

٢٠١٦/٢/٢٥



إضافة إلى الوثيقة Doc 8632

سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي

(الطبعة الرابعة - ٢٠١٦)

- ١- تحلّ الإضافة المرفقة محل جميع الإضافات السابقة إلى الوثيقة Doc 8632 وتشمل المعلومات المستلمة من الدول المتعاقدة حتى ٢٠١٦/٢/٢٥ فيما يتعلق بقرار المجلس بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.
 - ٢- وسيجري إصدار المعلومات الإضافية الواردة من الدول المتعاقدة فيما بعد كتعديلات على هذه الإضافة.
-

إضافة إلى الوثيقة رقم Doc 8632 – الطبعة الرابعة

سياسات الإيكاو بشأن فرض
الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي

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

نُشرت بموجب سلطة المجلس

فبراير ٢٠١٦

منظمة الطيران المدني الدولي

فهرس المحتويات

تاريخ النشر	رقم الصفحة في الإضافة	الدولة
٢٠١٣/١/١٥	1-2	الأرجنتين
٢٠١٦/٢/٢٩	1	أرمينيا
٢٠١٦/٢/٢٩	1-2	استراليا
٢٠١٦/٢/٢٩	1	النمسا
٢٠١٦/٢/٢٩	1	أذربيجان
٢٠١٦/٢/٢٩	1	البحرين
٢٠١٣/١/١٥	1	بربادوس
٢٠١٣/١/١٥	1-2	بلجيكا
٢٠١٣/١/١٥	1	بوتسوانا
٢٠١٣/١/١٥	1	بوكينا فاصو
٢٠١٣/١/١٥	1	بورووندي
٢٠١٣/١/١٥	1	الكاميرون
٢٠١٦/٢/٢٩	1-2	كندا
٢٠١٣/١/١٥	1	شيلي
٢٠١٦/٢/٢٩	1-7	الصين
٢٠١٣/١/١٥	1	الصين (منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة)
٢٠١٣/١/١٥	1	الصين (منطقة ماكاو الإدارية الخاصة)
٢٠١٣/١/١٥	1	كولومبيا
٢٠١٣/١/١٥	1	كوبا
٢٠١٣/١/١٥	1	قبرص
٢٠١٦/٢/٢٩	1	تشيكيا
٢٠١٣/١/١٥	1	اكوادور
٢٠١٣/١/١٥	1	مصر
٢٠١٣/١/١٥	1	استونيا
٢٠١٦/٢/٢٩	1	اثيوبيا
٢٠١٣/١/١٥	1	فيجي
٢٠١٦/٢/٢٩	1	فنلندا
٢٠١٣/١/١٥	1	فرنسا
٢٠١٦/٢/٢٩	1	المانيا
٢٠١٣/١/١٥	1	غواتيمالا
٢٠١٣/١/١٥	1	هنغاريا
٢٠١٣/١/١٥	1	آيسلندا
٢٠١٣/١/١٥	1-3	الهند
٢٠١٣/١/١٥	1	أندونيسيا
٢٠١٣/١/١٥	1	جمهورية إيران الاسلامية
٢٠١٦/٢/٢٩	1	ايرلندا
٢٠١٣/١/١٥	1	ايطاليا
٢٠١٦/٢/٢٩	1	الأردن
٢٠١٣/١/١٥	1	كينيا
٢٠١٦/٢/٢٩	1	الكويت
٢٠١٣/١/١٥	1	لبنان
٢٠١٣/١/١٥	1	ليسوتو
٢٠١٣/١/١٥	1-2	ليتوانيا
٢٠١٣/١/١٥	1	مدغشقر
٢٠١٦/٢/٢٩	1	ملاوي
٢٠١٦/٢/٢٩	1	ملديف

الدولة	رقم الصفحة في الإضافة	تاريخ النشر
مالي	1	٢٠١٣/١/١٥
مالطة	1	٢٠١٣/١/١٥
موريتانيا	1	٢٠١٣/١/١٥
المكسيك	1-3	٢٠١٣/١/١٥
منغوليا	1	٢٠١٦/٢/٢٩
المغرب	1	٢٠١٣/١/١٥
ميانمار	1	٢٠١٣/١/١٥
هولندا	1	٢٠١٦/٢/٢٩
نيوزيلندا	1	٢٠١٦/٢/٢٩
نيجيريا	1	٢٠١٦/٢/٢٩
النرويج	1	٢٠١٣/١/١٥
عمان	1	٢٠١٣/١/١٥
باكستان	1	٢٠١٦/٢/٢٩
بنما	1	٢٠١٣/١/١٥
باراغواي	1	٢٠١٦/٢/٢٩
بيرو	1	٢٠١٣/١/١٥
بولندا	1	٢٠١٦/٢/٢٩
البرتغال	1-4	٢٠١٣/١/١٥
جمهورية كوريا	1	٢٠١٣/١/١٥
جمهورية مولدوفا	1	٢٠١٦/٢/٢٩
الاتحاد الروسي	1-3	٢٠١٣/١/١٥
رواندا	1	٢٠١٣/١/١٥
سيشيل	1	٢٠١٣/١/١٥
سنغافورة	1	٢٠١٦/٢/٢٩
سلوفاكيا	1	٢٠١٣/١/١٥
سلوفينيا	1	٢٠١٣/١/١٥
جنوب أفريقيا	1	٢٠١٣/١/١٥
اسبانيا	1-6	٢٠١٣/١/١٥
السويد	1	٢٠١٣/١/١٥
سويسرا	1	٢٠١٣/١/١٥
تايلند	1	٢٠١٣/١/١٥
جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة	1	٢٠١٣/١/١٥
تونس	1	٢٠١٣/١/١٥
تركيا	1	٢٠١٦/٢/٢٩
الإمارات العربية المتحدة	1	٢٠١٣/١/١٥
المملكة المتحدة	1	٢٠١٦/٢/٢٩
جمهورية تنزانيا المتحدة	1	٢٠١٣/١/١٥
الولايات المتحدة	1-3	٢٠١٦/٢/٢٩
أوزبكستان	1	٢٠١٣/١/١٥
جمهورية فنزويلا البوليفارية	1	٢٠١٣/١/١٥

الأرجنتين

البند ١

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

- (١) بالإشارة إلى الإعفاءات التي ينص عليها القرار في البند ١ من الوثيقة Doc 8632 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 Doc 8632، 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 وفقا لشروط معينة ألا وهي:
 - (أ) بالنسبة للضرائب الداخلية، إذا لم يتقرر خضوع هذه المنتجات للضريبة، يتم الإعفاء عندما تكون تلك المنتجات مدرجة في قائمة الإمدادات (المنتجات التي ستستهلك 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

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

- (١) منذ عام ١٩٤٦، اتبعت الأرجنتين موقفا 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) ابتداء من السنة المذكورة في الفقرة (١) أعلاه، عقدت اتفاقات محددة لتلافي الازدواج الضريبي في مجال النقل الدولي بحرا وجوا. وبالإضافة إلى ذلك، أصبح الموقف المذكور في المواد ذات الصلة من الاتفاقات الضريبية العريضة النطاق لتجنب الازدواج الضريبي، أصبح موقفا ثابتا (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 لجزء الفقرة (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 تعتمد عليه 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.

الضميمة 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 الإقليم الجمركي على أي وسيلة من وسائل النقل، سواء كانت وطنية أو أجنبية، وذلك بقصد استخدامها كإمدادات أو مؤن أو إمدادات قادمة من مخزن خاضع للرقابة الجمركية، يعتبر كأنه استيراد بغرض الاستهلاك وخاضع لدفع الضرائب المقابلة عليه".

أرمينيا

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

- (أ) الوقود المستخدم لإعادة التزود بالوقود للطائرات التي تقوم برحلات على طرق جوية دولية، وعلى إمدادات السلع المخصصة لاستعمال الطاقم والركاب على متن الطائرة طوال الرحلة،
- (ب) المعاملات الخاضعة للضرائب في مجال تقديم الخدمات (بما في ذلك خدمات الملاحة الجوية والإقلاع والهبوط)، والصيانة، وإعادة تجهيز الطائرات العاملة على خطوط دولية، بالإضافة إلى توفير خدمات الشحن على الطرق الدولية للركاب والأمتعة والبريد المنقول على الطرق الجوية والخدمات المقدمة للركاب خلال النقل،
- (ج) المعاملات الخاضعة للضرائب بالنسبة للخدمات (بما في ذلك خدمات العملاء والوسطاء) المرتبطة بشكل مباشر بالخدمات المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) أعلاه أو بالجهات التي تتولى تقديم هذه الخدمات.

بدأت جمهورية أرمينيا، اعتباراً من عام ٢٠١٥، بالتزامن مع انضمامها إلى المجموعة الاقتصادية - الأوروبية (EAEC)، تطبيق التشريع الجمركي الخاص بالمجموعة. ووفقاً لهذا القانون، لا تُفرض أية رسوم جمركية على استيراد البضائع من الدول الأعضاء في المجموعة، في حين يتم فرض رسوم جمركية موحدة على استيراد السلع من البلدان الأخرى على النحو المنصوص عليه في القرار رقم ٥٤ الصادر عن المجموعة بتاريخ ٢٠١٢/٧/١٦. ووفقاً للقرار المشار إليه سابقاً، فقد تم تحديد معدل الرسوم الجمركية خلال الفترة الانتقالية (التي تمتد حتى نهاية عام ٢٠١٨) في قيمة الصفر بالنسبة لاستيراد جمهورية أرمينيا البضائع المدرجة تحت مجموعة الوقود وزيوت التشحيم (وهي المجموعة الـ ٢٧ ضمن تصنيف سلع الأنشطة الاقتصادية الأجنبية (FEACN)) والواردة ضمن التصنيفات التالية: ٢٧١٠١٢٢١٠٠ و ٢٧١٠١٢٤٥٠٠ و ٢٧١٠١٩٢١٠٠ و ٢٧١٠١٩٢٩٠٠ و ٢٧١٠١٩٤٦٠٠ و ٢٧١٠١٩٨٢٠٠ و ٢٧١٠١٩٨٤٠٠ و ٢٧١٠١٩٨٦٠٠ و ٢٧١٠١٩٨٨٠٠ و ٢٧١٠١٩٩٢٠٠ و ٢٧١٠١٩٩٨٠٠ و ٢٧١١١١٣٩٧٠٠ و ٢٧١٣٢٠٠٠٠٠٠.

وتنص الفقرة الثالثة من المادة ٨٩ من قانون الضرائب بجمهورية أرمينيا، على تطبيق المستوى الضريبي الصفري للرسوم الجمركية على تصدير البضائع من جمهورية أرمينيا.

ووفقاً للقانون المتعلق بضرائب الأرباح بجمهورية أرمينيا، تخضع للضرائب إيرادات شركات النقل الجوي الأجنبية التي تقوم بتشغيل رحلات من الجمهورية الأرمينية، سواء في البداية أو بعد ذلك على أساس التقرير السنوي للإيرادات (إذا كان لشركة النقل الجوي المعنية فرع مستقل في جمهورية أرمينيا).

وبالإضافة إلى ذلك، تم إبرام اتفاقات بشأن الإيرادات والملكية مع معظم البلدان التي توجد فيها مقر (أماكن تأسيس) الشركات الأجنبية التي تقوم بتنفيذ عمليات النقل الجوي من أو إلى جمهورية أرمينيا. وتتماشى اتفاقات النقل الجوي وأحكامها المتعلقة بالنقل الجوي الدولي مع سياسات الإيكاو للضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.

وحتى تاريخ ٢٠١٥/١/١، ترتبط أرمينيا باتفاقات منع الازدواج الضريبي على الإيرادات والملكية مع الدول الواحدة والأربعين التالية: بلغاريا وأوكرانيا والصين ورومانيا وروسيا وجمهورية إيران الإسلامية وتركمانستان وجورجيا ولبنان ولاتفيا ولتوانيا وفرنسا وبيلاروس واليونان وتايلند وهولندا وإستونيا وبلجيكا والنمسا والإمارات العربية المتحدة والهند وبولندا وكندا وجمهورية مولدوفا والجمهورية العربية السورية وقطر وسويسرا وفنلندا وإيطاليا والجمهورية التشيكية ولكسمبورغ وكرواتيا وهنغاريا وكازاخستان وقبرص والكويت وسلوفينيا وإسبانيا والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية وألمانيا وإيرلندا.

ومنذ عام ١٩٩٨، أصبح على الركاب المسافرين من مطار "زفارتوتس" بمدينة "يرفان" دفع ضريبة للدولة بقيمة ١٠ ٠٠٠ درام أرمني (نحو ٢١ دولار أمريكي) تم دمجها ضمن سعر تذكرة السفر منذ عام ٢٠٠٩ وتذهب إلى ميزانية الدولة في جمهورية أرمينيا بالشكل التالي:

- (أ) من قبل شركات النقل الجوي التابعة لجمهورية أرمينيا وممثلي شركات النقل الجوي الأجنبية المسجلة في جمهورية أرمينيا عند تشغيل الرحلات المنتظمة،
- (ب) المؤسسات المشغلة للمطارات عند تنظيمها لرحلات غير منتظمة.
-

أستراليا

تعليق عام

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

امتداد سياسات الإيكاو لتشمل الضرائب المفروضة على المستويات المحلية الفرعية

الولايات والأقاليم الأسترالية لديها سلطاتها الخاصة بفرض الضرائب، ولا يملك الكومنولث سلطة مباشرة لتجاوز قوانين الضريبة للدولة. ويتجلى ذلك الواقع في أن المعاهدات الثنائية المبرمة من قبل أستراليا في المجال الضريبي واتفاقات أرباح شركات الطيران لا تغطي بشكل واف ضرائب المفروضة على صعيد الولايات. وهو ما ينبئ عليه التحديد الموضح في البند ١ أدناه. وتقدم المعلومات التالية بخصوص الضرائب الوطنية.

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

تمتثل الممارسة الأسترالية، كما ترد في المادة ٩ من الاتفاق الأسترالي القياسي للخدمات الجوية، مع البند ١.

تحتديا، تعفى الطائرات التي تشغلها شركات الطيران لكل طرف في مجال النقل الجوي الدولي من القيود المفروضة على الواردات والرسوم الجمركية ورسوم الضرائب وضرائب البضائع والخدمات، ومن الرسوم والتكاليف المماثلة المفروضة في أستراليا. 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.

ويشترط 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 أستراليا:

(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 سوائل النظم الهيدروليكية) والإمدادات الفنية الاستهلاكية.

(٣) القطع الغيار بما في ذلك المحركات.

تتطبق هذه الإعفاءات أيضاً عند استخدام هذه المواد في أي جزء من الرحلة فوق الإقليم 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 المستخدمة في النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الوقود و مواد التشحيم والإمدادات الفنية المستهلكة. ولكن يتعذر على الحكومة الأسترالية التمتع 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 الإيكاو بشأن فرض ضرائب المواد المستخدمة في مجال النقل الجوي الدولي.

(البند ٢ أ ط) لا ينص القانون الضريبي المحلي الأسترالي على أحكام خاصة بفرض ضرائب على إيرادات مشغلي شركات الطيران غير المقيمين، ويجب حساب الإيرادات الخاضعة للضريبة لمثل هذه الشركات وفقاً للقانون الأسترالي لضريبة الإيرادات.

وتتبع أستراليا عموماً سياسات منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (OECD) لفرض الضرائب، كما يرد في الاتفاقية الضريبية النموذجية لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، وتُفرض الضرائب عادةً على أرباح عمليات الطيران في النقل الجوي الدولي في الدولة التي يقع فيها مقر الشركة التي تشغل الطائرة. وتحفظ أستراليا بحقها بفرض ضرائب على الأرباح الناتجة عن نقل ركاب أو شحن حمولة من نقطة في أستراليا إلى نقطة تفرغ أخرى في أستراليا. ويتم تفادي 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" (خاصةً 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 غير مقيمة، (أو عن تحويل الممتلكات المتعلقة بتشغيل تلك الطائرة) وتمنح الدولة التي يقع فيها المقر الرئيسي للمؤسسة حق الضريبة المفردة.

