطنية.
- البند ٣** وفقاً للقانون رقم coll. 235/2004 المعني بضريبة القيمة المضافة، يعفى نقل الأفراد والأمتعة، بما في ذلك الخدمات المتعلقة بشكل مباشر بعمليات النقل بين دول الإتحاد الأوروبي والدول الأعضاء والدول الثالثة من ضريبة القيمة المضافة. ويمكن التقدم بطلب خصم الضرائب في حال أن عملية النقل ينفذها شخص مسجل في إحدى الدول الأعضاء أو شخص أجنبي ملزم بدفع ضريبة القيمة المضافة.
- البند ٤** تمتثل الجمهورية التشيكية كلياً لهذا القرار.

## إكوادور

- البند ١** تمتثل اكوادور للبند ١ أ، ب، ج، د). أما بالنسبة للبند ١ هـ، فتفرض ضريبة على قيمة كل جالون من وقود الطيران والشحوم التي تستخدم داخل اكوادور بواسطة أي طائرة تعمل على خط تجاري دولي ومحلي (المادة ٢٨ من قانون الطيران المدني)، بهدف تمويل نفقات المرافق والخدمات.
- البند ٢** يقضي قانون إكوادور بوجود قيام جميع المؤسسات والأفراد الخاضعين للضريبة الدخل السنوية بتقديم المدفوعات إلى وزارة المالية.
- البند ٣** لا تفرض ضريبة في اكوادور على اجمالي الإيرادات أو المبيعات التي يحققها المستثمرون الجويون. تفرض ضريبة على بيع تذاكر السفر الصادرة للأفراد في اكوادور بنسبة ١٠ في المائة من قيمتها. وتحصل وزارة المالية هذه القيمة. سيتم ابلاغ المنظمة بأي تغيير يطرأ على القواعد المطبقة.

## مصر

### تعليقات عامة

من الضروري الالتزام بسياسات الإيكالو 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 وتتفق مع التوصيات الصادرة عن الأيكاو، وهي في مستوى معقول بالمقارنة بالرسوم المفروضة من دول أخرى.

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

البند ١

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

البند ٢

## استونيا

### تعليقات عامة

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

فيما يتعلق بالضرائب على الوقود والشحوم والامدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى، لا تفرض استونيا رسوما على الوقود المستورد في خزانات الطائرات. فضلا عن ذلك، في حالة جلب تلك الامدادات في المنطقة الجمركية وعدم تجاوزها داخل البلاد، لا تفرض الرسوم الجمركية أيضا.

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

المنتج	معدل الرسوم الجمركية على الواردات
المعدات الكهربائية لتنظيم الحركة	١٥ في المائة
معدات ميكانيكية للمطارات والحركة الجوية	١٠ في المائة
معدات النقل المستخدمة في المطارات لتحريك البضائع	١٥ في المائة
الطائرات وطائرات الهليكوبتر	٥ في المائة

مصدر هذا الجدول هو قانون استونيا بشأن التعريفات (جريدة الوثائق الرسمية 1321, 78, RT1/1997).

يرجى الاطاحة علما بأن هذا القانون يسمح للحكومة بتوقيع معاهدات ثنائية مؤاتية مع بلدان أخرى لدعم التجارة الدولية. وستتوقف المعاملة التفضيلية عن السريان بعد انضمام استونيا لمنظمة التجارة العالمية. وتأمل الحكومة في أن يتم ذلك قبل نهاية عام ١٩٩٩.

وقعت استونيا عقود ثنائية مع كبار شركائها في مجال الحركة الجوية لتفادي الازدواج الضريبي على دخل الشركات الدولية. وتشمل تلك البلدان فنلندا والسويد والدانمرك والنرويج وألمانيا والولايات المتحدة الأمريكية ولافتيا وليتوانيا والمملكة المتحدة وكندا وعددا من البلدان الأخرى. وهذه الاتفاقات ثنائية وتتباين فيما بينها إلى حد ما. ولا تفرض استونيا أي ضرائب على الممتلكات. وتخضع شركات الطيران المسجلة في الدولة لضريبة الشركات بنسبة ٢٦ في المائة. غير أن ثمة ارادة سياسية قوية لتخفيض نسبة ضريبة الشركات.

لا تخضع بطاقات شركات الطيران لضريبة المبيعات والتي تمثل نسبة ١٨ 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, 60, RT I/1993 للمرة الأولى في عام ١٩٩٣. ولا تدفع ضريبة القيمة المضافة على الطائرات المستوردة التي لا تستخدم الا في النقل الدولي، ذلك وفقا لتعديل عام ١٩٩٧ على هذا القانون. وقد بدأت مؤخرا عملية التنسيق مع القواعد التنظيمية السارية في الاتحاد الأوروبي.

البند ١

البند ٢

البند ٣

## اثيوبيا

**البند ١** تعفي حكومة اثيوبيا مواد التشحيم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى من رسوم الجمارك والرسوم الأخرى في حال استخدمت في النقل الجوي الدولي وفقاً للمادة ٢٤ من اتفاقية الطيران الدولي وأحكام الاتفاقات الثنائية المبرمة بين اثيوبيا وتلك الدول.

**البند ٣** أما بالنسبة لضرائب إيرادات شركات الطيران، فقد أبرمت اثيوبيا اتفاقات ثنائية مع دولٍ عدة لتجنب الازدواج الضريبي على إيرادات ومبيعات شركات الطيران على أساس مبدأ المعاملة بالمثل.



## فيجي

ان تشريعات فيجي لضريبة الدخل وضريبة القيمة المضافة متوافقة مع سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب فيما يتعلق بالنقل الدولي للركاب والبضائع.



**فنلندا**

- البند ١ تنفيذ. ويستثنى الطيران العام للأغراض غير التجارية من هذه الإعفاءات، ولا تستدعي هذه الاعفاءات تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل من الدول الأخرى.
- البند ٢ تنفيذ. وتتطلب هذه الاعفاءات اتفاقات تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل مع الدول الأخرى.
- البند ٣ تنفيذ.
- البند ٤ تنفيذ.
- البند ٥ مقبولة.

## ألمانيا

بالرغم من أن القرارات قد لا تتماشى مع سياسة الحكومة على المدى البعيد، فإن ألمانيا تتبع هذه القرارات حاليا طالما تتفق مع سياسة وقانون الاتحاد الأوروبي. ومن الممكن أن تقرر حكومة ألمانيا أيضا فرض ضريبة في مجال النقل الجوي الدولي التجاري على استهلاك الوقود والشحوم بالإضافة إلى ضريبة على مبيعات واستخدام النقل الجوي الدولي للأشخاص.



## هنغاريا

### البندان ١ و ٢

تمنح هذه الأنواع الثلاثة من الأفضليات في اطار اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية.

— يخضع وقود الطائرات التوربينية لضريبة الاستهلاك ولكن يتم رد الضريبة غير المباشرة إلى شركة الخطوط الجوية الهنغارية ماليف وذلك رهنا بالكمية المستهلكة، ولا تدفع شركات الطيران الأجنبية ضريبة الاستهلاك.

— سوازل ازالة الجليد والسوازل الهيدرولية وسوازل التبريد بالاضافة إلى الامدادات الفنية الاستهلاكية معفية من الضريبة في حالة شركة ماليف والشركات الأجنبية.

تعفى أنواع الوقود والشحوم المذكورة أعلاه بالاضافة إلى الامدادات الفنية الاستهلاكية من الجمارك والرسوم الأخرى أيضا.

تمنح الاعفاءات فقط في حالة المواد والامدادات الفنية الاستهلاكية المستخدمة في تشغيل الطائرات.

### البند ٣

بموجب هذه القاعدة، تعفى شركات الطيران من جميع أنواع الضرائب. ولسنا في الوقت الحاضر في وضع يسمح لنا بأن نأخذ في الاعتبار هذه القاعدة أو ننفذها (ولا يمكننا تطبيق هذه القاعدة في بلدنا في المستقبل المنظور).

هذه القاعدة ليست مقبولة بالنسبة لنا نظرا للظروف المادية والمالية الصعبة التي يمر بها اقتصادنا الوطني وكذلك بسبب انخفاض امكانياتنا الاقتصادية. ومن ناحية أخرى، فبالنسبة 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 بأفضليات كبيرة ضمن اطار الاعفاءات المفصلة في البندين ١ و ٢، وهي الاعفاءات التي تعطي ميزة للمؤسسات التي تعمل في مجال النقل الجوي.

## الهند

### تعليق عام

تقبل الهند بالقرار المتخذ في الدورة ٣٦ للجمعية العمومية.

يعفى الوقود والشحوم والامدادات الفنية الأخرى على متن الطائرات التي تصل إلى المطارات الهندية أو التي تغادر منها من الرسوم الجمركية أو الضرائب الأخرى. غير أن مثل هذه المواد التي تحمل على متن الطائرة أثناء تواجدها في مطار هندي تخضع لضريبة المبيعات، وفقا لقوانين الولاية التي يوجد بها المطار. وفي بعض الولايات، تكون نسبة ضريبة المبيعات على الرحلات غير المنتظمة أعلى من تلك المحددة للرحلات المنتظمة. وتدرس الحكومة حاليا اقتراحا باتخاذ تدابير تشريعية لمعاملة بيع ضريبة السفر جوا للناقلين الدوليين كصادرات واعفاءها من ضريبة المبيعات.

البند ١

ترد طيا قائمة بالبلدان التي أبرمت معها اتفاقات لتقادي الازدواج الضريبي.

البند ٢

لا تفرض ضرائب على الشحنات الجوية للبضائع أو على البطاقات الجوية. ولكن تفرض ضريبة مغادرة اسمها ضريبة السفر الأجنبي على كل راكب يغادر الهند جوا.

البند ٣

## ضميمة

اتفاقات الهند المبلغ عنها لتفادي الازدواج الضريبي  
(في تاريخ ١٦/٩/١٩٩٦)

اعتبارا من السنة المالية	اسم البلد	الرقم
١٩٩٤-١٩٩٣	استراليا	١
١٩٦٤-١٩٦٣	النمسا	٢
١٩٩٤-١٩٩٣	بنغلاديش	٣
١٩٧٧-١٩٧٦/١٩٧٦-١٩٧٥	بلجيكا	٤
١٩٩٠-١٩٨٩/١٩٨٩-١٩٨٨	بلجيكا (بروتوكول اضافي)	٥
١٩٩٥-١٩٩٤	البرازيل	٦
١٩٩٩-١٩٩٨	بلغاريا	٧
١٩٨٨-١٩٨٧	كندا	٨
١٩٩٧-١٩٩٦	الصين	٩
١٩٩٥-١٩٩٤	قبرص	١٠
١٩٨٧-١٩٨٦	تشيكوسلوفاكيا	١١
١٩٩٢-١٩٩١/١٩٩١-١٩٩٠	الدانمرك	١٢
١٩٨٦-١٩٨٥	فنلندا	١٣
١٩٩٧-١٩٩٦	فرنسا (منقح)	١٤
١٩٥٩-١٩٥٨	جمهورية المانيا الاتحادية	١٥
١٩٨٥-١٩٨٤	جمهورية المانيا الاتحادية (بروتوكول)	١٦
١٩٨٦-١٩٨٥	جمهورية المانيا الديمقراطية	١٧
١٩٨٥-١٩٨٤	اليونان	١٨
١٩٩٠-١٩٨٩	هنغاريا	١٩
١٩٩٠-١٩٨٩	اندونيسيا	٢٠
١٩٩٨-١٩٩٧/١٩٩٦-١٩٩٥	اسرائيل	٢١
١٩٧٩-١٩٧٨	ايطاليا	٢٢
١٩٩٨-١٩٩٧	ايطاليا (منقحة)	٢٣
١٩٩٢-١٩٩١	اليابان (منقحة)	٢٤
١٩٨٦-١٩٨٥	كينيا	٢٥
١٩٨٥-١٩٨٤/١٩٨٤-١٩٨٣	ليبيا	٢٦
١٩٧٤-١٩٧٣	ماليزيا	٢٧
١٩٩٨-١٩٩٧	مالطة	٢٨
١٩٩٦-١٩٩٥	منغوليا	٢٩
١٩٨٤-١٩٨٣	موريشيوس	٣٠
١٩٩١-١٩٩٠	نيبال	٣١
١٩٩١-١٩٩٠	هولندا	٣٢
١٩٨٩-١٩٨٨	نيوزيلندا	٣٣
١٩٨٩-١٩٨٨	النرويج	٣٤

اعتبارا من السنة المالية	اسم البلد	الرقم
١٩٩٩-١٩٩٨	الفلبين	٣٥
١٩٩٢-١٩٩١	بولندا	٣٦
١٩٩٠-١٩٨٩	رومانيا	٣٧
١٩٩٦-١٩٩٥	سنغافورة (منقحة)	٣٨
١٩٩٨-١٩٩٧	اسبانيا	٣٩
١٩٨٦-١٩٨٥	كوريا الجنوبية	٤٠
١٩٨٢-١٩٨١	سري لانكا (منقحة)	٤١
١٩٩١-١٩٩٠	السويد (منقحة)	٤٢
١٩٩٧-١٩٩٦	سويسرا	٤٣
١٩٨٤-١٩٨٣	سوريا	٤٤
١٩٨٤-١٩٨٣/١٩٨٣-١٩٨٢	تنزانيا	٤٥
١٩٨٩-١٩٨٨/١٩٨٨-١٩٨٧	تايلند	٤٦
١٩٩٦-١٩٩٥	الامارات العربية المتحدة	٤٧
١٩٧١-١٩٧٠/١٩٧٠-١٩٦٩	الجمهورية العربية المتحدة	٤٨
١٩٩٦-١٩٩٥	المملكة المتحدة (منقح)	٤٩
١٩٩٣-١٩٩٢	الولايات المتحدة الأمريكية	٥٠
١٩٩٢-١٩٩١	الاتحاد السوفيتي (ينطبق الآن على روسيا)	٥١
١٩٩٨-١٩٩٧	فيتنام	٥٢
١٩٨٠-١٩٧٩	زامبيا	٥٣

## إيران

توافق جمهورية ايران الاسلامية تماما على الاقتراحات بشرط أن تكون على أساس المعاملة بالمثل.





