



ПОСТАНОВЛЕНИЕ
об утверждении Методологии расчета и утверждения тарифов
на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги

№ 476 от 20.04.2016

Мониторул Официал № 114-122/543 от 29.04.2016

* * *

На основании статьи 30 Закона № 64-XII от 31 мая 1990 года о Правительстве (повторное опубликование: Официальный монитор Республики Молдова, 2002 г., № 131-133, ст.1018), с последующими изменениями и дополнениями, подпункта b) части (3) статьи 4 [Закона № 1237-XIII от 9 июля 1997 года](#) о гражданской авиации (повторное опубликование: Официальный монитор Республики Молдова, 2010 г., № 98-99, ст.292), с последующими изменениями и дополнениями, Правительство

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Методологию расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги (прилагается).

2. Исходя из потребностей развития рынка транспорта и стратегических интересов государства, Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры может утверждать, при наличии положительного заключения Органа гражданской авиации, программу льгот и освобождений при оплате сборов на услуги аэропортов, по предложению административного органа аэропорта, соблюдая принципы справедливости и прозрачности.

3. Программа льгот и освобождений имеет следующие цели:

a) расширение числа рейсов и направлений, предоставляя справедливую, прозрачную, недискриминационную политику как компаниям, осуществляющим, так и компаниям, намеревающимся осуществлять деятельность в аэропорту(ах)/с аэропорта(ов) Республики Молдова;

b) оказание необходимой помощи эксплуатантам, предоставляющим новые услуги;

c) поощрение авиаперевозчиков, выполняющих или намеревающихся выполнять международные перевозки пассажиров в аэропорт(а)/из аэропорта(ов) Республики Молдова, отвечающих всем требованиям и критериям, указанным в этой программе;

d) поощрение развития аэропортов в качестве транзитных аэропортов.

4. Предусмотренные программой льготы и освобождения могут быть совмещенными, но не должны превышать 50% общей суммы, указанной в счетах, предъявленных эксплуатантам в соответствии с установленными тарифами.

5. Предоставление льгот и освобождений может быть приостановлено административным органом аэропорта, без предварительной нотификации, если эксплуатант своевременно не оплачивает предъявленные счета и текущая задолженность перед административным органом аэропорта превышает среднемесячные выплаты. Исключение составляют случаи погашения задолженности в соответствии с заключенным между сторонами соглашением о реструктурировании задолженности.

6. Настоящее постановление не имеет обратной силы, не изменяет и не аннулирует условия для создания ранее установленного правового положения, а также условия для погашения какой-либо юридической ситуации, ранее погашенной. Кроме того, это решение не изменяет и не отменяет наступившие правовые эффекты юридической ситуации, завершенной или находящейся в процессе реализации.

7. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры.

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР

Павел ФИЛИП

Контрасигнуют:

зам. премьер-министра,

министр экономики

министр финансов

министр транспорта и дорожной инфраструктуры

Октавиан КАЛМЫК

Октавиан АРМАШУ

Юрие КИРИНЧУК

№ 476. Кишинэу, 20 апреля 2016 г.

Утверждена
Постановлением Правительства
№ 476 от 20 апреля 2016 г.

МЕТОДОЛОГИЯ
расчета и утверждения тарифов на услуги
аэропортов и аэронавигационные услуги

РАЗДЕЛ I
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Методология расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги (в дальнейшем – Методология) устанавливает рамки регламентирования основных элементов и условия применения аэропортовых и аэронавигационных сборов, в том числе расчета тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги (стоимостная основа), процедуру утверждения их размеров в целях обеспечения устойчивого развития отрасли гражданской авиации в условиях безопасности полетов, аэронавигационной безопасности и качества предоставляемых услуг.

2. Настоящая Методология предназначена обеспечить применение норм, содержащихся в статье 15 [Конвенции о международной гражданской авиации](#), Многостороннем соглашении об авиамаршрутных сборах и подпункта b) части (3) статьи 4, статьи 13 и частей (2)-(4) статьи 15 [Закона № 1237-XIII от 9 июля 1997 года о гражданской авиации](#).

3. Настоящая Методология разработана в соответствии с требованиями документов Международной организации гражданской авиации (ИКАО) Док 9082 «Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание», Док 9161 Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания», Док 9562 «Руководство по экономике аэропортов» и Документа Европейской организации по безопасности аэронавигации (ЕВРОCONTROL) «Принципы установления основы стоимости тарифов на услуги маршрутной аэронавигации и расчета единой ставки налога».

4. На основании Соглашения об общем воздушном пространстве, подписанного Республикой Молдова и Европейским Союзом, Методология перелагает Директиву Европейского Парламента и Совета № 2009/12/CE от 11 марта 2009 г. об аэропортовых тарифах, опубликованную в Официальном Журнале Европейского Союза № L70 от 14 марта 2009 г., Регламент о введении в действие (ЕС) № 391/2013 Комиссии от 3 мая 2013 по установлению единой тарифной схемы для аэронавигационных услуг, опубликованный в Официальном Журнале Европейского Союза № L 128/31 от 9 мая 2013 г., и Регламент (ЕС) № 1191/2010 от 16 декабря 2010 г. об изменении Регламента (CE) № 1794/2006 об

установлении единой тарифной схемы для аэронавигационных услуг, опубликованного в Официальном Журнале Европейского Союза № L333 от 17 декабря 2010 г.