عقدت أستراليا ٤٤ اتفاقاً شاملاً يتعلق بفرض ضريبة الإيرادات لشركات النقل الجوي الدولية، و ٤ اتفاقات محدودة متعلقة بأرباح شركات الطيران العالمية.

البند ٢ ج)

لا يتم تطبيق ضريبة السلع والخدمات في أستراليا (GST)، وهي ضريبة قيمة مضافة واسعة القاعدة، على خدمات النقل الجوي الدولي (مستوى صفري للضريبة). وعليه فإن أستراليا تتقيد بالبند الثالث من بيان سياسات الإيكاو.

البند ٣ والبند ٤

وتفرض الحكومة الأسترالية رسماً على حركة الركاب (PMC) بمبلغ ٥٥ دولاراً يتم تحصيله من المسافرين المغادرين لأستراليا باتجاه بلدان أخرى، بغض النظر عما إذا كانوا ينوون العودة إلى أستراليا. وتتولى وزارة الهجرة وحماية الحدود المسؤولية الإدارية في ما يخص إدارة رسم حركة الركاب (PMC). ويتم ذلك بشكل أساسي عبر اتفاقات وترتيبات رسمية مع شركات النقل الجوي. ويتم تحصيل هذه الرسوم من طرف شركات الطيران المعنية وقت إصدار التذاكر ثم تقوم هذه الشركات بتحويلها بعد ذلك إلى الوزارة.

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

النمسا

- البند ١
- البند ١ أ) ينفذ هذا البند على النقل الجوي التجاري.
- البند ١ ب) يمنح الإعفاء بدون شرط المعاملة بالمثل.
- البند ١ ج) يمنح الإعفاء 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 عدداً من الاتفاقات الثنائية التي تتعلق بمنع الازدواج الضريبي بصفة عامة لتجنب تعدد الضرائب في مجال الطيران المدني، ضمن جملة أمور.
- البند ٣ لا تُفرض ضرائب على مبيعات واستخدام النقل الجوي الدولي في النمسا.
- البند ٤ كما تمت الإشارة إليه أعلاه، فإن النمسا تحترم الإعفاء الحالي من الضرائب على الطيران المدني الدولي باستثناء ضريبة واحدة: فخلافا لتوصيات الإيكاو، فرضت النمسا ضريبة اتحادية يتم احتسابها على أساس طول المسافة المقطوعة خلال جميع الرحلات الدولية حيث يتم تحصيل مبلغ ٧ يورو على رحلات المسافات القصيرة، ومبلغ ١٥ يورو على رحلات المسافات المتوسطة، ومبلغ ٣٥ يورو على رحلات المسافات الطويلة لكل راكب مغادر.
- وإضافة إلى ذلك، قامت النمسا، باعتبارها دولة عضو في الاتحاد الأوروبي، بدعم الإتجار بحقوق الانبعاثات بالنسبة للنقل الجوي داخل الاتحاد الأوروبي كأداة اقتصادية ملائمة للخفض أو الحد من تأثير الطيران المدني على البيئة. كما أعربت النمسا عن تأييدها لوضع أي نظام عالمي للإتجار بالانبعاثات أو أي إجراء مماثل ضمن إطار الإيكاو واتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ (UNFCCC).

أذربيجان

توافق جمهورية أذربيجان موافقة تامة على مبادئ وتوصيات الإيكاو الرئيسية المتعلقة بفرض الضرائب في مجال النقل الجوي.

- ١ البند تمثّل جمهورية أذربيجان للأجزاء الواردة في هذه الوثيقة والمتعلقة بالضرائب على الوقود، وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات.
- ٢ البند يستند الإعفاء المتبادل من الضرائب على إيرادات وأرباح الشركات على مبدأ المعاملة المتبادلة ويحظى بدعم اتفاقات ثنائية في مجال النقل الجوي أو اتفاقات مخصّصة لتجنب الازدواج الضريبي.
- ٣ البند تتبع جمهورية أذربيجان مبدأ الإعفاء في ما يتعلق بالضرائب المرتبطة ببيع تذاكر الطيران.

البحرين

تلتزم مملكة البحرين بتطبيق الأحكام والقرارات المتعلقة بالسياسات الخاصة بفرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، مسترشدة بالوثيقة ٨٦٣٢ وغيرها من الوثائق ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو. وبالتالي فإن مملكة البحرين:

- (١) لا تُفرض حالياً أي ضرائب محلية على شراء الوقود ومواد التشحيم وغيرها من اللوازم التقنية الاستهلاكية التي تستخدمها الطائرات الأجنبية. ويرد هذا الإعفاء بشكل صريح في الاتفاقات الثنائية المبرمة مع دول مختلفة.
- (٢) تتبع مبدأ الإعفاء المتبادل من الضرائب على دخل وعائدات شركات الطيران، وذلك إما من خلال النص على هذا الإعفاء في الاتفاقات الثنائية (إذا كان الطرف الآخر يوافق ذلك)، أو عن طريق إبرام اتفاقات خاصة بين السلطات المختصة في البلدين.
- (٣) لا تفرض مملكة البحرين حالياً أي ضرائب على مبيعات خدمات النقل الجوي.

بربادوس

اعتباراً من ٢٧ نوفمبر ٢٠١٠، رُفعت ضريبة القيمة المضافة، البالغة خمسة عشر في المائة (١٥%)، المفروضة على تذاكر شركات الطيران للرحلات التي تبدأ في بربادوس أو التي تُصدر تذاكرها أو يدفع ثمنها في بربادوس، إلى ١٧,٥ في المائة.

البند ٣

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 والإمدادات 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 الإمدادات 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 الإيكاءو 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- الإمدادات والواردات من الطائرات 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- الإمدادات 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 لإنتاج وتحويل وإصلاح وصيانة وتأجير الطائرات والمواد المشار إليها في البندين (١) و(٢) من هذه الفقرة.
- ٤- الإمدادات 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 وإقلاعها 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 المحملة على متن الطائرات التي تخدم خطوطا جوية منتظمة.

تتمشى أحكام التشريع البلجيكي مع أهداف البند ١ من قرار الإيكاو. 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 بإعفاء الأرباح التي تحققها شركة أجنبية في بلجيكا من جزاء تشغيل أي طائرات تمتلكها أو توّجّرها والتي تتوقف في بلجيكا، وذلك على أساس المعاملة بالمثل. ويمثل هذا الإعفاء من الضريبة لصالح غير المقيمين البلجيكية، 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 إلا في الدولة المتعاقدة التي يوجد فيها مقر الإدارة الفعلية للشركة أو في دولة إقامة تلك المؤسسة.

وينطبق ذلك أيضا على مكاسب رأس المال الناتجة عن استخدام الطائرة في الخارج وعلى المرتبات المستلمة من الأعمال 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.

بشروط 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.

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

تحدد رسوم إقلاع 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 الإيكاو 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 الإيكاو بأي تغييرات لاحقة في موقفها بشأن هذا القرار.

بوركينا فاسو

وفقاً للمادة ٢٤ من اتفاقية شيكاغو، تمتثل بوركينا فاسو لسياسات منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.

أولاً — رسوم خدمة المطارات

تُدّر رسوم خدمة المطارات المرتبطة بالخدمات العامة للمطارات أرباحاً على مدير المطار مقابل الخدمات المقدمة. وتستند تسوية هذه الرسوم إلى معايير ذات صلة ومعقولة وشفافة فيما يخص التكاليف المرتبطة بتقديم تلك الخدمات. وتمتثل هذه الرسوم للتوصيات الصادرة عن الإيكاو.

ثانياً — الضرائب المفروضة على الوقود والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى

وفقاً للمادة ٢٤ من اتفاقية شيكاغو وأحكام الاتفاقات الثنائية المعمول بها، تطبق بوركينا فاسو، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل، الإعفاء من الرسوم الجمركية أو أي ضرائب أخرى على الوقود والشحوم، والإمدادات الفنية الاستهلاكية، وقطع الغيار وغيرها.

ثالثاً — الضرائب على الدخل

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

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.

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

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

البند ٢ 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 بنداً عن الضرائب لضمان المعاملة بالمثل لمؤسساتها العاملة في مجال النقل الجوي الدولي.

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

الكاميرون

لا تبدي الكاميرون أي اعتراض على إرشادات الإيكاو فيما يخص السياسات المتعلقة بالضرائب في مجال 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، تخفض 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 الإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى

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

تخفض 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) (١)

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

البند ٢ أ) (٢)

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 لتفادي الازدواج الضريبي مع البلدان التالية:

الجزائر، الأرجنتين، أرمينيا، استراليا، النمسا، أذربيجان، بنغلاديش، بربادوس، بلجيكا، البرازيل، بلغاريا، الكاميرون، شيلي، الصين، منطقة هونغ كونغ الصينية الإدارية الخاصة، كوت ديفوار، كرواتيا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، الجمهورية الدومينيكية، إكوادور، مصر، استونيا، فنلندا، فرنسا، الغابون، ألمانيا، غيانا، هنغاريا، أيسلندا، الهند، اندونيسيا، أيرلندا، إسرائيل، إيطاليا، جامايكا، اليابان، الأردن، كازاخستان، كينيا، جمهورية كوريا، الكويت، قيرغيزستان، لاوس، ليتوانيا، لوكسمبورج، ماليزيا، مالطة، المكسيك، جمهورية مولدوفا، منغوليا، المغرب، هولندا، نيوزيلندا، نيجيريا، النرويج، عمان، باكستان، بابوا غينيا الجديدة، بيرو، الفلبين، بولندا، البرتغال، رومانيا، الاتحاد الروسي، السنغال، صربيا، سنغافورة، الجمهورية السلوفاكية، سلوفينيا، جنوب أفريقيا، اسبانيا، سري لانكا، السويد، سويسرا، جمهورية تانزانيا الموحدة، تايلند، ترينيداد وتوباغو، تونس، أوكرانيا، الامارات العربية المتحدة، المملكة المتحدة، الولايات المتحدة، أوزبكستان، فنزويلا، فيتنام، زامبيا، زيمبابوي.

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 الإعفاء 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 الإعفاء لمبدأ المعاملة بالمثل في تلك الدولة الأخرى. وأبرمت شيلي معاهدات مع الأرجنتين، والبرازيل، وكولومبيا، وفرنسا، وألمانيا، وبنما، وباراغواي، وإسبانيا، والولايات المتحدة، وأوروغواي، وفنزويلا.
- البند ٣** يعفى بيع تذاكر السفر في شيلي من ضريبة القيمة المضافة.

الصين

البند ١ بما أن قطاع النقل بالصين قد قام بتطبيق مبدأ الاستعاضة عن الضرائب التجارية بضريبة القيمة المضافة، فإنه يُسمح بخصم ضريبة القيمة المضافة المدفوعة من قبل شركات الطيران عند شراء وقود الطائرات. وعليه، ووفقاً لما هو منصوص عليه في الإشعار الصادر عن وزارة المالية ومصلحة الضرائب بشأن إلغاء السياسة الخاصة باستخدام وقود الطيران المستورد والمعفى من الجمارك خلال رحلات الطيران المدني الدولي (Caishui [2013] No.42)، فقد تمت العودة إلى فرض ضريبة القيمة المضافة على وقود الطيران المستورد والمعفى من الجمارك الذي يتم بيعه حالياً لرحلات الطيران المدني الدولي وإلغاء السياسة السابقة للإعفاء من الضريبة على القيمة المضافة وفقاً لذلك.

البند ٢ ترد في الضميمة المرفقة قائمة بأسماء الدول التي أبرمت الصين معها اتفاقات لتجنب الازدواج الضريبي.

البند ٣ يقوم كل راكب مغادر على رحلة دولية أو إقليمية بدفع مبلغ ٩٠ يوان رمنبي. ويشمل هذا المبلغ ٧٠ يوان رمنبي لصندوق تطوير الطيران المدني و ٢٠ يوان رمنبي لصندوق تنمية السفر.

الاتفاقات الضريبية السارية

الرقم المسلسل	الدولة	تاريخ التوقيع	تاريخ بدء السريان	تاريخ التطبيق
١	اليابان	١٩٨٣/٩/٦	١٩٨٤/٦/٢٦	١٩٨٥/١/١
٢	الولايات المتحدة الأمريكية	١٩٨٤/٤/٣٠	١٩٨٦/١١/٢١	١٩٨٧/١/١
٣	فرنسا	١٩٨٤/٥/٣٠	١٩٨٥/٢/٢١	١٩٨٦/١/١
٤	المملكة المتحدة	١٩٨٤/٧/٢٦	١٩٨٤/١٢/٢٣	١٩٨٥/١/١
٥	بلجيكا	١٩٨٥/٤/١٨	١٩٨٧/٩/١١	١٩٨٨/١/١
٦	المانيا	١٩٨٥/٦/١٠	١٩٨٦/٥/١٤	١٩٨٥/١/١-١/٧
٧	ماليزيا	١٩٨٥/١١/٢٣	١٩٨٦/٩/١٤	١٩٨٧/١/١
٨	النرويج	١٩٨٦/٢/٢٥	١٩٨٦/١٢/٢١	١٩٨٧/١/١
٩	الدانمرك	١٩٨٦/٣/٢٦	١٩٨٦/١٠/٢٢	١٩٨٧/١/١
١٠	فنلندا	١٩٨٦/٥/١٢	١٩٨٧/١٢/١٨	١٩٨٨/١/١
١١	كندا	١٩٨٦/٥/١٢	١٩٨٦/١٢/٢٩	١٩٨٧/١/١
١٢	السويد	١٩٨٦/٥/١٦	١٩٨٧/١/٣	١٩٨٧/١/١
١٣	نيوزيلندا	١٩٨٦/٩/١٦	١٩٨٦/١٢/١٧	١٩٨٧/١/١
١٤	تاييلند	١٩٨٦/١٠/٢٧	١٩٨٦/١٢/٢٩	١٩٨٧/١/١
١٥	إيطاليا	١٩٨٦/١٠/٣١	١٩٨٩/١١/١٤	١٩٩٠/١/١
١٦	هولندا	١٩٨٧/٥/١٣	١٩٨٨/٣/٥	١٩٨٩/١/١
١٧	تشيكوسلوفاكيا	١٩٨٧/٦/١١	١٩٨٧/١٢/٢٣	١٩٨٨/١/١
١٨	بولندا	١٩٨٨/٦/٧	١٩٨٩/١/٧	١٩٩٠/١/١

