



普华永道

航空内望

普华永道航空简讯（第六期），2021年5月

本刊主要内容如下：

- 将老旧飞机从中国内地转移至香港 1
- 新租赁准则全面实施后，如何应对企业所得税税会差异 5
- 爱尔兰新利息抵免限制规则会对航空金融集团产生哪些影响？ 7
- 新冠疫情引起的常设机构和税收居民身份问题的担忧 10
- 新冠疫情下有关破产/强制执行的一些经验教训 13

将老旧飞机从中国内地转移至香港



刘屹
合伙人
瑞栢律师事务所*



王筱
高级律师
瑞栢律师事务所*



梁嘉辉
合伙人
资产融资和租赁
普华永道香港



赵祺
高级经理
航空融资及租赁
普华永道香港



背景

租赁是中国航空公司取得新飞机的一项主要方法。得益于强劲而稳健增长的中国经济，内地飞机租赁市场在过去十年发展迅速，已成为世界上最具发展潜力的飞机租赁市场之一。

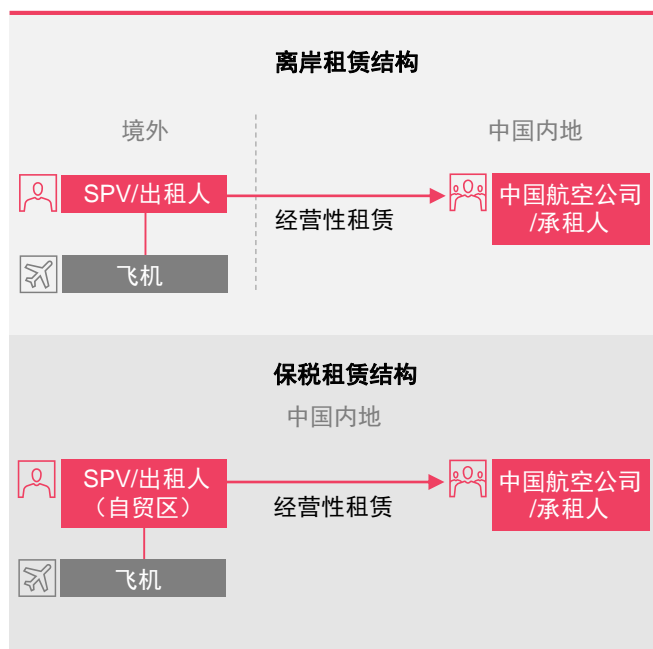
在蓬勃的内地飞机租赁市场，境外和境内的飞机出租人各自采取了不同的策略务求脱颖而出，但有别于境外出租人，境内出租人一般较多会将飞机出租予中国的航空公司。从进入中国场所采用的租赁结构方面来看，大多数境外出租人更倾向于采用离岸租赁结构（即飞机的法定和经济所有权通常由境外 SPV/出租人拥有，见下图），仅有少数的境外飞机出租人和大多数境内飞机出租人更倾向于采用通过中国自由贸易区（以下简称“自贸区”）设立的境内租赁结构（通常称为“保税租赁结构”，见下图）向境内航空公司出租飞机。在保税租赁结构下，飞机的法定和经济所有权由自贸区内设立的境内 SPV/出租人所有。

Tim曾在我们2019年11月刊文《当下讨论中国出租人面临飞机再处置压力是否为时尚早》一文中提及过二手或老旧飞机的市场主要在中国境外，但众所周知，要将带有租约的中国境内的飞机转移至中国境外却是非常困难的。伴随着大量现有中国境内飞机资产组合租约的即将到期，预期将会出现的“再处置浪潮”对中国航空金融行业提出了真正的挑战。

自中国海关总署发布的海关总署公告2019年第158号生效以来，我们一直与我们的客户一起尝试**将老旧飞机从中国内地转移至香港**来突破这一挑战。本期我们将分享关于这一解决方案的相关法律和税务上的洞察。

将老旧飞机从中国内地转移至香港的概念

将老旧飞机从中国内地转移至香港的概念旨在寻求将目前主导中国飞机租赁市场的保税租赁模式逐渐转变发展出一些多元的租赁模式。具体而言，是将目前租赁公司在自贸区内设立的由SPV/出租人持有的（带有境内航空公司租约的飞机）资产组合的所有权转让给香港 SPV/出租人（或香港飞机租赁平台），由该香港 SPV/出租人以经营性租赁的方式将飞机继续出租给原租约下的境内航空公司（见下图）。



为何要将老旧飞机从中国内地转至香港

将带租约的老旧飞机从中国内地转移到香港的原因有很多，例如：

- 方便将飞机出租人目前困在中国境内的老旧飞机通过香港飞机租赁平台平稳过渡到国际市场进行处置。香港飞机租赁平台不仅目前可以服务中国内地市场，同时也具有开拓更广阔国际市场空间的潜力。截至发稿时，我们已经看到租赁公司通过香港飞机租赁平台将飞机出租予包括中国内地、日本、韩国、印度尼西亚、马来西亚、土耳其、法国和卡塔尔等地的航空公司。此外，我们也了解到香港政府正在积极推动扩大香港的双边税收协定网络，以扩展香港飞机租赁平台可以覆盖的国际承租人所在地，促进飞机租赁行业在香港的发展。
- 利用香港作为国际金融中心的地位，以及香港在粤港澳大湾区发展规划纲要下发展航空金融和飞机租赁的契机，出租人可以利用香港飞机租赁平台，为其现有飞机资产组合进行再融资，并有机会获得更低成本的融资。
- 将飞机资产组合的所有权从中国境内转移到了中国境外，而这种境外的所有权结构更受国际投资者的欢迎，此举或许也会同时促进国际投资者之间交易带租约的飞机资产。
- 所有权人的转移也有机会帮助飞机出租人享受2017年出台的香港飞机租赁优惠税制。在香港飞机租赁优惠税制下，符合条件的香港飞机出租人预期可实现3%-7%的实际有效税负率，相较爱尔兰、新加坡等境外主要飞机租赁中心具有一定的竞争力。更重要的是，我们乐见我们客户的香港飞机租赁平台已经实现了预期的实际有效税负率。

如何搭建转移架构

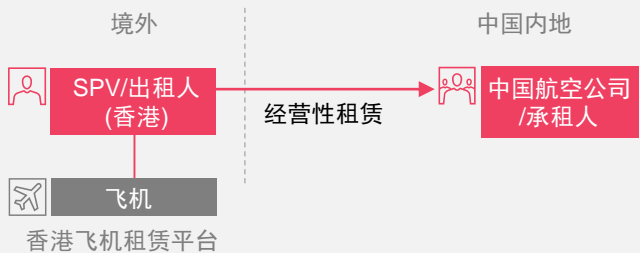
视乎中国航空公司承租人和自贸区政府的磋商和谈判，带租约飞机的转移可以架构为直接租赁，也可以是通过香港飞机租赁平台以转租赁（“lease-in lease-out” / “LILO”）的方式进入中国（详见下图）。



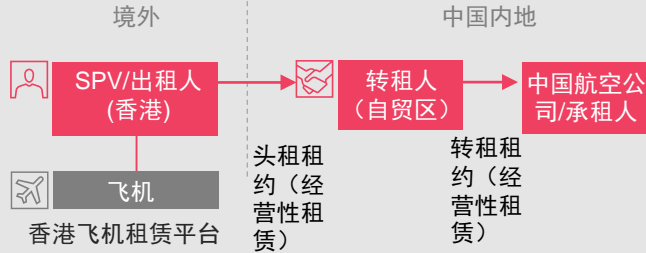
虽然将飞机资产从中国内地转移至香港的具体步骤需要结合个案分析评估，但通常包括以下步骤：

- 1) 设立香港飞机租赁平台，包括但不限于设立香港SPV/出租人架构、充实香港飞机租赁平台的商业实质（即安排董事会、董事会会议、员工、办公室、日常管理活动等）以及根据需要安排飞机租赁管理架构等；
- 2) 将带租约飞机的法定和经济所有权从中国内地自贸区的SPV/出租人转让给在香港飞机租赁平台内设立的香港SPV/出租人；
- 3) 将与中国航空公司签署的飞机租赁协议，从原属中国内地自贸区SPV/出租人更替为香港飞机租赁平台下的香港SPV/出租人；
- 4) 为香港SPV/出租人安排融资，融资的形式可以是高级贷款和初级贷款融资的组合。初级贷款融资可由香港SPV/出租人所在集团内的关联公司借款提供或是通过资本金注入等形式；
- 5) 后续日常维护香港飞机租赁平台，并履行香港和中国内地的相关监管合规要求。

