



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/6)

ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

- Пункт 2 повестки дня.** **Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования**
2.6 **Налоги и другие сборы, взимаемые с международного воздушного транспорта**

ПОЛИТИКА ПРАВИТЕЛЬСТВ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИКУ АВИАКОМПАНИЙ

(Представлено Бахрейном от имени Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА)²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий рабочий документ посвящен налагаемому на авиакомпании финансовому бремени в результате вводимых Договаривающимися государствами налогов и сборов и их влиянию на авиатранспортную отрасль.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, представленными в п. 4.

Справочный материал

Справочный материал по ATConf/6 размещен на сайте:
www.icao.int/meetings/atconf6.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Одной из основополагающих характеристик отрасли воздушного транспорта является существующий во всем мире консенсус в отношении ее большого значения и роли в развитии любой страны. Однако несмотря на получаемые от деятельности воздушного транспорта прямые или косвенные экономические преимущества, к этому сектору относятся как к дойной корове, используя его для сбора средств, как отметил бывший генеральный директор Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА).

¹ Текст на арабском языке предоставлен Бахрейном.

² Алжир, Бахрейн, Египет, Йемен, Иордания, Ирак, Катар, Ливан, Ливия, Мавритания, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Палестина, Саудовская Аравия, Сирия, Судан и Тунис.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Норма прибыли на капитал в отрасли воздушного транспорта является одной из самых низких по сравнению с другими секторами экономики, несмотря на принимаемые ИАТА меры по рационализации расходов авиации путем реализации новаторских инициатив, таких как программа упрощения бизнеса (StB), которая помогла сэкономить миллиарды долларов, и усилия по сокращению расходов, предпринимаемые самими авиакомпаниями.

2.2 Быстрый взгляд на различные составляющие цены пассажирского билета позволяет получить четкое представление о новых видах финансового бремени, налагаемого на воздушный транспорт. Сумма многочисленных налогов и сборов зачастую превышает цену самого билета, несмотря на тот факт, что большинство из этих сборов не связаны с развитием сектора или модернизацией его инфраструктуры.

2.3 Эти налоги и сборы отрицательно сказываются на спросе на воздушные перевозки, поскольку они непропорционально увеличивают общую стоимость билетов.

2.4 Появляются новые ограничения, вызывающие повсеместные возражения, поскольку они не соответствуют положениям Чикагской конвенции 1944 года. Они связаны с финансовыми последствиями введения системы торговли квотами на эмиссию (ETS), являющейся предметом широкого обсуждения.

2.5 Кроме того, в соответствии с планом, одобренным Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и ИАТА, авиакомпаниям необходимо модернизировать свои парки воздушных судов для обеспечения соответствия сокращенным показателям по эмиссии. Закупка новых воздушных судов и современных двигателей, позволяющих в значительной степени сократить потребление топлива и эмиссию, требует огромных инвестиций со стороны авиакомпаний.

2.6 Помимо этого, авиакомпании будут нести дополнительные расходы в связи с мерами безопасности для противодействия возникающим угрозам.

2.7 Некоторые государства также увеличили сборы за аэронавигационное обслуживание для компенсации роста заработной платы, что привело к увеличению расходов.

2.8 Дополнительные затраты, которые невозможно проигнорировать или избежать, также связаны с введением жестких стандартов по безопасности полетов.

2.9 Существуют также и другие вопросы, решение которых влечет за собой прямые финансовые последствия для авиакомпаний и которые невозможно полностью отразить в настоящем документе. Указанные выше примеры приведены только для пояснения данной проблемы и цели настоящего документа.

3. ВЫВОД

3.1 Для сохранения отрасли воздушного транспорта и привлечения инвестиций в этот сектор требуется обеспечить разумную отдачу от вложенного капитала. Авиакомпании, как и любой другой сектор деловой активности, не против несения расходов, связанных с предлагаемыми ими продуктами и услугами, но будут неохотно брать на себя финансовое бремя, которое не связано с воздушным транспортом. Основная цель заключается в том, чтобы обеспечить рост отрасли и содействовать процессу ее развития, особенно в развивающихся

странах, и предложить пассажирам всех категорий разумные цены. Эта цель достижима, если вводимые некоторыми государствами налоги и сборы, переносимые на плечи пассажиров, будут сокращены. Во многих случаях размер таких сборов превышает цену самого билета. Иногда в период жесткой конкуренции некоторые авиакомпании взимают с пассажиров только сумму, эквивалентную размеру налогов и сборов. Следует подчеркнуть, что сокращение этих сборов позволило бы повысить цены и таким образом обеспечить разумный уровень доходности.

4. РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Конференции предлагается:

- a) настоятельно призвать государства изучить влияние налогов на авиакомпании и пассажиров и принять серьезные меры для сокращения сборов, которыми облагаются воздушные путешествия;
- b) настоятельно призвать государства проводить консультации со всеми заинтересованными сторонами прежде, чем вводить новые налоги;
- c) настоятельно призвать государства придерживаться принципов, изложенных в документе *"Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"* (Дос 8632);
- d) поощрять проведение ИКАО и ИАТА оценки состояния налогов и сборов, которыми облагаются воздушные путешествия, и их влияния на отрасль.

— КОНЕЦ —