

Are you noticing  
some changes?

We have some  
to show you

... in two weeks you'll see

One  
goal



# Replacing the Isle of Man

The trend to register private means of transport in two places – the Isle of Man and Bermuda – has lasted for several years in the aviation sector. Bermuda is the main choice for US companies, whereas the Isle of Man – for European companies. However, with Brexit the situation in Europe is about to change and under certain conditions this opens up an opportunity for Latvia to present itself as a land suitable for aircraft registration.

EGONS MUDULIS

📷 MATISS MARKOVSKIS

---

## ЗАМЕНИТЬ ОСТРОВ МЭН

В авиационном бизнесе на протяжении многих лет существует тенденция регистрировать частные транспортные средства в двух местах – на острове Мэн и Бермудских островах. Первый вариант выбирают предприятия из Европы, второй же – преимущественно американские компании. Однако вместе с Брекситом ситуация в отношении Европы изменится, и при определенных условиях она даст возможность Латвии преподнести себя как страну, дружественную для регистрации воздушных судов.

ЭГОНС МУДУЛИС

📷 МАТИСС МАРКОВСКИС

### OFFERED ADVANTAGES

Sworn advocate and Sorainen partner Jānis Taukačs believes that choosing jurisdiction as such is nothing unusual or bad. Similar as in maritime transport where vessels have flags of different exotic countries, also in aviation sector this is common practice. Import and value added tax (VAT) benefits, excise duties on fuel and CIT system are the main reasons why European companies so far have chosen to register their aircraft in the Isle of Man. The relevant legislation was introduced in the Isle of Man around 2007 to enable simpler aircraft registration, as well as to settle customs formalities and VAT deduction procedures and to facilitate the use of such means of transport across the EU as much as possible.

When asked whether apart from customs and VAT there are any other benefits for aircraft registration in the Isle of Man, Taukačs states that the issue of corporate income tax (CIT) currently remains open. In other words, this issue is now being examined by the European Commission (EC) in respect of the companies based in the Isle of Man, since it follows both from the so-called 'Panama Papers' and other offshore-related scandals that offshore structures are not always used lawfully. In order to reflect transactions accurately, companies based in the Isle of Man are required to report revenue which has been earned from air transportation by the companies registered in the Isle of Man, using aircraft registered there, and which corresponds to the market price.

### ON THE VERGE OF CHANGES

The mentioned benefits related to VAT and customs formalities will soon cease to exist in their current form. The situation is about to change because of two reasons, Taukačs accents. First, it is clear that things will change because of Brexit as the Isle of Man is part of Great Britain and therefore the opportunity to access the European Union (EU) single market and VAT area in the present form will be denied. Namely, an island outside the EU can no longer provide favourable conditions for flights within the EU without settling import formalities. According to Taukačs, this is one of the adverse effects that people neglected when voting to leave the EU. Consequently, many businesses will now have to decide how to ensure further access to the European market as the Isle of Man, most likely, will no longer qualify as jurisdiction convenient for aircraft registration. It is possible that this will not apply to the means of transport with the Union goods status imported into the EU thus far, but the occurrence of another trend with regard to the new means of transport as regards the place of aircraft registration and import is possible.

Second, the Isle of Man is also no longer an offshore as it has signed an agreement for the exchange of information with the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). It is stipulated also in the Latvian legislation that once an offshore signs such agreement, it loses the status of an offshore and is removed from the 'black list'. This means that any tax office in any EU Member State has access to information on what is happening with a tax resident of the relevant state in the respective offshore. This in turn means that the veil of deliberate tax evasion is gradually falling. Hence, whenever a tax office receives information on suspicion that a Latvian tax resident is evading tax payments, this tax office may request more details and the administrative body of the Isle of Man has the obligation to provide such details, Sorainen partner explains.

### ПРЕИМУЩЕСТВА ПРЕДЛАГАЮЩЕГО

По мнению присяжного адвоката, партнера Sorainen Яниса Таукачса, выбор соответствующих юрисдикций сам по себе не является чем-то необычным или плохим. Подобно морским перевозкам, где судна ходят по флагами разных экзотических стран, в авиационном бизнесе часто делается ровно то же самое. Главная причина, почему европейские компании до сих пор выбирали регистрацию самолета на острове Мэн, – это преимущества, связанные с импортом и налогом на добавленную стоимость (НДС), а также акциз на топливо и система ПНП. Соответствующее законодательство было разработано на острове Мэн в 2007 году с целью облегчить регистрацию воздушных судов, улаживание таможенных формальностей и проведение процедур по вычету НДС, а также упростить использование этих транспортных средств по всему ЕС.

