



CAPITAL LEGAL SERVICES

Текущие налоговые и правовые вопросы в сфере деловой авиации в России

Дерек А. Блум
Capital Legal Services

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association

5-я ежегодная международная конференция
«Форум деловой авиации»
4 июня 2012 г., г. Москва





CAPITAL LEGAL SERVICES

1. Вопросы российского налогового планирования при ввозе в Россию воздушных судов, зарегистрированных за рубежом, по сравнению с использованием в России воздушных судов, зарегистрированных за рубежом

НДС, взимаемый при ввозе в Россию - 18% от заявленной таможенной стоимости.

- На момент ввоза или до 24 месяцев.

Таможенная пошлина в России - составляла 20% от заявленной таможенной стоимости.

- Теперь бизнес-джеты освобождаются от таможенных пошлин, если количество мест не превышает 50.

Налог на имущество организаций в России равен 2,2% от стоимости.

- Ежегодно.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

2. Потенциальное освобождение деловых самолетов от НДС, взимаемого при ввозе

Ставка НДС, взимаемого при ввозе, в размере 18% является самой важной причиной того, что бизнес-джететы, принадлежащие российским компаниям, обычно не регистрируются в России.

В марте 2012 года в прессе появилась информация о том, что Министерство транспорта России поддерживает введение 0% ставки НДС, взимаемого при ввозе, для всех воздушных судов. Подобные заявления делались должностными лицами Министерства и в 2010 году.

Тем не менее, никакие конкретные предложения Министерства не были опубликованы.

Сотрудники сообщают, что они будут продвигать предложение, когда “им сообщит об этом” руководство.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

3. Что делать, пока ставка 18% НДС, взимаемого при ввозе, все еще действует?

Для крупных российских корпораций НДС, взимаемый при ввозе, может быть быстро возмещен за счет входящего НДС. Северсталь подготовила презентацию об этом, и получила возврат НДС с двух самолетов Challenger 604 в течение 5 месяцев.

Кроме того, российские корпорации могут организовать обширное “частное” использование в России воздушных судов, зарегистрированных за границей, без таможенного оформления воздушных судов.

Для обеспеченных российских физических лиц, НДС, взимаемый при ввозе, приводит к возникновению невозмещаемых расходов, поэтому они регистрируют свои воздушные суда за пределами России.

Для эксплуатантов существуют некоторые стратегии налогового планирования, для минимизации российского НДС, взимаемого при ввозе.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

4. Использование Соглашения в соответствии со ст. 83-бис и международный лизинг

Для того, чтобы воздушные суда, зарегистрированные за границей, правомерно выполняли коммерческие чартерные рейсы по России, воздушное судно должно быть зарегистрировано в России или в государстве, заключившем Соглашение с Россией в соответствии со статьей 83-бис Чикагской Конвенции от 1944 года (далее – «Соглашение по ст. 83-бис»), и затем включено в сертификат российского эксплуатанта.

Семь государств, помимо государств бывшего Советского Союза, заключили с Россией Соглашение по ст. 83-бис:

- (1) Ирландия, (2) Турция, (3) Швейцария, (4) Бермуды, (5) Австрия, (6) Болгария,
- (7) Малави.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

5. О чем говорится в статье 83-бис?

- Если воздушное судно зарегистрировано в государстве, заключившем Соглашение по ст. 83-бис, и
- передается в лизинг эксплуатанту в другом государстве, заключившем Соглашение по ст. 83-бис, то
- некоторые функции и обязанности государства регистрации могут быть переданы государству - лизингополучателю, в том числе:

Ст. 12 Правила полетов и маневрирования,
Ст. 30 Требования к радиооборудованию воздушных судов,
Ст. 31 Выдача удостоверений о годности к полетам, а также
Ст. 32 (а) Требования выдачи свидетельств членам экипажа

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

6. Расчет НДС, взимаемого при ввозе воздушных судов, переданных в лизинг

Для того чтобы включить переданное в лизинг в Россию воздушное судно в сертификат российского эксплуатанта и использовать его в коммерческих целях, российский лизингополучатель и российский эксплуатант должны подать таможенную декларацию в российский таможенный орган.

Ключевым вопросом является правильность расчета заявленной таможенной стоимости воздушного судна.

Существуют веские основания в пользу того, что в качестве заявленной таможенной стоимости может выступать сумма лизинговых платежей, подлежащих уплате в течение срока международного лизинга.