١٩٩١/١/١	١٩٩٠/١٢/٢٨	١٩٨٨/١١/١٧	أستراليا	١٩
١٩٩١/١/١	١٩٩٠/٥/٢٥	١٩٨٩/١١/٦	بلغاريا	٢٠
١/٧-١٩٨٩/١/١	١٩٨٩/١٢/٢٧	١٩٨٩/١١/١٥	الباكستان	٢١
١٩٨٩/١/١	١٩٩٠/٧/٢٠	١٩٨٩/١٢/٢٥	الكويت	٢٢
١٩٩٠/١/١	١٩٩١/٩/٢٧	١٩٩٠/٧/٦	سويسرا	٢٣
١٩٩٢/١/١	١٩٩١/١٠/٥	١٩٩٠/١٠/٢٥	قبرص	٢٤
١٩٩٣/١/١	١٩٩٢/٥/٢٠	١٩٩٠/١١/٢٢	إسبانيا	٢٥
١٩٩٣/١/١	١٩٩٢/٣/٥	١٩٩١/١/١٦	رومانيا	٢٦
١٩٩٣/١/١	١٩٩٢/١١/١	١٩٩١/٤/١٠	النمسا	٢٧
١٩٩٤/١/١	١٩٩٣/١/٦	١٩٩١/٨/٥	البرازيل	٢٨
١٩٩٣/١/١	١٩٩٢/٦/٢٣	١٩٩١/٨/٢٦	مونغوليا	٢٩
١٩٩٥/١/١	١٩٩٤/١٢/٣١	١٩٩٢/٦/١٧	هنغاريا	٣٠
١٩٩٥/١/١	١٩٩٤/٣/٢٠	١٩٩٣/٢/٢	مالطا	٣١
١٩٩٥/١/١	١٩٩٤/٧/١٤	١٩٩٣/٧/١	الإمارات العربية المتحدة	٣٢
١٩٩٦/١/١	١٩٩٥/٧/٢٨	١٩٩٤/٣/١٢	لكسمبرغ	٣٣
١٩٩٥/١/١	١٩٩٤/٩/٢٧	١٩٩٤/٣/٢٨	كوريا	٣٤
١٩٩٨/١/١	١٩٩٧/٤/١٠	١٩٩٤/٥/٢٧	روسيا	٣٥
١٩٩٦/١/١	١٩٩٥/٨/١٦	١٩٩٤/٧/١٤	بابوا غينيا الجديدة	٣٦
١٩٩٥/١/١	١٩٩٤/١١/١٩	١٩٩٤/٧/١٨	الهند	٣٧
١٩٩٦/١/١	١٩٩٥/٥/٤	١٩٩٤/٨/١	موريشيوس	٣٨
٢٠٠٢/١/١	٢٠٠١/٥/١٨	١٩٩٥/١/٩	كرواتيا	٣٩
١٩٩٧/١/١	١٩٩٦/١٠/٣	١٩٩٥/١/١٧	بيلاروس	٤٠
١٩٩٦/١/١	١٩٩٥/١٢/٢٧	١٩٩٥/٢/١٣	سلوفينيا	٤١
١٩٩٦/١/١	١٩٩٥/١٢/٢٢	١٩٩٥/٤/٨	إسرائيل	٤٢
١٩٩٧/١/١	١٩٩٦/١٠/١٨	١٩٩٥/٥/١٧	فيتنام	٤٣
١٩٩٨/١/١	١٩٩٧/١/٢٠	١٩٩٥/٥/٢٣	تركيا	٤٤
١٩٩٧/١/١	١٩٩٦/١١/٢٨	١٩٩٦/٥/٥	أرمينيا	٤٦
١٩٩٨/١/١	١٩٩٧/٣/١٥	١٩٩٦/٦/٣	جامايكا	٤٧
١٩٩٨/١/١	١٩٩٧/٢/٥	١٩٩٦/٦/٣	آيسلندا	٤٨
١٩٩٧/١/١	١٩٩٦/١٠/١٨	١٩٩٦/٦/٣	ليتوانيا	٤٩
١٩٩٨/١/١	١٩٩٧/١/٢٧	١٩٩٦/٦/٧	لاتفيا	٥٠
١٩٩٧/١/١	١٩٩٧/٧/٣	١٩٩٦/٧/٣	أوزبكستان	٥١

١٩٩٨/١/١ (الصين)	١٩٩٧/٤/١٠	١٩٩٦/٩/١٢	بنغلاديش	٥٢
١٩٩٨/٧/١ (بنغلاديش)				
١٩٩٨/١/١	١٩٩٨/١/١	١٩٩٧/٣/٢١	يوغسلافيا	٥٣
٢٠٠٠/١/١	١٩٩٩/٢/٩	١٩٩٧/٥/٣٠	السودان	٥٤
١٩٩٨/١/١	١٩٩٧/١١/٢٩	١٩٩٧/٦/٩	مقدونيا	٥٥
٢٠٠٠/١/١	١٩٩٩/٣/٢٤	١٩٩٧/٨/١٣	مصر	٥٦
٢٠٠١/١/١	٢٠٠٠/٦/٧	١٩٩٨/٤/٢١	البرتغال	٥٧
٢٠٠٠/١/١	١٩٩٩/١/٨	١٩٩٨/٥/١٢	إستونيا	٥٨
٢٠٠٠/١/١	١٩٩٩/٦/٢٢	١٩٩٩/١/٢٥	لاوس	٥٩
٢٠٠٠/١/١	١٩٩٩/١٢/١٧	١٩٩٩/٨/٢٦	سيشيل	٦٠
٢٠٠٢/١/١	٢٠٠١/٣/٢٣	١٩٩٩/١١/١٨	الفلبين	٦١
٢٠٠٠/١/١ (الصين)	٢٠٠٠/١٢/٢٩	٢٠٠٠/٤/١٩	إيرلندا	٦٢
٢٠٠١/٤/٦ (آيرلندا)				
٢٠٠٢/١/١	٢٠٠١/١/٧	٢٠٠٠/٤/٢٥	جنوب أفريقيا	٦٣
٢٠٠١/١/١	٢٠٠٠/١٠/٢٧	٢٠٠٠/٥/١٥	باربادوس	٦٤
٢٠٠٢/١/١	٢٠٠١/٥/٢٦	٢٠٠٠/٦/٧	مولدوفا	٦٥
٢٠٠٤/١/١	٢٠٠٣/١٠/١٧	٢٠٠١/٤/١٣	كوبا	٦٦
٢٠٠٥/١/١	٢٠٠٤/١٢/٢٣	٢٠٠١/٤/١٧	فنزويلا	٦٧
٢٠٠٤/١/١	٢٠٠٣/٧/٢٧	٢٠٠١/٩/١٢	كزاخستان	٦٨
٢٠٠٤/١/١	٢٠٠٣/٨/٢٥	٢٠٠١/١١/٧	إندونيسيا	٦٩
٢٠٠٣/١/١	٢٠٠٢/٧/٢٠	٢٠٠٢/٣/٢٥	عمان	٧٠
٢٠٠٤/١/١	٢٠٠٣/٩/٢٣	٢٠٠٢/٤/١٦	تونس	٧١
٢٠٠٤/١/١	٢٠٠٣/٨/١٤	٢٠٠٢/٤/٢٠	إيران	٧٢
٢٠٠٣/١/١	٢٠٠٢/٨/٨	٢٠٠٢/٥/١٦	البحرين	٧٣
٢٠٠٦/١/١	٢٠٠٥/١١/١	٢٠٠٢/٦/٣	اليونان	٧٤
٢٠٠٤/١/١	٢٠٠٣/٣/٢٩	٢٠٠٢/٦/٢٤	قيرغيزستان	٧٥
٢٠٠٧/١/١	٢٠٠٦/٨/١٦	٢٠٠٢/٨/٢٧	المغرب	٧٦
٢٠٠٦/١/١	٢٠٠٥/٥/٢٢	٢٠٠٣/٨/١١	سري لانكا	٧٧
٢٠٠٥/١/١	٢٠٠٥/٥/٢٢	٢٠٠٣/٩/١٨	ترينيداد وتوباغو	٧٨
٢٠٠٦/١/١	٢٠٠٥/٧/٢٨	٢٠٠٤/٩/١٣	ألبانيا	٤٩
٢٠٠٧/١/١	٢٠٠٦/١٢/٢٩	٢٠٠٤/٩/٢١	بروني	٨٠
٢٠٠٦/١/١	٢٠٠٥/٨/١٧	٢٠٠٥/٣/١٧	أذربيجان	٨١

٢٠٠٦/١/١	٢٠٠٥/١١/١٠	٢٠٠٥/٦/٢٢	جورجيا	٨٢
٢٠٠٧/١/١	٢٠٠٦/٣/١	٢٠٠٥/٩/١٢	المكسيك	٨٣
٢٠٠٧/١/١	٢٠٠٦/٩/١	٢٠٠٦/١/٢٣	المملكة العربية السعودية	٨٤
٢٠٠٨/١/١	٢٠٠٧/٧/٢٧	٢٠٠٦/١١/٦	الجزائر	٨٥
٢٠٠٨/١/١	٢٠٠٧/٩/١٨	٢٠٠٧/٧/١١	سنغافورة	٨٦

(منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة) (منطقة ماكاو الإدارية الخاصة)

الرقم التسلسلي	الدولة	تاريخ التوقيع	تاريخ بدء السريان	تاريخ التطبيق
١	منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة	٢٠٠٦/٨/٢١	٢٠٠٦/١٢/٨	(المنطقة القارية) ٢٠٠٧ منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة (٢٠٠٧
٢	منطقة ماكاو الإدارية الخاصة	٢٠٠٣/١٢/٢٧	٢٠٠٣/١٢/٣٠	٢٠٠٤/١/١

الترتيبات المتصلة بالضرائب على إيرادات النقل الدولي (النقل الجوي)

- ١- فرض الضرائب بصفة متبادلة لا تتجاوز الضرائب المفروضة ١,٥ في المائة: الفلبين اتفاقية (أو ترتيب) تفادي الازدواج الضريبي على إيرادات الشركات
- ٢- الإعفاء المتبادل لضرائب إيرادات الشركات جميع الدول (المناطق) التي أبرمت اتفاقات بشأن الضرائب مع الصين، باستثناء تلك المدرجة في البند ١
- زيمبابوي، تركمانستان، سوريا، مدغشقر، لبنان، أفغانستان، زائير، بروني
- ٣- الإعفاء المتبادل لضريبة الدخل الشخصي زيمبابوي، فينتام، مونغوليا، لاوس، الكويت، بنغلاديش، عمان، بروني، أوكرانيا، كازاخستان، مالديف، أوزبكستان، تركمانستان، الاتحاد السوفيتي السابق، لبنان، قيرغستان، بيلاروس،

جمهورية كوريا

بروتوكول خاص باتفاقية للضرائب

فرنسا، المملكة المتحدة، البحرين

اتفاقية ثنائية خاصة بشأن الإعفاء
الضريبي المتبادل للنقل الدولي

٤- الإعفاء المتبادل للضريبة غير
المباشرة اليابان، الدانمرك، سنغافورة، الإمارات العربية المتحدة،
جمهورية كوريا، الهند، موريشيوس، سلوفينيا، إسرائيل،
أوكرانيا، جاميكا، ماليزيا (بروتوكول عام ٢٠٠٠)،
هونغ كونغ، ماكاو

تزد الأحكام الخاصة بالضرائب في
اتفاقيات الخدمات الجوية زمبابوي، فيتنام، أوزبكستان، الولايات المتحدة
الأمريكية، أوكرانيا، تركمانستان، سوريا، رومانيا، بيرو،
عمان، نيوزيلندا، مدغشقر، لبنان، قبرغيزستان،
الكويت، كازخستان، إسرائيل، كندا، بروني، بلجيكا،
بيلاروس

اتفاقية أو تبادل رسائل الإعفاء المتبادل
بشأن ضريبة دخل النقل الدولي الولايات المتحدة الأمريكية، فرنسا، تايلند، تركيا،
لكسمبرغ، هولندا، فنلندا، سنغافورة، سري لانكا،
البحرين

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 لإدراجها في اتفاقاتنا للخدمات الجوية. أو اتفاقا ذاتيا تفاديا للازدواج الضريبي فيما يخص الضرائب على الدخل من عمليات الطائرات. وتجري حاليا أيضا مفاوضات مع بعض شركاء الطيران الآخرين.
- ٣ البند تنفذ، فيما عدا ضريبة مغادرة الركاب التي يدفعها كل راكب يغادر هونغ كونغ بواسطة النقل الجوي، إلا في حالة إعفائه من هذه الضريبة.

الصين (منطقة ماكاو الإدارية الخاصة)

ستبذل ماكاو ما بوسعها لصياغة وتنفيذ سياسة تمثل 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: (١) الوقود والشحوم والإمدادات الأخرى، و(٢) إيرادات الشركات النقل الجوي والطائرات والأمالك غير المنقولة الأخرى، و(٣) مبيعات واستخدام النقل الجوي الدولي.

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

- (١) يتمثل العبء المالي على قطاع الطيران عموماً مع الأعباء المالية على القطاعات الأخرى في الاقتصاد القومي.
- (٢) لا تفرض الضريبة على وقود الطائرات المستخدم لتزويد خدمات النقل الجوي الدولي لاعتباره من الصادرات.
- (٣) يعتبر إيراد الناقلين الجويين الدوليين من الإيرادات المختلطة، وتفرض ضريبة بنسبة ٣٣ بالمائة على الإيراد الخاضع للضريبة.
- (٤) 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)
- (٥) يعفى نقل الشحن الدولي من ضريبة القيمة المضافة.
- (٦) تم عقد اتفاق مع حكومة بنما لإلغاء الأزواج الضريبي بهدف تجنب التعدد الضريبي.
- (٧) 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 الإيكاو 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 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 إعفاء ضريبيا مماثلا للأشخاص المقيمين في قبرص.
- البند ٢ ج)** بالتمشي 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.

تشيكيا

البند ١ وفقاً للقانون رقم 353/2003 colI. 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 توجيهه 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، وتحديد المادة رقم 586/1992 colI. المعني بضريبة الدخل. وتوافق وزارة المالية على مبدأ المعاملة بالمثل على أساس فرض الضرائب في الدولة التي توجد فيها 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 بتجنب الازدواج الضريبي. وأبرمت الجمهورية التشيكية اتفاقات مع ٨٥ دولة. وتتطرق هذه الاتفاقات أيضاً إلى نظام فرض الضرائب والتخلص من الازدواج الضريبي الدولي على الدخل الوارد من الطائرات المنقولة الملكية التي يتم تشغيلها في مجال النقل الدولي أو الممتلكات المنقولة المستخدمة لتشغيل هذه الطائرات.

وفقاً للقانون رقم 235/2004 colI. 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 235/2004 colI. المعني بضريبة القيمة المضافة، يعفى نقل الأفراد والأمتعة، بما في ذلك الخدمات المتعلقة بشكل مباشر بعمليات النقل بين دول الاتحاد 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 تمثل الجمهورية التشيكية كليا لهذا القرار.

إكوادور

- البند ١** تمتثل إكوادور للبند ١ أ)، ب)، ج)، ود). أما بالنسبة للبند ١ هـ)، فتفرض ضريبة على قيمة كل جالون من وقود الطيران والشحوم التي تستخدم داخل إكوادور 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 بوجوب قيام جميع المؤسسات والأفراد الخاضعين "لضريبة الدخل السنوية" بتقديم المدفوعات إلى وزارة المالية.
- البند ٣** لا تفرض ضريبة في إكوادور على إجمالي الإيرادات أو المبيعات التي يحققها المستثمرون الجويون.
- تفرض ضريبة على بيع تذاكر السفر الصادرة للأفراد في إكوادور بنسبة ١٠ في المائة من قيمتها. وتحصل وزارة المالية هذه القيمة.
- سيتم إبلاغ المنظمة بأي تغيير يطرأ على القواعد المطبقة.

مصر

تعليقات عامة

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

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

لا تفرض مصر أية ضرائب على الوقود والشحوم وغيرها من 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 الازدواج الضريبي على إيرادات ومبيعات شركات النقل الجوي على أساس مبدأ المعاملة بالمثل.

البند ٢

إستونيا

تعليقات عامة

في سياساتها الضريبية العامة، توافق استونيا على سياسات الإيكاو 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.

البند ١ فيما يتعلق بالضرائب على الوقود والشحوم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى، لا تفرض استونيا رسوما على الوقود المستورد في خزانات الطائرات. فضلا عن ذلك، في حالة جلب تلك الإمدادات 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	١٥ في المائة

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

يرجى الإحاطة 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.