На вопрос, есть ли какие-либо еще преимущества помимо таможи и НДС в случае регистрации самолета на острове Мэн, Я. Таукачс отмечает, что подоходный налог с предприятий (ПНП) на данный момент остается открытой проблемой. Данный аспект начала изучать Европейская комиссия (ЕК) в отношении компаний острова Мэн, поскольку как из т. н. Панамских документов, так и из других скандалов, связанных с офшорами, появились документы о том, что офшорные структуры не всегда используются законно. Для корректного отражения сделок предприятиям на острове Мэн необходимо указывать соответствующие рыночным ценам доходы от авиаперевозок, которые осуществляют зарегистрированные на острове предприятия на зарегистрированных там самолетах.

### В АВАНГАРДЕ ИЗМЕНЕНИЙ

Упомянутые преимущества в отношении НДС и таможенных формальностей в своем текущем виде больше долго не просуществуют. Пришло время перемен, так как произошли две вещи, подчеркивает Я. Таукачс. Во-первых, ясно, что вместе с Брекситом положение дел изменится, поскольку остров Мэн является частью Великобритании, для которой преимущество доступа к единому рынку Европейского союза (ЕС) и таможенному и налоговому пространству ЕС в его текущем виде будет отменено. Так, остров, который впредь будет располагаться за пределами ЕС, больше не сможет предоставлять преимущества для полетов в Европейском союзе без оформления импортных формальностей. По его словам, это один из побочных эффектов, о котором люди не задумывались, голосуя за выход из ЕС. В результате многим компаниям теперь придется решить, что делать, чтобы сохранить доступ к европейскому рынку, так как остров Мэн едва ли в дальнейшем будет столь привлекательной юрисдикцией для регистрации воздушных судов. Может быть, что это не коснется импортированных до сего момента транспортных средств, которые уже получили статус товаров ЕС. Вероятно, в отношении новых транспортных средств сформируется некая иная тенденция, где регистрировать и импортировать воздушные судна.

Во-вторых, остров Мэн фактически больше не является офшорной зоной, так как им был заключен договор с Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) об обмене информацией. В законодательстве Латвии также было прописано, что после заключения такого договора офшорной зоной она перестает считаться таковой и исключается из «черного списка». Это означает, что любая служба доходов в любой стране-участнице ЕС имеет доступ

### SUITABLE CANDIDATE

The basis of all offshore companies is that no corporate income tax is collected, while certain tertiary sector is required that would earn their salaries from the provision of such services and wherefrom taxes are also paid there. It is also required that a company is registered in the relevant island and aircraft is registered under the name of this company in the respective aircraft register, Taukačs adds. However, a series of tax-related issues arise, e.g., is it really so that a company based in the Isle of Man should not have paid taxes in the state where, possibly, it is actually managed and where it is determined whereto company representatives would fly on business trips (actual location of the management). There is another aspect of such companies being part of a large group and their sole function being the provision of air transportation for the management structure of the company. In such cases the profit is not that large to make a country fight for that. In other words, even if a company would be liable to pay taxes in Latvia, the amount is not that high to search over half a world to locate it. All of the aforementioned issues – Brexit and close attention of countries to tax payment matters – are seen by Sorainen partner as an opportunity to make Latvia attractive for aviation business. In his opinion, customs and VAT legislation in Latvia is already flexible. Customs legislation across the EU, in fact, is similar, whereas VAT exemptions allowing companies not to physically pay import VAT are an advantage in comparison with many EU states, including Lithuania and Estonia.

### KEEPING AHEAD OF THE NEIGHBOURS

The new CIT system is one of the main reasons why Latvia is in a more favourable position than other countries. This system in the EU is unique only for Latvia and Estonia, Taukačs reveals. In relation to aircraft registration, Latvia, compared to Estonia, is in a superior position as regards CIT. Thus, in Latvia instead of selling the aircraft itself, one may sell the shares of the company which owns this aircraft, provided that such shares have been held for a period of at least three years. In such case profit from the sale of shares is not subject to CIT.