直接租赁



LILO





转移过程中需要考虑的问题

法律

这种转移在法律上是否可行？上述每一项有关从中国内地转往香港的带租约飞机的步骤都牵涉到一系列的法律问题。转移时不仅要考虑中国内地的法律问题，而且还要考虑香港法和英国法问题。我们在此希望强调以下几个主要法律问题，但建议在转移之前，征询具体的法律意见：

- 内地机构设立香港飞机租赁平台被视为对外投资，受到中国国家发展和改革委员会（以下简称“发改委”）、商务部和国家外汇管理局（以下简称“外管局”）的监管。对于中国内地的金融租赁公司，其在香港设立飞机租赁平台除了要遵守发改委、商务部和外管局的监管制度外，还需要事先获得中国银行保险监督管理委员会（以下简称“银保监会”）的批准。上述规定目前同样也适用于受银保监会监督管理的内地融资租赁公司。
- 2019年11月之前，如果中国内地 SPV/出租人将飞机所有权转让给香港SPV/出租人，应首先在转让后将飞机从内地出口，然后再与香港 SPV/出租人签订新的租赁协议后再重新进口至内地。再次进口时，由于海关视该约务
- 更替后的租约为新进口的租约，因此要求重新取得发改委对飞机进口的批准，但由于在实务操作中几乎不可能再重新获得发改委的批准，中国内地的航空公司不愿意为以前已经进口的飞机去获得该等批准。2019年11月17日，中国海关发布了海关总署公告2019年第158号。根据该公告，中国境内自贸区SPV和离岸SPV之间转移飞机所有权无须从境内实际出口飞机然后再运回境内，只需办理海关手续（即报关）。因此，飞机所有权从中国内地自贸区 SPV转让给香港 SPV时，无需重新获得发改委对飞机进口的批准。
- 《开普敦公约》可以适用于香港的 LILO结构。因此，香港 SPV/头租人可以通过向国际注册处登记头租赁租约，并向中国民用航空局备案 IDERA来获得保护。
- 鉴于香港和内地之间的租赁安排是经营性租赁，因而将被视为一般贸易，与融资租赁不同，不受国家发改委和外管局外债制度的约束。
- 应确保自贸区内的SPV/转租人有权根据转租赁租约收取美元租金，以避免出现不匹配问题。请注意，目前只有少数几个中国自贸区有政策支持允许境内航空公司（承租人）和中国自贸区转租

人在经营性租赁安排下支付美元租金。

税务

现今境外税收治理环境可谓比以往更具变化和挑战，这也给飞机租赁行业带来了前所未有的影响。飞机从中国内地转移至香港，是由原先的纯中国境内的租赁结构转变为跨境国际租赁结构。这要求飞机出租人有能力应对和管理更为错综复杂的国际税收环境下的税务事宜。我们在下文着重分享了将带租约的飞机从中国内地转移至香港时需要考虑的主要税务问题。我们提醒您注意具体的税务影响还需结合个案的情况分析和考量，我们建议您在转移飞机至香港前一定要咨询专业的税务意见。



- 转移应该不会对中国内地的航空公司承租人造成不利的税务影响。此外，将飞机在中国境内的所有权转移至香港以及租约的更替也应该不会对飞机出租人产生重大的中国税务影响。但是飞机出租人应该仔细评估架构变化后在原保税租赁结构下所能获得的地方政府补助可能的变化所带来的影响。我们建议飞机出租人应该在前期与所有利益相关方（包括但不限于中国内地的航空公司和自贸区政府的相关部门）进行及时的沟通。
- 中国税收居民企业向非税收居民企业（如香港公司）支付飞机租金的法定预提所得税率为10%。香港飞机租赁平台中的香港SPV/出租人要想能够享受中国内地和香港避免双重征税安排下支付飞机租金的预提所得税税率减按5%征收的优惠协定待遇，香港飞机租赁平台则应该拥有充足的商业实质，以确保其被认定为符合要求的飞机租金的受益所有人。
- 为充分享受香港飞机租赁税制带来的益处（即实现香港SPV/出租人适用3%至7%的实际有效税负率，并实现未来飞机处置时不征收香港利得税），香港飞机租赁平台也需要有充足的商业实质。鉴于目前香港飞机租赁税制中并没有关于商业实质的明确标准，

所以不能低估建立商业实质的复杂性，我们建议租赁公司在筹划建立香港飞机租赁平台商业实质时应该尽早制定现实的商业计划，在可利用的资源和监管要求之间找到恰当的平衡，并咨询专业的税务意见。

- 如果适用，在安排香港飞机租赁平台初级贷款融资（即集团内部借款）和集团内部租赁管理服务时，不应忽视香港转让定价的规则。对于如何证明集团内部借贷和租赁管理服务的定价符合公允交易原则等问题，租赁公司应根据实际情况妥善处理以应对香港税务局可能提出的质疑。

面临的挑战

虽然从中国内地向香港转移带租约飞机是可行的，但在此过程中，实践者仍会面临一些挑战：

- 实践中，银保监会暂停了金融租赁公司设立离岸飞机租赁平台的核准工作。
- 2019年第158号公告不适用于中国境内航空公司（即境内航空公司为飞机所有人的情况）将飞机所有权转让给香港SPV然后再将其回租的交易。因此，在这种情况下，飞机需要首先从中国内地出口，然后再重新进口至内地。如前所述，飞机进口需要重新获得国家发改委的批准。根据我们

与航空公司、租赁企业和自贸区政府的沟通，他们非常希望解决这一问题，并正在推动政府出台与2019年第158号公告类似的政策。政策和实际操作在不久的将来是否会有变化，仍有待观察。

- 我们看到过中国民航局拒绝颁发授权接入点代码（AEP）及为香港LILO结构登记备案不可撤销的注销登记和出口请求许可书（IDERA）的案例，原因是中国民航局尚在考虑（i）头租租约是否为《开普敦公约》下的国内交易，及（ii）由于国家利益的原因，不应在这个结构下进行IDERA的登记备案。

结论

2019年第158号公告的生效，为将中国境内飞机资产组合转移至海外提供了可能，但在实践中仍存在一些监管上的不确定性需要被明确。我们相信，越来越多的市场参与者在不同商业需求的推动下，将会开始探索将在中国内地的飞机资产组合转移至海外的设想和其实施的路径。此外，我们认为转移的目的并不是要取代现行的保税租赁结构，现行的保税租赁结构在推动中国飞机租赁行业的发展中功不可没，而将飞机资产从中国内地转移至香港的目的是为了满足不同中国飞机租赁行业多元化发展的诉求。最后，我们始终欢迎您的问题和观点。

新租赁准则全面实施后，如何应对企业所得税税会差异？



高彦
税务合伙人
普华永道中国



尹申
经理
普华永道中国



2018年12月7日，财政部修订发布了《企业会计准则第21号——租赁》（以下简称“新租赁准则”）。2021年1月1日，新租赁会计准则全面实施。新租赁准则在极大程度上改变了租赁交易的会计处理，亦对航空业产生了重大影响。

1. 新租赁准则下承租人会计的主要变更及报表影响

数十年来，通过资产负债表表外租赁为飞机融资的模式是航空业的通行惯例。而且航空公司通常还会向机场租用经营所必需的机场设施（如办票柜台、登机口及登机桥等）。在新租赁准则下，对承租人而言，不再区分经营租赁和融资租赁，而是几乎所有租赁都会在资产负债表上确认使用权资产和租赁负债。

就单个租赁来说，承租人在损益表中确认租赁费用，即确认使用权资产的折旧，并根据实际利率法确认利息，整体费用将呈现前高后低的趋势。新租赁准则对于资产负债表和利润表的影响也会对关键会计指标产生连带影响，例如：资产负债率、流动比率、息税前利润、净利润、每股收益、净资产回报率、经营活动现金流等。

