

act



Photo by Keith Buhagiar

马耳他航空业

马耳他航空业介绍

近些年来，马耳他在航空业方面发展迅速，吸引了一大批国际航空公司来马耳他设立经营部门。马耳他当局随即大力扶持航空业，其主要目的是为使马耳他能够成为航空工业的一个卓越中心。

马耳他是欧洲第二大船舶注册的国家，世界排名第八，这些成绩足以显示出马耳他在海运行业的巨大成功。而最近大力推动航空业注册的举措正是马耳他继发展船舶注册业之后有意大力发展航空业的风向标。

新立法优势

2010年期间，一项新的《飞机注册法》出台，它巩固了现行法律对飞机注册的要求，同时引入了新的概念，该法案不仅规范了飞机注册领域，更是加强了航空业的其他经济部门。

注册领域更为宽泛

新法案体系的关键创新在于扩大了飞机注册领域和申请资格范围。

可以办理飞机注册的申请者包括正在建造中的飞机业主、临时授权的飞机经营者（例如飞机租赁业务的情况下）以及有条件出售飞机的买家或是要约协议的收购买家。这些都帮助了买家和经营者在进行交易飞机之前能够合法办理融资和业主转让等相关手续。

目前允许办理注册飞机发动机的规定，扩大了发动机融资机遇的范围。

从事航空服务类飞机的合规要求不适用于私人飞机的注册者，从事服务类飞机的情况还需要获得一份马耳他经营许可。如果飞机不是用于航空服务的情况下，那么在任何经合组织成员国国内设立的任何航空公司都可以办理此类飞机的注册手续。

部分所有权的概念

飞机部分所有权是一个较新的概念。它强调的是飞机的一部分属于某个人，因此可以允许该飞机部分结构的持有者在特定时期、特定时间内使用整架飞机。

信托的使用

除了部分所有权，《飞机注册法》还允许飞机通过信托的形式办理注册手续。当注册者是信托身份的时候，为了维护信托实际受益人的权益，马耳他当局将对办理飞机注册手续的信托人的资格进行审核。所获信息将予以保密。

更低的借贷成本

除了为借贷人提供了借贷优先排名清单（通过比国家安保利益要好的国际利益排名的注册名单）以及在违约情况下自助收楼的补救措施外，《开普敦公约》的批准确保了借贷人从低廉的借贷成本中获益。

抵押贷款登记

飞机作为借贷或其他债权债务抵押品的情况是非常普遍的。《飞机注册法》规定所有在马耳他办理注册的飞机抵押从抵押协议起草之日起不受抵押人/业主破产或无力偿还债务的影响。

此外，该法规还加强了对抵押债权人的保护，使他们有权行使以下权利：

- (i) 在抵押契约中必须注明，在没有获得抵押债权人的事先书面认可之前，避免飞机被再次抵押或者再次转移。
- (ii) 如果因不合理的原因致使注册遭到取消（无论是否采取有效措施进行抗辩）且税务局局长未能撤销取消注册令，可以向行政复议法庭上诉。
- (iii) 在抵押得不到偿还的情况下，抵押债权人可以 (i) 租契飞机并收取租金；(ii) 通过管理飞机收取任何售价收入，租金收入和任何其他收入；(iii) 获得飞机的所有权；或者 (iv) 出售飞机。

加入《开普敦公约》

《开普敦公约》的规定在新《飞机注册法》中得已实施。在马耳他，《开普敦公约》的内容协助那些涉及跨国风险融资和飞机租赁交易业务的个人提升他们对权利和补救措施的预见性和确定性，并从中获益。

该新政策是由在创建安保利益首选排行的国际注册局办理国际利益注册而引出的内容。租赁协议的飞机租赁人、有条件要约协议的飞机出售者或者是保障协议的收费人都可以在国际注册局办理飞机、飞机发动机或者直升机的国际利益注册。