البند ٢ 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 ولاتفيا 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 إرادة سياسية قوية لتخفيض نسبة ضريبة الشركات.

البند ٣ 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 RT I/1993, 60, 847 للمرة الأولى في عام ١٩٩٣. ولا تدفع ضريبة القيمة المضافة على الطائرات المستوردة التي لا تستخدم إلا في النقل الدولي، ذلك وفقا لتعديل عام ١٩٩٧ على هذا القانون. وقد بدأت مؤخرًا عملية التنسيق مع القواعد التنظيمية السارية في الاتحاد الأوروبي.

إثيوبيا

- البند ١** تعفي حكومة إثيوبيا 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 إثيوبيا وتلك الدول.
- البند ٣** أما بالنسبة لضرائب إيرادات شركات الطيران، فقد أبرمت إثيوبيا اتفاقات ثنائية مع دولٍ عدة لتجنب الازدواج الضريبي على إيرادات ومبيعات شركات الطيران على أساس مبدأ المعاملة بالمثل.

فيجي

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

فنلندا

- البند ١** نفذت فنلندا هذا البند في مجال النقل الجوي التجاري وفقا للتوجيه الصادر عن الاتحاد الأوروبي بشأن الطاقة والتوجيه بشأن قيمة الضريبة المضافة. ولا تسري الإعفاءات من الطاقة وضرائب القيمة المضافة على الطيران العام للأغراض غير التجارية ولا تستدعي هذه الإعفاءات تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل من الدول الأخرى.
- البند ٢** أبرمت فنلندا عددا من الاتفاقات الثنائية تفاديا للازدواج الضريبي على دخل الشركات الدولية.
- البند ٣** تُعفى الخدمات المرتبطة بالنقل الجوي الدولي من ضريبة القيمة المضافة وفقا للتوجيه الصادر عن الاتحاد الأوروبي بشأن ضريبة القيمة المضافة والتشريعات التنفيذية الوطنية.

فرنسا

الإعفاءات الضريبية الخاصة بالوقود وغيره من منتجات الطاقة هي الإعفاءات المتعارفة، باستثناء ما يتعلق بالطيران لأغراض الترفيه الخاص. وينطبق الإعفاء كذلك على أي ضريبة قيمة مضافة يمكن أن تفرض على هذه المنتجات. وفضلا عن ذلك تمنح شركات الطيران التي يتمثل نشاطها الرئيسي في النقل الجوي الدولي إعفاءً كاملاً من ضريبة القيمة المضافة على المعاملات المرتبطة بتسليم الطائرات الخاصة بهذه الشركات وتجهيزها وإصلاحها وتأجيرها واستخدامها في الطيران العارض.

والأحكام المصممة لتفادي الازدواج الضريبي فيما يتصل بدخل شركات الطيران ورأس مالها تكون عادة مضمّنة في الاتفاقات الثنائية العامة التي وقعتها فرنسا في مجال الازدواج الضريبي المحدد، أو مدرجة في اتفاقات خاصة بها.

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

وترى فرنسا أنه من المهم المساهمة في تنفيذ الأهداف الإنمائية للألفية في مجالي الصحة والتنمية الاقتصادية. ولذا ظلت تفرض منذ عام ٢٠٠٦ مساهمة تضامنية على كل راكب داخلي أو دولي.

وتواصل فرنسا دعمها للجهود الدولية الرامية للتصدي لآثار تغير المناخ على الطيران من خلال تطبيق تدابير قائمة على آليات السوق. وترى فرنسا أنه من المستصوب أن تتخذ هذه التدابير على الصعيد العالمي. بيد أنه، في غياب العمل المشترك على الصعيد العالمي، يعتبر العمل الإقليمي خطوة أولى هامة.

ألمانيا

على الرغم من أن القرارات قد لا تمثل لسياسة حكومة البلاد على المدى البعيد، إلا أن ألمانيا تمثل لهذه القرارات حالياً طالما تتفق مع سياسة وقانون الاتحاد الأوروبي. وقد بدأت ألمانيا منذ عام ٢٠١١ بفرض ضريبة ركاب على كل مبيعات التذاكر المرتبطة بعمليات مغادرة المطارات الألمانية. وقد تقرر حكومة ألمانيا فرض ضريبة على استهلاك الوقود ومواد التشحيم المستخدمة في مجال النقل التجاري الدولي بالإضافة إلى ضريبة على مبيعات وخدمات النقل الجوي الدولي للركاب. ومع ذلك، تعارض ألمانيا بشدة أنشطة الإيكاو المرتبطة بمبيعات وخدمات النقل الجوي الدولي للمسافرين لكون المسائل المتعلقة بالسياسة الضريبية في هذا المجال لا تقع ضمن نطاق اختصاصات الإيكاو. وتحظى التشريعات الوطنية ذات الصلة بالسلطة المطلقة في ما يخص عمليات اتخاذ القرارات ووضع التشريعات في هذا المجال.

ووفقاً للمادة ٨ من الاتفاقية الضريبية النموذجية لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية بخصوص الدخل ورأس المال، تتبع ألمانيا سياسة إدراج أحكام مناسبة ضمن اتفاقاتها الخاصة بالازدواج الضريبي، مما يعني أنه لا يتم تحصيل ضرائب الدخل أو رأس المال من شركات النقل الجوي إلا في الدول التي تتم فيها الإدارة الفعلية للشركة. وفي ما يخص الدول التي لا ترتبط مع ألمانيا بأية اتفاقات خاصة بالازدواج الضريبي، تحاول ألمانيا تحقيق الهدف من المادة ٨ من الاتفاقية الضريبية النموذجية لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية الخاصة بالدخل ورأس المال على أساس مبدأ المعاملة بالمثل عبر تبادل مذكرات دبلوماسية.

غواتيمالا

١- الوقود والشحوم والمعدات

تتص التشريعات الوطنية، استنادا إلى الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي الموقع عليها على أساس مبدأ المعاملة بالمثل، على تطبيق الإعفاءات في الحالات التالية: الطائرات التي تشارك في الخدمات الدولية، ومعداتنا، وقطاع الغيار فيها، والوقود واحتياطات الشحوم، والإمدادات، والمواد الدعائية والترويجية الموجودة على متن الطائرة. وتسري هذه الإعفاءات طالما ظلت المعدات والاحتياطات الجوية على متن الطائرة أو ريثما تُصدّر هذه المعدات والاحتياطات.

وبالمثل، تعفى هذه المعدات والمواد معفية من الضرائب في حالة دخولها البلد عبر شركة الطيران المعنية ويكون الغرض منها هو استخدامها على متن الطائرة. ولا يجري تحميل هذه المعدات والاحتياطات إلى الإقليم الوطني إلا تحت إشراف الجمارك وريثما يعاد تصديرها، حيث توضع في منطقة المناولة الخاصة وتُعفى من الضرائب.

٢- الضرائب العامة

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

٣- تحويل الأموال

وفقا للاتفاقات الثنائية المتعلقة بالنقل الجوي، تتمتع شركات الطيران بحرية تحويل فائض الإيرادات عن النفقات إلى أقاليمها. ولا تُفرض ضرائب على عملية التحويل هذه.

هنغاريا

البندان ١ و ٢

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

— يخضع وقود الطائرات التوربينية لضريبة الاستهلاك، ولكن حسب حجم الاستهلاك، لا تخضع شركات الطيران لضريبة الإنتاج المحلي. ويعفى من ضريبة القيمة المضافة إمداد وقود الطائرات التوربينية الذي تشغله شركات الطيران في الطائرات المأجورة بشكل حصري أو بوجه خاص في المسارات الدولية.

— سوائيل إزالة الجليد والسوائيل الهيدرولية وسوائيل التبريد بالإضافة إلى الإمدادات الفنية الاستهلاكية معفية من الضريبة.

تعفى أنواع الوقود والشحوم المذكورة أعلاه بالإضافة إلى الإمدادات الفنية الاستهلاكية من الجمارك والرسوم الأخرى أيضا.

تمنح الإعفاءات فقط في حالة المواد والإمدادات الفنية الاستهلاكية المستخدمة في تشغيل الطائرات. وتشير الإعفاءات من ضريبة القيمة المضافة إلى الوقود والمواد والوسائل الفنية غير المستهلكة لأغراض استخدامها في تشغيل الطائرات التي تسلك بشكل حصري أو خاص المسارات الدولية.

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 إطار الإعفاءات المفصلة في البندين ١ و ٢، وهي الإعفاءات التي تعطي ميزة للمؤسسات التي تعمل في مجال النقل الجوي.

وقعت هنغاريا على ما مجموعه ٦٥ اتفاقية تتعلق بتفادي الازدواج الضريبي على الدخل أو على الدخل ورؤوس الأموال.

أيسلندا

تعليقات عامة

تعرب أيسلندا عموماً عن دعمها لسياسات الإيكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي. غير أن حكومة أيسلندا قد تقرر تطبيق ضرائب تفرض على النقل الجوي مثل تلك المتعلقة بالمناقشة بخصوص التدابير القائمة على آلية السوق للحد من أثر الطيران المدني الدولي على البيئة.

البند ١ منفذة، غير أن القانون الأيسلندي بشأن ضريبة القيمة المضافة يسمح بفرض ضرائب وجبايات الطيران العام غير التجاري.

البند ٢ وقعت أيسلندا في الوقت الراهن مع الدول الأخرى على ٣٢ اتفاقاً للاندماج الضريبي سارية المفعول.

البند ٣ تشهد أيسلندا في الوقت الراهن تغييرات فيما يخص الضرائب المفروضة على مستخدمي المطارات في هذا البلد وذلك تماشياً مع التشريعات الأوروبية.

البند ٤ تحظى بالتأييد.

الهند

تعليق عام

تقبل الهند بالقرار المتخذ في الدورة ٣٦ للجمعية العمومية.

- البند ١** يعفى من جباية جميع الضرائب والرسوم المعمول بها في الهند الوقود والشحوم المعبأة في حاويات وتشكل جزءا من أي طائرة مسجلة لدى بلد (بخلاف الهند) طرف في اتفاقية الطيران المدني الدولي في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤ أو وقع مع الهند على اتفاق الخدمات الجوية ويعمل في خدمة جوية دولية منتظمة أو غير منتظمة.
- البند ٢** ترد طيا قائمة بالبلدان التي أبرمت معها اتفاقات لتفادي الازدواج الضريبي.
- البند ٣** لا تفرض ضرائب على الشحنات الجوية للبضائع أو على البطاقات الجوية. ولكن تفرض ضريبة مغادرة اسمها ضريبة السفر الأجنبي على كل راكب يغادر الهند جوا.

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 إضافي)	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 ألمانيا الاتحادية	١٥
١٩٨٥-١٩٨٤	جمهورية ألمانيا الاتحادية (بروتوكول)	١٦
١٩٨٦-١٩٨٥	جمهورية ألمانيا الديمقراطية	١٧
١٩٨٥-١٩٨٤	اليونان	١٨
١٩٩٠-١٩٨٩	هنغاريا	١٩
١٩٩٠-١٩٨٩	إندونيسيا	٢٠
١٩٩٨-١٩٩٧/١٩٩٦-١٩٩٥	إسرائيل	٢١
١٩٧٩-١٩٧٨	ايطاليا	٢٢
١٩٩٨-١٩٩٧	إيطاليا (منقح)	٢٣
١٩٩٢-١٩٩١	اليابان (منقح)	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
١٩٩٩-١٩٩٨	الفلبين	٣٥
١٩٩٢-١٩٩١	بولندا	٣٦
١٩٩٠-١٩٨٩	رومانيا	٣٧
١٩٩٦-١٩٩٥	سنغافورة (منقح)	٣٨
١٩٩٨-١٩٩٧	اسبانيا	٣٩

اعتبارا من السنة المالية	اسم البلد	الرقم
١٩٨٦-١٩٨٥	كوريا الجنوبية	٤٠
١٩٨٢-١٩٨١	سري لانكا (منقح)	٤١
١٩٩١-١٩٩٠	السويد (منقح)	٤٢
١٩٩٧-١٩٩٦	سويسرا	٤٣
١٩٨٤-١٩٨٣	سوريا	٤٤
١٩٨٤-١٩٨٣/١٩٨٣-١٩٨٢	تنزانيا	٤٥
١٩٨٩-١٩٨٨/١٩٨٨-١٩٨٧	تايلند	٤٦
١٩٩٦-١٩٩٥	الإمارات 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 الاتحاد روسيا)	٥١
١٩٩٨-١٩٩٧	فيتنام	٥٢
١٩٨٠-١٩٧٩	زامبيا	٥٣

إندونيسيا

تعليقات عامة

- ليس لدى إندونيسيا اعتراض على توجيهات الإيكاو فيما يتصل بسياسات الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.
- البند ١** تماشيا مع الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية بين إندونيسيا ونظرائها من الدول الأخرى واستنادا إلى مبدأ المعاملة بالمثل، تُعفى الطائرات العاملة في الخدمات الدولية والتي تسيرها شركة/ شركات طيران تحدها الدول المناظرة، من جميع الرسوم أو الضرائب الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب، عند وصولها إلى أراضي الدولة المناظرة، شريطة أن تظل هذه المعدات أو الإمدادات على ظهر الطائرة إلى حين إعادة تصديرها.
- البند ٢** أبرمت إندونيسيا عددا من الاتفاقات الثنائية بشأن الازدواج الضريبي بغية تفادي تعددية الضرائب في مجال الطيران المدني، من جملة أشياء أخرى.
- البند ٣** لا تفرض إندونيسيا ضرائب على مبيعات النقل الجوي الدولي واستخدامه.

جمهورية إيران الإسلامية

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

أيرلندا

البند ٢

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

وقّعت أيرلندا اتفاقات للاندواج الضريبي مع ٧٢ بلداً، منها ٦٨ اتفاقاً ساري المفعول (حتى تاريخ نوفمبر ٢٠١٥). وتتماشى اتفاقيات أيرلندا للاندواج الضريبي مع الاتفاقية الضريبية النموذجية على الدخل ورأس المال لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية والتي يتم بموجبها عدم فرض ضرائب على أرباح تشغيل الطائرات في مجال النقل الجوي إلا في الدول التي تتواجد فيها الشركات (المادة ٨). ويتم تطبيق المبدأ نفسه على الإيرادات الرأسمالية التي يتم الحصول عليها عند نقل ملكية الطائرات (أو الممتلكات المنقولة المستعملة في تشغيل هذه الطائرات)، والتي لا تخضع للضرائب سوى في دولة تواجد الشركة المعنية (المادة ١٣). لذلك، فعند وجود معاهدة للاندواج الضريبي، لا تقوم أيرلندا بفرض أي ضرائب على الأرباح والإيرادات الناتجة عن تشغيل الطائرات في الحركة الجوية الدولية في الحالات التي يتم فيها تشغيل هذه الطائرات من طرف شركات تتواجد في الدول المشاركة في الاتفاقية.

البند ٣

فيما يتعلق بضريبة المبيعات وضريبة استخدام النقل الجوي الدولي، فإن على كل دولة متعاقدة أن تخفف بأكبر 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 أيرلندا 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.

وقد فرضت أيرلندا ضريبة للسفر الجوي قيمتها ٣ يورو بدءاً من ١/٣/٢٠١١، لتحل محل المعدلين السابقين، على جميع ركاب الرحلات المغادرة من المطارات الأيرلندية إلى كلا الوجهتين المحلية أو الدولية. وتعود إيرادات هذه الضرائب بشكل مباشر إلى الخزنة المالية الأيرلندية.

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 ٥٠.٠٠٠ 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 الإعفاء المشار إليه في هذا البند كقاعدة عامة.