2. 租赁安排下承租人的税务影响

根据《企业所得税法实施条例》第四十七条规定，企业根据生产经营活动的需要租入固定资产支付的租赁费，按照以下方法扣除：

- 以经营租赁方式租入固定资产发生的租赁费支出，按照租赁期限均匀扣除。
- 以融资租赁方式租入固定资产发生的租赁费支出，按照规定构成融资租入固定资产价值的部分应当提取折旧费用，分期扣除。一般情况下，以租赁合同约定的付款总额和承租人在签订租赁合同过程中发生的相关费用为计税基础。

对于融资租赁直租的承租人而言，由于上述税法规定准予提取折旧的资产计税基础与会计确认的资产价值之间可能存在差异，可能会导致折旧费用金额之间的差异。同时，在会计层面按实际利率法结转确认的财务费用也不能在企业所得税前扣除。上述税会差异在新租赁准则全面实施前即已存在。新租赁准则实施后（新租赁准则对融资租赁直租承租人的会计处理变化不大），原有税会差异调整需要继续在企业所得税汇算清缴时执行。

对于融资租赁售后回租的承租人而言，会计层面需要首先判断该交易是否构成销售，若判断不构成销售，则会计上不终止确认飞机资产，就收到的价款确认金融负债。同时，按照实际利率法确认利息费用。从税法的角度，应仍按出售前资产计税基础继续计提折旧，同时租赁期间支付的利息费用可以在企业所得税前扣除。换言之，在新租赁准则下将不产生额外税会差异。

对于经营租赁承租人而言，新租赁准则全面实施前，原有会计处理为将租赁费用按照直线法确认为当期租赁费用并计入损益（不考虑免租期影响），这与税法上规定的“按照租赁期限均匀扣除”保持一致，因而一般情况下不需要额外纳税调整。而在新租赁准则全面实施后，经营租赁承租人的损益表中原有的单一均匀租赁费用，将变为利息费用和使用权资产折旧费用两项（前高后低）。变化后的损益表影响与税法规定可以扣除的租赁费用之间存在差异，因此需要按照直线法重新计算税法可以扣除的金额并对差额进行纳税调整。



新租赁准则下承租人的企业所得税影响变化汇总如下：

租赁	会计上（确认为租赁的前提下）与企业所得税的差异
经营租赁	仍按直线法租金费用扣除，增加税会差异
融资租赁直租	原有税会差异继续存在，无重大变化
融资租赁售后回租	后续不产生额外税会差异，原有税会差异（如有）需冲回

3. 经营租赁转租下中间出租人的税务影响

在经营租赁转租中，中间出租人作为与头租出租人之间的租约的承租方，将需要在首期按照前述新租赁准则的规定确认使用权资产、未确认融资费用以及租赁负债。与此同时，如果综合头租租期、转租租期、头租与转租租金等因素考量，转租亦有很大可能在会计层面上被判定为融资租赁，则需要在首期冲销使用权资产，并确认应收融资租赁款和应收利息。

基于此，对于中间出租人而言，会计层面利润表的影响将体现为利息收入和利息费用。

根据《企业所得税法实施条例》第十八条和第十九条的规定：

- 利息收入，是指企业将资金提供他人使用但不构成权益性投资，或者因他人占用本企业资金取得的收入，包括存款利息、贷款利息、债券利息、欠款利息等收入。利息收入，按照合同约定的债务人应付利息的日期确认收入的实现。

- 租金收入，是指企业提供固定资产、包装物或者其他有形资产的使用权取得的收入。租金收入，按照合同约定的承租人应付租金的日期确认收入的实现。

从企业所得税角度，大部分经营租赁中间出租人收到的仍为租金收入，而不是利息收入，因此仍应按照租金收入计入企业所得税应纳税额。在成本端，以经营租赁方式租入飞机发生的租赁费支出，则按照租赁期限均匀扣除。

综上所述，在新租赁准则下，经营租赁的转租很有可能使得中间出租人在会计上需要按期确认利息收入和利息费用，而根据现行企业所得税的相关规定，却需要按照均匀的每期租赁收入和租赁成本计算应纳税所得额，致使收入端和成本端均需要进行纳税调整。虽然该差异仅为时间性差异，但却无疑会导致从事转租租赁的企业财税人员的工作量增加。

4. 我们的洞察和建议

对于经营租赁承租人以及经营租赁转租下的中间出租人而言，新租赁准则的全面实施显著改变了原有的会计处理，但企业所得税法并未针对上述变化出台任何调整/新规定。因此，在现行企业所得税法下，这两类企业需要就税会差异在企业所得税汇算清缴中进行额外的纳税调整。

企业首先需要谨慎判断其原有租约的会计处理，而后按照相关税法规定每年跟踪记录相应的调整金额，有需要时（如终止租约）需要将以往年度的纳税调整金额一笔调回。建议企业在必要的时候向专业会计和税务团队寻求协助，以顺利渡过新租赁准则全面实施后的首个企业所得税汇算清缴。



爱尔兰新利息抵免限制规则会对航空金融集团产生哪些影响？



Yvonne Thompson
合伙人
航空金融部负责人
普华永道爱尔兰



Joe Conboy
合伙人
航空金融部
普华永道爱尔兰



Carol O'Flynn
总监
航空金融部
普华永道爱尔兰



John Neary
高级经理
航空金融和租赁税务
普华永道香港



2020年12月，爱尔兰财政部（下称“财政部”）发布了一份意见征集文件，即“反馈报告”，考虑如何实施欧盟反避税指令（Anti-Tax Avoidance Directive）中的一项措施——利息抵免限制规则（Interest Limitation Rule）。

根据利息抵免限制规则，欧盟成员国需采用固定的利息税前抵免比率，即将公司允许在税前扣除的利息净额限制在公司息税折旧摊销前利润的30%以内。新规将于2022年1月1日起在爱尔兰实施生效。

鉴于航空金融行业有着资本密集且杠杆高的特点，新的利息抵免限制会对行业中的一些公司产生重大影响，可能会提高部分飞机租赁平台的实际有效税负率。

普华永道爱尔兰航空金融团队协助了Aircraft Leasing Ireland以行业名义响应了反馈报告，站在行业利益的角度，从行业所关注的实施步骤和问题针对反馈报告提出了回应。在反馈报告中，我们要求获得新规应用方面最大限度的灵活性和可选性。新规是基于爱尔兰现行复杂的利息扣除和预提所得税规则，从爱尔兰的角度而言，现行的规则已经可以充分应对防范税基侵蚀的问题，因此我们所提出的要求是有必要的，并可以确保爱尔兰税制的竞争力。

在本期中，我们选取了一些反馈报告中关于新规的主要实施步骤和问题与大家分享我们普华永道爱尔兰航空金融团队的观点。如果您想了解我们向爱尔兰财政部提交的反馈报告的全部内容，欢迎您联系我们的团队成员。

租金中的隐含利息

利息抵免限制规则旨在限制目标范围内纳税人的净利息（即应税利息收入和其他利息等价物的应税收入扣减可以列支的借款利息支出）的税前列支。

在公司收入结构中，应税利息收入和其他利息等价物的应税收入所占的比例越大，利息抵免限制产生的影响越小。对于航空金融业的纳税人而言，飞机的租金收入是否可以被认定为应税利息收入或其他利息等价物的应税收入？

根据反馈报告中的定义，融资租赁收入/费用应被认定为利息等价物，但是在飞机租赁行业中，租赁公司开展租赁业务，即便业务从会计角度被确认为经营性租赁，但从其实质经营活动而言为融资活动。考虑到在经营性租赁安排下飞机使用寿命中的活动都予以出租，显然租赁公司这样做本质是为了获得资本回报，类似于融资回报。

的确在某些司法管辖区的税法中已经认可了这一点，将经营性租赁的租金收入从税的角度划分为资本部分和融资部分。因此，我们认为经营性租赁租金收入中的隐含利息部分应该在新规则下被认定为是利息等价物。为了准确辨识租金的隐含利息部分，可采用类似IFRS16中所用的原则，该原则目前用于确认租赁公司经营性租赁租金收入中的固有融资费用/回报。或者可以考虑采用简化的计算方法，即利用飞机租赁公司已有的从商业角度评估交易的方法。