## آيرلندا

### البند ٢

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

ترتبط آيرلندا بسنة وأربعين اتفاقاً ساري المفعول مع دول أخرى وتتوقع أن يتجاوز هذا العدد قريباً الخمسين اتفاقاً.

وفقاً للمادة ٨ من الاتفاقية الضريبية النموذجية على الدخل ورأس المال لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، فإنه من سياسات آيرلندا أن تضمن في اتفاقياتها أحكاماً للاندماج الضريبي تعفي الأرباح الناتجة عن تشغيل الطائرات في الحركة الجوية الدولية من فرض الضريبة بصورة مباشرة في آيرلندا.

### البند ٣

فيما يتعلق بضريبة المبيعات وضريبة استخدام النقل الجوي الدولي، فإن على كل دولة متعاقدة أن تخفف بأكثر قدر عملي ممكن وأن تخطط لإلغاء كل أشكال الضرائب المفروضة على المبيعات أو على استخدام النقل الجوي الدولي حالما تسنح ظروفها الاقتصادية بذلك، بما في ذلك الضرائب المفروضة على إجمالي إيصالات الشركات العاملة والضريبة المفروضة مباشرة على الركاب والشاحنين.

وستقوم آيرلندا بفرض ضريبة السفر الجوي بدءاً من ٣٠ مارس ٢٠٠٩ على جميع ركاب الرحلات المغادرة من المطارات الأيرلندية إلى كلا الوجهتين المحلية أو الدولية. وستحصل إيرادات هذه الضرائب بشكل مباشر إلى الخزنة المالية الأيرلندية.

ويطبق معدل ٢ يورو على الرحلات المغادرة إلى الوجهات الواقعة على بعد أقصاه ٣٠٠ كم من مطار دبلن، عدا عن ذلك، يطبق معدل ١٠ يورو.

ويتم تطبيق الإعفاء الضريبي في الحالات التالية:

- الطائرة المصممة لنقل أقل من ٢٠ راكب
- الرحلات القادمة من مطارات يقل فيها عدد رحلات الركاب المغادرة عن ١٠ آلاف رحلة خلال العام المنصرم.
- أعضاء طاقم الطائرة (ويتضمن ذلك طاقم الإغاثة)
- الأطفال دون سن الثانية والذين لا يشغلون أي مقعد في الطائرة
- الشخص المقعد، والشخص المرافق له لتقديم الرعاية والمساعدة
- ركاب العبور والتحويل

## إيطاليا

**البند ١** تتمشى سياسات إيطاليا المعنية بفرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي مع سياسات الإيكافو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، وتحديداً مع المبادئ الموضوعية في قرار المجلس في الوثيقة Doc 8632.

**البند ١ أ) إلى ج)** يمنح الاعفاء المشار اليه في هذا البند كقاعدة عامة.

بالنسبة لطائرات الركاب وطائرات البضائع، يمنح الاعفاء للوقود والشحوم وغيرها من الامدادات الفنية الاستهلاكية المأخوذة على متن الطائرة لغرض الاستهلاك أثناء الرحلة، وذلك على أساس أحكام خاصة ترد في اتفاقات النقل الجوي الثنائية.

في حالة عدم وجود اتفاق خاص، يمنح الاعفاء المذكور أعلاه على أساس المعاملة بالمثل الفعلية.

**البند ١ ج)** الاعفاءات المذكورة أعلاه لا تسري على طائرات الترفيه. بالنسبة لطائرات الترفيه، يمنح الاعفاء في حالة الوقود والشحوم (وليس في حالة الامدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى) للطائرات التي تغادر إيطاليا إلى دول غير أعضاء في الاتحاد الأوروبي فقط.

**البند ١ د)** تمنح الاعفاءات المذكورة في هذا البند.

**البند ١ هـ)** بموجب القانون المطبق في إيطاليا، لا تقوم سلطة الضرائب المحلية بفرض ضرائب على النقل الجوي.

## البند ٢

**البندان ٢ أ) وب)** تطبق إيطاليا المبادئ المذكورة في هذين البندين وينفذان عملياً من خلال الاتفاقات المذكورة تحت البند ٢ ج) أدناه.

**البند ٢ ج)** تدرج الأحكام الرامية إلى تجنب الأزواج الضريبي بالنسبة لدخل شركات الطيران ورأسمالها، تدرج عادة في الاتفاقات الثنائية العامة التي توقعها إيطاليا بشأن الأزواج الضريبي بصفة محددة أو التي تخضع لاتفاقات خاصة.

**البند ٣** يعفى النقل الجوي الدولي للسلع والركاب من الضرائب المفروضة على المبيعات أو الاستعمال (مثل ضريبة القيمة المضافة أو الضريبة على الطابع.. وغيرها).

## الأردن

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

تعتمد السياسة الأردنية على مراعاة مبدأ الاعفاء المتبادل من الضرائب على إيرادات النقل الجوي الدولي، وفي سبيل ذلك، يسعى الأردن إلى عقد اتفاقات تبادل الاعفاء 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 الايكارو بشأن فرض الضرائب ولذا فهي تستمر باعتبار النقل الجوي كمصدر تمويل لأغراض متنوعة. لدينا في كينيا عدة حالات موضحة أدناه:

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

فرض الضريبة على إيرادات السفر الدولي. خضع الناقل الوطني، الخطوط الجوية الكينية، للضريبة 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:

- (١) لا تفرض ضرائب محلية حالياً على شراء الوقود والشحوم والامدادات الفنية والاستهلاكية التي تستخدمها الطائرات الأجنبية. ويتم النص على ذلك الاعفاء في الاتفاقات الثنائية التي تبرم مع مختلف الدول.
- (٢) يجري تبادل الاعفاء من الضرائب على إيرادات وأرباح شركات الطيران اما بواسطة النص على ذلك في اتفاقات ثنائية (إذا وافق الطرف الآخر على ذلك)، أو بعقد اتفاقات خاصة بين السلطات المختصة في البلدين.
- (٣) لا تفرض في دولة الكويت حالياً أي ضرائب على مبيعات خدمات النقل الجوي.

## لبنان

أكد لبنان من جديد موقفه المتمثل في عدم فرض ضرائب ورسوم مرتفعة في مجال النقل الجوي، وابلغ قبوله القرار الوارد في الوثيقة Doc 8632. وبالنسبة للضرائب على الوقود والشحوم والإمدادات الأخرى، فيلتزم لبنان في جميع اتفاقاته الثنائية بأحكام المادة (٢٤) من اتفاقية شيكاغو على أساس المعاملة بالمثل.



## ليسوتو

تمتثل ليسوتو للقرار الموحد والتعليق الصادرين عن الايكاو.



## ليتوانيا

### البند ١ إلى ٣

وفقاً لقانون جمهورية ليتوانيا المتعلق بضريبة القيمة المضافة، يطبق المستوى الضريبي الصفري على إمداد، تأجير أو استئجار طائرة في حال تم إمداد الطائرة أو تأجيرها للأشخاص الخاضعين للضريبة والذين يتلقون أكثر من نصف إيراداتهم السنوية كأجر مقابل نقل الركاب و/أو البضائع على طرق الجوية الدولية أو تقديم الإمدادات أو الخدمات الأخرى، ويطبق المستوى الضريبي الصفري كذلك على إصلاح وصيانة الطائرات المذكورة أعلاه (باستثناء طائرات الاستخدام الشخصي)، في حال تم تقديم هذه الخدمات للأشخاص الخاضعين للضريبة، كما هو مشار إليه أعلاه.

ووفقاً لقانون ضريبة جمهورية ليتوانيا المتعلق بضريبة القيمة المضافة، تخضع الإمدادات التقليدية والأساسية للطائرات المذكورة أعلاه للمستوى الضريبي الصفري، ويتبع ذلك إصلاح وصيانة المعدات المركبة وإمدادات القطع الاحتياطية للطائرات المذكورة أعلاه.

ويطبق المستوى الضريبي الصفري لضريبة القيمة المضافة على إمدادات مؤن الطائرة وعلى الأشخاص الخاضعين لضريبة الذين يتلقون أكثر من نصف إيراداتهم السنوية كأجر مقابل نقل الركاب و/أو البضائع على طرق الطيران الدولية.

وتعرّف البضائع ضمن قانون جمهورية ليتوانيا المتعلق بضريبة القيمة المضافة بالبضائع (كالمنتجات الغذائية وغيرها) الموجهة للاستخدام من قبل الركاب و/أو طاقم الطائرة على متن الطائرات المحددة أعلاه، وكذلك الوقود (وقود المحركات) ومواد التشحيم.

ووفقاً لقانون رسوم الجمارك لجمهورية ليتوانيا، تعفى البضائع من رسوم الجمارك في حال تم استخدامها لتزويد الركاب و/أو طائرات الشحن العاملة على طرق الطيران الدولية بالوقود والمؤن. وبالإضافة إلى الحالات التي يتم فيها الإعفاء من الضرائب، يعفى ما يلي من رسوم الجمارك: وقود المحركات المستخدم لتزويد الطائرة بالوقود للتمكين من الملاحة الجوية (ويتضمن ذلك وقود الطائرات المستخدم في مجال التصنيع، التطوير، الاختبار، الصيانة وتقديم الخدمات للطائرة)، فيما عدا الوقود المستخدم في الطيران لأغراض ترفيهية. ويتم اعتبار استخدام الطائرة شخصياً وترفيهياً في حال استخدمت من قبل مالكها أو من قبل شخص آخر (عن طريق التأجير أو أي سبل أخرى) لأغراض أخرى غير تجارية.

و لا بد من الإحاطة علماً أنه وفقاً لقانون جمهورية ليتوانيا المتعلق بضريبة القيمة المضافة، لا يُمنح الإعفاء من الرسوم الجمركية في حال استخدام الطائرة استخداماً شخصياً (وفقاً لتشريعات الاتحاد الأوروبي).

لذا نود اقتراح استثناء الطيران الشخصي من البند ١ من قرار مجلس الإيكاو.

أما بالنسبة للبند ٢ من قرار مجلس الإيكاو، فنود إعلامكم أن حكومة جمهورية ليتوانيا ترتبط بستة وأربعين اتفاقاً لتجنب الازدواج الضريبي مع حكومات الدول التالية: أيرلندا، أرمينيا، النمسا، أذربيجان، بيلاروس، بلجيكا، بلغاريا، الجمهورية التشيكية، الدنمارك، المملكة المتحدة، استونيا، اليونان، جورجيا، آيسلندا، إسبانيا، إيطاليا، إسرائيل، الولايات المتحدة الأمريكية، كندا، كازاخستان، الصين، كوريا، كرواتيا، لاتفيا، بولندا، لوكسمبورغ، مقدونيا، مالطة، مولدوفا، النرويج، هولندا، البرتغال، فرنسا، رومانيا، الاتحاد الروسي، سنغافورة، سلوفاكيا، سلوفانيا، فنلندا، السويد، سويسرا، تركيا، أوكرانيا، أوزباكستان، هنغاريا، ألمانيا (بناءً على الاتفاق النموذجي



لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي). وفقاً للاتفاقات المدرجة أعلاه ليس ثمة اعتراض على البند ٢ أ) من قرار مجلس الإيكاو.

وبالنسبة للقسم ١١ من التعليق على قرار المجلس، يجب الإحاطة علماً بأن الميزات الضريبية الممنوحة للدول المتعاقدة في الاتفاقات المبرمة مع ليتوانيا ليست مرتبطة بموقع الشركة الإداري، بل بالمكان الذي سجلت فيه قانونياً.

وتخضع الشركات المسجلة في ليتوانيا، بما في ذلك شركات الطيران، لضريبة إيرادات الشركات البالغة ٢٠ بالمائة.

وفيما يتعلق بالبند ٣ من قرار مجلس الإيكاو، نود إعلامكم بأنه لا يوجد أي تضارب بين اتفاق تجنب الازدواج الضريبي والبند ٣ من قرار مجلس الإيكاو.

و يجب 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.