بالنسبة لطائرات الركاب وطائرات البضائع، يمنح الإعفاء للوقود والشحوم وغيرها من الإمدادات 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 الإعفاء المذكور أعلاه على أساس المعاملة بالمثل الفعلية.

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

البند ١ د) تمنح الإعفاءات 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) أذناه.

البند ٢ ج) تدرج الأحكام الرامية إلى تجنب الازدواج الضريبي بالنسبة لدخل شركات الطيران ورأسمالها، تدرج عادة في الاتفاقات الثنائية العامة التي توقعها إيطاليا بشأن الازدواج 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 الإيكاو.

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

كينيا

لا تلتزم عدة دول بسياسات الإيكافو 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 — خَصَّع 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.

يمكن 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 والإمدادات الفنية والاستهلاكية التي تستخدمها الطائرات الأجنبية. ويتم النص على ذلك الإعفاء في الاتفاقات الثنائية التي تبرم مع مختلف الدول.
- (٢) يجري تبادل الإعفاء من الضرائب على إيرادات وأرباح شركات الطيران إما بواسطة النص على ذلك في اتفاقات ثنائية (إذا وافق الطرف الآخر على ذلك) وإما 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 الإيكاو.

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.

وتعرف 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 للمتكمين 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.

ولابد 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، أيسلندا، إسبانيا، إيطاليا، إسرائيل، الولايات المتحدة الأمريكية، كندا، كازاخستان، الصين، كوريا، كرواتيا، لاتفيا، بولندا، لوكسمبورغ، جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة، مالطة، جمهورية 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). ووفقاً 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. ويجب الإحاطة علماً أنه لا يتم تطبيق ضريبة الممتلكات على الطائرات أو الممتلكات المنقولة الأخرى ذات الصلة بالطائرات المستخدمة في الخدمة الجوية الدولية. بالنظر إلى ما ورد أعلاه، فإن وزارة النقل والاتصالات لجمهورية ليتوانيا تؤيد قرار المجلس بشأن ضرائب النقل الجوي الدولي.

مدغشقر

- البند ١** لا تجبي مدغشقر أي ضرائب على الوقود المعبأ للرحلات الدولية المباشرة. فضلا عن ذلك، تُعفى من الضرائب والرسوم لدى دخولها البلد المنتجات البترولية وقطع الغيار ومعدات المواد ومواد الخدمات الجوية المخصصة لاستخدام الطائرات العسكرية أو المدنية التي تقوم برحلات بعيدة والحركة الجوية العابرة للحدود.
- البند ٢** تعتمد مدغشقر في اتفاقاتها مع الدول الأخرى ورهنا بمبدأ المعاملة بالمثل أحكاما تقضي بتفادي الازدواج الضريبي للإيرادات التي يجنيها الناقلون الجويون من خلال تأدية الخدمات الجوية الدولية. وفي حالة وجود اتفاقات ضريبية ثنائية موقّعة مع دول أخرى لتفادي الازدواج الضريبي فهي تطغي على هذه الأحكام الخاصة بشأن الاتفاقات الجوية. وقد وقعت مدغشقر اتفاقات من هذا القبيل مع فرنسا وموريشيوس.
- البند ٣** ويعفى من ضريبة القيمة المضافة النقل الجوي للأشخاص والبضائع إلى الخارج أو من الخارج. وتخضع للضريبة الخدمات المتمثلة في التمثيل أو الإرسالية وليس النقل الجوي، التي يقدمها المشغلون أو الشركات. وتجبى رسوم لتغطية النفقات المتصلة باستخدام الهياكل الأساسية للمطارات والخدمات التي تقدمها سلطات الطيران المدني.

ملاوي

تعليقات عامة

تطبق ملاوي أحكام الوثيقة ٨٦٣٢ وليس لديها أي قيود فيما يتعلق بالقرار .

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

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

ملديف

- البندان ١ و ٢:** لا تفرض ملديف ضرائب على الوقود والشحوم وغيرها من الإمدادات الفنية الاستهلاكية، وتمتثل تمام الامتثال للمادة ٢٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي.
- البند ٣:** يمكن إعفاء مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول المتعاقدة الأخرى من ضريبة الدخل الذي يتم الحصول عليه في ملديف من تشغيل طائرات في النقل الجوي الدولي، على أساس اتفاقات الازدواج الضريبي.
- البند ٤:** وفقا لقانون ضريبة السلع والخدمات في ملديف، يُعفى بيع تذاكر النقل الجوي الدولي من الضرائب.

مالي

تعليقات عامة

تمتثل مالي، فيما يتعلق بفرض الضرائب، للأحكام التي تحددها منظمة الطيران المدني الدولي

البند ١: تعفي مالي هذه المنتجات من الرسوم الجمركية وسائر الضرائب الأخرى في إطار الحدود الواردة في المادة ٢٤ من الاتفاقية. وقد أُدرج بند في هذا الشأن في الاتفاقات الثنائية المبرمة مع البلدان الأخرى في إطار الخدمات الجوية.

البند ٢: تتضمن الاتفاقات الثنائية التي تبرمها مالي بندا يتعلق بإعفاء إيرادات مؤسسات النقل الجوي التي تحددها الأطراف، شرط ألا يكون هناك اتفاق لتجنب الازدواج الضريبي ينص على هذا الإعفاء بين مالي والبلد المعني.

وتعفى الطائرات المستخدمة في الخدمات الدولية، وغيرها من المواد المستعملة في تشغيل أو صيانة الطائرات أسوة بالوقود والشحوم وقطع الغيار، وفقا لأحكام المادة ٢٤ من الاتفاقية.

تُحدّد الرسوم على استخدام الطائرات وغيرها من تسهيلات الملاحة الجوية والخدمات الفنية لمؤسسات النقل الجوي التي تحددها الدول التي أبرمت اتفاقا مع مالي، على أساس نفس الشروط التي تُحدد بها الرسوم على الشركات الوطنية، التي تقدم خدمات دولية مماثلة، وبطريقة تمتثل بها لأحكام المادة ١٥ من الاتفاقية. وتتسم هذه الشروط بأنها عادلة ومنصفة.

مالطة

البند ١

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

لا ينطبق على مالطة القرار الصادر من المجلس في ١٩٩٩/٢/٢٤ بشأن الضرائب على الوقود والشحوم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى في نقاط الوصول والمغادرة في نفس الدولة حيث أنه لا يشغل فيها سوى مطار دولي واحد. (البند ١ أ) (٣)

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

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

موريتانيا

تعليقات عامة

تطبق موريتانيا، فيما يتصل بفرض الضرائب في ميدان النقل الجوي، المادة ٢٤ من اتفاقية شيكاغو.

البند ١: تطبق موريتانيا، فيما يتصل بفرض ضرائب على الوقود المستخدم أو المهندسين المستخدمين في الأغراض الفنية، أحكام المادة ٢٤ من اتفاقية شيكاغو.

البند ٢: لا تُفرض ضرائب مزدوجة على الدخل.

البند ٣: تُدفع رسوم خدمات المطارات لمديري المطارات مقابل الخدمات العامة التي تقدمها الهيئات المعنية في المطارات.

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 لتعاريف الإيكاو. وبخلاف ضريبة القيمة المضافة، صمم رسم نقل منتجات الوقود ورسوم خدمات الملاحة الجوية لاسترداد التكاليف المتكبدة في توفير تلك الخدمات، مما يجعلها خاضعين للاستثناءات التي حددتها الإيكاو ذاتها. وما من حاجة بالتالي إلى إعفاء الوقود من هذا الرسم.

وفيما يتعلق بضريبة القيمة المضافة، وبمقتضى الفقرة الفرعية الأولى من المادة الأولى من قانون ضريبة القيمة المضافة، تفرض المكسيك ضريبة قيمة مضافة بنسبة ١٦ في المائة على الأفراد وعلى الكيانات القانونية الذين يبيعون سلعاً في إقليم المكسيك بغض النظر عن جنسية هؤلاء الأفراد أو هذه الكيانات. وتجدر الإشارة إلى أن نسبة ضريبة القيمة المضافة تكون صفراً في المائة في حالة المؤسسات المقيمة في البلد والتي تباع سلعاً أو تقدم خدمات تعتبر أنها لأغراض التصدير وفقاً لأحكام المادة ٢٩ من قانون ضريبة القيمة المضافة.

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

ومن جانبه، يسمح القانون 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 وفقاً للقوانين ذات الصلة. وفضلاً 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.

وفي الوقت الحالي، تنص سياستنا الضريبية في هذا المجال على أن الدخل المتأتي من النقل الجوي الدولي، والدخل الآتي من الأنشطة المتصلة به، لا تُفرض عليهما ضريبة إلا في الدولة التي يقيم فيها الناقل الجوي الدولي، وفقاً لأحكام الاتفاقات الضريبية الثنائية. وعلى النقيض من الاقتراح الذي تقدمت به الإيكاو، اتبعت المكسيك هذه السياسة في الاتفاقات التي أبرمتها مؤخراً كعامل حاسم في تحديد البلد الذي تُفرض فيه ضريبة على هذا الدخل. وتجدر الإشارة إلى أن الاتفاقات الضريبية التي دخلت فيها المكسيك في السنوات الأخيرة لا تغطي سوى ضرائب الدخل الاتحادية.

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.

وعلاوة على ذلك، يخضع أصحاب الامتيازات، بلا استثناء، بموجب الفصل الثاني من قانون ضريبة الدخل، لدفع ضرائب على مجموع الدخل الكلي، سواء كان نقداً أو في شكل سلع أو ائتمان، أو في أي شكل آخر، الذي يتم الحصول عليه في السنة المالية. وبالإضافة إلى ذلك، يتعين أيضاً على أصحاب الامتيازات المقيمين في المكسيك أو المقيمين في الخارج ولكن لهم مقر دائم في المكسيك دفع ضريبة أعمال تجارية موحدة على دخلهم، مع تطبيق تخفيضات محدودة فحسب. وقد يقابل هذه الضريبة ضريبة الدخل المدفوعة عن هذه السنة المالية. وهكذا فإن ضريبة الأعمال التجارية لا تكون مستحقة الدفع إلا فيما يزيد على ضريبة الدخل. وفيما يتعلق بضمريبة الممتلكات، لا يجوز، بموجب المادة السابعة من قانون طرق الاتصال والنقل العامة، فرض ضرائب على المطارات لأنها تعتبر ممتلكات عامة اتحادية. وبناء على

ذلك، فإنه في حالة منح حق تشغيل أو إدارة مطار كامتياز، لا يكون صاحب الامتياز ملزماً بدفع ضريبة أراضي على الممتلكات المعنية.

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 وفقاً لسياسات الإيكو ونفسها.

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

وتُفرض ضريبة على الجزء المتبقي من سعر خدمات النقل الجوي للركاب، وفقاً للفقرة الفرعية السادسة من المادة التاسعة والعشرين من قانون ضريبة القيمة المضافة. ولأغراض هذا القانون، تعتبر نسبة ٧٥ في المائة من الخدمات المقدمة أنها لأغراض التصدير، وبناء على ذلك تخضع لضريبة نسبتها صفر في المائة من القيمة (٧٥ في المائة هي الجزء المتبقي من السعر). أما نسبة الـ ٢٥ في المائة من الخدمات التي لا تعتبر أنها لأغراض التصدير، فتخضع لضريبة بنسبة ١٦ في المائة. وأما فيما يتعلق بالشحن الجوي الدولي للبضائع الذي تقوم به مؤسسات مقيمة في المكسيك، فتخضع هذه الخدمات وفقاً للفقرة الفرعية الخامسة من المادة التاسعة والعشرين من القانون، لضريبة نسبتها صفر في المائة، ولأن نسبة ٢٥ في المائة فقط من الخدمات تعتبر أنها مقدمة في الإقليم الوطني فإن هذه النسبة ينبغي أن تنطبق على نسبة ٢٥ في المائة من الخدمات. وأما الجزء المتبقي من قيمة الخدمات والبالغ ٧٥ في المائة، فلا يخضع للضرائب بموجب قانون ضريبة القيمة المضافة.

وتُفرض رسوم الانتفاع بالمطار على الأفراد الذين يغادرون كركاب على رحلات من مطارات دولية تحت سلطة إدارة خدمات المطارات والخدمات المساعدة

وأخيراً يتضمن نموذج اتفاقية النقل الجوي الخاص بالحكومة المكسيكية بنوداً بشأن الضرائب المفروضة على النقل الجوي التي وافقت عليها سلطاتنا الضريبية، وبالتالي تتضمن كل اتفاقات النقل الجوي الثنائية التي أبرمتها المكسيك مع بلدان أخرى بنوداً 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.

المبررات

(أ) ترد في الفقرة ٢ من البند ١ إشارة إلى نسبة ضريبة قدرها ١٥ في المائة. وقد زادت هذه النسبة بمعدل ١ في المائة لتصبح ١٦ في المائة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٠ عقب صدور المرسوم الذي يعدل أو يضيف أو يحذف أحكاماً من قانون ضريبة الدخل، وقانون ضريبة الودائع النقدية وقانون ضريبة القيمة المضافة، وقانون الضرائب الاتحادية المنشورة في الجريدة الرسمية في عددها الصادر في ٧ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩، والمرسوم الذي يسمح بتحديد بعض السندات في شكل وحدات استثمارية [العملة الرسمية للمكسيك]، وتعديل وإضافة أحكام إلى قانون الضرائب الاتحادية وقانون ضريبة الدخل الاتحادية، المنشور في ١ نيسان/أبريل ١٩٩٥.

واستعيض عن مصطلح "أفراد" بعبارة "كيانات اعتبارية" لأن هذه العبارة الأخيرة هي المستخدمة في قانون ضريبة القيمة المضافة في المكسيك.

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

ب) أُعيدت صياغة الفقرة ٢ من البند ٢ لتوضيح أن أحكام الاتفاقات الضريبية التي دخلت فيها المكسيك مؤخرًا تقضي بأن البلد الذي تقيم فيه مؤسسات النقل الدولي هو الذي يفرض ضريبة الدخل على هذه المؤسسات. وقد أُدرج بيان مؤداه أن السياسة المكسيكية تتمثل في إدراج الضرائب الاتحادية فحسب في الاتفاقات الضريبية.

وتشير الفقرة الأخيرة إلى ضريبة الأعمال التجارية الموحدة التي تم العمل بها في عام ٢٠٠٨ بوصفها الضريبة الدنيا التي تم إدراجها في ضريبة الدخل.

ج) وتتص الفقرة ٣ من البند ٣ على أن جزءا قدره ٧٥ في المائة من الخدمات المتعلقة بسفر الركاب الدولي تُعتبر لأغراض التصدير وفقا لأحكام الفقرة الفرعية السادسة من المادة التاسعة والعشرين من قانون ضريبة القيمة المضافة، ولهذا فإنها تُفرض عليها ضريبة بنسبة صفر في المائة. وتوضح الفقرة أيضا أن الجزء الذي لا يعتبر أنه لأغراض التصدير من هذه الخدمات تُفرض عليه ضريبة بنسبة ١٦ في المائة.

وتشير هذه الفقرة أيضا إلى المعاملة التي ينص عليها قانون ضريبة القيمة المضافة فيما يتصل بالشحن الجوي الدولي للبضائع الذي تقوم به المؤسسات المقيمة في المكسيك.

وفيما يتعلق بالفقرة ٤، لا توجد حاليا رسوم للانتفاع بالمطار باستثناء الرسم الذي يفرض على المُنتفع بالمطار. وتم حذف الأحكام المتصلة بالمادتين ٢٠٠ و ٢٠٥ من قانون الرسوم الاتحادي، لأن هاتين المادتين تتعلقان بالرسوم المفروضة على أنشطة الموانئ والترصيف في سياق بحري لا صلة له بالملاحة الجوية.

