



АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

**ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО
ОБСЛУЖИВАНИЯ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

(Представлено Российской Федерацией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном информационном документе приведены материалы, касающиеся состояния и развития тарифной политики в области использования авиационными эксплуатантами воздушного пространства Российской Федерации. Предложения по действиям Ассамблеи изложены в п. 3.1.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 9082 "Политика ИКАО по аэропортовым сборам и сборам за аэронавигационное обслуживание" Дос 9161 "Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации государственное регулирование использования российского воздушного пространства осуществляется уполномоченными органами государственной власти. Исходя из данного положения закона, полномочия по осуществлению функций по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации в части использования воздушного пространства возлагаются на Министерство транспорта Российской Федерации. При этом тарифное регулирование в области аэронавигационного обслуживания с 2016 года осуществляет Федеральная антимонопольная служба.

1.2 Правами реализации государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства Российской Федерации наделено Федеральное агентство воздушного транспорта, которое реализует данные права через подведомственную организацию – Федеральное государственное унитарное предприятие "Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации".

1.3 В 2015 году в России утверждено положение о Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации, где руководящим органом Единой системы определено Федеральное агентство воздушного транспорта, осуществляющее руководство ее функционированием в целях обеспечения устойчивой и непрерывной работы действующей унитарной системы организации воздушного движения.

2. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В российской практике государственное регулирование аэронавигационных и аэропортовых сборов осуществляется посредством установления ставок сборов, рассчитанных методом экономически обоснованных затрат. Основные принципы построения государственной системы аэронавигационных сборов Российской Федерации отвечают положениям документов ИКАО: Дос 9082 *"Политика ИКАО по аэропортовым сборам и сборам за аэронавигационное обслуживание"* и Дос 9161 *"Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"*, включая такие позиции как:

- возмещение расходов, связанных с предоставлением АНО полетов ВС, с учетом планов совершенствования и развития системы;
- соответствие стоимости уровню предоставляемого обслуживания и эксплуатационной потребности авиакомпаний;
- целевое использование средств аэронавигационных сборов на эксплуатационные расходы и финансирование инвестиций в развитие инфраструктуры аэронавигационного обслуживания;
- отсутствие льготных категорий пользователей на международных маршрутах;
- справедливое распределение расходов системы по видам АНО (исключение двойного счета) при формировании ставок сборов;
- соразмерность уровней ставок сборов, применяемых в Российской Федерации и в соседних государствах;

- прозрачность для пользователей воздушного пространства принципов формирования ставок сборов;
- предсказуемость для пользователей воздушного пространства мер по изменению ставок сборов;
- проведение консультаций с пользователями воздушного пространства Российской Федерации при намерении изменения ставок аэронавигационных сборов с предоставлением в полном объеме необходимой информации.

2.2 В случаях, установленных законодательством Российской Федерации, расходы на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание освобожденных от платы пользователей компенсируются из государственного бюджета и не перекладываются на авиакомпании. Российская Федерация планирует переход на систему аэронавигационных сборов, используемую государствами, входящими в ЕВРОКОНТРОЛЬ и во избежание резкого увеличения ставок сбора за аэронавигационное обслуживание на маршрутах ОВД для воздушных судов с большой максимальной взлетной массой планомерно проводит работу по сближению национальной системы сборов с системой ЕВРОКОНТРОЛЯ. Так в 2015 году ставки сбора на маршрутах были детализированы по шкале с увеличенным числом градаций максимальной взлетной массы воздушных судов, приблизив результат расчета к формуле ЕВРОКОНТРОЛЯ.

2.3 Российская Федерация последовательно совершенствует свое законодательство в отношении аэронавигационных сборов с учетом рекомендаций ИКАО. В целях сокращения финансовой нагрузки на пользователей воздушного пространства и обеспечения целевого и эффективного использования средств аэронавигационных сборов с 2015 года в Российской Федерации отменяется налогообложение аэронавигационной деятельности налогом на прибыль.

2.4 В 2016 году Правительством Российской Федерации нормативно закреплён особый режим в отношении прибыли от аэронавигационной деятельности – направление ее в полном объеме на обеспечение эффективного финансирования инвестиций в создание новой или совершенствование имеющейся инфраструктуры аэронавигационного обслуживания. Благодаря этим мерам, ставки сборов за аэронавигационное обслуживание в воздушном пространстве Российской Федерации не повышались с 2011 года. В настоящее время такие ставки не превышают средней ставки сбора стран, входящих в ЕВРОКОНТРОЛЬ и государств, территориально сопряженных с Россией. При условии благоприятного развития мировой экономики Российская Федерация намерена не пересматривать ставки сборов за аэронавигационное обслуживание до 2020 года, одновременно обеспечивая заданный рост уровня безопасности полетов.

2.5 Российская Федерация активно использует разрабатываемые ИКАО руководящие и инструктивные материалы, касающиеся политики и практики международной гражданской авиации по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания, и заинтересована в проведении детальных исследований в сфере развития тарифного регулирования авиационных сообщений.

3. РЕКОМЕНДАЦИЯ

3.1 Ассамблее предлагается принять во внимание содержание данного документа.