集团扣除计算比率可提升潜在扣减的利息金额

欧盟反避税指令从会计角度为合并纳税集团中的成员纳税人提供了两个修改规则补充通常的固定比率规则，即：

- “权益比率规则”，如果纳税人权益占总资产的比例不低于合并纳税集团该相同比例水平的2%，则纳税人可以不受限制地全额扣减超出限额的借款费用。
- “集团比率规则”，取代息税折旧摊销前利润的30%扣除比例限制，按超出合并纳税集团层面第三方借款费用占合并纳税集团层面息税折旧摊销前利润的比例来限制纳税人的借款费用列支。

反馈报告指出将提供上述两种集团比率供纳税人选择执行，这对于纳税人而言是极其积极的信号。在意见征询中提出的问题包括了如果爱尔兰只被提供一种选项的影响。在我们提交的回应中，我们强烈建议可以提供纳税人两种选项，因为对于这两个选项如何选择是取决于航空金融集团的资本和融资结构。考虑到新冠疫情的影响，我们预见航空金融行业的收入，利息费用和资产价值将有巨大的波动，这可能会提升评估运用哪一个选项的难度。

就独立的航空金融集团而言，选用集团比率可能会带来显著的益处。但是，如果航空金融业务只是某个多元化经营企业集团的组成部分，可能选用集团比率未必会给航空金融业务带来好处，因为航空金融业务的权益资产比通常会低于其他行业，与此同时利息占息税折旧摊销前利润的比例通常会高于其他行业。

欧盟反避税指令允许成员国向纳税人提供可选择性，我们相信这样的灵活性是有必要的，以确保某些纳税人利益的被保护不是建立在某些纳税人的利益受损的基础之上。

除此之外，还有一些关于集团比率技术应用方面的基本问题尚待解决，以及从运用集团比率的角度如何定义集团。这些开放问题将在下次（预计今年）的反馈报告过程中被提出，但这也意味着纳税人对该规则产生的影响仍然不清晰。

普华永道爱尔兰就可采用的方法已尽力寻求最大程度的灵活性，因为找寻到单一而全面的解决方案的可能性较低。简而言之，提供两种集团比率应该是最优的结果，我们也尽力去厘清比率应用的方法所涉及的其他诸多方面的因素。

名义本地集团 —— 按单一纳税人处理

欧盟反避税指令允许选择以单一公司为单位实施利息抵免限制规则或在本国税法下的合并纳税集团为单位实施利息抵免限制规则。反馈报告指出是否选择合并纳税集团为单位实施利息抵免限制规则是由纳税人自主决定。该方法将在航空金融行业内受到欢迎，因为若以单一公司为单位实施方案则会加重租赁公司的合规成本，增加了利息扣除的限制以及限制了可以向以前或以后年度结转的尚未抵扣的利息额度。但是，如同集团比率问题，以合并纳税集团为单位的实施方案将在今年夏末第二次反馈报告中才会详细说明。因此，本次意见征集遗留了许多利息抵扣限制规则的细节问题，而这些问题将会最终影响此规定的有效性。

普华永道爱尔兰团队支持采用以合并纳税集团为单位的实施方案，但是我们也请求灵活定义本地合并纳税集团，在定义时充分考虑航空金融行业的各种商业结构问题。

豁免“遗留债务”（若未发生重大变更）

积极的是反馈报告中关于利息抵扣限制规则不适用于2016年6月17日前签署执行的贷款。

但是，对于2016年6月17日前签署执行的贷款的条款发生变更，包括贷款期限，放款的本金金额或是利率，则这些贷款将适用利息抵扣限制规则。

在实际情况中利率的变化可能是由于不同的原因所导致，比如在固定利率或者与浮动利率之间的切换，或者是本金的放款发生在2016年6月17日之后可能会被视同为发生变更导致无法享受豁免。这样的方案，尤其是对于本金的放款似乎并不公平，因为很多交易实际已经在2016年6月17日之前已经安排或承诺。正如前述，反馈报告确实就如何定义和豁免“遗留债务”的方法以及何谓“遗留债务”的“变更”进行评述。我们和业内同仁在反馈意见中提及了前述的问题和技术事宜。此外，有帮助的是爱尔兰财政部和税务局表示，若在实际发生条款变更的情况下，可以适用原条款的延续政策从而给予了过渡。





“长期公共基建项目”豁免

欧盟反避税指令允许成员国就某些“长期公共基建项目”相关的收入和费用可不受利息抵扣限制规则的限制。反馈报告表示财政部会引入豁免政策但是政策的具体适用范围和适用标准尚未明确。

在理想情况下，我们希望在爱尔兰立法中引入该豁免政策，并且希望该豁免政策的适用范围足够宽泛，能包括为在欧盟范围内运营的飞机提供融资的业务，似乎可以符合欧盟反避税指令中要求的具有公共利益属性的，长生命周期和大规模资产特征。此外，我们也同时希望豁免政策的适用性可以更广泛，因为作为一个长期的豁免政策要具有一定的弹性以适应公共基础设施建设不断变化的需求。

计算问题

反馈报告中概要的提出了计算超额借款成本费用以及运用利息抵扣限制的方法。

我们认为提出的方法过于复杂，甚至对有的计算方面表示出顾虑。在提议的方法下，如果产生利息扣除的限制，限制扣除的利息将在Case IV下直接征税且不能抵免任何的亏损。作为航空金融行业下的项目公司在交易发生的前些年通常在Case I下处于税务亏损的状态，Case IV下的应税机制可能导致项目公司加速支付现金税，在原本项目公司可以使用加速折旧而产生的税务亏损时这样的情况则不会产生。然而，我们相信新规则的本意并不是为了在利息抵免限制范围之外增加纳税人的税负。我们在意见书中提出了我们对目前提议的方法的意见，尤其是对目前适用Case I纳税人带来的复杂性，并要求就这些事宜进行澄清。

关键信息

随着利息抵免限制规则于2022年1月1日的正式实施，到下次反馈报告出台（定于2021年中），目前用于评估潜在影响并制定相应对策的时间有限。

航空金融集团需要尽快考虑这些新规则可能带来的影响。我们目前已开始着手建模研究在几种场景下对飞机租赁平台可能产生的税负影响，随着政策的不断明朗，我们可以立刻考虑下一步的措施。普华永道爱尔兰已经建立了利息抵扣限制规则的分析工具，该分析工具可以通过可视化以及互动的方式评估公司企业所得税的影响。我们非常乐意与您共同探讨如何协助您评估利息抵扣限制规则可能产生的影响，包括帮助您搭建分析模型评估对贵集团的影响。

财政部主导的公开意见征集程序表明了财政部积极欢迎各利益相关方参与的态度。我们鼓励航空金融集团或是以个体公司或是以集体的名义继续向财政部提供反馈。普华永道爱尔兰将继续与财政部积极互动，积极监控整体进程发展，积极跟进在今年夏末的第二轮意见征集。

新冠疫情引起的常设机构和税收居民身份问题的担忧

——聚焦航空金融



John Neary
高级经理
航空金融和租赁税务
普华永道香港



Louis Li
高级顾问
资产金融以及租赁税务服务
普华永道香港



摘要

新冠疫情的全球爆发以及随之而来的跨境旅行限制和隔离要求，对全球各行各业都产生了空前的影响。航空金融行业的运营有着高度全球流动和频繁差旅需求的特点，疫情的爆发和蔓延改变了传统航空金融行业的运营模式，也引申出了更为复杂且具有挑战性的商业和税务问题有待解决。

2020年4月，经济合作与发展组织（“经合组织”或“OECD”）颁布了有关因新冠疫情引起的跨境税务问题的指引，并于2021年1月21日对该指引进行了补充更新。总体而言，鉴于此次危机持续的时间较长，更新后的指引拓展了原指引的范围。更新后的指引传递的核心内容是——若是由于新冠疫情直接导致的特例的和临时性的变更工作地点或安排，这样的变更本身将不会导致常设机构（permanent establishment）的构成或导致改变个人或公司的税收居民身份。