منغوليا

تخضع المسائل الضريبية بمنغوليا، بما في ذلك الضرائب المفروضة في مجال النقل الجوي الدولي، للتشريعات ذات الصلة وكذلك للاتفاقات المبرمة بين منغوليا والدول الأخرى والاتفاقات الثنائية المبرمة بين الحكومات في مجال الخدمات الجوية الدولية.

تتص جميع الاتفاقات على تطبيق إعفاء ضريبي كامل أو جزئي على أنواع معينة من الدخل والممتلكات في إحدى الدول، وذلك على أساس المعاملة بالمثل ووفقا لظروف خاصة معينة. كما تتطرق هذه الاتفاقات أيضا لإجراءات القضاء على الازدواج الضريبي على الدخل والممتلكات.

عند وضع التشريعات الضريبية في منغوليا والاتفاقات ذات الصلة مع الدول الأخرى، تتم مراعاة مبادئ وقواعد القانون الدولي المقبولة بشكل عام وكذا المعاهدات الدولية المنغولية، بما في ذلك سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي. ووفقا للممارسات الخاصة بمعاهدات منغوليا، يجب إدراج المادة المتعلقة بالإعفاءات الجمركية ضمن الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية.

وفيما يتعلق بإعفاء شركات النقل الجوي من الضرائب، جرت العادة في منغوليا على إدراج الأحكام المتعلقة بالإعفاءات الضريبية في اتفاقات الخدمات الجوية أو تلك المتعلقة بتجنب الازدواج الضريبي على الدخل في الاتفاقات الدولية الفردية.

الأحكام المتعلقة بالإعفاء من الرسوم الجمركية وغيرها

(١) في منغوليا، تُفرض تعريفات جمركية على تصدير واستيراد السلع. وعند اعتماد التعريفات الجمركية، يجب بيان أوصاف السلع ورموز تصنيف كل منها وفقا للنظام المنسق لتوصيف السلع وترميزها.

الإعفاء من الرسوم الجمركية

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

- (أ) أمتعة المسافرين الشخصية.
- (ب) غاز الوقود وحواياته والمعدات والآلات والمعدات والأجهزة أو الأدوات ذات الاستعمال الخاص. وتتم الموافقة على قائمة السلع المشمولة ضمن هذه المادة من قبل الحكومة؛
- (ج) طائرات الركاب المدنية أو قطع الغيار الخاصة بها.

(٢) النسبة القياسية لضريبة القيمة المضافة، وهي ضريبة شاملة على القيمة المضافة، يتم تطبيقها على جميع السلع التي يتم بيعها في منغوليا، أو تصديرها للبيع أو الاستخدام أو الاستهلاك في بلد أجنبي، أو استيرادها إلى منغوليا للبيع أو الاستخدام أو الاستهلاك.

(أ) تطبيق معدل الصفر:

- تستفيد من ذلك خدمات نقل الركاب ونقل البضائع الصادرة من داخل منغوليا إلى البلدان الأجنبية، ومن البلدان الأجنبية إلى داخل منغوليا، وكذلك من بلدان أجنبية إلى بلدان ثالثة عبر أراضي منغوليا؛

- كما تستفيد منه الخدمات المرتبطة بإدارة الملاحة الجوية والخدمات الفنية وخدمات الوقود، والتنظيف التي يتم تقديمها للطائرات الأجنبية والمحلية التي تقوم بتشغيل رحلات ومبيعات دولية، وخدمات الطعام والشراب المقدمة لأفراد طاقم الطائرة أو الركاب أثناء الرحلة.

(ب) الإعفاء من ضريبة القيمة المضافة:

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

وفقا لأحكام اتفاقية شيكاغو (المادة ٢٤ (أ)):

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

٤) كما تُعفى من نفس الرسوم والضرائب باستثناء الرسوم الناتجة عن الخدمات المقدمة:

أ) المؤن على متن الطائرة والتي يتم إدخالها إلى أراضي أي من الطرفين المتعاقدين، ضمن الحدود الموضوعه من قبل سلطات الطرف المتعاقد المذكور، والمخصصة للاستخدام على متن الطائرات العاملة على طريق معين للطرف المتعاقد الآخر.

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

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

لا يمكن تفريغ المعدات العادية المحمولة جواً والمواد والإمدادات التي يُحتفظ بها على متن الطائرات التابعة لأي من الأطراف المتعاقدة في أراضي الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة السلطات الجمركية داخل الطرف المتعاقد المعني. وفي مثل هذه الحالة، يجوز وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة حتى يحين وقت إعادة تصديرها أو التخلص منها وفقاً للأنظمة الجمركية.

أحكام اتفاقيات فرض الضرائب وتجنب الازدواج الضريبي

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

٢- لا تُفرض ضرائب على رأس المال الممثل بالطائرات التي يتم تشغيلها في النقل الدولي والممثل كذلك بالامتلاكات المنقولة المرتبطة بتشغيل تلك الطائرات إلا داخل أراضي الطرف المتعاقد الذي يتواجد فيه مركز الإدارة الفعلي للشركة.

٣- في حال وجود اتفاق خاص لتجنب الازدواج الضريبي فيما يتعلق بالضرائب على الدخل وعلى رأس المال بين الأطراف المتعاقدة، فإنه يتم الاحتكام إلى أحكام هذا الاتفاق.

المغرب

اعتمدت المملكة المغربية، كجزء من سياستها للإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب، المواد التالية:

الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب

- ١- تكون الطائرات المستخدمة لتقديم خدمات توافق عليها مؤسسات النقل الجوي التي يحددها أحد الأطراف المتعاقدة، وكذلك معداتها الخاصة بالطائرات، واحتياجاتها من الوقود والشحوم، ومخزوناتها (بما فيها الأغذية والمشروبات والتبغ)، عند دخولها إلى إقليم طرف متعاقد آخر، معفاة من جميع الرسوم الجمركية، ورسوم التفتيش؛ والرسوم أو الضرائب المماثلة الأخرى، شرط أن تظل المعدات والاحتياجات والمخزونات على متن الطائرة إلى أن يعاد تصديرها أو استخدامها في الجزء من الطريق الذي يجري تشغيله فوق الإقليم المذكور.
- ٢- وعلى أساس الفقرة ٣ من هذه المادة، تكون البنود التالية معفاة بالمثل من الرسوم الجمركية. ورسوم التفتيش، والرسوم أو الضرائب المماثلة الأخرى، باستثناء الرسوم أو الضرائب على الخدمات المقدمة:
 - أ) المخزونات المحملة في إقليم أحد الأطراف المتعاقدة في إطار الحدود التي تعينها سلطات الطيران في ذلك الطرف المتعاقد، والتي يفترض أنها ستستخدم على متن الطائرات المتجهة إلى خارج الإقليم والتي تقدم خدمة يوافق عليها الطرف المتعاقد الآخر؛
 - ب) قطع الغيار المستوردة في إقليم أحد الأطراف المتعاقدة لأغراض صيانة أو إصلاح الطائرات التي تستخدمها الخطوط الجوية التي توافق عليها مؤسسة النقل الجوي التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر؛
 - ج) الوقود والشحوم المخصصان للطائرات القادمة أو العابرة أو المغادرة التي تستخدم في توفير الخدمات التي توافق عليها هيئة النقل الجوي التي يحددها الطرف المتعاقد الآخر، حتى وإن كانت هذه الإمدادات ستستخدم في ذلك الجزء من الطريق الذي يجري تشغيله فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي حُملت فيه.
- ٣- تخضع المواد والإمدادات المبيّنة في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) من الفقرة الثانية من هذه المادة للرقابة من قبل السلطات الجمركية لكلا الطرفين المتعاقدين.
- ٤- تُعفى الأمتعة والسلع التي تكون في حالة عبور مباشر من الرسوم الجمركية والضرائب المماثلة الأخرى، شرط أن تخضع لعمليات المراقبة والرصد التي تقوم بها الجمارك.
- ٥- لا يجوز تفريغ المعدات والمواد والإمدادات العادية للطائرات الموجودة على متن طائرة تابعة لمؤسسة يحددها أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بدون موافقة السلطات الجمركية للطرف المتعاقد الآخر المذكور، وقد تطلب هذه السلطات الجمركية أن تخضع هذه المعدات والمواد والإمدادات للرصد من جانب الجمارك إلى أن يعاد تصديرها، أو استخدامها على نحو آخر وفقا للأنظمة الجمركية.

مكان فرض الضرائب

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

ميانمار

تعليقات عامة

تؤيد ميانمار القرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين.

البند ١: تشارك ميانمار في عمليات النقل الجوي الدولي، سواء كانت سلطاتها الضريبة الوطنية أو المحلية لا تفرض رسوما جمركية أو رسوما أخرى على الوقود والشحوم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى الخاصة بطائرة مسجلة في دولة متعاقدة، أو مؤجرة تأجيرا عاديا أو عارضا، لأي مشغل. وهذه الممارسة مفروضة بالفعل في جميع اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية التي تكون ميانمار طرفا متعاقدا فيها كحكم يجري الامتثال له على سبيل المعاملة بالمثل.

البند ٢: تسعى ميانمار حاليا إلى أن يشمل الإعفاء من الضرائب، على أساس المعاملة بالمثل، دخل مؤسسات النقل الجوي التابعة لدول متعاقدة أخرى. ولقد أبرمت ميانمار مع بلدان أخرى على الصعيد الثنائي "اتفاق تجنب الازدواج الضريبي ومنع التهرب من الضرائب فيما يتعلق بضرائب الدخل". ولا تفرض ميانمار أي ضرائب على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى المتصلة بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي.

البند ٣: ولا تفرض ميانمار في الوقت الراهن ضرائب على المبيعات. وستسعى ميانمار، قدر استطاعتها، إلى استمرار العمل بهذه الممارسة. ولا تفرض ميانمار ضرائب أخرى على استخدام النقل الجوي الدولي.

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 ("الإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى" إلى الحد المقبول عمليا).

البند ١ هـ) لا تفرض أي رسوم أو ضرائب محلية على الوقود والشحوم والإمدادات 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 والجبائات على رأس المال والضرائب الشبيهة الأخرى على الطائرات والممتلكات المتنقلة 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 كإمدادات 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 إذا 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 الإعفاءات الحالية للطيران الدولي من الضرائب. غير أن هولندا تؤيد تطبيق الخيارات القائمة على آليات السوق، مثل الضريبة على الكربون 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 الإيكاءو.

نيوزيلندا

- تمثل نيوزيلندا للبندين من منطوق القرارات.
- البند ١**
- 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 ألقى مفوض الضرائب المحلية شركة الطيران من الضرائب على الدخل في نيوزيلندا.
- تسري أحكام اتفاق تجنب الازدواج الضريبي على التشريع النيوزيلندي في حالة التعارض بينهما. وتنفذ نيوزيلندا ٣٥ اتفاقاً لتجنب الازدواج الضريبي تحتوي جميعها على مادة تتعلق بالنقل البحري والجوي. وتتص المادة بالتحديد على أن الأرباح التي تحققها شركة الطيران من النقل الجوي يمكن أن تخضع للضريبة في الدولة التي تقيم فيها الشركة فقط. بحيث يجوز لإحدى شركات الطيران الأجنبية أن تضطلع بالنقل المحلي (أي نقل الركاب أو البضائع داخل نيوزيلندا). ترمي سياسات نيوزيلندا بشأن اتفاق الازدواج الضريبي المتبعة منذ عام ١٩٩٥ إلى ضمان قدرة نيوزيلندا على فرض ضرائب على الدخل من النقل المحلي.
- وفي غياب اتفاق الازدواج الضريبي، يجوز للمفوض المسؤول عن الإيرادات الداخلية أن يمنح إعفاءات ضريبية إلى بعض مداخل شركات الطيران الأجنبية (عموماً، الدخل من نقل البضائع أو الركاب خارج نيوزيلندا والموجودين في إحدى مطارات البلد، سواء وجدت الطائرة بمطار آخر في نيوزيلندا قبل مغادرة البلد أم لم توجد به) حيث يقتنع المفوض من أن البلد الذي تقيم فيه شركة الطيران سيمنح إعفاء مماثلاً لشركة طيران تقيم في نيوزيلندا.
- ولا تسري هذه الإعفاءات على ضريبة البضائع والخدمات أو الضرائب أو الجبايات الأخرى المعمول بها في نيوزيلندا والتي تخضع لها شركة طيران أجنبية.
- البند ٢ أ) ٢)** لا تفرض نيوزيلندا ضرائب ممتلكات، أو ضرائب رأسمالية، أو ضرائب مماثلة أخرى. وتفرض ضريبة على بعض الأرباح الرأسمالية بوصفها دخلاً بموجب القواعد المعتادة لضريبة الدخل. وتسري الإعفاءات المشار إليها في البند ٢ أ) أعلاه إذا كانت هذه الأرباح الرأسمالية تتعلق بطائرات أو بممتلكات منقولة أخرى تتصل بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي.
- البند ٢ ج)** لا ينص القانون النيوزيلندي على إعفاء 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**
- لا تفرض نيوزيلندا ضرائب كتلك المفروضة على إجمالي متحصلات المشتغلين، أو الضرائب المفروضة مباشرة على الركاب أو الشاحنين.

نيجيريا

- البند ١ الضرائب على الوقود والشحوم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى: تمنح حكومة نيجيريا إعفاءات من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى للوقود، والشحوم والإمدادات الفنية الاستهلاكية على متن الطائرة عندما لا يتم تنزيلها من الطائرة. وتُمنح الإعفاءات أيضا بعد مغادرة الطائرة بغض النظر عن نوع العملية المؤداة.
- البند ٢ الضرائب على دخل شركات النقل الجوي الدولي والطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى: تطبق نيجيريا إعفاء دخل شركات النقل الجوي الدولي التي تقيم/تشتغل في البلد من مختلف أشكال الضرائب سواء بواسطة الوكالات الحكومية المحلية أو الوطنية، تفاديا لازدواج أو مضاعفة الرسوم حسب للحكم الوارد في الاتفاق الثنائي للخدمات الجوية. وتخضع الإعفاءات الممنوحة على أساس مبدأ المعاملة بالمثل. وتمنح حكومة نيجيريا أيضا إعفاءات للممتلكات (المنقولة) والطائرات التي تملكها شركات النقل الجوي الدولي هذه عملا بأحكام الاتفاقيات.
- البند ٣ الضرائب على بيع واستخدام النقل الجوي الدولي: لا تفرض حكومة نيجيريا ضرائب على بيع أو استخدام النقل الجوي الدولي.

النرويج

البندان ١ و ٢ لا تفرض النرويج أي ضرائب وطنية أو محلية على حيازة الوقود، أو الشحوم أو الإمدادات الفنية الاستهلاكية التي تستخدمها الطائرات في النقل الجوي الدولي.

غير أن النرويج تتسائل عن الدوافع وراء الإعفاء من الضرائب المتعلقة بالوقود الواردة في هذا القرار. وقد تكون السياسات الضريبية المتبعة في مجال حماية البيئة سببا في تطبيق الضرائب على الوقود التي تستخدمه الطائرات عموما. وبالنسبة للرحلات الجوية المحلية، تطبق ضريبة على الوقود (اعتبارا من ١/١/١٩٩٩). وتعود الإيرادات من هذه الضريبة مباشرة إلى الخزنة العامة النرويجية.

البند ٣ لا تخضع الشركات في النرويج لضريبة رأس المال.

