

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 40 повестки дня. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания.
Политика**

ЭКОНОМИКА АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

(Представлено 54 Договаривающимися государствами² – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе изложена практика экономического регулирования аэропортов и аэронавигационного обслуживания. В нем также подчеркиваются последствия избыточного налогообложения, распространения практики подмены налогов сборами и монополизации в среде поставщиков обслуживания, что отрицательно сказывается на устойчивом развитии международного воздушного транспорта. При введении налогов и сборов в отношении международного воздушного транспорта государствам рекомендуется руководствоваться соответствующей политикой ИКАО и положениями резолюции A38-14 Ассамблеи ИКАО.

Действия: Ассамблее предлагается

- a) поручить ИКАО с просьбой продолжать посредством проведения региональных семинаров и практикумов стимулировать государства-члены брать на вооружение и внедрять политику ИКАО в области экономического регулирования аэропортов и аэронавигационного обслуживания, а также сборов;
- b) просить Совет принять меры в связи с озабоченностью, вызванной используемой некоторыми государствами практикой введения налогов без учета соответствующего инструктивного материала и политики ИКАО;
- c) настоятельно призвать государства принять политику ИКАО по сборам с пользователей, включая консультации с пользователями;
- d) настоятельно призвать государства принять к сведению отрицательные последствия завышенных налогов в отношении международного воздушного транспорта и необходимость руководствоваться инструктивным материалом и политикой ИКАО в отношении налогообложения воздушных перевозок.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Описанная в настоящем документе деятельность будет проводиться за счет ресурсов, предусмотренных в бюджете Регулярной программы на 2017–2020 гг. и/или за счет внебюджетных взносов.

¹ Тексты на английском и французском языках представлены АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральнаяафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

<i>Справочный материал</i>	Дос 8632, "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта" Дос 9082, "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" Дос 9587, "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта" Резолюция А38-14 Ассамблеи (добавления А, D и E)
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В силу глобализации воздушный транспорт играет все более важную роль в экономическом и социальном развитии и в расширении масштабов торговли и международного транспортного сообщения. ИКАО, главной целью которой является обеспечение безопасного, надежного и устойчивого развития воздушного транспорта, обязательно должна и впредь призывать государства-члены брать на себя ответственность, закрепленную за ними в статье 28 Чикагской конвенции.

1.2 Ожидается, что при обеспечении аэропортовых средств и служб, а также при предоставлении аэронавигационного обслуживания государства будут руководствоваться Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО, а также соответствующими руководствами. Ожидается также, что государства будут соблюдать положения *Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Дос 9082) и статьи 15 Чикагской конвенции. Аналогичным образом, государства должны применять положения *Политики ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта* (Дос 8632).

1.3 В некоторых государствах введение сборов осуществляется без учета положений политики ИКАО, изложенной в документе Дос 9082 и предусматривающей принцип проведения консультаций с заинтересованными сторонами, что препятствует росту и устойчивому развитию воздушного транспорта в целом и авиакомпаний в частности.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Практика введения неоправданных сборов за аэронавигационное обслуживание возникает из-за игнорирования политики и руководств ИКАО, касающихся экономического регулирования аэропортов и аэронавигационного обслуживания.

2.2 Широкое распространение получила практика монопольного предоставления обслуживания поставщиками, особенно среди поставщиков топлива, наземного обслуживания, обеспечения бортовым питанием и т. д., в тех государствах, где эти виды обслуживания еще предстоит либерализовать. Поставщики такого обслуживания зачастую устанавливают завышенные цены, даже когда объем перевозок позволяет снизить их. То же самое относится и к сборам за обслуживание пассажиров, которые зачастую не являются прозрачными и не связаны с оказанными услугами.

2.3 Что касается международного воздушного транспорта, то документ Doc 8632 дополняет статью 24 Конвенции, в которой проводится концептуальное различие между "сбором" и "налогом" и признается уникальный характер международной гражданской авиации, а также необходимость присвоить беспроцентный статус определенным эксплуатационным аспектам. Однако высокие налоги до сих пор подменяются сборами или взимаются некоторыми государствами под видом сборов за обслуживание. Как следствие, это приводит к повышению расходов для эксплуатантов авиакомпаний и, в конечном итоге, для пользователей.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Практика введения необоснованных сборов за аэронавигационное обслуживание и избыточных налогов, а также монополизация обслуживания являются предметом серьезной озабоченности, поскольку они приводят к излишнему ограничению спроса на международные воздушные перевозки как следствие высокой стоимости пассажирских и грузовых перевозок, так как данные сборы и налоги отрицательно оказывают негативное воздействие на потребителей и развитие международного воздушного транспорта.

4. ДЕЙСТВИЯ

4.1 Таким образом, Ассамблее предлагается принять к сведению трудности, вытекающие из несоблюдения политики ИКАО в отношении сборов и налогов, особенно при международных воздушных перевозках, и учесть рекомендации, изложенные в разделе "Краткая справка".