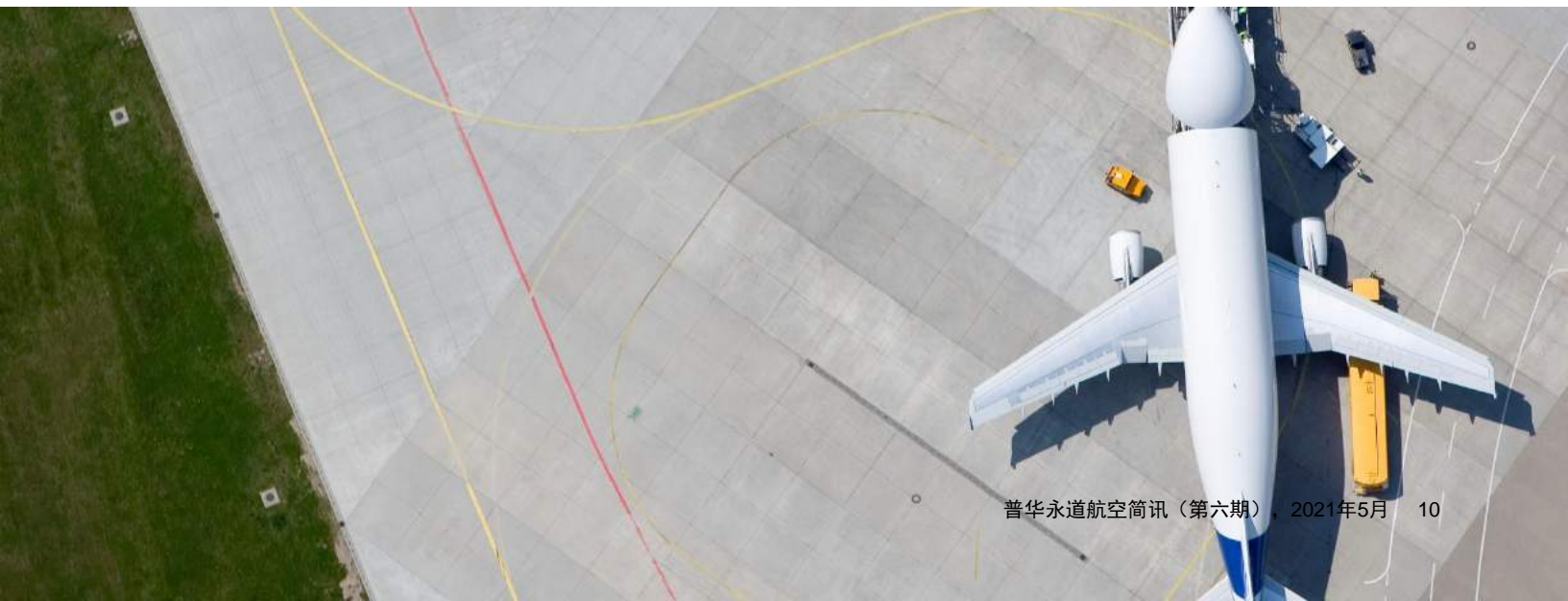
然而OECD的指引只是就税收协定条款的解释提出了自己的观点，但并没有法律约束力。各个司法管辖地区仍有可能按其本身但有别于OECD的观点对税收协定进行解释。在无可适用税收协定的情况下，相关司法管辖地区的本地税法仍将适用。因此，对于航空金融行业尤为重要，需结合自身实际情况评估，积极监控和管理相关税务风险。

详细内容

跨境旅行的持续限制、隔离、远程办公安排对人员的管理产生了破坏性的影响，也给各行各业都带来了陌生又复杂的税务挑战。

由于疫情期间特殊工作安排而产生的潜在税务问题在航空金融领域可能尤为突出，目前业内的各方人士都面临着诸多困难。这些公司可能遇到的问题是，公司的董事和高管正在做出对公司影响极为深远的决策，但这些董事和高管却不在他们应在的办公地点，而是在他们各自的临时办公地点。

从商业上来讲，这种安排可能是必要的；但从税务上来看，这种情况如果不能妥善处理，将会产生许多问题。这些行为有可能会在一些司法管辖地区构成常设机构或是应税主体，更有甚者在某些特定的情况下对集团公司的税收居民身份的确认产生影响。



常设机构风险

OECD指引中有关潜在常设机构的问题，汇总如下：

“固定场所”型常设机构：由某一个司法管辖地区所在政府施行或建议的防疫措施而导致的特例的和临时性的工作地点变更，不会导致商业活动或雇主在该司法管辖地区构成常设机构。如果在防疫措施停止之后，雇员继续在该特例的和临时性的工作地点工作，则该行为构成常设机构的风险会增大，但仍需考虑构成“固定场所”常设机构的其他标准，例如，公司或雇主是否对该工作地点有支配权。

“代理人”型常设机构：如果代理人是由于公共卫生措施的施行或某一个司法管辖地区所在政府施行或建议的防疫措施而导致的特例停留在某司法管辖地区而发生的活动不应该被视同为“习惯性活动”，从而不构成非独立代理人常设机构。此外，若要满足前述不构成常设机构的判定，该非独立代理人必须在防疫实施举措停止后即刻停止相关活动。

上述OECD指引传递了非常积极的信号，若是由于新冠疫情直接导致的特例的和临时性的变更工作地点或安排，这样的变更本身将不会导致常设机构的构成。但是一些条款术语并未在指引中被明确定义（例如公共卫生措施），因此一些关键信息尚有开放解读的空间。

如前所述，特定的司法管辖地区对于税收协定可能会有不同的解读。在没有可适用税收协定的情况下，特定司法管辖地区的当地税法仍将继续适用，用以征管在当地构成应税主体的情形，并且有可能没有税收优惠可以适用。

此外，各公司应谨慎评估其在某司法管辖地区的商业活动或其雇员在当地的被动滞留是否会在当地触发税务申报的义务，即便他们最终可以在税收协定下获得税务豁免。

公司税收居民身份问题

在大多数飞机租赁结构中，飞机租赁公司通常需要关心如下三个司法管辖地区所在地税务机关对公司税收居民身份的观点：

- 相关资产所有权人公司意向的税收居民所在司法管辖地区；
- 飞机租赁公司母公司所在的或最高决策层所在的司法管辖地区；
- 以及承租人所在的司法管辖地区。

通常普遍存在于航空金融领域，尤其是飞机租赁公司，其母公司所在司法管辖地区的税收居民通常被任命为海外公司的董事和（或）高管，这些人员通常需要亲自参加租赁平台所在地的董事会和管理层会议从而参与到公司的战略决策过程中。

在过去的一年中以及今年的大部分时间里，这样的出差旅行或许已经变成了一种不可能。取决于飞机租赁集团在其租赁平台当地实体化运营程度的不同，对于某些飞机租赁公司而言，定期的在租赁平台当地出席董事会及管理层会议是确保在租赁平台当地被认为是当地的税收居民企业的基础。伴随着差旅的暂停，这类飞机租赁公司需要采取应对行动以降低相关风险。



OECD指引还提及了由于疫情导致的公司董事会成员或其他决策成员的临时调任所涉及的税收居民身份情况，指引传递的观点任然是积极的，即前述情况的发生不应该改变税收协定下税收居民身份的认定。指引也指出在税收协定加比规则下，需要考虑所有的事实和情况后，方可判定税收居民实际管理机构的“通常”和“一般”所在地，而非仅考虑特殊和临时时期的事实和情况。

或许飞机租赁公司可以解释改变决策地点只是临时的或特例的安排，但是飞机租赁公司仍需仔细评估税收居民身份的相关风险并积极采取应对行动。指引对于税收居民身份认定的应用和指引对于常设机构认定的应用有着同样的局限性，例如，OECD指引在各个国家或地区层面并没有法律约束力，部分关键条款定义的缺失以及指引的适用仅局限于有税收协定的基础上。

其他担忧

某些航空金融结构可能会引发一些其他的担忧，包括一些行业特性问题。从某些飞机租赁平台实体化运营合规的角度可能会产生一些担忧，例如，香港、新加坡和爱尔兰（从维护贸易资质的角度）。其他担忧可能来自于租约的本身（尽管实际上可能较为罕见），有些租约的条款中要求飞机的所有权人在当地需要有不同程度的实体化的运营。