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

لقد أبرمت النرويج معاهدات بشأن الضرائب مع أكثر من ٨٠ بلدا. منا أبرمت النرويج مع دول عديدة أخرى معاهدات محدودة بشأن الضرائب تنطبق على الشركات التي تشغل طائرات في العمليات الدولية. وفي الغالبية الكبرى لمعاهدات الضرائب تلك، أدرجت النرويج بنداً ينص على أنه يجب عدم فرض ضرائب على الأرباح المحققة من جراء تنفيذ عمليات الحركة الجوية الدولية إلا في الدول التي تكون فيها الشركة قد أقامت مقر عملها الدائم أو التي تكون، بدلا من ذلك، قد أقامت فيها شركة مركز إدارتها الفعالة. وينطبق ذلك أيضا على المكاسب الرأسمالية المحققة من نقل ملكية الطائرات.

البند ٤ لا تفرض أي ضرائب على استخدام الركاب للنقل الجوي، سواء داخل النرويج أو ضمن الرحلات الجوية الدولية (فقد ألغيت هذه الضريبة اعتبارا من ١/٤/٢٠٠٢).

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 إليها 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، فإن 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 تشجيعاً 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** (أ) مقبول في حدود الإعفاء 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 الإعفاءات 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 تقررها هي. ولا يمكن منع تلك الحقوق بمقتضى قرار مثل القرار المشار إليه ولا يمكن منع أي دولة من تحصيل الضرائب وإنفاقها وفقاً لرغباتها أو خطط تحددها أي وكالة أجنبية مثل الإيكاو. ويمكن أيضاً 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 أيضاً أن الضرائب المحصلة على الدخل من أنشطة النقل الجوي التي يكون مصدرها البلد الذي يفرض الضريبة. وتسهيلاً على الممولين وعلى قطاع الأعمال أيضاً، فإن طريقة تحديد حجم الدخل هو إجمالي الأموال المحصلة التي يمكن عندئذ فرض الضريبة عليها بنسبة تخضع لعامل تخفيض مناسب. وهذه الممارسة المعمول 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 إعفاؤه تماماً 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 إعفاء من جميع الضرائب على الوقود والزيوت والشحوم والمعدات وقطع الغيار التي تحتفظ بها شركات الطيران لاستعمالها الخاص حتى إذا كانت هذه البنود مؤمنة.

باراغواي

البند ١:

البند ١ (أ) و (ب): تحدد السياسات في الاتفاقات الثنائية بين باراغواي وغيرها من البلدان، وفقا لأحكام القرار ذي الصلة.

البند ١ (د) و (هـ): يخضع إدخال وتزويد وبيع مواد التشحيم وغيرها من المنتجات ذات الصلة المستخدمة في مجال الطيران و/أو المركبات المختلفة لضريبة تفرضها هيئة الطيران بنسبة ١٪ من قيمة التداول الإجمالي المحدد على أساس الأسعار الحالية.

البند ٢ (أ) و (ب): تفرض دولة باراغواي ضريبة مباشرة على جميع الإيرادات التي يكون منشأها باراغواي والناجمة عن الاضطلاع بأنشطة تجارية أو صناعية أو خدمية، باستثناء تلك التي تكون ذات طبيعة خاصة. والمقصود بالإيرادات التي يكون منشأها باراغواي هو الإيرادات الآتية من أنشطة يضطلع بها في جمهورية باراغواي بغض النظر عن جنسية المشاركين أو مكان إقامتهم. والنسبة الأساسية للضريبة حاليا هي ١٠ في المائة، وفقا لقانون الضرائب.

البند ٣: تفرض السلطات الضريبية، في جمهورية باراغواي، ضريبة قيمة مضافة على أسعار تذاكر السفر الدولي بالطائرات بنسبة ٢,٥ في المائة، وعلى أسعار السفر الداخلي بالطائرات بنسبة ١٠ في المائة.

بيرو

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

نتيجة لذلك، سوف تبلغ بيرو الإيكو في الوقت المناسب عندما تمكنها ظروفها الاقتصادية من تطبيق سياسات الإيكو 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.

- ١ البند
ينفذ هذا البند في بولندا على النقل الجوي، بخلاف الرحلات الشخصية الترفيهية.
- ٢ البند
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 ٩٢ دولة إلى الآن، منها ٨٧ اتفاقاً ساري المفعول).
- ٣ البند
تُغفَى الخدمات المتصلة بالنقل الجوي الدولي من ضريبة القيمة المضافة، على أساس الأمر التوجيهي للاتحاد الأوروبي المتعلق بضريبة القيمة المضافة والتشريع التنفيذي الوطني.
- ٤ البند
كما ذكر أعلاه، تراعي بولندا وتدعم البرنامج المعمول به حالياً في الإيكاو بشأن إعفاء الطيران المدني الدولي من الضرائب.

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 مطار 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. وتقرض الضريبة الخاصة (تعميم الضريبة المفرد) - المرسوم التشريعي رقم ٢٢-ألف/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-باء/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 التي أبرمتها البرتغال

الدولة	الشهادة القانونية	تاريخ بدء التنفيذ
الجزائر	AR 22/06, 23 March	٢٠٠٦/٥/١
النمسا	DL n° 70/71, 8 March	١٩٧٢/٢/٢٨
بلجيكا	DL 619/70, 15 December. Additional Convention (AR 82/00, 14 December)	٢٠٠١/٤/٥ ، ١٩٧١/٢/١٩
البرازيل	AR 33/01, 27 April	٢٠٠١/١٠/١٥
بلغاريا	AR 14/96, 11 April	١٩٩٦/٧/١٨
الرأس الأخضر	AR 63/00, 12 July	٢٠٠٠/١٢/١٥
كندا	AR 81/00, 6 December	٢٠٠١/١٠/٢٤
الجمهورية التشيكية	AR 26/97, 9 May	١٩٩٧/١٠/١
شيلي	AR 28/06, 6 April	٢٠٠٨/٨/٢٥
الصين	AR 28/00, 30 March	٢٠٠٠/٦/٨
كوبا	AR 49/01, 13 July	٢٠٠٥/١٢/٢٨
الدانمارك	AR 6/02, 23 February	٢٠٠٢/٥/٢٤
استونيا	AR 47/04, 8 July	٢٠٠٤/٧/٢٣
فنلندا	DL 494/70, 23 October	١٩٧١/٧/١٤
فرنسا	DL 105/71, 26 March	١٩٧٢/١١/١٨
ألمانيا	L 12/82, 03 June	١٩٨٢/١٠/٨
اليونان	AR 25/02, 4 April	٢٠٠٢/٨/١٣
غينيا - بيساو	AR 55/09 – 30 July	لا ينطبق
هنغاريا	AR 4/99, 28 January	٢٠٠٠/٥/٨
الهند	AR 20/00, 6 March	٢٠٠٠/٤/٥
اندونيسيا	AR 64/06, 6 December	٢٠٠٧/٥/١١
ايرلندا	AR 29/94, 24 June. Additional Protocol AOR 62/06, 6 December	٢٠٠٦/١٢/١٨
إيطاليا	L 10/82, 1 June	١٩٨٣/١/١٥
كوريا الجنوبية	AR 25/97, 8 May	١٩٩٧/١٢/٢١
الكويت	AR 44/2011, 18 March	لا ينطبق
لاتفيا	AR 12/03, 28 February	٢٠٠٣/٣/٧

الدولة	الشهادة القانونية	تاريخ بدء التنفيذ
ليتوانيا	AR 10/03, 25 February	٢٠٠٣/٢/٢٦
لوكسمبورغ	AR 56/00, 30 June	٢٠٠٠/١٢/٣٠
ماكاو	AR 80-A/99, 16 December	١٩٩٩/١/١
مالطة	AR 11/02, 25 February	٢٠٠٢/٤/٥
المكسيك	AR 84/00, 15 December	٢٠٠١/١/٩
مولدوفا	AR 106/2010, 2 September	٢٠١٠/١٠/١٨
المغرب	AR 69-A/98, 23 December	٢٠٠٠/٦/٢٧
موزامبيق	AR 36/92, 30 December, Additional Convention (AR 36/09)	١٩٩٤/١/١ ٢٠٠٩/٦/٧
هولندا	AR 62/00, 12 July	٢٠٠٠/٨/١١
النرويج	DL 504/70, 27 October	١٩٧١/١٠/١
باكستان	AR 66/03, 2 August	٢٠٠٧/٦/٤
بولندا	AR 57/97, 9 September	١٩٩٨/٢/٤
رومانيا	AR 56/99, 10 July	١٩٩٩/٧/١٤
روسيا	AR 10/02, 25 February	٢٠٠٢/١٢/١١
سنغافورة	AR 85/00, 15 December	٢٠٠١/٣/١٦
سلوفاكيا	AR 49/04, 13 July	٢٠٠٤/١١/٢
سلوفينيا	AR 48/04, 10 July	٢٠٠٤/٨/١٣
جنوب أفريقيا	AR.53/08, 22 September	٢٠٠٨/١٠/٢٢
اسبانيا	AR 6/95, 28 January	١٩٩٥/٦/٢٨
السويد	AR 20/03, 11 March	٢٠٠٣/١٢/١٩
سويسرا	DL 716/74, 12 December	١٩٧٥/١٢/١٧
تونس	AR 33/00, 31 March	٢٠٠٠/٨/٢١
تركيا	AR 13/06, 21 February	٢٠٠٦/١٢/١٨
الولايات المتحدة	AR 39/95, 12 October	١٩٩٦/١/١
المملكة المتحدة	DL 48/97, 24 July	١٩٦٩/١/٢٠
أوكرانيا	AR 15/02, 8 March	٢٠٠٢/٣/١١
أوروغواي	AR 77/2011- 5 April	لا ينطبق
فنزويلا	AR 68/97, 5 December	١٩٩٨/١/٨

ملاحظة: AR - قرار صادر عن الجمعية النيابية للجمهورية

DL - مرسوم تشريعي

L - قانون

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 الإعفاء من ضرائب الممتلكات على الطائرات والممتلكات المنقولة الأخرى على أساس المعاملة بالمثل.
- البند ٣ يجوز الإعفاء من ضريبة القيمة المضافة على مبيعات أو استعمال النقل الدولي وذلك على أساس المعاملة بالمثل.
-

جمهورية مولدوفا

تبين المعلومات الواردة في الوثيقة ٨٦٣٢ موقف جمهورية مولدوفا فيما يتعلق بسياسات الإيكافو بشأن فرض الضرائب في ميدان النقل الجوي الدولي.

الاتحاد الروسي

تخضع الشؤون الضريبية في الاتحاد الروسي، بما في ذلك الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، إلى تشريعات خاصة بها، بالإضافة إلى 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 إعداد 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 الإيكافو 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 ومواد 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) الإمدادات وقطع الغيار المجلوبة إلى أراضي الدولة المتعاقدة الأخرى لإصلاح أو صيانة الطائرة العاملة في الخدمات الجوية التابعة لشركات النقل الجوي لدولة متعاقدة أخرى.

(ج) الوقود ومواد 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 وقطع 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، والإمدادات والخزانات وقطع 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.

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.
-

سيشيل

البند ١

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

البند ١ أ) (٣)

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

البند ٢

يشير القسم رقم ٦٩ من قانون ضريبة الأعمال إلى الضرائب المفروضة مباشرة على الحجم الإجمالي للسلع والرقم الإجمالي 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 ومواد التشغيل.

البند ٣

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

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 والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى التي تنقل على متن الطائرات كمؤن جوية. وتمنح إعفاءات أخرى وفقاً 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 الإيكاو. وعقدت سنغافورة ٧٦ اتفاقاً لتجنب الازدواج الضريبي وسبعة اتفاقات للمعاملة المتبادلة تنص على الإعفاء الكامل أو الجزئي من ضريبة الدخل على الأرباح المحققة من تشغيل الطائرات في النقل الدولي. كما تنص أيضاً 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 إقامة المشغل أو محل إدارته الفعلية.
- البند ٣** أي تخفيض أو إلغاء للضرائب على مبيعات أو استعمال النقل الجوي الدولي يعطى فقط وفقاً للحد المقرر في القوانين المحلية ذات الصلة. وبموجب القوانين المحلية، فإن توريد الخدمات التي تشمل النقل الدولي للركاب أو السلع وتأجير الطائرات للسفر خارج سنغافورة لا تخضع لضريبة السلع والخدمات.

سلوفاكيا

البند ١ ترد مبادئ هذا القرار في الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي، وتمتثل سلوفاكيا لأحكام هذا القرار الذي يتناول الضرائب المفروضة على الوقود، والشحوم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى. وتسري أيضا قاعدة المعاملة المتبادلة. وتحاول الجمهورية السلوفاكية تطبيق هذا القرار على نطاق أوسع. ويمكن لوزارة المالية أن تتخذ القرار النهائي وفقا للسياسات والقوانين المعمول بها في دول الاتحاد الأوروبي.

البند ٢ ترد مبادئ هذا القرار في الاتفاقات الثنائية للنقل الدولي. 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. وتتولى وزارة المالية المسؤولية عن هذه الأنواع المحددة من الاتفاقات.

البند ٣ تمتثل سلوفاكيا بالكامل لأحكام هذا القرار.

سلوفينيا

- البند ١** ينفذ هذا البند في سلوفينيا في مجال النقل الجوي الدولي. ولا تستدعي هذه الإعفاءات تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل ولا يتم فرض أية ضرائب ورسوم إضافية وطنية أو محلية.
- لا يسري الإعفاء من ضريبة الإنتاج وضريبة القيمة المضافة على النقل الجوي الدولي لأغراض خاصة.
- البند ٢** يتم في سلوفانيا تطبيق أحكام اتفاقات تفادي الازدواج الضريبي فيما يخص الضرائب ورؤوس الأموال وكذا أحكام الاتفاقات الدولية الأخرى بطريقة مباشرة على الممولين المقيمين في الدول التي أبرمت معها تلك الاتفاقات، إذا كانت هذه الاتفاقات تحدد مسألة الضرائب أو تنظمها بطريقة تختلف عن الشكل الوارد في التشريعات الضريبية الوطنية.
- البند ٢ (أ)** أبرمت سلوفينيا إلى يومنا هذا عددا كبيرا من الاتفاقات الثنائية بشأن تفادي الازدواج الضريبي (هناك ٤٨ اتفاقا ساري المفعول في عام ٢٠١٢)، وذلك تفاديا لمضاعفة الضرائب في عدة مجالات من ضمنها مجال الطيران المدني.
- البند ٣** في سلوفينيا، يُعفى النقل الجوي الدولي من ضريبة القيمة المضافة.

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 إذا كانت هذه الضرائب ستمتثل لأحكام القرار.

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).

تتصل الحقائق التالية بالضرائب الخاصة في مجال النقل الجوي :

ضرائب خاصة

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 والكيروسين) 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 مالكها (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.

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

الرسوم الجمركية

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 اطار 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 الإمدادات الفنية الاستهلاكية التي تكون على متن الطائرة عند وصولها في الإقليم 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 الإمدادات الفنية الأخرى مثل الإمدادات المذكورة أعلاه بالرغم من أن أحكام المادة ٢٤ من الاتفاقية واسعة في مضمونها، فلا تلزم بوجود هذه الإمدادات 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 الإمدادات. ونتيجة لذلك، لن تواجه صعوبة في تطبيق البند ١ (أ) من الوثيقة المذكورة أعلاه.

وفيما يتعلق بالبند ١ (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 الإمدادات 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 ١٩٧٧/١٢/٣١ باستعراض الإعفاءات المنصوص عليها في الفقرتين ١ (ب) [(المادة ٨-١ ب) إعفاء 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 بالإجماع، بناء على اقتراح من اللجنة، ما إذا كان يتعين إلغاء تلك الإعفاءات أو تعديلها."

في هذا الإطار، قد أعلنت بعض الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي عن موقفها المؤيد لإلغاء هذا الإعفاء لأسباب بيئية. ولا يزال يتعين تحديد موقف إسبانيا 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 الإقليم الجمركي على التوالي، فإن الإمدادات التي تحملها تعتبر داخلية ولا تخضع للرسوم الجمركية.