18% от общей суммы лизинговых платежей по международному лизингу, уплачиваемых в течение периода лизинга сроком в один или два года, значительно меньше чем 18% от стоимости воздушного судна.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

7. Вероятная позиция таможенного органа

Таможенный орган, скорее всего, будет оспаривать заявленную сумму, основанную на подлежащих уплате лизинговых платежах.

Мы считаем, что лизингодатель и лизингополучатель одержат победу в апелляционном порядке, поскольку воздушное судно не покупается российской компанией.

Таможенный орган будет выдвигать аргументы, что заявленной стоимостью должна быть:

- полная рыночная стоимость воздушного судна,
- страховая стоимость воздушного судна, или
- общая сумма лизинговых платежей, которые будут подлежать уплате при лизинге в течение всего полезного срока службы воздушного судна, а не только срока данного договора лизинга.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

8. Вопросы определения таможенной стоимости

Проблематично, если договор международного лизинга предусматривает лизинговые платежи, рассчитанные на основании количества летных часов. Это в итоге не отображает конкретной суммы, которую можно указать в таможенной декларации.

Лучше указать точную сумму, подлежащую уплате в соответствии с основным договором лизинга, если воздушное судно передано в сублизинг в Россию, или фиксированный лизинговый платеж, не зависящий от часов использования.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

9. Срок выплаты согласованных таможенных пошлин

Если российский промышленный концерн желает допустить коммерческое использование в России ввезенного воздушного судна, выбор делается в пользу уплаты полной суммы НДС, взимаемого при ввозе, рассчитанной как 18% от заявленной стоимости, в виде единовременной оплаты на момент ввоза, а затем оперативного возмещения НДС, взимаемого при ввозе путем зачетов.

В случае если иностранный эксплуатант включает воздушное судно в сертификат российского эксплуатанта, выбор делается в пользу использования «процедуры временного ввоза» и уплаты ввозных таможенных пошлин в течение либо срока лизинга, либо максимально допустимого периода сроком 24 месяца, в зависимости от того, какой из них короче.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

10. Использование международного лизинга в отсутствие Соглашения по ст. 83-бис

Существует также стратегия передачи в лизинг воздушных судов российскому юридическому лицу без использования Соглашения по ст. 83-бис.

Цель заключается в обеспечении воздушному судну прохождения таможенного оформления в российском таможенном органе, чтобы Таможенная служба России не оспаривала коммерческое использование воздушного судна в России. Этот подход предполагает, что Росавиация не будет знать используется ли воздушное судно частным образом или на коммерческой основе, и не может арестовать воздушное судно, поэтому на практике это должно работать.

Однако использование воздушного судна, зарегистрированного за границей, для коммерческих полетов по России, кроме как в соответствии с Соглашением по ст. 83-бис при включении воздушного судна в сертификат российского эксплуатанта, остается запрещенным каботажом.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

11. Использование международного лизинга в отсутствие Соглашения 83-бис

Мы не можем одобрить стратегию попыток «расколоть государственные органы» и удовлетворить требование Таможенной службы России провести таможенное оформление воздушного судна при одновременном нарушении запрета на каботаж, которое Росавиации, возможно, будет не легко установить.

Все риски незаконного каботажа останутся в силе, в том числе отказ в выплате страховой суммы в случае наступления несчастного случая.

Владельцы и их банки могут быть не осведомлены о наличии существенных рисков, связанных с незаконным каботажем. Существование таких рисков было доказано после катастрофы с самолетом Cessna в России, произошедшей несколько лет назад.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

12. Частное использование в России воздушных судов, зарегистрированных за рубежом

Данная схема является преобладающей для принадлежащего российской компании воздушного судна, зарегистрированного за рубежом.

Такие воздушные суда не прошли таможенное оформление в России, и они не облагаются НДС, взимаемым при ввозе.

Существует договор лизинга между иностранным владельцем и российской компанией в России.

Воздушное судно зарегистрировано в европейской или иной юрисдикции, не ограничиваясь государствами, заключившими Соглашение по ст. 83-бис, и не ограничиваясь государствами, которые регистрируют самолеты для коммерческого использования.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

13. Частное использование зарегистрированных за рубежом воздушных судов

Разрешение, получаемое от Росавиации, обеспечивает эксплуатацию зарегистрированных за рубежом воздушных судов в России «в интересах» российского лизингополучателя в соответствии с чередой разовых разрешений.