虽然本文主要针对由于人员工作所在地的变更而产生的公司所得税问题，但是人员个人的税收居民身份也有可能受到疫情的影响，雇主有可能需要为在当地产生新的雇佣关系并在当地工作的员工在当地履行个人税收的申报和纳税义务。OECD指引虽然从某种程度上就这些收入相关税收征管提出了有帮助的观点，但是最终可能无法消除在某些国家或地区触发的义务和责任。

风险评估和应对

飞机租赁公司和其他行业内人士可以采取稳健的步骤措施来管控前述的潜在风险，并评估新的合规要求。

受影响的公司首先应对其全球的经营活动进行评估，识别不在日常工作地点办公的人员，所涉及的相对高风险的司法管辖地区和高风险的租赁安排。之后可以着手更新或者起草新的运营指引，旨在管控目前因为人员流动困难所带来的风险。

此外，飞机租赁公司应更加密切的关注当地税务机关就应对新冠疫情产生的税务问题而出台的政策指引并评估其对自身业务运营的影响。

无可厚非，OECD指引对纳税人和税务机关都具有现实的参考意义，但是如前所述，指引本身也存在着一定的局限性。对于纳税人而言，不应该过度依赖指引，也不应该对各地的税务机关就指引的执行有过高的预期。



新冠疫情下有关破产/强制执行的一些经验教训 —— 基本原则简介及有关强制批准重整方案和开普敦公约及航空器议定书（“开普敦公约”）争论的最新进展



Nai Kwok

注册外国律师
程伟宾律师事务所**



Tejaswi Nimmagadda

合伙人
程伟宾律师事务所**



新冠肺炎全球疫情的肆虐，带来了若干有关《开普敦公约》的法律发展变化，也产生了一些考验飞机和资产融资及租赁的基本原则的机会。

业界除了关注这些变化，以制定策略安全渡过当前疫情外，还需在构建未来的商业交易和法律结构过程时予以考虑，特别是从债权人（投资者、融资人和出租人）的角度出发，确保在未来经济低迷时期，其权益能获得保障。

“照付不议”条款

我们曾在2020年3月的《航空内望》刊文中提到，基于英国法院判决和英国法租赁协议给予承租人单方面修改租约或通过某种“不可抗

力”理由豁免其义务的余地十分有限，我们估计（不考虑航空公司破产的情况下）租赁协议中“照付不议”条款的有效性会继续获得法院的支持，而我们过往的经验以及新冠疫情下的最近案例均支持或强化了这一观点。

最近，Salam Air诉Latam Airlines Group（[2020] EWHC 2414 (Comm)）一案对此问题进行了讨论。在该案中，法院驳回了飞机运营人（Salam Air）提出的因新冠疫情期间无法飞行导致租赁合同受挫失效的主张。法院在作出这一裁决时指出在存在“照付不议”（即无条件支付租金）条款的情况下，鉴于大多数风险都明确由承租人承担，欲确立合同受挫失效相当困难。

如我们曾提到，从出租人的角度来看，这确保了对租赁合同的任何修改都必须经双方一致同意。实际上，航空业的许多融资人和出租人一直通过各种不同的方式（包括租金宽限期、豁免、小时包修（PBH）安排以及以债转股或类似安排）为航空公司提供了巨大的灵活性和支持。



破产程序、强制批准破产方案与《开普敦公约》

新冠肺炎疫情还给予了世界各国和各地区检验和审议《开普敦公约》中的破产相关条款的机会。在之前的《航空内望》中，我们曾研究过澳大利亚的案例¹。在本文中，我们将进一步详细讨论《开普敦公约》中破产相关条款的另一个方面，即第十一条规定的“反强制批准破产重整方案”的规定。

《开普敦公约》第十一条规定：

- 缔约国可选择“方案A”或“方案B”破产相关程序；
- 未经债权人同意，债务人的义务一律不得变更（第十一条第10款）；
- 任何规定均不影响破产管理人终止协议的权力（第十一条第11款）。

因此，第十一条一直被视为防止强制批准破产方案发生的机制；也就是说，未经债权人同意，在破产重整程序中，不能强迫债权人接受重新制定的租赁或贷款协议。如果债务人希望保留某项资产，就需要纠正所有（破产违约情况除外的）违约情况，否则必须归还飞机资产。

这也是航空工作组（Aviation Working Group (AWG)）的立场。AWG一直代表债权人大力提倡此主张。这是因为是基于共识的解决方案是资产融资的其中一个基础原则，因此受开普敦公约保护的债权人的权利不应在未经其同意的情况下被单方面调整。

最近，多个国家和地区的航空公司已经提出了各种本地版的“偿债安

排” (schemes of arrangement) 申请，在当地促使了对《开普敦公约》第十一条的反强制批准重整方案规定的审视²。

英国及其他国家和地区的偿债安排方案

英国《公司法》第26部（“第26部”）包括了由来已久的偿债安排方案的实质性规定。纵观全球，一些其他普通法国家，包括澳大利亚和马来西亚等也采用了类似第26部的程序。

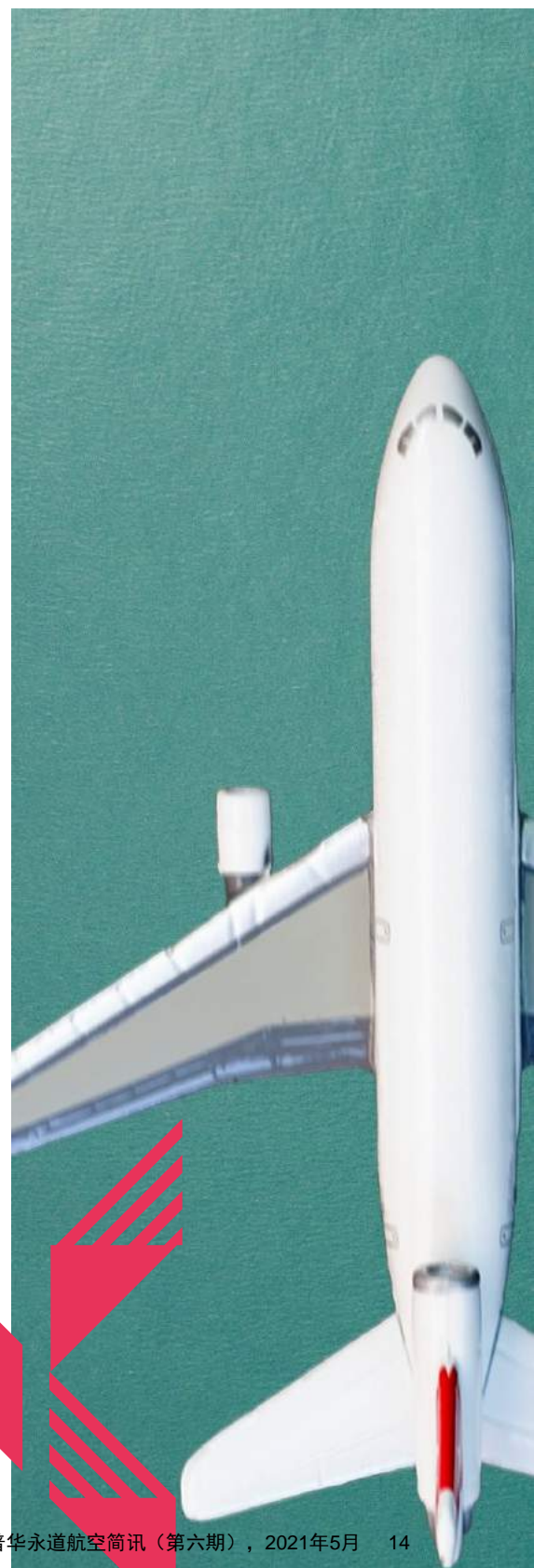
根据第26部规定，公司可以向其债权人（或某些类别的债权人）提议安排或和解方案；如此等安排或和解获得所需的债权人多数同意（即按债务价值计算超过75%，和按人数计算超过50%），并得到法院批准（通常称为“强制批准”），那么少数债权人就必须接受该方案。但是方案得到批准的前提是必须获得每一类别的多数债权人的同意，如果有某一类别债权人不同意，方案就会遭到否决。