## مالطة

### البند ١

البندان ١ أ) ١، ٢) تمتثل مالطة بشكل تام لقرار المجلس الصادر في ١٩٩٩/٢/٢٤ بشأن الضرائب على الوقود والشحوم والامدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى المقدمة في نقاط الوصول والمغادرة.

### البند ١ أ) ٣

لا ينطبق على مالطة القرار الصادر من المجلس في ١٩٩٩/٢/٢٤ بشأن الضرائب على الوقود والشحوم والامدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى في نقاط الوصول والمغادرة في نفس الدولة حيث أنه لا يشغل فيها سوى مطار دولي واحد.

### البند ٢

كما تمتثل أيضا مالطة بقرار المجلس الصادر في ١٩٩٩/٢/٢٤ بشأن الضرائب على دخل المؤسسات الدولية للنقل الجوي والضرائب على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى المتعلقة بتشغيل طائرات في النقل الجوي الدولي. وأبرمت مالطة عدد من اتفاقات النقل الجوي تحتوي على فقرة تقول أن الأرباح التي يحققها مستثمر الطائرة سوف تخضع فقط للضرائب في الدولة التي توجد بها الإدارة الفعلية للمؤسسة.

### البند ٣

امتثال تام مع قرار المجلس الصادر في ١٩٩٩/٢/٢٤ بشأن الضرائب على مبيعات أو استخدام النقل الجوي الدولي.

## المكسيك

### البند ١

تعد رسوم نقل منتجات الوقود في المكسيك، وكذلك ضريبة القيمة المضافة، ورسوم خدمات الملاحة الجوية المحصلة كرسوم على كل لتر مزود من الوقود هي الرسوم الوحيدة التي تقع في نطاق هذين القسمين وفقا لتعريف الايكاو. وبخلاف ضريبة القيمة المضافة، صمم رسم نقل منتجات الوقود ورسوم خدمات الملاحة الجوية لاسترداد التكاليف المكبدة في توفير تلك الخدمات، مما يجعلها خاضعين للاستثناءات التي حددتها الايكاو ذاتها. وما من حاجة بالتالي إلى اعفاء الوقود من هذا الرسم.

وفيما يتعلق بضرريبة القيمة المضافة في المكسيك، وبمقتضى الفقرة الفرعية الأولى من المادة الأولى من القانون ذي الصلة، يتعين على الأفراد والكيانات القانونية التي تبيع سلعا في الأراضي المكسيكية أن يدفعوا ١٥ في المائة ضريبة بغض النظر عن جنسيتهم، أو أيا كان موقع استهلاك تلك السلع، حتى مع اعتبار أنه يستهلك جزء من تلك السلع في أراضيها بالنسبة للجزء الخاص بالاستهلاك.

وبما أن ضريبة القيمة المضافة هي ضريبة عامة تنطبق على كل السلع والخدمات المباعة في الدولة، لا يمكن منح معاملة تفضيلية لقطاع محدد من الاقتصاد (في هذه الحالة قطاع الطيران).

ومن جانبه، يسمح القانون الجمركي بالدخول أو الخروج من الأراضي المكسيكية دون فرض ضريبة التجارة الأجنبية بالنسبة لكل البضائع المعدة للاستخدام في صيانة طائرات الخطوط الجوية الوطنية التي توفر الخدمات الدولية والمؤسسة وفقا للقوانين ذات الصلة. فضلا عن ذلك، ينص هذا القانون على تزويد الطائرة بالوقود دون فرض ضريبة التجارة الأجنبية، باستثناء القيود المفروضة بمقتضى الاتفاقيات الدولية.

### البند ٢

في الوقت الحالي، تعد المكسيك شبكة موسعة من الاتفاقيات لتفادي الازدواج الضريبي على الدخل. وبعض هذه الاتفاقيات سار الآن والبعض الآخر قيد التفاوض.

والسياسة الضريبية المتبعة في هذا المجال هي منح إعفاءات على الدخل، على أساس المعاملة بالمثل، من النقل الجوي الدولي والأنشطة ذات الصلة، وذلك من خلال الاتفاقيات الضريبية الثنائية. ومع ذلك، تجدر الإشارة إلى أنه بمقتضى بعض الاتفاقيات المكسيكية، وعلى عكس النهج الذي اقترحه الايكاو، فإن العامل الحاسم في تحديد الدولة التي تحصل فيها تلك الضرائب هو دولة اقامة شركة الطيران التي توفر تلك الخدمات.

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

ومن ناحية أخرى، بمقتضى الفصل الثاني من قانون ضريبة الدخل، على كل أصحاب الامتيازات دون استثناء دفع الضرائب على كل أنواع الدخل سواء الدخل النقدي أو الدخل في صورة سلع أو خدمات ائتمانية أو أي أشكال أخرى محصلة أثناء السنة المالية. وفيما يتعلق بضرريبة الممتلكات، وفقا للمادة السابعة من قانون طرق الاتصالات العامة، لا يجوز فرض الضرائب على المطارات لكونها ممتلكات فيدرالية عامة. ونتيجة لذلك، في حالة منح امتياز تشغيل المطار أو ادارته، لن يجبر صاحب الامتياز دفع ضريبة الأراضي على المبنى المعني.

## البند ٣

في المكسيك، يقع كل من رسم الانتفاع بالمطار وضريبة القيمة المضافة في هذه الفئة، بما أنهما ينطبقان في الوقت الذي تباع فيه بطاقة النقل الجوي. ومع ذلك، يمثل رسم الانتفاع بالمطار استثناء حيث أن الدخل الناجم عن هذا المصدر مخصص لتغطية تكلفة صيانة المناطق المخصصة لخدمات الركاب في المطارات. ولا يمكن إلغاء هذا النوع من الرسم بالتالي وفقا لسياسات الايكاو نفسها.

وفيما يتعلق بضريبة القيمة المضافة، تنطبق أيضا التعليقات المقدمة بشأن البند ١ باستثناء ما يتعلق بالنقل الجوي الدولي حيث يعتبر أنه لا يقدم سوى جزء من الخدمة في اقليمنا. وحسب هذه المعايير، بمقتضى المادة ١٦ من القانون الخاص بضريبة القيمة المضافة، يعتبر أن ٢٥ في المائة من الخدمة فقط هي المقدمة في اقليم المكسيك عندما يبدأ السفر منها.

وتفرض الضرائب على الجزء المتبقي من سعر الخدمة وفقا للفقرة الفرعية السادسة من المادة ٢٩ من القانون المذكور أعلاه، أي أنه لأغراض ذلك القانون، تعتبر الخدمة من الصادرات وتفرض عليها بالتالي نسبة صفر في المائة في القرار (٧٥ في المائة، الجزء المتبقي).

وتم تحديد رسم الانتفاع بالمطار الذي ينص على أن الأشخاص بصفتهم ركابا على رحلات مغادرة يستخدمون المطارات الدولية التي تديرها هيئة المطارات والخدمات الثانوية. وبالإضافة لذلك، فإن المادة ٢٠٠ من القانون الفيدرالي بشأن الرسوم ينص على أنه يتعين على الأفراد أو الكيانات القانونية الذين يستخدمون الموانئ المكسيكية دفع رسم ميناء التصدير. كما أن المادة ٢٠٥ من نفس هذا القانون تنص على أنه لا يتم تحصيل هذا الرسم في حالة الامتيازات.

وأخيرا يتضمن نموذج اتفاقية النقل الجوي الخاص بالحكومة المكسيكية بنودا بشأن الضرائب المفروضة على النقل الجوي التي وافقت عليها سلطاتنا الضريبية، وبالتالي تتضمن كل اتفاقات النقل الجوي الثنائية التي أبرمتها المكسيك مع بلدان أخرى بنودا ترمي إلى منع فرض ضرائب غير مستحقة على النقل الجوي الدولي.

وتخضع هذه البنود للمفاوضات الثنائية. ومع ذلك، يتعين تقديم أي من السياسات العامة أو القرارات التي ترمي إلى تعديلها إلى السلطات الضريبية المختصة.

## هولندا

- البند ١**
- البند ١ أ)** يطبق هذا البند في هولندا بالنسبة للنقل الجوي غير الطيران الترفيهي الخاص.
- البند ١ د)** تعد عبارة "الرسوم الجمركية أو الرسوم الأخرى" كما هي معرفة في البند د) مقبولة ("الامدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى" إلى الحد المقبول عمليا).
- البند ١ هـ)** لا تفرض أي رسوم أو ضرائب محلية على الوقود والشحوم والامدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى.
- البند ٢**
- البند ٢ أ)** تمنح هولندا لمؤسسات النقل الجوي التابعة للدول الأخرى العاملة في النقل الجوي الدولي والتي لم تؤسس في هولندا ما يلي:
- ١) إعفاء على أساس المعاملة بالمثل من ضريبة الدخل في أي شكل على الدخل المحقق في هولندا من تشغيل الطائرة في النقل الجوي الدولي.
- ٢) في حالة الشركات، إعفاء من ضرائب الممتلكات والجبائيات على رأس المال والضرائب الشبيهة الأخرى على الطائرات والممتلكات المتحركة الأخرى فيما يتصل بتشغيل طائرات النقل الجوي الدولي.
- البند ٣**
- لا تفرض ضريبة حجم الأعمال على الطائرات التي يتم تشغيلها في النقل العام أساسا في الحركة الدولية وعلى السلع التي تستخدم كامدادات لتلك الطائرات المغادرة، ولا توجد ضريبة على حجم الأعمال على الخدمات المقدمة، فيما يتصل بتلك الطائرات والسلع.
- لا تفرض ضريبة حجم الأعمال على نقل الركاب بواسطة الطائرات اذا كان المقصد أو ميناء الصعود يقعان خارج هولندا.
- باستثناء النقل داخل الاتحاد الأوروبي، لا تفرض ضريبة حجم الأعمال على النقل الدولي للشحن بواسطة الطيران العارض أو المنتظم.
- البند ٤**
- كما ورد أعلاه، تحترم هولندا الاعفاءات الحالية للطيران الدولي من الضرائب. غير أن هولندا تؤيد تطبيق الخيارات القائمة على آليات السوق، مثل الضريبة على الكيروسين أو ضريبة القيمة المضافة أو الرسوم البيئية لخفض تأثير الطيران على البيئة أو للحد منه.
- وستواصل هولندا جهودها لتشجيع تطبيق الخيارات القائمة على آليات السوق على المستوى الدولي ويحبذ أن يكون ذلك في إطار الايكاو.

## نيوزيلندا

- البند ١** تمتثل نيوزيلندا للبيندين من منطوق القرارات.
- البند ٢**
- البند ٢ (أ)** تخضع شركة الطيران التابعة لدولة أخرى لضريبة الدخل على دخلها الذي تحققه في نيوزيلندا فيما عدا الحالات التالية :
- (١) العمل باتفاق لتجنب الازدواج الضريبي يمنع نيوزيلندا من فرض ضرائب على دخل شركة الطيران الأجنبية المحقق في نيوزيلندا.
- (٢) إذا أوفى مفوض الضرائب المحلية شركة الطيران من الضرائب على الدخل في نيوزيلندا.
- تسري أحكام اتفاق تجنب الازدواج الضريبي على التشريع النيوزيلندي في حالة التعارض بينهما. وأبرمت نيوزيلندا ٢٤ اتفاقا لتجنب الازدواج الضريبي تحتوي جميعها على مادة تتعلق بالنقل البحري والجوي. وتوفر المادة بالتحديد أن الأرباح التي تحققها شركة الطيران يمكن أن تخضع للضريبة في الدولة التي تقيم فيها الشركة فقط.
- وتسري أحكام اتفاق تجنب الازدواج الضريبي فقط على الضرائب على الدخل وبالتالي لا تعفى شركة الطيران الأجنبية من ضريبة السلع والخدمات أو الضرائب الأخرى التي قد تخضع شركة الطيران لها وفقا لقانون ضريبة السلع والخدمات أو القوانين الأخرى.
- البند ٢ (أ)** تمتثل نيوزيلندا لهذا البند.
- البند ٢ (ج)** لا ينص القانون النيوزيلندي على اعفاء اتفاق الخدمات الجوية من الضريبة. وتتفاوض نيوزيلندا على عقد اتفاقات لتجنب الازدواج الضريبي، حسبما هو ملائم. بالإضافة إلى ذلك، قد يعفى مفوض الضرائب الداخلية شركة الطيران الأجنبية من ضريبة الدخل على دخلها المحقق في نيوزيلندا، إذا شعر المفوض بأن الدولة الأخرى ستعامل شركة طيران نيوزيلندية تقيم فيها بالمثل.
- البند ٣** كما لوحظ في البند ٣، تخضع شركات الطيران التابعة للدول الأخرى لضريبة الدخل على تشغيلها في نيوزيلندا، إلا إذا كان هناك اتفاق لتجنب الازدواج الضريبي أو لمنح إعفاءات. كما تخضع هذه الشركات لضريبة السلع والخدمات على السلع والخدمات المقدمة في نيوزيلندا والتي لا تستخدم في مجال النقل الجوي الدولي.