“Moreover, if looking at the entire Baltic legislation, being a tax resident in the status of a natural person in Latvia, e.g., for residents of Russia can be beneficial too,” Sorainen partner states. He explains that the Latvian tax system, following its reform, is designed in a way that profit from foreign investment in Latvia is not subject to personal income tax and corporate income tax, if corporate income tax is paid abroad. “This means that for me as a natural person or a company based in Latvia it is more favourable to start a business abroad instead of Latvia.” In his opinion, this could be good news for residents of Russia who are employed in different countries across the world: “If from Latvia it is invested in Cypriot or Maltese businesses where the applicable CIT rate is 2–3%, naturally this is more beneficial than investing in a Latvian company where the applicable CIT rate is 25%, thus for the profit to reach the wallet of a natural or legal person based in Latvia (where this profit is exempt from further additional taxes).” Certainly, this may not be an artificial arrangement. This must not be a fake business, i.e., a ‘letterbox’ company. “In this aspect the Latvian tax system has quite many advantages that have not been advertised externally, but it would be worth the effort,” Taukačs concludes.

What regards Russian merchants, it seems they are still actively using Cypriot, Maltese and other businesses, Sorainen partner reveals. Malta is well-known for its flexible arrangements for yachts, whereas Cyprus is still popular among

к информации о том, что происходит с любым налоговым резидентом ее государства в соответствующей офшорной зоне. Это, в свою очередь, означает, что покров осознанного обхода налогов постепенно срывается. Как только в службу доходов поступает информация о подозрениях, что налоговый резидент Латвии уклоняется от уплаты налогов, эта служба доходов может запросить более детальную информацию и администрация острова Мэн будет обязана ее предоставить, поясняет партнер Sorainen.

### МЫ ПОДХОДИМ

Все офшорные бизнесы основаны на том, что с них не взимается ПНП, однако им необходим знающий обслуживающий сектор, который за предоставление таких услуг получает зарплату, из которой платит налоги по месту. Кроме того, необходимо, чтобы на соответствующем острове была зарегистрирована компания, на имя которой самолет регистрируется в соответствующем реестре летальных аппаратов, отмечает Я. Таукачс. Однако в то же самое время появляется ряд вопросов касательно налогов – действительно ли зарегистрированная на острове Мэн компания не должна платить налоги в стране, в которой, возможно, ею в реальности руководят и определяют, куда представители компании полетят в бизнес-поездки (фактическое местонахождение руководства). Другой вопрос, что такие компании являются частью большой группы, и их единственная функция – обеспечивать авиaperевозки для руководства компании. В таких случаях прибыль не является столь большой, чтобы страна за нее боролась. В частности, даже если компания в Латвии должна была бы платить налоги, они бы не были столь большими, чтобы гнаться за ними через полмира. Все это – Брексит, повышенное внимание стран к вопросам уплаты налогов – партнер Sorainen рассматривает как возможность привлечь авиационный бизнес в Латвию. По его мнению, законодательство Латвии в сфере таможенной и НДС является гибким. Таможенное законодательство фактически одинаково по всему ЕС, а освобождение от НДС, при котором компании могут физически не платить НДС за импорт, является преимуществом по сравнению со многими странами ЕС, в т. ч. Литвой и Эстонией.



НАМ НАДО ДОРАСТИ ДО ТОГО, ЧТО МИР ИЗМЕНИЛСЯ, И ВО ВСЕХ СФЕРАХ ПОНЯТЬ, КАК НАШ КЛИЕНТ ЗАРАБАТЫВАЕТ, А НЕ РАДОВАТЬСЯ ТОМУ, ЧТО НАМ ПРИНОСЯТ НАЛИЧНЫЕ ДЕНЬГИ В ОФИС И ОПЛАЧИВАЮТ НАШ СЧЕТ.

CIS merchants as jurisdiction for holdings. The impact of Brexit on Russian merchants depends on the structure of each individual business. Meanwhile, business entities based in the Isle of Man could change their mind as to whether their company is necessary there and maybe different jurisdiction should be chosen. At this point the matter of what Latvia can bring to the table will become topical.

#### WHAT ELSE SHOULD BE CHANGED?

When asked if we still need to do something to make aircraft registration in Latvia more attractive, Taukačs said that there was certainly room for improvement. Such jurisdictions as Switzerland or Luxembourg, which are popular among large trade companies, can serve as an example. Representatives of a Russian secondary establishment involved in the trade of agricultural produce told him they were seriously considering Latvia as potential jurisdiction where to settle a trade company separated from the manufacturing process. Specific legislation for the attraction of such companies has been developed both in Switzerland and Luxembourg, creating certain advantages why these companies are heading there.