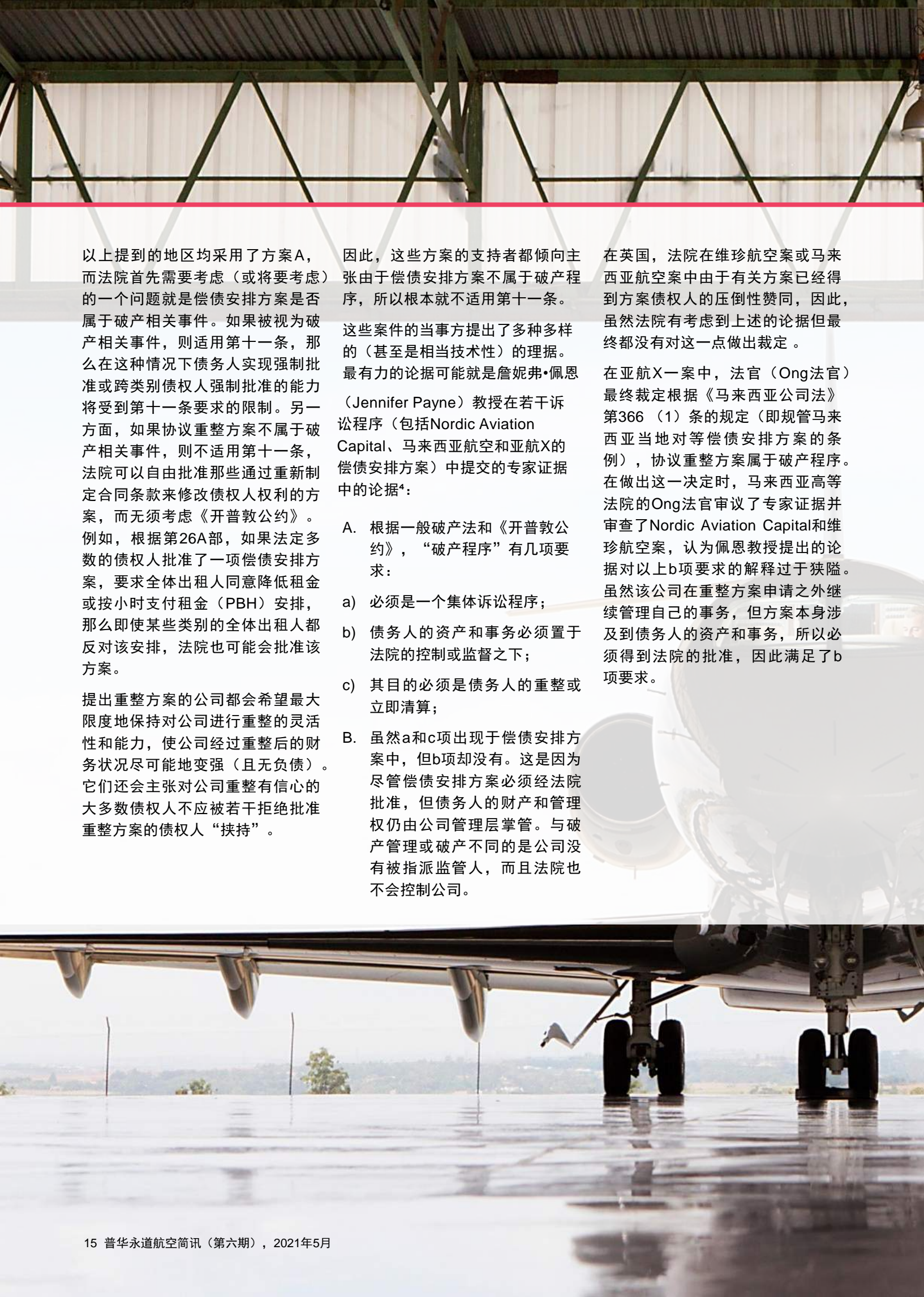
英国最近颁布了《公司法》第26A部（“第26A部”）³，根据该部条文的规定，在满足特定条件的情况下，即使某方案没有得到某类别债权人的多数同意，仍允许法院批准该方案，使其对全体债权人具有约束力。由于即使某些类别的债权人没有多数同意，该类别的全体债权人仍可能被迫接受该方案，所以第26A部分可用于强制持反对意见的类别的全体债权人接受方案（“跨类别债权人强制批准”）。

在这一背景下，许多航空公司和租赁公司在新冠疫情期间（这个对进行强制执行具有相当复杂性的环境下）通过利用《公司法》第26或

26A部规定的偿债安排方案程序，实现了公司债务的重整。

通过这种方式实现债务重整的案例包括维珍航空（根据第26A部）和马来西亚航空公司（根据第26部）。在其他普通法国家和地区，一些公司亦已经或正在进行重整，包括爱尔兰的北欧航空资本公司（Nordic Aviation Capital）和马来西亚的亚航X（AirAsia X）。





以上提到的地区均采用了方案A，而法院首先需要考虑（或将要考虑）的一个问题就是偿债安排方案是否属于破产相关事件。如果被视为破产相关事件，则适用第十一条，那么在这种情况下债务人实现强制批准或跨类别债权人强制批准的能力将受到第十一条要求的限制。另一方面，如果协议重整方案不属于破产相关事件，则不适用第十一条，法院可以自由批准那些通过重新制定合同条款来修改债权人权利的方案，而无须考虑《开普敦公约》。例如，根据第26A部，如果法定多数的债权人批准了一项偿债安排方案，要求全体出租人同意降低租金或按小时支付租金（PBH）安排，那么即使某些类别的全体出租人都反对该安排，法院也可能会批准该方案。

提出重整方案的公司都会希望最大限度地保持对公司进行重整的灵活性和能力，使公司经过重整后的财务状况尽可能地变强（且无负债）。它们还会主张对公司重整有信心的大多数债权人不应被若干拒绝批准重整方案的债权人“挟持”。

因此，这些方案的支持者都倾向主张由于偿债安排方案不属于破产程序，所以根本就不适用第十一条。

这些案件的当事方提出了多种多样的（甚至是相当技术性）的理据。最有力的论据可能就是詹妮弗·佩恩（Jennifer Payne）教授在若干诉讼程序（包括Nordic Aviation Capital、马来西亚航空和亚航X的偿债安排方案）中提交的专家证据中的论据⁴：

- A. 根据一般破产法和《开普敦公约》，“破产程序”有几项要求：
 - a) 必须是一个集体诉讼程序；
 - b) 债务人的资产和事务必须置于法院的控制或监督之下；
 - c) 其目的必须是债务人的重整或立即清算；
- B. 虽然a和c项出现于偿债安排方案中，但b项却没有。这是因为尽管偿债安排方案必须经法院批准，但债务人的财产和管理权仍由公司管理层掌管。与破产管理或破产不同的是公司没有被指派监管人，而且法院也不会控制公司。

在英国，法院在维珍航空案或马来西亚航空案中由于有关方案已经得到方案债权人的压倒性赞同，因此，虽然法院有考虑到上述的论据但最终都没有对这一点做出裁定。

在亚航X一案中，法官（Ong法官）最终裁定根据《马来西亚公司法》第366（1）条的规定（即规管马来西亚当地对等偿债安排方案的条例），协议重整方案属于破产程序。在做出这一决定时，马来西亚高等法院的Ong法官审议了专家证据并审查了Nordic Aviation Capital和维珍航空案，认为佩恩教授提出的论据对以上b项要求的解释过于狭隘。虽然该公司在重整方案申请之外继续管理自己的事务，但方案本身涉及到债务人的资产和事务，所以必须得到法院的批准，因此满足了b项要求。



在这种情况下，第十一条适用于亚航X提出的方案，但如果该方案不符合《开普敦公约》的要求（特别是第十一条的破产相关规定），就不能获批。

亚航X方案中包含一项予债权人的选择权，使债权人可以选择同意租赁协议修订后的条款，也可以选择终止租赁并获得一笔款项。而这笔债权人可获得款项，实际上高于假设亚航X进入清算程序的情况下的补偿。

法院认为这符合《开普敦公约》的要求。在得出这一观点时，法院把租赁下的义务与有关违反和终止租赁后未付租金和其他款项的债权作出了区分。

法院在一并考虑第十一条第10款和第11款后认为，根据第十一条第10款，这些义务属于租赁协议本身项下的债务并不可修改。另一方面，一旦租赁终止，剩余的债权独立于承租人在租赁下的义务，不受第十一条第10款的限制。