## النرويج

- البند ١** فيما يتعلق بفرض الضرائب على الوقود، فرضت النرويج اعتباراً من ١/١/١٩٩٩ ضريبة على الوقود على متن الطائرات على جميع الرحلات الداخلية. وتذهب إيرادات تلك الضريبة مباشرة إلى خزنة الدولة النرويجية. وكل الرحلات الدولية في الوقت الحالي معفاة من الضرائب على الوقود على متن الطائرة امتثالاً للقرار.
- البند ٣** فيما يتعلق بالضرائب على مبيعات واستخدام النقل الجوي الدولي، تفرض ضريبة على كل راكب على الطرق الجوية الرئيسية في جنوب النرويج وعلى الرحلات الدولية المنتظمة وغير المنتظمة. وتذهب الإيرادات المحصلة من تلك الضريبة مباشرة إلى خزنة الدولة النرويجية.
- البند ٤** بالرغم من أن القرار لا يتوافق تماماً مع سياسة حكومة النرويج، إلا أن النرويج تطبق تلك القرارات في الوقت الحالي باستثناء الضرائب المشار إليها أعلاه. وستقوم النرويج أيضاً بتقديم تحفظ فيما يتعلق بالضريبة على الوقود على متن الطائرة بالنسبة للرحلات الدولية.

## عمان

- البند ١** بالنسبة للبند ١ بشأن فرض الضرائب على الوقود والشحوم والامدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى وقطع غيار الطائرات، تعفى جميع شركات الطيران من الضرائب في كافة الحالات التي أشارت اليها الوثيقة 8632 Doc، بموجب اتفاقية شيكاغو والاتفاقات الثنائية التي تبرمها السلطنة. ولا تفرض ضرائب أخرى على البنود المذكورة أعلاه.
- البند ٢** بالنسبة للبند ٢ بشأن فرض الضرائب على دخل شركات الطيران، فان الجهات المختصة في السلطنة تعقد اتفاقات لمنع الازدواج الضريبي مع الدول التي تطلب ذلك. وقد وقعت السلطنة على عدد كبير من تلك الاتفاقات. كما أن الدول العربية ترتبط فيما بينها باتفاق جماعي لتبادل الاعفاء الضريبي على نشاطات ومعدات النقل الجوي. وبناء عليه، تعفى السلطات المختصة شركات الطيران التابعة للدول الأعضاء في هذا الاتفاق من الضرائب على أرباحها المتحققة من مبيعاتها. وتعمل وزارة المواصلات والجهات ذات الصلة بالموضوع على منح هذه الاعفاءات على أساس المعاملة بالمثل تشجيعا لحركة النقل الجوي من السلطنة وإليها.
- البند ٣** بالنسبة للبند ٣ بشأن الضرائب الخاصة بمبيعات أو استعمال النقل الجوي الدولي، لا تفرض ضرائب لدينا على المستثمرين أو الركاب أو الشاحنين فيما عدا الرسوم التي تفرض مقابل خدمة معينة والتي تحدد بنسب معقولة تتناسب مع مستوى الخدمات المقدمة.



## باكستان

- البند ١** البند ١ (أ) مقبول في حدود الاعفاء من الرسوم الجمركية بشرط أن تكون الامتيازات المنصوص عليها بها قائمة على مبدأ المعاملة بالمثل وعلى تنفيذها من خلال اتفاقات ثنائية.
- البند ٢** فيما يتعلق بالبند ٢ بشأن فرض الضرائب على الدخل من التشغيل الدولي للطائرات، تخضع شركات الطيران لأحكام المعاهدات الضريبية الثنائية التي عادة ما تكون موجهة نحو الاعفاءات الضريبية على أساس المعاملة بالمثل.
- البند ٣** يتعارض هذا القرار مع المبدأ المعمول به والذي يقضي بالسماح للدول ذات السيادة أن تفرض الضرائب وتستخدمها للأغراض التي تقرها هي. ولا يمكن منع تلك الحقوق بمقتضى قرار مثل القرار المشار اليه ولا يمكن منع أي دولة من تحصيل الضرائب وانفاقها وفقا لرغبات أو خطط تحددها أي وكالة أجنبية مثل الايكاو. ويمكن أيضا الإشارة إلى أن هذا القرار لا يمكن تنفيذه حيث أنه لا يمكن التمييز أين يبدأ وينتهي استخدام النقل الجوي الدولي وكيف يمكن تحقيق الأهداف المتوخاة من تحصيل تلك الضرائب. ونضيف أيضا أن الضرائب المحصلة على الدخل من أنشطة النقل الجوي التي يكون مصدرها البلد الذي يفرض الضريبة. وتسهلا على الممولين وعلى قطاع الأعمال أيضا، فإن طريقة تحديد حجم الدخل هو اجمالي الأموال المحصلة التي يمكن عندئذ فرض الضريبة عليها بنسبة تخضع لعامل تخفيض مناسب. وهذه الممارسة معمول بها على نطاق واسع في أنحاء العالم. غير أنه عندما توافق الدول من خلال معاهدات ثنائية على تقادي الازدواج الضريبي، يمكن فرض نسب ضريبية مخفضة على هذا النوع من الدخل أو يمكن اعفاؤه تماما من الضرائب على أساس المعاملة بالمثل.
- وتحول ضريبة المطارات المحصلة من الركاب المغادرين بطريقة مباشرة إلى سلطات الطيران المدني.

## بنما

البنود ١ إلى ٣ يمثل موقف بنما مع البنود من ١ إلى ٣ من الوثيقة Doc 8632. ويمنح قانون بنما اعفاء من جميع الضرائب على الوقود والزيوت والشحوم والمعدات وقطع الغيار التي تحتفظ بها شركات الطيران لاستعمالها الخاص حتى اذا كانت هذه البنود مؤمنة.



## بيرو

حيث أن بيرو تقوم حاليا باعادة تنشيط اقتصادها، فانها ستستمر في تطبيق سياسة الرسوم في كل مجالات النشاط الاقتصادي حتى يتحقق الاستقرار.

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



## بولندا

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

ينفذ ما ورد في هذا البند في بولندا باستثناء ما يلي:

البند ١ أ)

- الوقود المحمل على الطائرة المستخدمة للرحلات الشخصية الترفيهية والذي لا يعفى من الرسوم الضريبية.
- مواد التشحيم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى والتي تخضع للمستوى الضريبي الصفري من ضريبة القيمة المضافة.

ينفذ ما ورد في هذا البند في بولندا. وتتمتع شركات النقل الجوي الأجنبية بإعفاء ضريبي على إيراداتها بناءً على الاتفاقات بشأن الازدواج الضريبي (أبرمت بولندا اتفاقات في هذا الصدد مع ٨٤ دولة إلى الآن).

البند ٢

ينفذ ما ورد في هذا البند في بولندا. تخضع الخدمات ذات الصلة بالنقل الجوي لنسبة صفر بالمائة من ضريبة القيمة المضافة.

البند ٣

## البرتغال

### البند ١

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

ضريبة القيمة المضافة (المرسوم التشريعي رقم ٣٩٤-باء/٨٤، المعدل في ٢٦ ديسمبر) - تعفى واردات البضائع الاستهلاكية، المستهلكة أو المحفوظة على متن الطائرة المستخدمة في الملاحة الجوية الدولية من ضريبة القيمة المضافة. كما تعفى كذلك صادرات البضائع الاستهلاكية المستخدمة على متن طائرة شركات الطيران العاملة بالدرجة الأولى 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 ٩٩/٥٦٦، المعدل في ٢٢ ديسمبر) - لا تخضع إمدادات المنتجات النفطية ومنتجات الطاقة المستخدمة في الملاحة الجوية للضريبة، باستثناء الطيران الشخصي أو الترفيهي. وتعفى الطائرات والهليكوبترات المستخدمة في الطيران التجاري لنقل الركاب أو البضائع مقابل أتعاب أو أجره أو تلك المستخدمة لمصلحة السلطات العامة.

وأعطى توجيه المجلس 2003/9/EC المعني بفرض الضرائب على منتجات الطاقة والكهرباء الخيار للدول الأعضاء في الجماعة الأوروبية للموافقة فيما بينهم على التخلي عن إعفاء ضرائب وقود الطائرات المستخدم في الخطوط الجوية الواقعة داخل إقليم الجماعة. وتتجنب الدول الأعضاء في الجماعة الأوروبية إدخال أي أحكام من شأنها أن تقيد هذا الخيار في اتفاقات الخدمة الجوية.

وبالرغم من ذلك، فإن معظم اتفاقات الخدمة الجوية الثنائية التي أبرمتها البرتغال تتوقع من الأطراف الأخرى معاملة مماثلة فيما يتعلق بضريبة الجمارك ورسوم الفحص أو أي ضرائب ورسوم محلية أخرى على الوقود، مواد التشحيم، والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى المحفوظة أو المنقولة على متن الطائرة العاملة في الخدمة الجوية الدولية المنتظمة وغير المنتظمة.

وتتعلق الرسوم بتكلفة الخدمات المقدمة للطيران المدني وتجمع بواسطة سلطات المطار. كما أن هناك رسم على تزويد الطائرات بالوقود.

تخصص الإيرادات المتحصلة من هذه الرسوم مباشرة للطيران المدني أي لتمويل نشاطات المطار.

### البند ٢

فيما يتعلق بفرض الضرائب على إيرادات شركات النقل الجوي الدولي وفرض ضرائب على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى - فترتبط البرتغال بخمسة وستين اتفاقاً ثنائياً ساري المفعول لتجنب الازدواج الضريبي (انظر الجدول المرفق). وتعفى شركات الطيران التابعة لهذه الدول والتي تعمل من خلال مقر عمل ثابتة في الأراضي البرتغالية من الضرائب على الإيرادات الناتجة عن أنشطتها على أساس مبدأ المعاملة بالمثل حيث أن دفع مثل هذه الضرائب يتحدد في مكان إقامتها الخاضع للضرائب.

في حال غياب اتفاق لتجنب الازدواج الضريبي، فإنه من المفهوم عموماً أن شركات الطيران تعفى من الضرائب على الدخل لأن الوفود تعتبر مجرد امتداد للمؤسسات التي يمثلونها. وتفرض الضريبة الخاصة (تعميم الضريبة المنفرد - المرسوم التشريعي رقم ٢٢-الف/٢٠٠٧، بتاريخ ٢٩/٦/٢٠٠٧) فقط على مالك الطائرة الخاصة المقيم في البرتغال.

**البند ٣** بالنسبة لضريبة المبيعات واستخدام النقل الجوي الدولي، فإن قوانين البرتغال بشأن ضريبة القيمة المضافة (المرسوم التشريعي رقم ٣٩٤-بء/٨٤ المعدل بتاريخ ٢٦ ديسمبر، المادة ١٤، الفقرة ص) يمنح إعفاءً ضريبياً كاملاً للركاب الدوليين على الخطوط الجوية الدولية.

**البند ٤** بالنسبة للخطوات التي يجب اتخاذها فيما يتعلق بهذا القرار، تعتبر السلطات البرتغالية أن الاعفاء الضريبي يمكن أن يكون أداة مفيدة في تطوير النقل الجوي. غير أنه ينبغي أن يكون متفقاً مع السياسة الضريبية الوطنية التي تخدم مصالح المجتمع ككل. وفي المجال الضريبي، فإن البرتغال عضو في الاختيارات الموضوعة على مستوى الاتحاد الأوروبي.



## اتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي المبرمة مع البرتغال

الدولة	الشهادة القانونية	تاريخ بدء التنفيذ
الجزائر	AR 22/06, 23/3	٢٠٠٦/٥/١
النمسا	DL n° 70/71, 8/3	١٩٧٢/٢/٢٨
بلجيكا	DL 619/70, 1/12. Additional Convention (AR 82/00, 14/12)	٢٠٠١/٤/٥ ، ١٩٧١/٢/١٩
البرازيل	AR 33/01, 27/4	٢٠٠١/١٠/١٥
بلغاريا	AR 14/96, 11/4	١٩٩٦/٧/١٨
الرأس الأخضر	AR 63/00, 12/7	٢٠٠٠/١٢/١٥
كندا	AR 81/00, 6/12	٢٠٠١/١٠/٢٤
جمهورية التشيك	AR 26/97, 9/5	١٩٩٧/١٠/١
شيلي	AR 28/06, 6/4	n.a
الصين	AR 28/00, 30/3	٢٠٠٠/٦/٨
كوبا	AR 49/01, 13/7	٢٠٠٥/١٢/٢٨
الدنمارك	AR 6/02, 23/2	٢٠٠٢/٥/٢٤
استونيا	AR 47/04, 8/7	٢٠٠٤/٧/٢٣
فنلندا	DL 494/70, 23/10	١٩٧١/٧/١٤
فرنسا	DL 105/71, 26/3	١٩٧٢/١١/١٨
ألمانيا	L 12/82, 03/6	١٩٨٢/١٠/٨
اليونان	AR 25/02, 4/4	٢٠٠٢/٨/١٣
هنغاريا	AR 4/99, 28/1	٢٠٠٠/٥/٨
الهند	AR 20/00, 6/3	٢٠٠٠/٤/٥
اندونيسيا	AR 64/06, 6/12	n.a
ايرلندا	AR 29/94, 24/6. Additional Protocol AR 62/06, 6/12	١٩٩٤/٧/١١
إيطاليا	L 10/82, 1/6	١٩٨٣/١/١٥
كوريا الجنوبية	AR 25/97, 8/5	١٩٨٧/١٢/٢١
لاتفيا	AR 12/03, 28/2	٢٠٠٣/٣/٧
ليتوانيا	AR 10/03, 25/2	٢٠٠٣/٢/٢٦
لوكسمبورغ	AR 56/00, 30/6	٢٠٠٠/١٢/٣٠
ماكاو	AR 80-A/99, 16/12	١٩٩٩/١/١
مالطة	AR 11/02, 25 /2	٢٠٠٢/٤/٥
المكسيك	AR 84/00, 15/12	٢٠٠١/١/٩
موزمبيق	AR 36/92, 30/12	١٩٩٤/١/١

٢٠٠٠/٨/١١	AR 62/00, 12/7	هولندا
١٩٧١/١٠/١	DL 504/70, 27/10	النرويج
n/a/	AR 66/03, 2/8	الباكستان
٨/٢٠٠٠/٢/٤	AR 57/97, 9/9	بولندا
١٩٩٩/٧/١٤	AR 56/99, 10/7	رومانيا
٢٠٠٣/١٢/١١	AR 10/02, 25/2	روسيا
٢٠٠١/٣/١٦	AR 85/00, 15/12	سنغافورة
٢٠٠٤/١١/٢	AR 49/04, 13/7	سوفاكيا
٢٠٠٤/٨/١٣	AR 48/04, 10/7	سلوفانيا
١٩٩٥/٦/٢٨	AR 6/95, 28/1	اسبانيا
٢٠٠٣/١٢/١٩	AR 20/03, 11/3	السويد
١٩٧٥/١٢/١٧	DL 716/74, 12/12	سويسرا
٢٠٠٠/٨/٢١	AR 33/00, 31/3	تونس
٢٠٠٦/١٢/١٨	AR 13/06, 21/2	تركيا
١٩٩٦/١/١	AR 39/95, 12/10	الولايات المتحدة
١٩٦٩/١/٢٠	DL 48/97, 24/7	المملكة المتحدة
٢٠٠٢/٣/١١	AR 15/02, 8/3	اكرانيا
١٩٩٨/١/٨	AR 68/97, 5/12	فنزويلا

ملاحظة: AR - قرار من الجمعية العامة للجمهورية

DL - مرسوم تشريعي

L - قانون



## جنوب أفريقيا

تتناقش 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 ١٩٩٣ (القانون رقم ٢٠٠ لعام ١٩٩٣) ينص على فرض المقاطعات ضرائب معينة. وبالتالي لا يمكن في هذه المرحلة تأكيد ما اذا كانت هذه الضرائب ستتمثل لأحكام القرار.

## سلوفينيا

- البند ١** تتفد الاتفاقيات الدولية التي صدقت عليها سلوفينيا بطريقة مباشرة وفقا لقانون الجمارك (الجريدة الرسمية لجمهورية سلوفينيا برقم ٩٥/١ و ٩٥/٢٨). وتتص اللوائح التنفيذية، على وجه الخصوص التي اعتمدت على أساس قانون الجمارك على اعفاء الوقود والشحوم الموجودة بالخزانات من الرسوم الجمركية، أو عملا بالمرسوم الخاص بتحديد المعدلات الجمركية المخفضة أو الرسوم الجمركية على مستوى صفر (الجريدة الرسمية برقم ٩٥/٧٣ و ٩٧/١٧)، ولا تفرض أي رسوم جمركية على وقود الطائرات. ولا تفرض أيضا أي ضرائب على المبيعات في الحالات المذكورة أعلاه.
- البند ٢** امتثالا لقانون الضرائب على أرباح الشركات (الجريدة الرسمية بأرقام ٩٣/٧٢، ٩٥/٢٠ و ٩٦/٣٤)، تطبق أحكام اتفاقات تقادي الأزواج الضريبي بطريقة مباشرة على الممولين المقيمين في الدول التي أبرمت معها تلك الاتفاقات، اذا كانت تلك الاتفاقات تحدد مسألة الضرائب أو تنظمها بطريقة مختلفة عما ورد في القانون المذكور أعلاه.
- البند ٣** امتثالا لقانون ضرائب المبيعات (الجريدة الرسمية لجمهورية سلوفينيا بأرقام ٩٢/٤ و ٩٣/٧١ و ٩٦/١٦) وقواعد تطبيق قانون بشأن ضريبة المبيعات (الجريدة الرسمية بأرقام ٩٢/٦ و ٩٥/٣٧) لا تحصل ضريبة المبيعات على الخدمات المصدرة التي تشمل أيضا النقل الدولي للسلع والركاب، اذا كانت نقطة البداية في اقليم جمهورية سلوفينيا ونقطة المقصد في الخارج، أو اذا كانت نقطة البداية في الخارج ونقطة المقصد في اقليم جمهورية سلوفينيا.

## سلوفاكيا

- البند ١** تتمثل سلوفاكيا لأحكام هذا البند في الخطوط الجوية الدولية (ضريبة الاستهلاك) والنقل الجوي المنتظم للركاب والنقل الجوي الدولي للبضائع (ضريبة القيمة المضافة). وتسري أيضا قاعدة المعاملة المتبادلة وتحاول الجمهورية السلوفاكية تطبيق هذا القرار على نطاق أوسع. ويمكن لوزارة المالية أن تتخذ القرار النهائي.
- البند ٢** تتدرج مبادئ هذا القرار في اتفاقات النقل الدولي الثنائية. وفي السنوات الثلاث الأولى التي تلت انشاءها (من ١/١/١٩٩٣)، انتهت سلوفاكيا من عقد مفاوضات مع الدول التالية:
- بلغاريا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، اليونان، هولندا، كرواتيا، الهند، اندونيسيا، اسرائيل، الكويت، هنغاريا، النرويج، بولندا، النمسا، رومانيا، الاتحاد الروسي، سلوفينيا، المملكة المتحدة، المانيا، سوريا، سويسرا، السويد، تركيا، أوكرانيا، فيتنام، يوغوسلافيا.
- وتم توقيع اتفاقات ثنائية للنقل الدولي مع مندوبي الدول التالية:
- بلغاريا، هولندا، كرواتيا، اسرائيل، بولندا، الاتحاد الروسي، سلوفينيا، أوكرانيا. وقد سرى مفعول هذه الاتفاقات باستثناء الاتفاقات مع اسرائيل وسلوفينيا.
- والى جانب الضرائب المذكورة أعلاه، فإن الضرائب على دخل مؤسسات النقل الجوي الدولي وعلى الطائرات وغيرها من الممتلكات المنقولة المرتبطة بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي، مشمولة باتفاقات ثنائية لمنع الازدواج الضريبي. ووزارة المالية مسؤولة عن هذه الأنواع المحددة من الاتفاقات.
- البند ٣** تتمثل سلوفاكيا تماما لأحكام هذا القرار.

## سنغافورة

- البند ١** أوقف العمل بالرسوم الجمركية على الشحوم ووقود الطائرات النفاثة منذ ١/٤/١٩٩٤. وحتى قبل هذا التاريخ، كانت تطبق إعفاءات من هذه الرسوم بموجب قرار الإعفاءات الجمركية لعام ١٩٩٠ وذلك بالنسبة لوقود الطائرات النفاثة والشحوم والامدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى التي تنقل على متن الطائرات كمؤن جوية. وتمنح إعفاءات أخرى وفقا لقانون ضريبة السلع والخدمات. وبالتالي، فنحن نمثل لقرارات وتوصيات البند ١.
- البند ٢** 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 الايكاو. عقدت سنغافورة ٦٠ اتفاقا لتجنب الازدواج الضريبي ست اتفاقات للمعاملة المتبادلة تنص على الإعفاء الكامل أو الجزئي من ضريبة الدخل على الأرباح المحققة من تشغيل الطائرات في النقل الدولي. وتنص اتفاقات الازدواج الضريبي والمعاملة المتبادلة بصورة عامة على فرض الضرائب على المكاسب المحققة من تشغيل الطائرات في النقل الدولي أو الممتلكات المنقولة المرتبطة بتشغيل هذه الطائرات في الخارج على أن تفرض هذه الضريبة فقط في بلد اقامة المستثمر أو محل ادارته الفعلية. غير أنها لا تغطي ضرائب الممتلكات والضرائب على رأس المال وما شابهها.
- البند ٣** أي تخفيض أو الغاء للضرائب على مبيعات أو استعمال النقل الجوي الدولي يعطى فقط وفقا للحد المقرر في القوانين المحلية ذات الصلة. وبموجب القوانين المحلية، فإن توريد الخدمات التي تشمل نقل الركاب أو السلع وتأجير الطائرات لا تخضع لضريبة السلع والخدمات.

## سيشيل

## البند ١

البند ١ أ (١)، ٢) يسمح التنظيم رقم ١٧٧ لمسؤول الجمارك أن " يختم " مؤن الطائرات لدى وصولها. وتعفى هذه المؤن من الرسوم الجمركية وأي ضرائب أخرى الا اذا حولت للاستهلاك المحلي.

## البند ١ أ (٣)

لا ينطبق لوجود مطار دولي واحد. وأي طائرة صغيرة تغادر اقليم أجنبي لا تفرض عليها رسوم استهلاك الوقود المحلية.

## البند ٢

يشير القسم رقم ٦٩ من قانون ضريبة الأعمال إلى الضرائب المفروضة مباشرة على الحجم الاجمالي للسلع والرقم الاجمالي للركاب..الخ والتي تدفع في سيشيل بنسبة ٥ في المائة. ويشير هذا القسم لملاك السفن المستأجرة للطيران العارض ولكنه ينطبق أيضا على شركات الطيران.

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

## البند ٣

الرسوم التي تحصل من الركاب المغادرين (رسوم خدمة الركاب) تقيّد مباشرة في حساب ادارة الطيران المدني. بموجب قانون تشجيع الاستثمارات، تمنح الشركات (بما فيها شركات الطيران وشركات الشحن) اعفاءات على استيراد المعدات الرأسمالية والمواد الاستهلاكية والمواد الخام. ويمنح اعفاء من ضريبة الشركات أيضا شريطة موافقة وزير المالية.

## رواندا

- البند ١** تمشياً مع أحكام اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية المبرمة بين رواندا والدول الأخرى، فإن رواندا، من منطلق المعاملة بالمثل، لا تفرض أي ضرائب على الوقود ومواد التشحيم وأي إمدادات فنية استهلاكية أخرى. ويمتد هذا الإعفاء ليشمل كل الطائرات العاملة في النقل الجوي الدولي غير المتضمنة في اتفاقات الخدمة الجوية ثنائية.
- البند ٢** تنص اتفاقات الخدمة الجوية الثنائية المبرمة بين رواندا والدول الأخرى على تجنب الازدواج الضريبي على إيرادات ومبيعات شركات الطيران على أساس المعاملة بالمثل.
- البند ٣** لا تفرض رواندا ضريبة على مبيعات أو استخدام 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 الاتفاقات بين روسيا والدول الأخرى والاتفاقات الثنائية بين الحكومات بخصوص الخدمات الجوية الدولية.

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

عند اعداد التشريع الضريبي في الاتحاد الروسي والاتفاقات المتصلة مع الدول الأخرى، أخذت المبادئ المقبولة عموماً وقواعد القانون الدولي في الاعتبار بالإضافة إلى المعاهدات الروسية الدولية، بما في ذلك سياسات الإيكو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي.

وفقاً لممارسات الاتحاد الروسي في مجال المعاهدات، يتوجب تضمين المادة المعنية بالإعفاء من رسوم الجمارك في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية.

فيما يتعلق بإعفاء شركات النقل الجوي من الضريبة، تقتضي الممارسات في الاتحاد الروسي تضمين أحكام للإعفاء الضريبي (المرفقة) في اتفاقات الخدمات الجوية أو لمنع الازدواج الضريبي على الإيرادات في الاتفاقات الفردية الدولية.

## أحكام الإعفاء من رسوم الجمارك والضرائب

١- تعفى الطائرات العاملة في الخدمة الجوية والتابعة لشركة نقل جوي لإحدى الدول المتعاقدة من رسوم الجمارك والضرائب والرسوم والتكاليف المماثلة الأخرى عند دخولها أراضي دولة متعاقدة أخرى كما تعفى المعدات الأساسية والقطع الغيار وخزانات الوقود و مواد التشحيم وإمدادات الطائرة (بما في ذلك الأطعمة والمشروبات ومنتجات التبغ) الموجودة على متن الطائرة، شرط أن تبقى هذه المعدات والقطع الغيار والخزانات والإمدادات على متن الطائرة إلى حين إعادة إرسالها إلى الخارج.

٢- ويعفى ما يلي كذلك من رسوم الجمارك والضرائب والرسوم والتكاليف الأخرى المماثلة:

(أ) إمدادات الطائرة الموفرة على متن الطائرة في أراضي دولة متعاقدة أخرى ضمن الحدود المقررة من قبل السلطات المختصة في الدولة المتعاقدة، والموجهة للاستعمال على متن الطائرة العاملة في الخدمات الجوية التابعة لشركات النقل الجوي لدولة متعاقدة أخرى.