They got, for instance, lower tax rates for such business of which currently one cannot speak about in Latvia. Nevertheless, one may speak about numerous countries quite flexibly looking at the placement of expenditure on CIT base. This means that instead of imposing certain restrictions, it should be allowed to place all matters applying to business, advertising and expenses conducted by large global companies on business expenditure. For instance, an individual with private aircraft travels from Brazil to Columbia where there are particular clients whom this individual should meet, because travelling by aircraft is still a very prestigious matter that shows a high status. Placement of such expenses within CIT calculation base is very important, Sorainen partner accents. However, in Latvia this is currently regarded as luxury expenditure, which should not be deducted or numerous documents must be prepared to reach such partial deduction. He believes that we should, however, have a look at other jurisdictions and try to copy the respective tax regime, because the agricultural produce trading company mentioned in the previous example for this reason, unfortunately, chose Luxembourg instead of Latvia. In view of the representatives of this company Latvia did not seem attractive enough, although actual costs of management, premises etc. are much higher in Luxembourg than in Latvia. "We miss out on the opportunities to attract companies with turnover amounting to billions," Taukačs concludes. At the same time such companies keep their eyes open and see what is happening with tax legislation in each particular country across Europe. In terms of indirect taxes it is very unlikely we could somehow become different than other EU states because in this case Brussels has greater authority and already now new trends have appeared there in respect of unfair tax advantages in aviation as opposed to other means of transport and also the role of taxes in regulating climate change (i.e., excise duty and VAT on fuel).

From a legal viewpoint, we still must do our homework, but it is already in progress. Namely, Latvia is bound by the Cape Town Convention and its Protocol establishing the international legal framework for ensuring the rights and interests of aircraft owners and priority in aircraft leasing deals. The Protocol also stipulates the protection of creditors in the case of air carrier insolvency. The economic significance and efficiency of the Cape Town Convention can be improved in each individual country provided that the countries adopt specific declarations.

#### ВПЕРЕДИ СОСЕДЕЙ


Одной из основных причин, благодаря которым Латвия имеет преимущества перед другими странами, является новая система ПНП, которая в ЕС уникальна только для Латвии и Эстонии, отмечает Я. Таукачс. В отношении регистрации воздушных судов у Латвии есть преимущества ПНП над Эстонией. Так в Латвии можно продавать не свой самолет, а доли капитала предприятия, которому принадлежит этот самолет, если лицо является их держателем не менее трех лет. В таком случае прибыль от продажи долей капитала не облагается ПНП.

«Более того – если мы смотрим на законодательство всей Балтии, также то быть налоговым резидентом как физическое лицо в Латвии, к примеру для жителей России, может быть выгодно», делится партнер Sorainen. Он поясняет, что налоговая система Латвии после реформы была сформирована так, что прибыль от инвестиций за границей в Латвии не облагается ПНН и ПНП, если ПНП был уплачен за границей. «Это означает, что по сути мне как физическому лицу или предприятию Латвии строить бизнес за границей выгоднее, чем в Латвии». По его мнению, это может стать хорошей новостью для жителей России, которые работают в разных странах мира: «Если они из Латвии инвестируют в кипрскую или мальтийскую компанию, для которой эффективная ставка ПНП составляет 2–3 %, то это, безусловно, выгоднее, чем инвестировать в латвийскую компанию, для которой эта же ставка составляет уже 25 %, чтобы прибыль попала в руки физического или юридического лица Латвии (где эта прибыль больше дополнительно не облагается налогами)». Конечно, это не может быть искусственное образование, и предприятие должно иметь реальный бизнес, а не почтовый ящик. «В этом смысле налоговая система Латвии имеет достаточно много преимуществ, которые мы не рекламировали внешнему миру, а стоило бы», заключает Я. Таукачс.

Что же касается российских коммерсантов, кажется, что они до сих пор активно используют компании Кипра, Мальты и других стран, рассказывает партнер Sorainen. Мальта общеизвестна своим гибким режимом для яхт, а Кипр до сих пор популярен среди коммерсантов СНГ как юрисдикция холдингов. То, как на российских коммерсантов повлияет Брексит, зависит от структуры каждого отдельного предприятия. В свою очередь, те, у кого есть компании на острове Мэн, могли бы поразмыслить, нужна ли эта компания там и не надо ли выбрать другую юрисдикцию. И тогда встанет вопрос, что в этой сфере может предложить Латвия.