特权方面的一般规定是国际利益高于国内安保利益。

为缓解金融风险，通常会收取很低的利率，这对马耳他的飞机买家或经营者来意味着融资和租赁成本的降低。

马耳他符合办理飞机注册条件的人士

以下为有资格在马耳他办理商用飞机注册的人士：

- (i) 马耳他政府
- (ii) 马耳他居民或欧盟/欧盟经济区/瑞士国籍居民。而且必须有居住场所或经营场所。
- (iii) 在马耳他或欧盟/欧盟经济区/瑞士国家法律规定下形成或存在的公司或任何其他形式的公司实体。公司实体必须有注册地址、行政中心和在这些欧盟国家从事经营的主要场所。上述人士必须直接或间接持有公司至少百分之五十 (50%) 的股份。

涉及商用飞机运输活动的经营者或飞机必须获得《航空经营者证书 (AOC)》和《经营许可证》。

以下为有资格在马耳他办理私人飞机注册的人士：

- (i) 马耳他政府
- (ii) 马耳他居民或欧盟/欧盟经济区/瑞士国籍居民。而且必须有居住场所或经营场所。
- (iii) 在马耳他或欧盟/欧盟经济区/瑞士国家法律规定下形成或存在的公司或任何其他形式的公司实体。公司实体必须有注册地址、行政中心和在这些欧盟国家经营的主要场所。公司至少百分之五十 (50%) 的股份直接或间接地由上述人士持有。
- (iv) 在经合组织成员国设立的公司或居民个人，以及经马耳他批准的国家公司或个人具有以下权利：
 - a. 根据法律条款的规定，有合法能力拥有/经营飞机；
 - b. 考虑到飞机注册方面的相关事宜，需委任一位马耳他合法公民作为业主在马耳他的全权代表；
 - c. 合规规章制度和指南内容。

国际注册人必须委任马耳他常驻居民作为他在马耳他的全权代理，该代理人必须随时随到。

代表国际注册人的注册代理应满足以下几点要求：

- (a) 成为国际注册人与税务局的沟通桥梁；
- (b) 根据马耳他法的规定，代理国际注册人签署和向税务局长呈交所有声明和依法所需的所有表格；
- (c) 作为国际注册人马耳他司法程序的法定代表。

财政制度

总述

最近，马耳他国会为国际航空业制定了一系列财政奖励政策，这些政策对于飞机发动机和飞机运营商来说将受益匪浅。而对于航空经营产业来说，这些政策也有望使马耳他成为一个更有吸引力的司法管辖区。一些修订法案是为了补充《飞机注册法》而特别制定的。

马耳他选择不为航空业收入提供特别税责减免政策。马耳他的一般税制包括了税责完全归集抵免制体系、标准公司所得税税率、双重税责减免以及退税体系，这些税制都同样适用于航空业经营者。此外，飞机本身在马耳他被视为创收资产，而非创收经营活动。

从飞机或飞机发动机的所有权、租赁或经营上获得的收入

有一项基本条例已被引入马耳他税法，从而使经营国际旅客运输或食品运输业的飞机或飞机发动机所有权、租赁或经营上获得的收入被视为马耳他海外收入而应课入税。这样被视为马耳他境外收入的情况，与以下情况无关：

- 飞机/飞机发动机的注册国家；以及
- 无论飞机停靠地或是飞机经营地是否在马耳他。

在马耳他税制的转汇税责基础上，如果被视为马耳他境外收入的金额不转汇回马耳他的情况下，那么该收入在马耳他属于免税收入。因此，一个非常可行的办法便是将外国航空公司的税务注册地改为马耳他，从而获益于上述税制。这条税则连同马耳他双重税责协定规定下有关国际交通飞机经营相关的税制内容一起，共同为以马耳他作为飞机航线注册地以及马耳他定居的航空业经营者提供了相当具有吸引力的税责计划。

马耳他注册公司或是马耳他本地经营公司，应该在马耳他为其全球范围内获得的收入纳税。而仍在海外税务管辖区注册的公司就不算是马耳他本地经营公司，因此马耳他应课入税的收入只局限于该公司在马耳他获得收入、资产收益以及转汇回马耳他的海外收入。这意味着，从飞机的经营、租赁或所有权上获得的收入如果不被汇入马耳他的话，将无需在马耳他纳税。因为此收入不被视为在马耳他获得的收入，因此马耳他毋需课税。