(ب) الإمدادت و قطع الغيار المطلوبة إلى أراضي الدولة المتعاقدة الأخرى لإصلاح أو صيانة الطائرة العاملة في الخدمات الجوية التابعة لشركات النقل الجوي لدولة متعاقدة أخرى.

(ج) الوقود و مواد التشحيم الموجهة لاستخدام الطائرة العاملة في الخدمات الجوية التابعة لشركات النقل الجوي لدولة متعاقدة أخرى، حتى لو استخدمت هذه الإمدادات في محطة من الرحلة تقع ضمن أراضي دولة متعاقدة أخرى، تم فيها جلب تلك الإمدادات على متن الطائرة.

(د) الوثائق ونماذج الطلب الأساسية المستخدمة في شركات النقل الجوي التابعة لدولة متعاقدة أخرى والمتضمنة لرمز الشركة، ويتضمن ذلك تذاكر السفر ووثائق الشحن الجوي التي تم أو سيتم تسليمها من دولة متعاقدة لأراضي دولة متعاقدة أخرى معنية بعمليات الخدمة الجوية.

٣- يمنع استخدام الإمدادات والخزانات و قطع الغيار، وكذلك الوثائق المذكورة أعلاه لأغراض أخرى غير تلك المشار إليها في الفقرة ٢ أعلاه. كما قد تخضع المواد المشار إليها في الفقرة ٢ أعلاه إلى مراقبة أو رصد من قبل السلطات الجمركية إلى أن يتم إعادة شحنها أو إعادة استخدامها وفقاً لقانون الرسوم الجمركية.

٤- يمكن أن يتم إنزال المعدات المحمولة جواً، والإمدادت والخزانات و قطع الغيار المتواجدة على متن الطائرة العاملة في الخدمات الجوية التابعة لإحدى الدول المتعاقدة في أراضي دولة متعاقدة أخرى شرط موافقة سلطات الجمارك في الدولة المتعاقدة الأخرى بذلك. وفي تلك الحالة، ستخضع تلك المواد للمراقبة من قبل سلطات الجمارك إلى أن يتم إعادة شحنها أو إعادة استخدامها وفقاً لقوانين الدولة المتعاقدة المذكورة.

٥- تعفى الأمتعة والبضائع التي تتواجد في أراضي الدولة المتعاقدة ضمن محطة انتقال من رسوم الجمارك والضرائب والتكاليف.

٦- تفرض الضرائب على تكاليف الخدمات المقدمة وإجراءات الجمارك والتخزين وفقاً لقوانين الدول المتعاقدة.

فيما يتعلق بإعفاء شركات النقل الجوي من الضريبة، تقتضي الممارسات في الاتحاد الروسي تضمين أحكام للإعفاء الضريبي في اتفاقات الخدمات الجوية أو لمنع الازدواج الضريبي على الإيرادات في الاتفاقات الفردية الدولية.



## أحكام تجنب الازدواج الضريبي

- ١- يتوجب على كل دولة متعاقدة، في الأراضي الخاضعة لسيطرتها، أن تمنح إعفاءً ضريبياً لشركة النقل الجوي المعينة لدولة متعاقدة أخرى من أي ضرائب وجبايات على الإيرادات والأرباح الناتجة عن عمل الشركة المعينة في الخدمة الجوية.
- ٢- يتوجب على كل دولة متعاقدة، في الأراضي الخاضعة لسيطرتها، أن تمنح إعفاءً ضريبياً لشركة النقل الجوي المعينة لدولة متعاقدة أخرى من أي ضرائب ورسوم على أصول الشركة.
- ٣- يعفى العاملون لدى شركة النقل الجوي المعينة والمقيمون في إحدى الدول المتعاقدة من ضريبة الدخل على رواتبهم.

## جمهورية كوريا

- البند ١ مقبول.
- البند ٢
- البند ٢ (أ) ١ طبقا لاتفاقات تجنب الازدواج الضريبي، نطبق " مبدأ الإقامة " عموما على ضرائب الدخل الذي تحققه مؤسسات النقل الجوي من جراء تشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي.
- البند ٢ (أ) ٢ يجوز الاعفاء من ضرائب الممتلكات على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى على أساس المعاملة بالمثل.
- البند ٣ يجوز الاعفاء من ضريبة القيمة المضافة على مبيعات أو استعمال النقل الدولي وذلك على أساس المعاملة بالمثل.

## إسبانيا

## البند ١

## ضريبة القيمة المضافة

فيما يتعلق بضرائب النقل الجوي وضريبة القيمة المضافة، تحتوي أحكام الضريبة الأخيرة في إسبانيا على التدابير الضرورية لتنفيذ المبادئ المنصوص عليها في البند ١ من وثيقة الإيكاو رقم 8632 Doc، وذلك فيما يختص بتلك الضريبة (انظر المواد ١٨، ٢٢، ٢٤، ٢٦، ٢٧ من القانون رقم ٣٧ لعام ١٩٩٢).

## ضرائب خاصة تتصل الحقائق التالية بالضرائب الخاصة في مجال النقل الجوي :

١- زيوت التشحيم المستخدمة في الطائرات العاملة في النقل الجوي الدولي لا تخضع للضريبة التي تفرضها إسبانيا على الهيدروكربونات لأن هذه الزيوت لا تندرج في نطاق الضريبة (الفقرة ١ من المادة ٤٦ من القانون رقم ٣٨ لعام ١٩٩٢ بشأن الضرائب الخاصة والمؤرخ ٢٨ ديسمبر).

٢- الوقود (وقود الطائرات والكروسين) المستخدم في الملاحة الجوية (الدولية أو الداخلية) باستثناء الطيران الخاص لأغراض ترفيهية معفي من الضرائب على الهيدروكربونات (الفقرة ٢ (أ) من المادة ٥١ من القانون رقم ٣٨ لعام ١٩٩٢ بشأن الضرائب الخاصة والمؤرخ ٢٨ ديسمبر).

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

## الرسوم الجمركية فيما يتعلق بالرسوم الجمركية على الوقود وزيوت التشحيم وغيرها من الامدادات الفنية المماثلة :

١- ينص التنظيم رقم ٩١٨/٨٣ الصادر عن السوق الأوروبية المشتركة بشأن الإعفاءات الجمركية في مادته ١٣٣ على أن "أحكام هذا التنظيم لا يمنع الدول الأعضاء من منح: ... (١) (ز) الإعفاءات التي تمنح في إطار اتفاقات مبرمة على أساس المعاملة بالمثل مع بلدان أخرى أطراف في اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤) لتطبيق التوصيتين رقم ٤-٢٤ و ٤-٤٤ من الملحق التاسع لتلك الاتفاقية".

٢- البند ١ (أ) في الوثيقة رقم 8632 Doc، التي تحتوي على قرار مجلس الإيكاو، يشير إلى الإعفاءات من الرسوم الجمركية على الوقود وزيوت التشحيم وغيرها من الامدادات الفنية الاستهلاكية التي تكون على متن الطائرة عند وصولها في الاقليم الجمركي لدولة أخرى بشرط ألا تفرغ منها أي كميات. وهذه المسألة التي أشير إليها بشكل أساسي في المادة ٢٤ (أ) من اتفاقية شيكاغو قد وسع نطاقها لتغطي الامدادات الفنية الأخرى مثل الامدادات المذكورة أعلاه بالرغم من أن أحكام المادة ٢٤ من الاتفاقية واسعة في مضمونها، فلا تلزم بوجود هذه الامدادات على متن الطائرة عند مغادرتها الإقليم الجمركي.

لم تعرب إسبانيا عن أي تحفظ بخصوص الفقرة ٤-٢٤ من الملحق التاسع من اتفاقية الطيران المدني الدولي بشأن الامدادات. ونتيجة لذلك، لن تواجه صعوبة في تطبيق البند ١ (أ) من الوثيقة المذكورة أعلاه.

وفيما يتعلق بالبند ١ (أ) ٢ من البند ١ المذكور أعلاه، فإذا غادرت الطائرة الدولة إلى إقليم جمركي آخر في نفس الدولة أو في أي دولة أخرى، فلا تفرض رسوم جمركية لأن الامدادات تكون داخلية.

تجدد ملاحظة ما يلي فيما يخص الوقود :

تنص المادة ٨-٧ من التوجيه رقم ٨١/٩٢ الصادر عن السوق الأوروبية المشتركة على ما يلي :

"يجب أن يقوم المجلس في موعد أقصاه ١٢/٣١/١٩٧٧ باستعراض الاعفاءات المنصوص عليها في الفقرتين ١ (ب) [(المادة ٨-١ ب) اغاء وقود الطيران التجاري] و ٢ (ب)، على أساس تقرير من المفوضية ومع مراعاة التكاليف الخارجية الناشئة عن مثل هذه الوسيلة للنقل وآثارها بالنسبة للبيئة ويجب أن يقرر بالاجماع، بناء على اقتراح من اللجنة، ما اذا كان يتعين الغاء تلك الاعفاءات أو تعديلها."

في هذا الاطار، قد أعلنت بعض الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي عن موقفها المؤيد لالغاء هذا الاعفاء لأسباب بيئية. ولا يزال يتعين تحديد موقف اسبانيا في هذا الشأن من جانب مختلف الوزارات المعنية.

وبالإضافة إلى ذلك، فيما يتعلق بالبند ١ أ (٣)، فعندما تتوقف طائرة في مطارين أو أكثر داخل نفس الاقليم الجمركي على التوالي، فان الامدادات التي تحملها تعتبر داخلية ولا تخضع للرسوم الجمركية.

ضريبة القيمة المضافة والضرائب الخاصة تخضع للتشريع الاسباني النافذ (القانون رقم ٣٧ لعام ١٩٩٢ والقانون رقم ٣٨ لعام ١٩٩٢، المادتان ٢٢-٦ و ٩ الفقرة و)). ويمكن تطبيق قوانين ضريبة القيمة المضافة والضرائب الخاصة على قوانين أخرى مثل القانون الذي ينظم الضريبة غير المباشرة العامة لجزر الكناري وضريبة الانتاج والاستيراد في جزر الكناري والقانون الذي ينظم ضريبة الانتاج والاستيراد في سوتة ومليلة.

فيما يتعلق بالبند ٢ الذي يحكم فرض الضرائب على ايرادات مؤسسات النقل الجوي الدولي، وقعت اسبانيا ٣٥ اتفاقا لتجنب الازدواج الضريبي الدولي في مجال الضرائب على الإيرادات والممتلكات. وتحتوي هذه الاتفاقات على مادة بخصوص الأرباح المحققة من التشغيل الدولي للطائرات. وتنص على أن هذه الأرباح لا تخضع للضريبة الا في دولة المستثمر. ويشير معظمها إلى الدولة التي يوجد مقر الشركة الفعلي فيها، بينما تشير الأخرى إلى دولة اقامة الشركة.

البند ٢

في حالة الدول التي لا تعقد معها اتفاقا لتجنب الازدواج الضريبي الدولي على الإيرادات والممتلكات، ثمة اتفاقات للملاحة الجوية القصد منها أن يقتصر فرض الضرائب على الأرباح في دولة المستثمر. وتؤسس اتفاقات ثنائية أيضا على اغاء المستثمرين غير المقيمين على أساس مبدأ المعاملة بالمثل وتنفذ بحكم أوامر.

تحتوي الضميمة على قائمة باتفاقات الازدواج الضريبي التي صدقت عليها اسبانيا حتى الآن بالإضافة إلى الاتفاقات والأوامر الوزارية النافذة في الوقت الحالي.

فيما يتعلق بالمبادئ الواردة في هذا البند، تنص النظم الاسبانية على الاعفاء التام للنقل الجوي الدولي للركاب من ضريبة القيمة المضافة (القانون رقم ٣٧ لعام ١٩٩٢، المادة ٢٢، الفقرة ١٣).