#### ЧТО ЕЩЕ НАДО ПОМЕНЯТЬ

Определенно есть вещи, которые необходимо улучшить, указывает Я. Таукачс на вопрос, нужно ли сделать что-либо еще, чтобы регистрация воздушных судов в Латвии стала более привлекательной. В качестве образца можно использовать такие юрисдикции как Швейцария или Люксембург, которые популярны среди крупных торговых компаний. Подразделение какой-нибудь крупной российской компании, которое торгует сельскохозяйственной продукцией, представители указали ему, что серьезно рассмотрели Латвию как возможную юрисдикцию для формирования торговой компании, отделенной от производства. Для привлечения таких компаний разработано специальное законодательство как в Швейцарии, так и в Люксембурге, которое дает определенные преимущества, вследствие чего эти компании отправляются именно туда.



Там, к примеру, есть низкие налоговые ставки для такого бизнеса, о чем в Латвии на данный момент говорить нельзя. Но можно говорить о том, что многие страны проявляют гибкость к внесению различных расходов в базу ПНП. Это означает, что следует не устанавливать особые ограничения, а позволить перенести в бизнес-расходы всё, что касается бизнеса, рекламы, расходов больших мировых компаний. Например, если человек на частном самолете прилетает из Бразилии в Колумбию, где находятся конкретные клиенты, с которыми человек встречается, поскольку перевозка клиентов самолетом до сих пор является крайне престижным и подтверждающим высокий статус делом. Вполне понятно, что такие расходы можно было бы включить в расчетную базу ПНП, подчеркивает партнер Sorainen. Напротив, в Латвии на данный момент на это смотрят, как на расходы люкс-класса, которые фактически нельзя отчислить, либо для хотя бы частичного их списания необходимо подготовить кучу документов. По его мнению, нам все же стоило бы взглянуть на другие юрисдикции мира и попытаться скопировать их налоговое регулирование, поскольку в вышеупомянутом примере, к сожалению, упомянутая компания по торговле сельскохозяйственной продукцией именно по этой причине в итоге выбрала Люксембург, а не Латвию. По мнению представителей компании, Латвия еще не была достаточно интересной, хотя фактические расходы на руководство, помещения и др. в Люксембурге значительно выше, чем в Латвии. «Мы упускаем возможность привлечь компании, оборот которых измеряется миллиардами», заключает Я. Таукачс. В то же время эти компании пристально наблюдают и видят, что происходит в сфере налогового законодательства в каждой стране Европы. С точки зрения косвенных налогов мы вряд ли сможем как-то отличаться от других стран-участниц ЕС, поскольку в этом плане заправляет Брюссель, где уже задаются новые вопросы о необоснованных налоговых преимуществах в авиации по сравнению с другими транспортными средствами, а также о влиянии налогов на регулирование изменений климата (читай – акциз и НДС на топливо).

#### **ВЫПОЛНИТЬ СВОЮ ДОМАШНЮЮ РАБОТУ**

С юридической точки зрения нам еще надо выполнить свою домашнюю работу, но она уже в процессе. Так, для Латвии является обязательной соответствующая Кейптаунская конвенция и ее протокол, которые устанавливают международное правовое регулирование в отношении обеспечения прав и интересов собственников воздушных судов и приоритета в сделках по лизингу этих транспортных средств. Протокол предусматривает также защиту кредиторов в случае неплатежеспособности авиаперевозчика. Экономическое значение и выгода Кейптаунской конвенции в каждой отдельной стране могут быть улучшены, если страны ратифицируют установленные декларации. Тогда пользователь воздушного судна такой страны сможет претендовать на право получить скидку финансирования Агентства экспортных кредитов на приобретение воздушных судов, которые будут зарегистрированы в соответствующем государстве. На данный момент Латвия не приняла все эти декларации. Поэтому в августе этого года на собрании государственных секретарей были объявлены поправки к Кейптаунской конвенции и ее протоколу с целью принятия необходимых деклараций. Кроме того, на том же собрании были объявлены поправки к закону «Об авиации», а также планируется разработать необходимые изменения в связанных правилах КМ.



