



ОТРАСЛЕВЫЕ КОМИТЕТЫ



АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ:

ЭРИК АНКОНЕТТИ,
AIR FRANCE

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ:

ЛЕОНИД ТАРАСОВ,
DELTA AIRLINES

Авиационный комитет АЕБ является главным представительным органом зарубежных авиакомпаний в России в условиях отсутствия Комитета представителей авиакомпаний. Он работает в тесном сотрудничестве с Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA), а также с администрациями московских и региональных аэропортов.

Его целью является поддержка зарубежных авиакомпаний, работающих в жестко регулируемом секторе, рассмотрение спорных вопросов, возникающих у авиакомпаний при взаимодействии с органами государственной власти Российской Федерации, для содействия развитию российского рынка гражданской авиации и выполнения ключевых обязательств авиатранспортной отрасли по обеспечению безопасности полетов,

авиационной безопасности и долгосрочного развития отрасли.

В отличие от внутреннего рынка Евросоюза, российский международный рынок по-прежнему регулируется двусторонними Соглашениями о воздушном сообщении между государственными органами власти. Эти соглашения основаны на принципах равенства и взаимности и могут быть связаны с коммерческими соглашениями, заключенными с российскими авиакомпаниями.

Начиная с 2017 года значительный рост в области как внутренних, так и международных авиаперевозок происходил в основном благодаря стремительному наращиванию провозных мощностей российских авиакомпаний, так и за счет участия лоукостеров и перевозчиков стран Персидского залива.

Подобное наращивание, темпы роста которого выражаются двузначными числами, когда предложение превышает спрос на авиаперевозки, приводит к снижению рентабельности международных рейсов в Россию и из России.

С самого начала беспрецедентного кризиса, вызванного пандемией COVID-19, все международные авиакомпании вынуждены бороться за собственное выживание, прилагают максимальные усилия для сохранения своего присутствия на рынке России и активно лоббируют свои интересы среди российских властей для получения разрешения на возобновление регулярных международных рейсов и снятия необязательных ограничений на поездки.

НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ

Сложное и многоуровневое правовое поле (Соглашения о воздушном сообщении, двусторонние соглашения об избежании двойного налогообложения, законодательство Российской Федерации) порождает налоговые сложности для международных авиакомпаний, осуществляющих деятельность в России, а также для российских партнеров и местных органов власти, которые не всегда единообразно трактуют и применяют действующее законодательство. Система взимания аэропортовых сборов также не отличается единообразием подхода, применяемого к российским и зарубежным авиакомпаниям, что создает несправедливые конкурентные условия. Поэтому для разрешения вышеуказанных спорных вопросов крайне важно продолжать лоббировать интересы среди российских органов государственной власти и руководства аэропортов.

РЕКОМЕНДАЦИИ

- ▶ Привести в соответствие величину сбора за пользование пассажирским терминалом (RI), сбора за обеспечение авиационной безопасности (UH) и нового сбора за пользование инфраструктурой, взим

аемых аэропортами с зарубежных и российских авиакомпаний.

- ▶ Использовать обновленную редакцию Налогового кодекса (принятую в апреле 2019 года и вступившую в силу в июле 2019 года), согласно которой представительства могут требовать возврата НДС (например, на услуги для международных авиакомпаний, не связанные с аэропортом).

ВВЕДЕНИЕ В РОССИИ НОВОГО РЕЖИМА ЭЛЕКТРОННЫХ ВИЗ

С момента запуска пилотного режима действия электронных виз в Санкт-Петербурге и Ленинградской области 1 октября 2019 года многие пассажиры получают от ФМС отказ во въезде в Россию и вынуждены возвращаться обратно в страну вылета, поскольку их форма электронной визы не полностью совпадает с паспортными данными. Вышеуказанная проблема связана с отсутствием какой-либо автоматизированной проверки, выполняемой во время онлайн-процесса получения визы. Улучшений, введенных в декабре 2019 года, недостаточно для решения этой проблемы.

РЕКОМЕНДАЦИИ

- ▶ Продолжать лоббировать интересы среди российских властей для обеспечения создания полностью готового эффективного процесса/инструмента автоматизированной проверки до расширения режима действия электронных виз по всей территории Российской Федерации, вводимого 1 января 2021 года.

ОБСЛУЖИВАНИЕ В АЭРОПОРТАХ

В настоящее время большинство российских аэропортов находится в статусе монополистов в отношении наземного обслуживания, которое может осуществлять исключительно аэропорт. Такое положение вещей привело к тому, что цены на наземное обслуживание значительно выше средних европейских, что ограничивает развитие авиаперевозок. Кроме того, должны быть пересмотрены и упрощены некоторые иммиграционные и таможенные процедуры, с тем чтобы улучшить показатели пунктуальности выполнения рейсов в российских аэропортах, не снижая при этом уровень авиационной безопасности и безопасности полетов.

РЕКОМЕНДАЦИИ

- ▶ Способствовать открытию рынка обслуживания авиакомпаний в аэропортах, снимая ограничения на допуск новых коммерческих структур, с тем чтобы обеспечить рост объема воздушных перевозок по более низким ценам.
- ▶ Пересмотреть и упростить нормативные требования и процедуры аэропортов в соответствии с междуна-



родными стандартами. Например, отменить норму, требующую проведения двойного пересчета пассажиров при посадке на борт воздушного судна. Двойной подсчет часто приводит к задержкам рейсов в случае несоответствия, но не влияет на безопасность полета.



**Больше информации
на странице комитета**