ضريبة القيمة المضافة والضرائب الخاصة تخضع للتشريع الإسباني 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 الإنتاج والاستيراد في جزر الكناري والقانون الذي ينظم ضريبة الإنتاج والاستيراد في سيوتة ومليلة.

البند ٢

فيما يتعلق بالبند ٢ الذي يحكم فرض الضرائب على إيرادات مؤسسات النقل الجوي الدولي، وقعت إسبانيا ٣٥ اتفاقاً 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 إلا في دولة المستثمر. ويشير معظمها إلى الدولة التي يوجد مقر الشركة الفعلي فيها، بينما تشير الأخرى إلى دولة إقامة الشركة.

في حالة الدول التي لا تعقد معها اتفاقاً 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 أيضاً على إعفاء المستثمرين غير المقيمين على أساس مبدأ المعاملة بالمثل وتنفذ بحكم أوامر.

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

البند ٣

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

الضميمة

البلدان التي عقدت اسبانيا 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 ٢٦/١١/٦٨).
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	٨٥/٣/١ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٢٢/٩/٨٦).
تونس	٨٢/٧/٢ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٣/٣/٨٧).

لكسمبورج	٨٦/٦/٣ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٨٧/٨/٤).
هنغاريا	٨٤/٧/٩ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٨٧/١١/٢٤).
الولايات المتحدة	٩٠/٢/٢٢ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٩٠/١٢/٢٢).
بلغاريا	٩٠/٣/٦ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٩١/٧/١٢).
الصين	٩٠/١١/٢٢ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٩٢/٦/٢٥).
أستراليا	٩٢/٣/٢٤ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٩٢/١٢/٢٩).
لكوادور	٩١/٥/٢٠ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٩٣/٥/٥).
الأرجنتين	٩٢/٧/٢١ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٩٤/٩/٩).
المكسيك	٩٢/٧/٢٤ (الجريدة الرسمية الصادرة في ٩٤/١٠/٢٧).
الهند	(الجريدة الرسمية الصادرة في ٩٥/٢/٧).
آيرلندا	(الجريدة الرسمية الصادرة في ٩٤/١٢/٢٧).
الفلبين	(الجريدة الرسمية الصادرة في ٩٤/١٢/١٥).
جمهورية كوريا	(الجريدة الرسمية الصادرة في ٩٤/١٢/١٥).
البرتغال	(الجريدة الرسمية الصادرة في ٩٥/١١/٧).

الأوامر الوزارية التي تحكم إعفاء 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)	ما من أمر بشأن المعاملة بالمثل، بل ثمة بروتوكول إضافي (تبادل الخطابات بتاريخ ٦٦/٩/٥) لاتفاق الجو بتاريخ ٥١/١٢/١١ له نفس الآثار.		كولومبيا

الاتفاقات بشأن الازدواج الضريبي في الملاحة البحرية والجوية

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

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

تعليقات عامة

يؤيد الاتحاد السويسري بوجه عام سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في ميدان النقل الجوي، ويطبقها كما هي واردة في الوثيقة رقم Doc 8632. وعلى الرغم من قرار المجلس؛ يفضل الاتحاد السويسري التدابير القائمة على السوق الرامية إلى تخفيض الآثار البيئية للطيران أو الحد منها.

تايلند

- البند ١ تمثّل 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، تمثّل تايلند لمبادئ هذا القرار بتطبيق نظام ضريبة القيمة المضافة، على أساس نسبة ضريبة صفرية.
-

جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة

البند ١ تقضي المادة ٣٢ من قانون ضريبة الإنتاج (الجريدة الرسمية لجمهورية مقدونيا اليوغسلافية رقم ١/٣٢) "بأن تعفى الزيوت المعدنية المستخدمة في النقل الجوي من ضريبة الإنتاج إلا عند استعمالها في طائرة مستخدمة لأغراض خاصة".

البند ٣ وفقاً للقانون ٢٣ من قانون القيمة المضافة (الجريدة الرسمية لجمهورية مقدونيا اليوغسلافية رقم ٩٩/٤٤، ٢٠٠٧/١١٤...) 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

يتماشى القرار الموحد مع السياسة الضريبية التونسية في هذا المجال.

تركيا

تعليقات عامة

تتفق تركيا في سياساتها الضريبية العامة مع سياسات الإيكاو

البند ١ فيما يتعلق بالضرائب المفروضة على الوقود أو مواد التشحيم أو غيرها من المواد التقنية الاستهلاكية:

وفقاً للمادة ٢٤ من اتفاقية شيكاغو، ووفقاً للبيان العام التركي الخاص بضرريبة القيمة المضافة ذي الرقم التسلسلي ١٥، فإن تركيا لا تفرض ضرائب على الوقود ومواد التشحيم وغيرها من المواد التقنية الاستهلاكية المستخدمة في مجال النقل الجوي الدولي. لذا، فإن القوانين والأنظمة الوطنية ذات الصلة المعمول بها في تركيا تتماشى مع وثيقة الإيكاو ٨٦٣٢.

البند ٢ فيما يتعلق بالضرائب المفروضة على دخل شركات النقل الجوي الدولي والضرائب المفروضة على الطائرات وغيرها من الممتلكات المنقولة:

أبرمت تركيا حالياً اتفاقات تجنب الازدواج الضريبي مع ٨٠ دولة* تماشياً مع الوثيقة 8632 Doc.

البند ٣ فيما يتعلق بالضرائب على مبيعات وخدمات النقل الجوي الدولي:

يتم تنظيم هذه المسائل بموجب المواد ٢٣ و ٣٢ و ٣٣ من القانون التركي رقم ٥٥٢٠.

(* قائمة الدول: ألبانيا، الجزائر، النمسا، أندريجان، البحرين، بنغلاديش، بلجيكا، بيلاروس، البوسنة والهرسك، البرازيل، بلغاريا، كندا، الصين، كرواتيا، الجمهورية التشيكية، الدنمارك، مصر، استونيا، إثيوبيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، جورجيا، اليونان، هنغاريا، اندونيسيا، الهند، إيران، أيرلندا، إسرائيل، إيطاليا، اليابان، الأردن، كازاخستان، قرغيزستان، الكويت، لاتفيا، لبنان، لوكسمبورغ، ليتوانيا، مالطا، مقدونيا، ماليزيا، مولدوفا، الجبل الأسود، المغرب، منغوليا، نيوزيلندا، هولندا، النرويج، عمان، باكستان، بولندا، البرتغال، قطر، رومانيا، روسيا، المملكة العربية السعودية، صربيا، سنغافورة، سلوفاكيا، سلوفينيا، اسبانيا، جنوب أفريقيا، كوريا الجنوبية، السودان، السويد، سويسرا، سوريا، طاجيكستان، تايلاند، تونس، الجمهورية التركية لشمال قبرص، تركمانستان، الإمارات العربية المتحدة، المملكة المتحدة، أوكرانيا، الولايات المتحدة، أوزبكستان، اليمن.

الإمارات العربية المتحدة

تمتثل دولة الإمارات العربية المتحدة امتثالا كاملا لسياسات الإيكاو 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 يُطبَّق بموجب عدد كبير من الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية التي أبرمتها المملكة المتحدة مع دول أخرى البند ٢ فعلياً بالنسبة للمملكة المتحدة وهذه البلدان. والمملكة المتحدة مستعدة دائماً للنظر في الدخول في مناقشات ثنائية ترمي إلى إبرام اتفاقات تغطي الأرباح التي يتم تحقيقها من عمليات النقل الجوي الدولي.

البند ٣ وابتداءً من ١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٤، فرضت المملكة المتحدة ضريبة الركاب المسافرين جواً. وتكون هذه الضريبة مستحقة على كل راكب خاضع للضريبة يغادر من مطار في المملكة المتحدة على رحلة خاضعة للضريبة إلى مقصد داخلي أو دولي على حد سواء. وتحال إيرادات هذه الضريبة مباشرة إلى حساب وزارة الخزانة. وفي عام ٢٠٠٨، أُدخلت على نظم ضريبة الركاب المسافرين جواً تغييرات أدت إلى زيادة عدد حزم المسافة إلى أربع حزم. وفي عام ٢٠١١، أعلنت الحكومة أنه سيتم، اعتباراً من ١ أبريل ٢٠١٣، توسيع نطاق الضريبة هذه ليشمل رحلات طيران الأعمال لأول مرة، توخياً للمزيد من الإنصاف. وبعد أن آلت سلطة تحديد أسعار المسافات الطويلة إلى الجمعية الوطنية لأيرلندا الشمالية، أصبحت الضريبة المفروضة على الرحلات الجوية المباشرة الطويلة المدى من المطارات في أيرلندا الشمالية في النسبة الصفرية ابتداءً من ١ يناير ٢٠١٣. وفي ١ أبريل ٢٠١٥، تم إلغاء حزمات المسافات الطويلة "ج" و"د" وتجميع كل الرحلات طويلة المدى في الحزمة "ب". بالإضافة إلى ذلك، تم إلغاء ضريبة الركاب المسافرين جواً بالنسبة للمسافرين الذين تقل أعمارهم عن ١٢ عاماً ابتداءً من ١ مايو ٢٠١٥ وسيتم توسيع نطاق هذا الإلغاء ليشمل كل المسافرين الذين تقل أعمارهم عن ١٦ سنة بدءاً من ١ مارس ٢٠١٦.

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 بمرارة أن يتم اتخاذ هذه الإجراءات على مستوى عالمي. وبالتالي، فإنها تعمل من خلال الإيكاو على تطوير مقياس عالمي قائم على آليات السوق من شأنه تحقيق هدف المنظمة للنمو الكربوني المحايد اعتباراً من عام ٢٠٢٠. إلا أنه في غياب الإجراء العالمي المناسب، فإن الإجراءات المتخذة على المستوى الإقليمي تمثل خطوة أولية هامة.

وترى المملكة المتحدة أيضاً أنه ينبغي، إذا اختارت البلدان تطبيق ضرائب على الطيران، ألا تمنع القواعد الدولية الدول الأعضاء في الإيكاو من فرض هذه الضرائب بطرق من شأنها أن تحفز الرحلات الأكثر كفاءة والأقل تلويثاً.

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 التفتيش في الميناء المحلي	USD/T 0.09
٢	رسوم التفتيش في المقصد	1.2% of CIF
٣	الرسوم التنظيمية	USD/T 0.25
٤	ادارة تنزانيا للقواعد القياسية	0.2% of CIF
٥	تفتيش 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 التفتيش 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 التفتيش في المقصد	0.1% of CIF
٢	ضرائب الاستيراد	25% of CIF
٣	كلفة المناولة واستخدام رصيف الميناء	1.6% of CIF+VAT

CIF = كلفة البضاعة مع أجرة التأمين والشحن

VAT = ضريبة القيمة المضافة

USD = الدولار الأمريكي

تفرض عادة الضرائب والاقطاعات والرسوم المذكورة أعلاه على المستهلك.

الولايات المتحدة الأمريكية

- البند ١** بالنسبة لضريبة الوقود، ومواد التشحيم والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى
- البند ١ (أ)** 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 يسمح 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. وتغفي العديد من الولايات في الولايات المتحدة الأمريكية الوقود المستعمل في الرحلات الدولية من ضرائب غير المباشرة المطبقة في هذه الولايات. باستثناء المواقف التي تنطوي 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 *واريرير الكندية ضد إدارة الإيرادات في ولاية فلوريدا*، وهي القضية رقم (1986) 477 U.S. 1, 106 S.Ct. 2369, 91 L. Ed. 2d 1 (1986). ولا تتوقع الولايات المتحدة أن يتم إعفاء النقل الجوي من هذه الضرائب في المستقبل القريب (باستثناء شراء الوقود المعفى من الجمارك أو المأخوذ من منطقة تجارية أجنبية).
- لا يسمح بفرض ضرائب المبيعات المحلية والضرائب غير المباشرة على الوقود في المطارات العامة (المدمومة 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 مشغل المطار وهي تتعلق بشكل مباشر وبدرجة كبيرة بالنقل الجوي الفعلي للركاب أو الممتلكات" (أي "رسم انتفاع" (b) (49 U.S.C. 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، ووفقا لقوانينها القائمة فقد اتبعت منذ فترة طويلة من الزمن أسلوب منح الإعفاءات المنصوص عليها في هذا البند على أساس المعاملة بالمثل، ويجري تأكيد الإعفاءات المتبادلة عن طريق عقد اتفاق ثنائي مع البلد الآخر أو بواسطة أمر إداري. وتسري بعض الإعفاءات على أساس المعاملة بالمثل فقط على الطائرات المسجلة في البلد الآخر.

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 "إجمالي 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 المشغل أو المؤجر. ويتمتع مقيمو 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 أدناه سارية المفعول من تاريخ ٢٠١٥/١/١)

جميع الضرائب أو الرسوم التي تفرض على مبيعات النقل الجوي الدولي أو استعمال مرافق وخدمات النقل الجوي الدولي تغطي نفقات المطارات والملاحة الجوية وتسهيلات وخدمات وأمن الطيران. وتضمن هذه الرسوم:

* ضريبة بمقدار ١٧,٧٠ دولاراً أمريكياً في أي حالة من حالات المغادرة أو الوصول الدوليين، لكنها تتبع مقياس التضخم. وبالنسبة للنقل الجوي بين الولايات المتحدة القارية ومنطقة تمتد لمسافة ٢٢٥ ميلاً في كندا أو المكسيك، يتم فرض ضريبة على تذاكر السفر بنسبة ٧,٥ في المائة، إذا تم دفع الثمن داخل الولايات المتحدة بينما تسري ضريبة المغادرة والوصول المذكورة أعلاه إذا تم الدفع خارج الولايات المتحدة. وتخصص هذه الضرائب للصندوق الائتماني للمطارات والطرق الجوية.

* يفرض رسم عن كل راكب قدره ٥,٥٠ من الدولارات مقابل التفتيش الجمركي ورسم لكل راكب قدره ٧ دولارات لتفتيش الجوازات، ورسم لكل راكب قدره ٥ دولارات ورسم عن كل طائرة قدره ٧٠,٧٥ دولاراً للتفتيش الحيواني والنباتي والصحي. وتخصص هذه الرسوم لدفع تكاليف هذه الخدمات.

* ابتداءً من ١١ سبتمبر، يتم تطبيق رسم الأمن بمبلغ ٥,٦٠ دولار لكل راكب صاعد على متن الطائرة للرحلة الواحدة، ومبلغ ١١,٢٠ دولار كحد أقصى لرحلة الذهاب والإياب). ويتم فرض هذه الضريبة على الركاب المسافرين على رحلات منطوقة من الولايات المتحدة.

أوزبكستان

البند ١

البند ١ أ) الإمدادات التي تنقل على متن الطائرات القادمة إلى أوزبكستان لا تعتبر مستوردة وهي معفية من الرسوم الجمركية إذا لم تفرغ من الطائرة. والإمدادات التي تفرغ مؤقتا من الطائرة لا تخضع للرسوم الجمركية.

البند ١ ب) تمنح الإعفاءات 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) على أساس مبدأ المعاملة بالمثل، تمنح أوزبكستان مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول المتعاقدة الأخرى إعفاء من الضرائب على الدخل المحصل من تشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي داخل إقليمها.

البند ٢ أ) ٢) تمنح أوزبكستان إعفاء من الضرائب على الممتلكات ورأس المال والضرائب الأخرى المشابهة للطائرات العاملة في النقل الجوي الدولي.

البند ٢ ب) وفقا للبندين أ) ١) و٢)، يمنح الإعفاء 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 بإعفاء 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 إطار 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 الراكب يبلغ ١٠ دولارات أمريكية.

فنزويلا

تفرض عدد من الهيئات الحكومية 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.