البند ٣

## الضميمة

البلدان التي عقدت إسبانيا معها اتفاقات بشأن  
الازدواج الضريبي على الدخل والممتلكات

فرنسا	٧٣/٦/٢٧ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٧/٥/٧٥) الأمر الوزاري بتاريخ ٢٨/٤/٧٨ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٦/٩/٧٨) اتفاق تكميلي بتاريخ ٦/١٢/١٩٧٧ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٣٠/٤/٧٩).
السويد	٧٦/٦/١٦ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٢/١/٧٧) الأمر الوزاري بتاريخ ٢٧/٧/٧٧ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٩/٨/٧٧). الأمر الوزاري بتاريخ ١٨/٢/٨٠ (الجريدة الرسمية الصادرة في ١/٣/٨٠).
النرويج	٦٣/٤/٢٥ (الجريدة الرسمية الصادرة في ١٧/٧/٦٤).
سويسرا	٦٦/٤/٢٦ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٣/٣/٦٧). الأمر الوزاري بتاريخ ٢٠/١١/٦٨ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٦/١١/٦٨).
النمسا	٦٦/١٢/٢٠ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٦/١/٦٨). الأمر الوزاري بتاريخ ٢٦/٣/٧١ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٩/٤/٧١).
المانيا	٦٦/١٢/٥ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٨/٤/٦٨). الأمر الوزاري بتاريخ ١٠/١١/٧٥ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٤/١٢/٧٥). الأمر الوزاري بتاريخ ٣٠/١٢/٧٧ (الجريدة الرسمية الصادرة في ١٧/١/٧٨).
فنلندا	٦٧/١١/١٥ (الجريدة الرسمية الصادرة في ١١/١٢/٦٨).
بلجيكا	٧٠/٩/٢٤ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٧/١٠/٧٢) الأمر الوزاري بتاريخ ٢٧/٢/٧٣ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٦/٣/٧٣).
هولندا	٧١/٦/١٦ (الجريدة الرسمية الصادرة في ١٦/١٠/٧٢) الأمر الوزاري بتاريخ ٣١/١/٧٥ (الجريدة الرسمية الصادرة في ١٣/٢/٧٥).
الدانمرك	٧٢/٧/٣ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٨/١/٧٤) الأمر الوزاري بتاريخ ٤/١٢/٧٨ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٥/١/٧٩).
اليابان	٧٤/٢/١٣ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢/١٢/٧٤).
البرازيل	٧٤/١١/١٤ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٣١/١٢/٧٥).
المملكة المتحدة	٧٥/١٠/٢١ (الجريدة الرسمية الصادرة في ١٨/١١/٧٦) الأمر الوزاري بتاريخ ٢٢/٩/٧٧ (الجريدة الرسمية الصادرة في ١١/١٠/٧٧).
رومانيا	٧٩/٥/٢٤ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢/١٠/٨٠).
إيطاليا	٧٧/٩/٨ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٢/١٢/٨٠).
كندا	٧٦/١١/٢٣ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٦/٢/٨١).

تشيكوسلوفاكيا	٨٠/٥/٨ (الجريدة الرسمية الصادرة في ١٤/٧/٨١).
بولندا	٧٩/١١/١٥ (الجريدة الرسمية الصادرة في ١٥/٦/٨٢).
المغرب	٧٨/٧/١٠ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٢/٥/٨٥).
الاتحاد السوفياتي تونس	٨٥/٣/١ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٢/٩/٨٦). ٨٢/٧/٢ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٣/٣/٨٧).
لكسمبورج	٨٦/٦/٣ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٤/٨/٨٧).
هنغاريا	٨٤/٧/٩ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٤/١١/٨٧).
الولايات المتحدة	٩٠/٦/٢٢ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٢/١٢/٩٠).
بلغاريا	٩٠/٣/٦ (الجريدة الرسمية الصادرة في ١٢/٧/٩١).
الصين	٩٠/١١/٢٢ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٥/٦/٩٢).
أستراليا	٩٢/٣/٢٤ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٩/١٢/٩٢).
اكوادور	٩١/٥/٢٠ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٥/٥/٩٣).
الأرجنتين	٩٢/٧/٢١ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٩/٩/٩٤).
المكسيك	٩٢/٧/٢٤ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٧/١٠/٩٤).
الهند	(الجريدة الرسمية الصادرة في ٧/٢/٩٥).
آيرلندا	(الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٧/١٢/٩٤).
الفلبين	(الجريدة الرسمية الصادرة في ١٥/٢/٩٤).
جمهورية كوريا	(الجريدة الرسمية الصادرة في ١٥/١٢/٩٤).
البرتغال	(الجريدة الرسمية الصادرة في ٧/١١/٩٥).

## الأوامر الوزارية التي تحكم اعفاء شركات الطيران

من الدول المذكورة أدناه

شركة الطيران ورقم الشهادة	تاريخ النشر في الجريدة الرسمية	تاريخ الأمر	
EMPRESA CONSOLIDADA CUBANA DE AVIACION (16.4.68)	٦٨/٣/٢	٦٨/٢/٢٠	كوبا
UNITED ARAB AIRLINES (21.1.69)	٦٨/١٢/٣١	٦٨/١٢/٢٠	الجمهورية العربية المتحدة
AEROLINEAS PERUANAS, S.A. (10.7.69)	٦٩/٧/٩	٦٩/٧/٢	بيرو
AIR CONGO (3.2.72)	٧٢/٢/٢	٧١/١٢/٢٢	الكونغو
	٧٢/٢/٢٥	٧٢/٢/١٨	جنوب أفريقيا
MIDDLE EAST AIRLINES. AIR LIBAN. S.A.L. (MEA) (11.3.75)	٧٥/٢/٢٥	٧٦/١/٣١	لبنان
	٧٦/٢/٩	٧٦/١/٢٦	نيجيريا
	٧٨/٨/٢	٧٨/٦/٢٧	الكويت
PRIMERAS LINEAS URUGUAYAS DE NAVEGACION AEREA (P.L.U.N.A.) (6.4.83)	٦٦/٢/١٧ ٨٣/٢/١٤	٦٦/٢/٧ ٨٣/٢/٧	أوروغواي
EL AL ISRAEL AIRLINES (9.4.86)	٨٥/٣/٣٠	٨٥/٢/٥	اسرائيل
OLYMPIC AIRWAYS, S.A. (10.6.85)	٨٥/٥/٢٥	٨٥/٥/٦	اليونان
LINEAS AEREAS PARAGUAYAS (LAP) (11.5.87)	٨٧/٥/٩	٨٧/٤/٢٤	باراغواي
AIR MARKETING REPRESENTATIVES, S.A. (AMR) (4.7.91)	٩١/٦/١٠	٩١/٥/٦	سيشيل
	٩٤/١١/١٠	٩٤/١٠/١٩	بنما
AEROLINEAS NACIONALES DE COLUMBIA (AVIANCA) (18.4.68)			كولومبيا

ما من أمر بشأن المعاملة بالمثل، بل ثمة بروتوكول اضافي (تبادل الخطابات بتاريخ ٦٦/٩/٥) لاتفاق الجو بتاريخ ٥١/١٢/١١ له نفس الآثار.

## الاتفاقات بشأن الازدواج الضريبي في الملاحة البحرية والجوية

جنوب أفريقيا	٧٣/١٠/١٦	(الجريدة الرسمية الصادرة في ٧٣/١٢/١٩)
آيرلندا	٧٥/٢/٢٥	(الجريدة الرسمية الصادرة في ٧٧/٤/١٦)
شيلي	٧٦/١٢/٢٨	(الجريدة الرسمية الصادرة في ٧٨/٧/١١)
فنزويلا	٨٦/٣/٦	(الجريدة الرسمية الصادرة في ٨٩/٢/١)





## السويد

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



## سويسرا

## تعليق عام

إن النقل الجوي من ضمن صلاحيات الحكومة الفيدرالية السويسرية وبالتالي تنظمه القوانين الفيدرالية. وتقوم الإدارة الفيدرالية المعنية بالضرائب بإصدار كتيب عن النقل الجوي (كتيب ٥٤٠-١١-النقل الجوي، بتاريخ ٢٠٠٨/١/١) يتضمن كل المعلومات المتعلقة بالنظام السويسري لفرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.

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



**تايلند**

- البند ١** تمتثل تايلند للأقسام المنقحة من الوثيقة التي تتعرض للضرائب على الوقود والشحوم والامدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى.
- البند ٢** بالنسبة للضرائب المفروضة على الدخل والطائرات، يطبق نظام ضريبة القيمة المضافة في تايلند، وذلك على أساس مبدأ المعاملة بالمثل.
- البند ٣** بالنسبة للضرائب المفروضة على مبيعات أو استخدام النقل الجوي، تنوي تايلند تنفيذ ممارستها وفقا لسياسات الايكاو.

## جمهورية مقدونيا اليوغسلافية

- البند ١** بالنسبة للمادة ٣ من القانون المعني بالضريبة (الجريدة الرسمية لجمهورية مقدونيا اليوغسلافية رقم ١/٣٢) "تعفى الزيوت المعدنية المستخدمة في الحركة الجوية من الرسم الضريبي إلا عند استخدامها لأغراض خاصة".
- البند ٣** وفقاً للقانون ٢٣ من قانون القيمة المضافة (الجريدة الرسمية لجمهورية مقدونيا اليوغسلافية رقم ٩٩/٤٤...١١٤/٢٠٠٧) يعفى النقل الدولي للركاب من ضريبة القيمة المضافة- الإعفاءات الضريبية في الدولة غير مخولة الاستفادة من خصم الائتمان الضريبي. وكذلك وفقاً للمادة ٢٤، يعفى النقل الجوي الدولي للركاب من ضريبة القيمة المضافة- الإعفاءات الضريبية في الدولة المخولة الاستفادة من خصم الائتمان الضريبي، وتطبق هذه الإعفاءات على شركات الطيران التي يكون مقر أعمالها الرئيسي في الخارج، فقط حيث يطبق مبدأ المعاملة بالمثل.

## تونس

يتمشى القرار الموحد مع السياسة الضريبية التونسية في هذا المجال.



## الإمارات العربية المتحدة

تمتثل دولة الامارات العربية المتحدة امتثالا كاملا لسياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب الواردة في الوثيقة رقم Doc 8632.



## المملكة المتحدة

- البند ١** لا تفرض ضرائب وطنية أو محلية في المملكة المتحدة على الوقود والشحوم والامدادات الفنية الاستهلاكية المحفوظة أو المأخوذة على متن الطائرة والتي تستخدمها الطائرات في النقل الجوي الدولي، غير المستخدمة في الطائرات لأغراض الطيران الشخصي الترفيهي.
- البند ٢** نفذت المملكة المتحدة أكثر من ١٠٠ اتفاقاً مع بلدان أخرى مما يطبق البند ٢ فعليا بالنسبة للمملكة المتحدة وهذه البلدان. والمملكة المتحدة دائماً مستعدة للنظر في عقد مناقشات ثنائية ترمي إلى إبرام اتفاقات تتضمن الأرباح المحققة من عمليات النقل الجوي الدولي.
- البند ٣** ابتداء من ١٩٩٤/١١/١، فرضت المملكة المتحدة ضريبة عن كل راكب خاضع للضريبة يغادر من مطار في المملكة المتحدة على رحلة خاضعة للضريبة لكل من الرحلات الداخلية والدولية على السواء. وتجمع إيرادات الضرائب مباشرة في حساب بالمملكة المتحدة. وأعلنت الحكومة عن تغيير هذه التدابير في ٢٠٠٨ لضمان التأثير الإيجابي لقطاع الطيران على البيئة وللإسهام بشكل منصف وعادل في قطاع الخدمات العامة. وتطبق هذه التغييرات في نوفمبر ٢٠٠٩.
- البند ٤** تؤيد المملكة المتحدة بشدة المعايير القائمة على آليات السوق، والتي تتميز عن فرض الرسوم والضرائب بكونها الوسيلة الأكثر كفاءة اقتصادياً للتقليل من الانبعاثات. وبالرغم من تأييد القرار، تحبذ المملكة المتحدة اتخاذ التدابير المالية والرسوم للخفض أو الحد من تأثير الطيران على البيئة. وتتضمن هذه الخيارات، على سبيل الذكر لا الحصر، رسوم ضريبية على الكيروسين، وضريبة القيمة المضافة، ورسوم مرتبطة بالبيئة.
- وتواصل المملكة المتحدة تأييدها الفاعل للإجراءات الدولية المعنية بتأثير الطيران على تغير المناخ، ولا سيما تلك التي تطبق التدابير القائمة على آلية السوق. وتعتبر المملكة المتحدة أنه من الأفضل بمكان أن يتم اتخاذ هذه الإجراءات على مستوى عالمي. إلا أنه في غياب الإجراء العالمي المناسب، فإن الإجراءات المتخذة على المستوى الإقليمي تمثل خطوة أولية هامة.
- وللإحاطة علماً، فإن المملكة المتحدة مسؤولة عن عدة أراضي ومناطق خارجية تابعة لها، والتي قد تطبق رسوم و/أو ضرائب وفقاً لظروفها المحلية الخاصة.

## جمهورية تنزانيا المتحدة

لا تفرض ضرائب على وقود الطائرات ومواد التشحيم. إلا أن دفع الضرائب، الرسوم والتكاليف يتم كالتالي:

## الجدول (١): وقود الطائرات النفاثة

الرقم	فئة الدفع	مستوى الدفع
١	رسوم التفقيش في الميناء المحلي	USD/T 0.09
٢	رسوم التفقيش في المقصد	1.2% of CIF
٣	الرسوم التنظيمية	USD/T 0.25
٤	ادارة تنزانيا للقواعد القياسية	0.2% of CIF
٥	تفقيش محلي	USD/T0.18
٦	رسم استخدام رصيف الميناء	USD/T0.18
٧	رسوم أخرى	1.6% of CIF + VAT

## الجدول (٢): وقود الطائرات

الرقم	فئة الدفع	مستوى الدفع
١	رسوم التفقيش في المقصد	0.1% of CIF
٢	رسم استخدام رصيف الميناء	1.6% of CIF+VAT

## الجدول (٣): الشحوم المستخدمة في الطيران

الرقم	فئة الدفع	مستوى الدفع
١	رسوم التفقيش في المقصد	0.1% of CIF
٢	ضرائب الاستيراد	25% of CIF
٣	كلفة المناولة واستخدام رصيف الميناء	1.6% of CIF+VAT

تفرض عادة الضرائب والاقطاعات والرسوم المذكورة أعلاه على المستهلك.