在双重税收协定的背景下，由从事国际运输业的飞机经营上获得的利润应仅在该企业实际管理所在地的协定缔约国内应课入税。因此，如果公司的有效管理地是位于马耳他的话，那么根据相关税责协定的内容，该利润仅需在马耳他纳税；而此外其他的任何收入仅为汇入马耳他的收入纳税，否则免税。

该税责提供了一些有趣的纳税计划机遇：

- a) 它确保了飞机/发动机承租人是非马耳他居民的情况下在马耳他无需纳税，无论是预提税还是其他税种。这条税责与出租人居住的国家是否是与马耳他签订双重税责的缔约国无关。
- b) 针对马耳他所得税法下有关海外收入来源纳税的部分，这条税制不仅为马耳他居住的飞机承租人/飞机经营者开辟了税责计划机遇，同时还允许他们在可适用国家使用马耳他的双重税责协定网络。

非马耳他注册公司或者是非马耳他本地经营公司需要在马耳他为那些从马耳他获得的收入和资本收益纳税。而由于从事飞机所有权、租赁或经营上获得的收入被视为马耳他海外收入，因此该收入无论是否是从马耳他籍人士那里收取的收入与否，该收入都无需在马耳他纳税。因为该收入不属于马耳他税法规定范畴内的收入。

由于私人用途的飞机不用于产生任何收入，因此它不受马耳他税责影响。为了改造飞机而支付给马耳他供应商的款项，只有在马耳他供应商是从从事商业活动情况下收取的款项才应课入税。如果该款项是为了改造飞机而支付给外籍飞机供应商的情况下，该款项只有在外籍供应商是在马耳他从事商业活动并且是经营飞机销售业务的情况下才应课入税。

有关分配利润上的退税

马耳他注册公司和马耳他本地经营公司从飞机租赁上获得的利润以及其他任何利润，同该公司在世界范围内获得的收入一样，需要在马耳他支付的公司所得税税率一律为目前的百分之三十五 (35%)。

然而，在该利润被分配的基础上，并且根据税责完全归集抵免制体系的内容规定，公司资格股东有权在公司分配利润之后获得公司已纳税金额七分之二 (2/7) 的退税，这使实际有效纳税税率为百分之五 (5%)。

飞机的折旧

《厂房和机械的折旧与磨损 (修订案) 规则, 2010》规定了飞机或飞机设备的折旧与磨损的新折旧期限。该期限已被调降，从而大力提升了马耳他在该产业上的国际竞争力。

该修订案为税责目的更改了飞机折旧和磨损的最短期限。修改之前，所述最短期限为十二年。该修订案生效后，被调降的所述最短期限如下所示：

- 飞机机身——六年；
- 飞机发动机——六年；
- 飞机或飞机发动机大修——六年；
- 内饰及其他零部件——四年。

最短期限追溯至2009年1月1日起已生效。

加速折旧允许较大部分的折旧值可以在折旧周期的早期阶段被认

可入账，从而为较短的折旧年限创造较大金额的折旧值。加速折旧可以在公司业务启动初期的几年减少经营成本。而由加速折旧产生的已增长折旧值可以使公司获得延迟纳税抵扣。

▶ 附带福利的税费减免

《法律通告2010-292号——附带福利（修订案）法规，2010》为附带福利开创了新免税规定。该规定适用于雇员，或者是任何雇主、公司或合伙公司的管理者，其规定经营的商务产业范围包括从事国际旅客或食品运输业务的一台或多台飞机或飞机发动机的所有权、租赁或经营业务。此外，该雇员或管理者应为非马耳他居民。