Then the aircraft user of such country may qualify for the right to receive a discount of the Export Credit Agency funding for the purchase of aircraft that will be registered in the respective country. Up to this point Latvia has not adopted all of such declarations. Therefore, amendments to the Cape Town Convention and its Protocol were announced this August at the meeting of the State Secretaries for the purpose of adopting the necessary declarations. In addition, amendments to the law On Aviation were announced at this meeting of the State Secretaries and it is also planned to draft the necessary amendments to related Cabinet regulations. Fundamental benefits from adopting the necessary declarations would be more favourable financial conditions in aircraft leasing deals and also the right of foreign creditors, in the event of difficulties to fulfil the air carrier obligations, to exclude aircraft from our Civil Aviation Agency register and to withdraw them. It therefore seems that the respective documents could enter into force in the upcoming months.

#### TEMPORARY CONDITION

When asked about how enhanced banking requirements with regard to collaboration of their customers with offshore or shell companies affect the appeal of Latvia among potential investors, Taukačs states that this problem should not be escalated, because this situation resembles a disease which is common among small children and which ends over time: "We must grow to the point where the world has changed and in each area one must try to understand how the clients earn money, instead of being grateful for them bringing cash to the office and paying the invoice." According to him, not only banks, but also supervisory authorities in services sector ac-

Основными преимуществами принятия необходимых деклараций будут более выгодные финансовые условия для сделок по аренде воздушных судов и право для иностранных кредиторов в случае трудностей с выполнением обязательств воздушного перевозчика исключить воздушные суда из регистра нашего Агентства гражданской авиации и вывезти их. Поэтому похоже, что соответствующие документы могли бы вступить в силу уже в течение ближайших месяцев.

#### «ПЕРЕБОЛЕНИЕ»

На вопрос, как усиленные требования банков в отношении сотрудничества клиентов с офшорными или фиктивными компаниями влияют на привлекательность Латвии среди потенциальных инвесторов, Я. Таукачс отмечает, что не следовало бы эскалировать данную проблему, поскольку это болезнь, которой каждый ребенок должен переболеть и которая должна со временем пройти: «Нам надо дорасти до того, что мир изменился, и во всех сферах понять, как наш клиент зарабатывает, а не радоваться тому, что нам принесет наличные деньги в офис и оплачивают наш счет». По его словам, не только банки, но и учреждения, осуществляющие надзор в обслуживающей сфере, очень активно требуют от бизнеса, чтобы тот более внимательно смотрел и углублялся в изучение происхождения денег своих клиентов. «Это нормально, и мы этим переболеем в течение нескольких лет. Такое развитие банковского сектора не будет иметь негативного влияния на бизнес-среду Латвии». Так, это не повлияет на решения коммерсанта о том, работать ли в Латвии или нет, и уже сейчас имеется ряд хороших примеров – крупные бизнесы с чистым капиталом россий-

tively demand businesses to pay greater attention to and examine the origin of their clients' money. "This is normal and we will get over this in a couple of years. Such development of the banking sector will leave no negative impact on the Latvian business environment." In other words, this will not affect the decisions of merchants as to whether work in Latvia or not, and already now there is a series of good examples – large businesses with pure capital of the Russian origin that work honestly and pay huge taxes to Latvia, without facing problems using bank accounts.

#### INDUSTRY AS INITIATOR

As regards the party which, in his opinion, should show initiative in introducing amendments to legislation, Taukačs states there should be a political will to make certain changes in legislation and on the basis of that one could start promoting Latvia. Here he sees the analogy with the film industry where he has faced a couple of large projects in the Baltics. Thus, at first the respective US company selects countries where there is no specific relief in the film industry. The response of the country is the next primary criterion. "Everything should start with the industry lobby, initiative on behalf of the Aviation Association of Latvia." On this basis ministries could conduct the analysis of the legislation of other countries in the respective area, i.e., examine the advantages that could be also introduced in Latvia. Further developments are a matter of marketing: "All large companies have enormous staff resources of tax consultants and experts who will inform them of the recent appealing legislative norms in Latvia."