CIF = كلفة البضاعة مع أجر التامين والشحن

VAT = ضريبة القيمة المضافة

USD = الدولار الأمريكي



## الولايات المتحدة الأمريكية

- البند ١ بالنسبة لضريبة الوقود، ومواد التشحيم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى
- البند ١ (أ) ١ ينفذ هذا البند في الولايات المتحدة.
- البند ١ (أ) ٢ مع مراعاة التعليقات في البنود الفرعية (ب) (ج) (هـ) أدناه، ينفذ هذا القسم في الولايات المتحدة لأغراض الضرائب الفيدرالية على وقود الطيران والشحوم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى التي تؤخذ على متن الطائرة بغرض استهلاكها أثناء الرحلة.
- البند ١ (أ) ٣ تمنح الإعفاءات الضريبية للرحلات الدولية بين نقاط مختلفة داخل الولايات المتحدة على شرط المعاملة بالمثل.
- البند ١ (ب) (ج) يمنح الإعفاء أو الخصومات أو السداد الضريبي من ضرائب الوقود الفيدرالية والضرائب الجمركية فيما يتعلق بالإمدادات بما يلي : (١) الطائرات العسكرية التابعة لأي دولة، (٢) والطائرات المدنية التي تقوم بالتجارة الخارجية مع الولايات المتحدة أو في التجارة بين الولايات المتحدة وأي من الأقاليم التي تملكها. غير أنه في حالة الطائرات المدنية المسجلة في أي بلد أجنبي، فإن هذه الإعفاءات أو الخصومات أو السداد الضريبي لا تمنح، إلا إذا سمح البلد الأجنبي أو سيسمح بإعطاء امتيازات متبادلة كبيرة تجاه الطائرات المسجلة في الولايات المتحدة. لا تتوقع الولايات المتحدة توسيع نطاق هذه الإعفاءات لتشمل الطائرات المدنية الأجنبية غير تلك التي تقوم بالتجارة الخارجية مع الولايات المتحدة.
- البند ١ (د) انظر الإجابة على (ب) (ج) أعلاه (هـ) أدناه.
- البند ١ (هـ) ينفذ هذا البند في الولايات المتحدة بالنسبة لشراء الوقود المعفى من الجمارك أو المأخوذ من منطقة تجارية أجنبية في العديد من المطارات الدولية. وتعفي العديد من الولايات في الولايات المتحدة الأمريكية الوقود المستعمل في الرحلات الدولية من ضرائب غير المباشرة المطبقة في هذه الولايات. باستثناء المواقف التي تتطوي على شراء الوقود المعفى من الجمارك أو المأخوذ من منطقة تجارية أجنبية، تحصل ولايات عدة في الولايات المتحدة ضرائب على الوقود المأخوذ على متن الطائرة. وفي بعض من هذه الولايات، تخصص إيرادات الضريبة للاستخدام في مجال الطيران المدني. وبينما تتعاطف الولايات المتحدة مع هدف إزالة الضرائب المحلية على هذا الوقود، فإن الولايات المتحدة لا تتوقع إعفاء النقل الجوي الدولي من ضرائب الولايات هذه في المستقبل القريب (باستثناء مشتريات الوقود المعفى من الجمارك والمأخوذ من منطقة تجارية أجنبية)، وذلك في إطار الهيكل الفيدرالي لحكومة الولايات المتحدة وفي ضوء القرارات التي أصدرتها المحكمة العليا الأمريكية في القضية المرفوعة من شركة واردير الكندية ضد إدارة الإيرادات في ولاية فلوريدا، وهي القضية رقم (1986) 477 U.S. 1, 106 S.Ct. 2369, 91 L. Ed. 2d 1، انظر أيضا القضية المرفوعة من شركة الحاويات الدولية انتيل ضد شركة هادلستون، (1993) 113 S. Ct. 1095.
- لا يسمح بفرض ضرائب المبيعات المحلية والضرائب غير المباشرة على الوقود في المطارات العامة (المدعومة فيدراليا) إلا بقدر ما تصرف هذه الضرائب على التكاليف الرأسمالية أو التشغيلية لـ (أ) المطار، (ب) شبكة المطارات المحلية أو (ج) المرافق الأخرى التي يملكها أو يشغلها مالك المطار أو مستثمر المطار وهي تتعلق بشكل مباشر وبدرجة كبيرة بالنقل الجوي الفعلي للركاب أو الممتلكات" (أي "رسم انتفاع" (49 U.S.C. (b) 47107.

البند ٢ بالنسبة لفرض الضرائب على إيرادات شركات النقل الجوي الدولي وفرض الضرائب على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى.

البند ٢ أ (١) توافق الولايات المتحدة على المبادئ المذكورة في هذا البند، ووفقاً للقوانين القائمة فقد اتبعت من فترة طويلة من الزمن أسلوب منح الإعفاءات المنصوص عليها في هذا البند على أساس المعاملة بالمثل، وتؤكد هذه الإعفاءات المتبادلة من خلال عقد اتفاقات ثنائية مع البلدان الأخرى على أساس المعاملة بالمثل أو بواسطة أمر اداري. وتسري بعض الإعفاءات على أساس المعاملة بالمثل فقط على الطائرات المسجلة في البلد الآخر فقط.

البند ٢ أ (٢) 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).

البند ٢ ب تسري الاتفاقات الثنائية المشار إليها في البندين الفرعيين ٢ أ و ج) على الضرائب الفيدرالية فقط. ويستبعد القانون الفيدرالي بالتحديد فرض ضرائب من الولايات على الناقلين الجويين الأمريكيين والأجانب على أساس " اجمالي العائدات " (انظر (49 U.S.C. 4011 (b)).

البند ٢ ج أبرمت اتفاقيات مع أكثر من ٦٥ بلداً بصدد الإعفاء من ضريبة الدخل على أساس المعاملة بالمثل، ولكن الدخل المعفى قد يتفاوت استناداً إلى درجة المعاملة بالمثل المتوافرة من خلال قوانين البلد الأخرى. في بعض الحالات التي ينفذ فيها الإعفاء المتبادل بموجب معاهدة ضريبية قبل عام ١٩٨٧، فإنه يقتصر على الطائرات التي تسجل بموجب قوانين بلد إقامة المستثمر أو المؤجر. ويتمتع مقيموا البلد الآخر بغض النظر عن مكان تسجيل الطائرة بالإعفاءات المتبادلة المقدمة والمتاحة بموجب القانون الأمريكي (ابتداءً من ١٩٨٧) وبموجب المعاهدات الضريبية الأخيرة.

### البند ٣ بالنسبة لضريبة المبيعات واستخدام النقل الجوي الدولي

(المعلومات الواردة سارية المفعول من تاريخ ٢٠٠٩/٤/١)

جميع الضرائب أو الرسوم التي تفرض على مبيعات النقل الجوي الدولي أو استعمال مرافق وخدمات النقل الجوي الدولي تخصص - أو لا تتجاوز - نفقات المطار وتسهيلات وخدمات الملاحة الجوية وأمن الطيران. وتضمن هذه الرسوم :

\* ضريبة بمقدار ١٢ دولاراً أمريكياً في أي حالة من حالات النقل الجوي الدولي الذي يبدأ أو ينتهي في الولايات المتحدة. (وتتبع ضريبة الاثني عشر دولاراً مقياس التضخم، على سبيل المثال، بلغ لعام ٢٠٠٩ معدل الضريبة ١٦,١٠ دولاراً أمريكياً). وبالنسبة للنقل الجوي بين الولايات المتحدة القارية ومنطقة تمتد لمسافة ٢٢٥ ميلاً في كندا أو المكسيك، تفرض ضريبة على بطاقة السفر بنسبة ٧,٥ في المائة، إذا تم دفع الثمن داخل الولايات المتحدة بينما تسري ضريبة الاثني عشر دولاراً إذا تم الدفع خارج الولايات المتحدة. وتخصص هذه الضرائب للصندوق الائتماني للمطارات والطرق الجوية.

\* يفرض رسم عن كل راكب قدره ٥,٥ من الدولارات مقابل التفتيش الجمركي ورسم لكل راكب قدره ٧ دولارات لتفتيش الجوازات، ورسم لكل راكب قدره ٥ دولارات ورسم عن كل طائرة قدره ٧٠,٥٠ دولاراً للتفتيش الحيواني والنباتي والصحي. وتخصص هذه الرسوم لدفع تكاليف هذه الخدمات.

\* تفرض ضريبة على الوقود للطيران غير التجاري بمقدار ١٩,٤ سنت للجالون في حالة غازولين الطيران و٢١,٩ سنت للجالون الكيروسين المستخدم في الطائرة ويخصص ٤,٣ سنت للصندوق العام ويخصص

١,٠ سنت من هذا المبلغ لصندوق تسرب الخزان التحت أرضي (LUST). أما المبلغ المتبقي فيخصص لصندوق المطارات والطرق الجوية المكرس لأغراض الطيران.

\* ابتداءً من ١١ سبتمبر، يطبق رسم الأمن بمقدار ٢,٥٠ من الدولارات لكل راكب صاعد على متن الطائرة (كحد أقصى، ٥ دولارات لرحلة الذهاب و ١٠ دولارات لرحلة الذهاب والإياب)، ورسم للبنية التحتية لأمن الطيران يختلف باختلاف الناقل، وذلك للمساعدة في تغطية نفقات أمن الطيران التي تتكبدها إدارة أمن النقل.

\* وتطبق إدارة الطيران الاتحادية رسوم التحليق على مشغلي الطائرات التي تحلق في الحيز الجوي الخاضع لسيطرة الولايات المتحدة والتي لا تقلع ولا تهبط في الولايات المتحدة. وتفرض الإدارة نوعين من الرسوم على الشكل التالي:

- رسوم أثناء الطريق - ٣٣,٧٢ دولار لكل ١٠٠ ميلا بحريا، مسافة الدائرة العظمى (GCD)، من نقطة الدخول إلى نقطة الخروج من الحيز الجوي التابع لسيطرة الولايات المتحدة.
- رسوم محيطية - ١٥,٩٤ دولار لكل ١٠٠ ميلا بحريا، مسافة الدائرة العظمى (GCD).

بالإضافة إلى هذه الضرائب والرسوم الفيدرالية، يجوز لمستثمري المطارات التجارية المحلية أو التابعة للولايات، بموافقة إدارة الطيران الاتحادية، أن يطبقوا رسم خدمة عن كل راكب بمقدار ٤,٥ دولارات كحد أقصى مخصصة لادخال تحسينات في المطار مع فرض رسم قدره ٩ دولارات كحد أقصى (مطاران) لأي رحلة في اتجاه واحد، بغض النظر عن عدد المطارات المستخدمة.

## أوزبكستان

## البند ١

(البند ١ أ) الامدادات التي تنقل على متن الطائرات القادمة إلى أوزبكستان لا تعتبر مستوردة وهي معفية من الرسوم الجمركية اذا لم تفرغ من الطائرة. والامدادات التي تفرغ مؤقتا من الطائرة لا تخضع للرسوم الجمركية.

## (البند ١ ب)

تمنح الاعفاءات المذكورة أعلاه بالنسبة للبند ١ أ) أيضا عند المغادرة.

## (البند ١ ج)

تسري أحكام البندين (١) و(٢) بغض النظر عن نوع العمليات المنفذة.

## (البند ١ د)

تشمل عبارة " الرسوم الجمركية " رسوم التصدير والاستيراد.

## البند ٢

## (البند ٢ أ) ١

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

## (البند ٢ أ) ٢

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

## (البند ٢ ب)

وفقا للبندين أ) ١) و(٢)، يمنح الاعفاء الضريبي طبقا للأحكام المتصلة والواردة في الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية أو على أساس الاتفاقات الثنائية بشأن تجنب الازدواج الضريبي.

عقدت أوزبكستان الاتفاقات المذكورة أعلاه مع الدول التالية :

## اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية

يحتوي كل اتفاق من هذه الاتفاقات على حكم باعفاء شركة الطيران من الضرائب. وقد عقدت اتفاقات بين أوزبكستان وكل من الصين، وجمهورية كوريا، وفيتنام، والنمسا، والنرويج، والدانمرك، والسويد، والكويت.

## اتفاقات ثنائية

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

## (البند ٢ ج)

في اطار سياستها، تسعى حكومة أوزبكستان إلى عقد اتفاقات مع الدول الأخرى التي على استعداد للعمل على أساس مبدأ المعاملة بالمثل.

## البند ٣

يدفع الركاب المغادرين على رحلة دولية من أوزبكستان رسما لخدمة الركاب يبلغ ١٠ دولارات أمريكية.

## فنزويلا

تقرض هيئات حكومية في جمهورية فنزويلا البوليفارية كالوزارة الشعبية للسياحة والوزارة الشعبية للعلوم والتكنولوجيا ضريبة بمقدار واحد بالمائة من إجمالي إيرادات شركات النقل الجوي الوطنية، لدعم سياسات تنمية السياحة والتكنولوجيا.

