

## **ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ ПОДВІЙНОГО ОПОДАТКУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ (НА ПРИКЛАДІ ПОРТУГАЛІЇ)**

В умовах розвитку глобалізаційних процесів прослідковується позитивна динаміка участі в них України, зокрема у сфері авіації. У цьому сегменті важливу роль відіграють авіаційні перевізники, діяльність яких зумовлена передусім приватним комерційним інтересом. Разом з тим, для держави такі суб'єкти становлять стратегічний інструмент як для виходу України на міжнародний ринок, так і для розвитку внутрішнього ринку послуг з перевезень. Очевидно, для стимулювання приросту цієї перспективної галузі одним з механізмів державного регулювання є податково-правовий.

Визначаючи авіаційних перевізників суб'єктами господарювання, що надають послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом (п. 8 ст. 1) [1], законодавець кореспондував їх до числа платників податків. Разом з тим, специфіка діяльності авіаційних перевізників, що здійснюють її на міжнародному рівні, зумовлює набуття ними спеціального податково-правового статусу. В умовах євроінтеграції на формування й реалізацію такого статусу авіаційних перевізників впливають не лише норми українського податкового законодавства, але й міжнародно-правові акти та податкове законодавство країн авіаційного партнерства, в яких визначаються умови сплати різних податків. У цьому контексті, одним з особливо актуальних нині стало питання сплати глобального податку на емісію шкідливих газів. У лютому 2009 року набула чинності Директива Європейського Союзу № 2008/101/ЄС [2], яка передбачає створення системи квот на викиди вуглецю повітряними суднами, що сідають чи злітають в межах ЄС. Цією Директивою авіаційні перевезення були включені в європейську схему торгівлі викидами.

Варто відмітити, що під дію законодавства ЄС потрапили суб'єкти, які не перебувають під юрисдикцією країн – членів Євросоюзу, зокрема українські авіакомпанії. Передбачається при цьому, що плата за викиди має стягуватися в односторонньому порядку з літаків, які приземляються й злітають на території ЄС, незалежно від країни реєстрації судна, й до того ж, кошти підлягають перерахуванню до бюджетів країн – членів ЄС.

З існуючої практики слідує, що українські авіакомпанії сплачують екологічний податок при придбанні авіаційного палива. Однак, за вимогою ЄС в нашій країні має бути проведена ще робота з метою встановлення еквівалентності існуючого в Україні екологічного податку

введеному в ЄС квотуванню. За висновками експертів, для українських перевізників включення їх до кола платників європейського екологічного податку є фактично порушенням рівних умов конкуренції. Тому, за існуючими розрахунками, ситуація в Україні може обернутися для авіакомпаній подвійними платежами за викиди – в європейській і українській бюджети [3].

З метою вирішення питання щодо подвійного оподаткування авіаперевізників України корисним є вивчення зарубіжного досвіду. Для цього видається раціональним розглянути практику Португалії. У цій країні ввезення товарів споживання, споживаних або які розміщуються на борту повітряного судна, використовуваного на міжнародних авіалініях, звільняються від податку на додану вартість. Вивіз товарів споживання, використовуваних на борту повітряного судна, яке експлуатується авіакомпаніями, головним чином зайнятими в міжнародних перевезеннях, також звільняється від податку. До товарів споживання належать: паливо, мастильні матеріали та інші витрачаються технічні запаси, призначені для забезпечення функціонування повітряного судна та іншого встановленого на борту технічного обладнання.

Що стосується оподаткування доходів підприємств міжнародного повітряного транспорту і оподаткування повітряних суден та іншої рухомої власності, Португалія має більше 65 двосторонніх угод з метою уникнення подвійного оподаткування. Більшість таких угод про повітряні перевезення передбачають рівне ставлення щодо сплати митних зборів, зборів за інспекцію або інші національні податки і збори за паливо, змащувальні масла та інші технічні матеріали, що містяться на борту або взяті на борт повітряного судна, зайнятого в забезпеченні міжнародних регулярних та нерегулярних повітряних сполучень. Функціонуючі авіакомпанії та такі, що мають представництва на території Португалії авіакомпанії звільняються від оподаткування доходів, отриманих від своєї діяльності на основі принципу взаємності, оскільки виплата таких податків обмежена їх муніципальним доміцилем. При відсутності угоди про запобігання подвійному оподаткуванню зазвичай мається на увазі, що авіакомпанії звільняються від сплати податку, оскільки зазвичай вважається, що передача повноважень є простим розширенням їх підприємств. Спеціальний податок на повітряні судна стягується тільки з власників приватних повітряних суден, які є резидентами Португалії.

Таким чином, враховуючи позитивний досвід європейських країн, зокрема Португалії, вважаємо наразі необхідним розробити пакет адекватних і прийнятних заходів, спрямованих на національне врегулювання викидів парникових газів при авіаційних перевезеннях. Вдосконалення питання оподаткування авіаційних перевізників на законодавчому рівні дозволить окреслити коло вичерпного переліку податків, які повинні сплачувати авіаційні перевізники, а укладання

двосторонніх угод з державами сприятиме вирішенню проблеми подвійного екологічного оподаткування авіаційних перевізників України.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.

2. Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32008L0101>

3. Исполнова Д. Авиапассажиры заплатят за налог // Заграница. – №15 (463) [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.zagranitsa.info/article.php?new=463&idart=46317>.

УДК 349.1(043.2)

**Смокович М. І.**, д.ю.н.,  
Голова Касаційного адміністративного суду  
у складі Верховного Суду України, м. Київ, Україна

### **НОВЕЛИ КОДЕКСУ АДМІНІСТРАТИВНОГО СУДОЧИНСТВА УКРАЇНИ. ПРЕДМЕТНА ЮРИСДИКЦІЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ СУДІВ**

3 жовтня 2017 року Верховна Рада України остаточно ухвалила проект закону № 6232 від 23.03.2017 «Про внесення змін до Господарського процесуального кодексу України, Цивільного процесуального кодексу України, Кодексу адміністративного судочинства України та інших законодавчих актів». Пропонуємо зупинитись більш детально на новелах Кодексу адміністративного судочинства України (далі також – КАСУ) в частині предметної юрисдикції адміністративних судів.

1. По-перше, статтею 4 нової редакції КАСУ передбачається внесення більшої чіткості у предмет адміністративної юрисдикції. Вперше у Кодексі адміністративного судочинства дано визначення поняття «публічно-правовий спір». Так, пунктом 2 частини першої статті 4 КАСУ встановлено, що публічно-правовий спір – це спір, у якому:

1) хоча б одна сторона здійснює *публічно-владні управлінські функції*, в тому числі на виконання делегованих повноважень, і спір виник в зв'язку із виконанням або невиконанням такою стороною зазначених функцій; або

2) хоча б одна сторона *надає адміністративні послуги на основі законодавства*, яке уповноважує або зобов'язує надавати такі послуги виключно суб'єкта владних повноважень, і спір виник в зв'язку із наданням або ненаданням такою стороною зазначених послуг; або