#### RIGHT STEPS

Companies, which own aircraft themselves, will also have lawyers and tax experts within their staff resources and they will be familiar with the aircraft registration process, Taukačs explains, answering the question of what should be done to become an aircraft owner. However, if there is a lack of knowledge, one must start with an external consultant. He still believes that aircraft registration in Latvia must be considered seriously, "because tax planning starts with keeping everything as simple as possible, as fast as possible, and on-the-spot, as in this case the costs will be lower too". Only after facing challenges as to why something cannot be done here or it is not profitable, it is worth considering whether it is lawfully possible to do something different or elsewhere.

The new anti-avoidance provisions also require careful consideration. Such provisions come one after the other not only in the legislation of Latvia, but the entire Europe and world. Now it must be understood whether, for instance, management of a company based in the Isle of Man actually is not carried out from Latvia. If yes, Latvia could be entitled to CIT, even if the company is registered in the Isle of Man. There is a series of anti-avoidance provisions that should be known to understand this 'game' and not to make a mistake when the State Revenue Service of Latvia suddenly from a foreign revenue service receives information which the company thought would not be circulating. "At present, the tax universe undergoes dramatic changes," Sorainen partner emphasises. In his opinion, offshore structures are no longer relevant, excluding industry standards which are not driven for tax reasons, for instance, marine transport where the way of doing things has not changed: "There, ways have been found to complete procedures promptly and lawfully, but normally nobody is looking for something better when it is good already." ■

ского происхождения, которые работают чисто и платят огромные налоги латвийскому государству, не сталкиваясь с проблемами использования банковских счетов.

#### ОТРАСЛЬ КАК ИНИЦИАТОР

Говоря о том, от кого он ждет инициативы по внесению поправок к нормативным актам, Я. Таукачс указывает, что должна быть политическая воля, чтобы внести определенные изменения в законодательство и иметь возможность на их базе начать популяризировать Латвию. Здесь он усматривает аналогию с индустрией кино, где ему пришлось столкнуться с парой крупных проектов, пришедших в Балтию. В частности, сначала соответствующая американская компания отсеяла страны, в которых нет специальных льгот для кино-индустрии. Следовательно, первостепенным критерием была отзывчивость страны. «Все должно начинаться с лоббирования отрасли, инициативы со стороны Ассоциации авиации Латвии». На ее основе министерства могли бы провести анализ законодательства других стран в соответствующей сфере, а именно, преимуществ, которые можно было бы внедрить и в Латвии. Дальше уже вопрос маркетинга: «Все крупные компании имеют огромный штат налоговых консультантов и экспертов, которые скажут им, что там, в Латвии, теперь создано хорошее законодательство».

#### ПРАВИЛЬНЫЕ ШАГИ

В штате компаний с собственными самолетами будут также юристы и налоговые эксперты, которые будут знать, как происходит регистрация воздушных судов, указывает Я. Таукачс, отвечая на вопрос, что делать тем, кто хочет стать собственниками воздушных судов. Однако, если знаний у самих не хватает, надо начать с внешнего консультанта. По его мнению, весьма серьезно следует рассмотреть возможность регистрации летательного аппарата в Латвии, «поскольку налоговое планирование начинается с того, что мы делаем всё по возможности проще, быстрее и на месте, так как тогда расходы обычно меньше». Только если придется столкнуться с проблемами, почему что-то нельзя сделать здесь или это не выгодно, стоит рассмотреть, есть ли возможность законно делать что-то иначе или в ином месте.

Следует весьма тщательно изучить новые нормы по предотвращению уклонения, которые вводятся одна за одной в законодательстве не только Латвии, но и всей Европы, а также мира. Теперь надо следить за тем, например, не осуществляется ли управление компанией, зарегистрированной на острове Мэн, в реальности из Латвии. Если так, то Латвия должна иметь право на ПНП, несмотря то, что предприятие и зарегистрировано на острове Мэн. Имеется ряд норм по предотвращению уклонения от налогов, которые надо знать, чтобы понимать правила игры и не оказаться в болоте, когда служба доходов Латвии вдруг получит от службы доходов какого-либо иностранного государства информацию, которая, как предполагало предприятие, не циркулирует. «В настоящее время налоговый мир очень меняется», подчеркивает партнер Sorainen. По его мнению, офшорные зоны – это пройденный этап, если не считать стандартов отрасли, основой для которых являются не налоговые причины, например, как мы видим в судоходстве, где все до сих пор идет проторенной дорогой: «Там найдены пути, как пройти необходимые процедуры быстро и законно, но лучшего вместо хорошего никто обычно не ищет». ■