▶ 飞机租赁的税制

马耳他税务局已出台飞机融资租赁的税务处理指南。该指南涉及的飞机融资租赁协议期限不能超过四年。租赁协议期限为四年或者超过四年的情况则需要由其他的税制监管。

新指南澄清了涉及出租人应课入税的收入水平，以及承租人有权获得税费抵扣的种类。

以下税费处理方法适用于融资租赁协议期限中每一年的税费计算方法：

融资租赁的情况下，出租人为年融资经费收入应课入税，该收入是总租赁金额减去除以租赁协议年限之后的资本单元之差。另一方面，有关融资经费、保养、维修、和保险费用方面，承租人允许办理税费减免。

承租人还被允许办理有关飞机资产的资本抵扣，并且协议双方可以不选择由出租人承担资本折旧和磨损的负担。当承租人选择在金融租赁协议期结束后购买飞机并且飞机出租人不在飞机出售和购买的交易双方的任意一方的情况下，出租人获得的飞机出售金额将被视为资本性质金额，因此出租人无需为此收入纳税。

经营租赁的情况下，出租人为所有租赁收入纳税，并且如果出租人承担飞机的折旧和磨损的财务负担的话，他将有权申请办理飞机的资本抵扣。

另一方面，如果承租人承担飞机的折旧和磨损的财务负担的话，那么承租人则有权申请办理飞机的资本抵扣。

新指南主要针对那些在马耳他利用有限责任公司从事经营的出租人和/或承租人。马耳他公司在马耳他为其世界范围内获得收入纳税。另一方面，出租人/承租人是马耳他居住个人但不是注册公司的情况下，那么他获得的国际航空业收入被视为马耳他海外收入。此类收入只有转汇回马耳他的部分应课入税。

投资赋税减免

经营飞机、飞机发动机或安装在飞机上使用的飞机设备等维修、翻修或维护业务的公司可以获得投资税费抵扣。该投资税费抵扣与欧盟框架区域救援的内容相一致。

该税费抵扣的计算或者是根据合规经营消耗金额的百分比计算，或者是根据项目直接所创建的就业薪资金额的百分比计算。投资税费抵扣是从马耳他应课入税金额上减去抵扣的金额部分。

合规经营消耗金额的百分比或者是就业薪资的百分比根据业务规模而定。小规模经营的情况，百分比为百分之五十（50%），中等规模经营的百分比为百分之四十（40%），大规模经营的百分比为百分之三十（30%）。未使用的投资税费抵扣可以结转到来年进行税费抵扣。

飞机租赁的增值税处理办法

▶ 综述

马耳他增值税管理局已出台一项新的飞机租赁流程，使马耳他确保完全遵守欧盟法律法规的前提下成为一个在私用和商用飞机注册方面更具国际吸引力的司法管辖区。新规定要求了飞机在欧盟空域内执行任务所使用飞行时间而产生的相关费用才是增值税应课入税的费用。

马耳他增值税的纳税方式根据飞机使用的方式不同而不同，也就是说，使用方式区别为飞机用于国际食品或旅客运输等航线飞行操作上的用途，或者是单纯为私人使用为目的的情况。增值税的纳税方式的适用范围与其他欧盟国家相似，即适用于进口、欧盟区域内收购或者是飞机的出售。

如果飞机被航线经营者用于从事国际旅客或食品运输为经营目的的话，那么与这类型业务相关的欧盟区域内收购、进口或飞机的出售的相关出售费用是可获得增值税抵扣的。

以下是无增值税抵扣的情况：

- (a) 向飞机建造商、业主或经营者出售飞机设备的费用；
- (b) 与飞机改造、维护、租赁和雇佣方面相关的服务费用。

新增值税处理办法适用于国际交通业飞机经营者以外的所有飞机，因为增值税减免适用于前者。根据《马耳他增值税条例》的内容规定，不是从事国际交通运输业操作者的飞机租赁业务，依法属于服务供应类业务，从而应课入税，并且出租人可以有权申请增值税进项抵扣。根据增值税简化程序内容规定，所需缴纳的增值税的租赁费用比例应根据飞机在欧盟空域内的使用时间而定。