В разрешении Росавиации может быть перечислено большое количество лиц (20 или 30, или более), которые могут быть пассажирами, аффилированными с российским лизингополучателем.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

14. Перевозка пассажиров на частных рейсах / Позиция Росавиации

Россия позволяет зарегистрированным за рубежом воздушным судам выполнять полеты по России и осуществлять остановки в разных городах России, а также принимать на борт пассажиров для внутренних рейсов при условии, что все такие полеты выполняются «в интересах владельца воздушного судна».

Такие рейсы выполняются на основании систематически выдаваемых Росавиацией «разовых разрешений».

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

15. Перевозка пассажиров на частных рейсах / Позиция Росавиации

Правовая основа разовых разрешений содержится в Приказе № 69 Федеральной аэронавигационной службы.

Если пассажиры, ограничиваются лицами, перечисленными в разрешении, полученном от Росавиации, то есть основания считать, что перевозка таких лиц выполняется на частной основе в интересах российского лизингополучателя, и такие полеты не представляют собой запрещенные коммерческие рейсы.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

16. Перевозка пассажиров на частных рейсах / Позиция Таможенной службы

Россия в настоящее время является участником Таможенного кодекса Таможенного союза («ТКТС»).

В соответствии с ТКТС зарегистрированное за рубежом деловое воздушное судно освобождается от таможенных пошлин и НДС, взимаемого при ввозе, если воздушное судно принадлежит иностранному физическому или юридическому лицу и используется для некоммерческих рейсов в пределах Таможенного союза, в том числе в России.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

17. Перевозка пассажиров на частных рейсах / Позиция Таможенной службы

Данное исключение установлено в Решении Комиссии Таможенного союза № 662.

Данное освобождение от уплаты таможенных пошлин и НДС, взимаемого при ввозе, не применяется к воздушным судам, используемым для чартерных полетов по России, и полетов, «направленных на извлечение доходов».

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

18. Перевозка пассажиров на частных рейсах / Позиция Таможенной службы

Освобождение применяется к воздушным судам, если:

- 1) максимальная вместимость воздушного судна не превышает 19 пассажиров;
- 2) воздушное судно принадлежит иностранному юридическому или физическому лицу;
- 3) воздушное судно используется на таможенной территории Таможенного союза для нерегулярных полетов (т.е. для полетов вне коммерческого расписания), а также
- 4) использование воздушного судна не имеет целью извлечение доходов.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

19. Перевозка пассажиров на частных рейсах / Позиция Таможенной службы

Воздушное судно, соответствующее данным критериям, может быть выпущено для использования в России в соответствии с таможенной процедурой временной ввоза в течение срока, не превышающего 30 дней, при этом общая продолжительность нахождения воздушного судна на таможенной территории Таможенного союза не должна превышать 180 календарных дней в течение одного календарного года.

Не допускается принятие на борт пассажиров в России и их высадка на территории Таможенного союза, если воздушное судно не прошло процедуру таможенного оформления. См. п. 2 ст. 344 ТКТС.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

20. Как улучшить ситуацию?

Существующая в России практика по разрешению широкого использования в России зарегистрированных за рубежом воздушных судов для действительных и предполагаемых частных полетов в России является стимулом для российских владельцев регистрировать свои воздушные суда за пределами России.

Возможно, наилучшей альтернативой для России было бы освобождение от НДС, взимаемого при ввозе, деловых воздушных судов, которые ввозятся в Россию и будут использоваться в коммерческих целях в России.

Такое освобождение от НДС, взимаемого при ввозе, будет соответствовать Директиве ЕС, которая позволяет государствам ЕС освобождать воздушные судна от НДС, взимаемого при ввозе, если воздушные суда ввозятся в определенное европейское государство для использования в коммерческих целях.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association





CAPITAL LEGAL SERVICES

21. Как улучшить ситуацию?

Такой подход позволит ограничить «серую авиацию» в России, широкое использование воздушных судов, зарегистрированных для частного использования в Европе или где-либо в ином месте, и ввоз в Россию для личного пользования, но которые, по сути, используются в коммерческих полетах по России.

Такое освобождение от уплаты НДС, взимаемого при ввозе, будет способствовать:

- стимулированию инвестиций в инфраструктуру аэропортов России для деловой авиации,
- занятости российских пилотов и механиков,
- стимулу для операторов наземного обслуживания и сервисных центров, а также,
- единые правила игры для российских и европейских эксплуатантов.

Спасибо за внимание!

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association