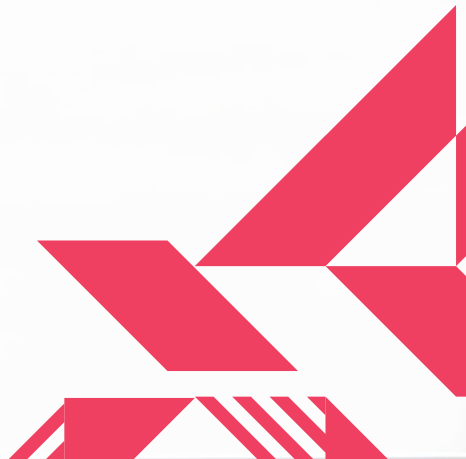
据此，Ong法官裁定允许偿债安排方案进入下一阶段，由债权人决定是应否批准该方案。

我们的看法

在我们看来，这一立场是正确的。如果一项偿债安排方案意图不经出租人同意而单方面修改他们在租赁协议下享有的权利，这显然不符合《开普敦公约》的要求。但正如Ong法官所指出，亚航X的方案并非如此。事实上，该方案尊重了债权人的权利，允许债权人拒绝同意任何此类修改，而如债权人拒绝同意则能够终止租约，及行使收回飞机的权利。因此，以这种方式提出的方案不会与《开普敦公约》的要求相冲突。由此可见，这项方案似乎与重整和破产法的目的相符合，能按公约的要求处理飞机本身而没有干涉债务人实体更广范围的债务以及债权人的影响力，包括债务人与所有债权人商定重整计划的能力。

如果没有任何方案，那么唯一的区别是，出租人将会（根据租约的违

约条款）对未付租金和出租人在租赁协议项下可能遭受的损失提出索赔，而如果承租人无法支付这些款项，承租人就只能进入清算或类似的破产程序。在此情况下，出租人需要证明其债权将与所有其他无担保债权人处于同等地位。从这个角度看，如果一个方案能让出租人的处境不劣于其在承租人破产情况下的境地，而且有权力取回飞机的方案，那么从承租人的角度看，这个方案可以说是一个公平的结果。



¹澳大利亚是首个当地法院有机会在当地破产法的背景下考虑方案A“返还”要求的国家和地区之一——我们在以前的《航空内望》通讯中已经讨论了澳大利亚的情况，请扫码阅读相关文章。

²虽然方案A是仿照《美国破产法》第1110条制定的，但并不完全相同。第十一章第1110条案例不属于本文讨论的范围。

³引入新颁布的第26 A部分的Corporate Insolvency and Governance Act 2020是通过英国议会加快程序订立的，并包括了某些临时的COVID-19措施。

⁴Ong法官在亚洲航空长途公司案（AirAsia X Berhad v BOC Aviation Limited and Ors (Originating Summons WA-24NCC-467-10/2020)）中所做总结



联系我们

航空业务服务



刘浩然
航空业务服务部首席顾问
普华永道香港
+852 2289 5670
johnny.lau@hk.pwc.com



陆远
航空业务服务部总监
普华永道中国
+86 (10) 6533 3116
martin.y.lu@cn.pwc.com



Tim Bacchus
航空业务服务部高级经理
普华永道香港
+852 2289 6314
tim.bacchus@hk.pwc.com



黄巧玲
航空业务服务部高级经理
普华永道香港
+852 2289 3594
karen.hl.wong@hk.pwc.com



郭大伟
航空业务服务部高级经理
普华永道中国
+86 (21) 2323 1398
david.d.guo@cn.pwc.com



崔瑞
航空业务服务部高级经理
普华永道中国
+86 (21) 2323 1290
victor.cui@cn.pwc.com

税务



庄子男
中国税务市场主管合伙人
普华永道中国
+86 (21) 2323 2580
spencer.chong@cn.pwc.com



何润恒
亚太区银行及资本市场税务部
主管合伙人和香港金融服务
业务税务主管合伙人
普华永道香港
+852 2289 3026
rex.ho@hk.pwc.com



曾惠贤
税务合伙人
普华永道中国
+86 (755) 8261 8383
catherine.tsang@cn.pwc.com



梁嘉辉
资产融资和租赁税务部合伙人
普华永道香港
+852 2289 3599
clarence.kf.leung@hk.pwc.com



郭蕴芳
税务合伙人
普华永道中国
+86 (10) 6533 2855
wendy.guo@cn.pwc.com



于勃
税务合伙人
普华永道中国
+86 (10) 6533 3206
bo.yu@cn.pwc.com



傅瑾
税务合伙人
普华永道中国
+86 (21) 2323 2907
stella.fu@cn.pwc.com



高彦
税务合伙人
普华永道中国
+86 (10) 6533 3077
Yan.y.gao@cn.pwc.com



John Neary
高级经理
航空融资及租赁
普华永道香港
+852 2280 3568
john.j.neary@hk.pwc.com



赵祺
航空融资及租赁高级经理
普华永道香港
+852 2289 3009
wayne.q.zhao@hk.pwc.com



谢迁
税务高级经理
普华永道中国
+86 (21) 2323 1167
Jerry.xie@cn.pwc.com



黄嘉亮
航空融资及租赁经理
普华永道香港
+852 2289 3573
ivan.kl.wong@hk.pwc.com

法律



刘屹
合伙人
瑞栢律师事务所*
+86 (10) 85404650
yi.liu@ruibailaw.com



Tejaswi Nimmagadda
合伙人
程伟宾律师事务所**
+852 2833 4908
tejaswi.nimmagadda@tiangandpartners.com



Michelle Taylor
合伙人
程伟宾律师事务所**
+852 2833 4994
michelle.a.taylor@tiangandpartners.com



Nai Kwok
注册外国律师
程伟宾律师事务所**
+852 2289 4939
nai.kwok@tiangandpartners.com



王筱
高级律师
瑞栢律师事务所*
+86 (10) 8540 4633
xiao.xa.wang@ruibailaw.com



黄蔡玥
高级律师
程伟宾律师事务所**
+852 2833 4947
tatianna.yy.wong@tiangandpartners.com



王珊珊
高级律师
瑞栢律师事务所*
+86 (10) 8540 4625
shanshan.s.wang@ruibailaw.com



Natalie Kurdian
合伙人
普华永道澳大利亚
+61 2 8266 2763
natalie.kurdian@pwc.com



朱煦欣
律师
程伟宾律师事务所**
+852 2833 4914
charissa.hy.chu@tiangandpartners.com

审计



金以文
会计专业咨询服务合伙人
普华永道中国
+86 (21) 2323 3267
yvonne.kam@cn.pwc.com



李宝亭
香港金融服务/审计及银行及
资本市场部主管
普华永道香港
+852 2289 2982
peter.pt.li@hk.pwc.com



周世强
中国华南区审计主管合伙人
普华永道中国
+86 (755) 8261 8988
charles.s.chow@cn.pwc.com



周智杰
合伙人
普华永道香港
+852 2289 1215
keith.ck.chau@hk.pwc.com



杨永恒
高级经理
普华永道香港
+852 2289 8062
arthur.wh.yeung@hk.pwc.com



李琳
合伙人
普华永道香港
+852 2289 2741
helen.l.li@hk.pwc.com

责任编辑:

Tejaswi Nimmagadda Tim Bacchus
合伙人 航空业务服务部高级经理
程伟宾律师事务所** 普华永道香港

*瑞栢律师事务所是一家独立律师事务所, 亦为普华永道全球网络的成员机构。

**程伟宾律师事务所为一所独立的香港律师事务所。

本简讯由英文原稿翻译, 如有任何疑问, 请以原稿为准。英文原稿请点击链接或扫描二维码阅读原文。 <https://www.pwccn.com/en/aviation-leasing/aviation-insider-newsletter-may2021.pdf>



本文仅作一般信息参考，不应作为构成专业顾问的咨询。

© 2021 年普华永道版权所有。保留所有权利。普华永道是指普华永道网络及/或其某个或多个成员企业，其中每个企业均为独立法定单位实体。
更多信息，敬请访问 www.pwc.com/structure。PMS_No. 001888