出于事先对飞机活动确认以及飞机在欧盟空域内飞行的时间确认上都会有一定难度，因此马耳他将使用一项专业技术测试以预计估算应课入税的租赁费用比例。飞机租金应课入税金额（增值税）的计算方法与飞机的种类有关。马耳他标准增值税税率为百分之十八（18%），适用于根据飞机在欧盟空域内使用时间而计算的租赁费用预估百分比的应课入税费用纳税。

飞机种类范围 (千米)	在欧盟内飞行里程 占总飞行里程的 百分比	增值税计算方法
0 - 2,999	60%	预计总飞行里程x60% x 18%
3,000 - 4,999	50%	预计总飞行里程x50% x 18%
5,000 - 6,999	40%	预计总飞行里程x40% x 18%
7,000 - 以上	30%	预计总飞行里程x30% x 18%

▶ 资格条件

如果满足以下条件的話，那么上述增值税处理方法可以减免：

- ▶ 租赁协议的双方必须是在马耳他居住的出租人和承租人。租赁协议是飞机的持有人（即“出租人”）同意并允许另一人（即“承租人”）在双方协定的租赁期限内对飞机行使使用权，并且后者可以选择在租赁协议期满的时候以飞机原始成本价的百分比对飞机进行收购。
- ▶ 租赁协议的期限不得超过六十（60）个月；

► 租赁费用必须每月按时付费。

增值税已付款证书必须在租赁期满后签发，承租人执行是否购买飞机的决定，但是在此之前，增值税部门必须书面签署批准函。增值税部门可能需要出租人呈交有关飞机使用的细节报告，也有可能根据特定情况提出其他认定必备的合规条件。

对航空领域工作人员的赋税优惠政策

凭借《法律通告2012第306号法案》，《高资历个人税责计划》的应用已由金融服务和游戏博彩领域扩展到包括航空业在内的高资历个人。航空业内的特定高级职务目前也被视为合规管理者，其中包括行政总裁、财务总监、首席运营官、首席商务官航空责任经理、航空持续适航检查员、航空航务检查员以及航空培训经理等职务。

因此这些拥有资格航空作业授衔的职务人员将享受被调降为百分之十五（15%）的薪资收入所得税优惠税率。受益期限针对欧盟经济区和瑞士公民的情况是连续五年，针对第三国籍人士的情况是连续四年。

为了能满足调降税率的条件，合规个人必须任聘于一家已持有马

耳他交通局签发批准的航空经营者证书的公司。如果该许可证书是在2012年1月1日之前签发的情况下，那么该个人将不符合受益于调降税率的资格。

上述合规官员的最低年收入（不包括附加福利收入）为七万五千（€75,000）欧元。该个人必须有相应的专业资格学历，并且不能入籍马耳他。年薪收入上限超过五百万（€5,000,000）欧元以上者，并且该收入来自于合格就业合同的情况下，那么超出五百万（€5,000,000）欧元以上的收入金额在马耳他则免税。

免责声明——本实况简章仅包含基本信息资讯，而非试图针对某特定个人或企业的个别情况而言。本实况简章内容并不是ACT公司正在提供任何有关财务、商务、金融、投资、法政、税务或其他任何专业方面的建议或服务。本实况简章的内容资讯即不是取代上述专业服务的相关咨询内容，也不可以用于任何可能导致贵公司财务或业务有任何影响的决定或行为的考虑基准。虽然我们极力于提供准确和及时的信息资讯，但是我们不能保证该信息资讯的准确性在被您获知的当天或者将来仍然适用。在做可能影响贵公司财务或业务的任何决定或行为之前，请您事先向资格专业人士做相关咨询。ACT公司将不会为任何因根据本实况简章的内容做出的任何决定或行为而造成的任何损失而负责。
信息: 2014年6月30日



欲知详情，请联系我司：

ACT Advisory Services Limited
 Villa Malitah, Mediterranean Street, The Village, St Julians STJ 1870 - MALTA
T: (+356) 2137 8672, (+356) 2137 8668, (+356) 2137 8675
F: (+356) 2137 8680 | **E:** info@act.com.mt | **www.act.com.mt**