5. Цели, преследуемые при издании настоящей Методологии, включают, но не ограничиваются следующим:

1) минимизация риска применения административными органами аэропортов и поставщиками аэронавигационных услуг антиконкурентных практик или возможных злоупотреблений со стороны авиационных агентов, которые могут воспользоваться доминантным положением на рынке услуг аэропортов и аэронавигационных услуг;

2) недопущение дискриминации и обеспечение прозрачности при применении тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги;

3) обеспечение инвестиций для роста (расширения) пропускной способности, исходя из нынешних и будущих потребностей, достаточных для того, чтобы соответствовать международным требованиям в отношении безопасности полетов и авиационной безопасности;

4) обеспечение защиты пользователей услуг аэропортов и аэронавигационных услуг и бенефициариев (конечных потребителей).

6. Положения Методологии применяются к любому сертифицированному аэропорту на территории Республики Молдова, открытому для общего пользования и для поставщиков аэронавигационных услуг.

7. Для целей настоящей Методологии определяются следующие понятия:

виды воздушной деятельности – виды деятельности, осуществляемой эксплуатантами на коммерческой основе для нужд промышленности, сельского и лесного хозяйств, общественного здоровья и защиты окружающей среды, по поисково-спасательной и научно-исследовательской работе, фотографированию, мониторингу, рекламе, а также для других целей на основании разрешения эксплуатанта, выдаваемого Органом гражданской авиации;

государственное воздушное судно – воздушное судно, используемое для военных, таможенных и полицейских нужд;

другие доходы – доходы, получаемые от публичных органов, или доходы, вытекающие из коммерческой и/или, в случае единых ставок на терминальную аэронавигацию, доходов от договоров и соглашений, заключенных между поставщиками авиационных услуг и эксплуатантами в пользу поставщиков аэронавигационных услуг в отношении единых ставок;

бенефициар (конечный потребитель) – пассажир или грузоотправитель /грузополучатель или почтовая администрация, в пользу которых предоставляются коммерческие услуги по авиаперевозкам;

административный орган аэропорта – орган, сертифицированный Органом гражданской авиации, который, помимо других видов деятельности или по необходимости, имеет целью администрирование и управление инфраструктурой аэропорта или сети аэропортов, а также согласование и контроль деятельности эксплуатантов, присутствующих в данных аэропортах или сети данных аэропортов;

поставщик аэронавигационных услуг – авиационный агент, предназначенный для оказания услуг по авиаперевозке и/или аэронавигационному информированию и/или аэронавигационной связи, навигации и надзору, и/или метеорологическому обеспечению аэронавигации, по необходимости;

максимальная взлетная сертифицированная масса (МТОМ) – масса воздушного судна, указанная в сертификате летной годности воздушного судна или в другом соответствующем документе;

номер рейса – указатель полета, выполняемого в одно направление из начального пункта до конечного пункта маршрута, выраженный цифрами, с предшествующим кодом из двух букв эксплуатанта, осуществляющего полет;

коммерческая эксплуатация – любая эксплуатация воздушного судна за плату или взамен других ценностей, в публичных интересах или не в публичных интересах, которая является объектом договора между эксплуатантом и клиентом (бенефициарием), при этом последний не осуществляет никакого контроля над эксплуатантом;

пассажир – лицо, перевозимое воздушным судном на основании коммерческого договора о перевозке, согласно которому авиаперевозчик обязывается перевезти пассажира по воздуху до пункта назначения, а последний оплатить стоимость перевозки;

трансферный пассажир – пассажир, прибывающий в аэропорт и отправляющийся из аэропорта (с разными номерами рейсов) в течение максимум 24 часов;

транзитный пассажир – пассажир, отправляющийся из аэропорта тем же рейсом, которым прибыл;

зона полетной информации (FIR) – воздушное пространство определенных размеров, в рамках которого поставляются услуги по информированию о полетах и услуги сигнализации;

сеть аэропортов – группа аэропортов, соответствующим образом назначенная для этих целей, эксплуатируемых одним и тем же административным органом аэропортов;

услуги аэропортов – услуги, предоставляемые эксплуатанту, связанные с посадкой, взлетом, освещением, постановкой на стоянку, обеспечением безопасности воздушных судов, а также услуги, связанные с обслуживанием пассажиров, багажа, грузов и почты;

наземные хэндлинг услуги – виды деятельности по наземному обслуживанию, установленные применяемыми нормативными рамками, осуществляемые на основании сертификата (разрешения), выданного Органом гражданской авиации;

аэронавигационные услуги – общий термин, включающий услуги по авиаперевозке, услугу аэронавигационной связи, навигации и надзора, услуги по метеорологическому обеспечению аэронавигации, услуги авиационного информирования, предоставляемые поставщиком аэронавигационных услуг. Эти услуги предоставляются во время всех этапов эксплуатации: приближение, аэродром и маршрут (услуги маршрутной и/или терминальной аэронавигации);

обслуживание воздушного движения – общий термин, обозначающий в соответствующих ситуациях услугу по информированию о полете, услугу сигнализации, услугу консалтинга в области авиаперевозки, услугу по управлению воздушным движением (услуги по зональному управлению, подходу (приближению) и аэродром);

сборы за услуги аэропортов – сумма, полученная в пользу административного органа аэропорта и оплаченная пользователями аэропорта за использование объектов и услуг, предоставленных исключительно административным органом аэропорта и связанных с посадкой, взлетом, освещением и постановкой на стоянку воздушных судов и с обслуживанием пассажиров и грузов;

сборы за аэронавигационные услуги – сумма, полученная в пользу поставщика аэронавигационных услуг и оплачиваемая пользователями аэронавигационных услуг за оказываемые услуги маршрутной и/или терминальной аэронавигации;

авиаперевозчик – сертифицированный воздушный эксплуатант, осуществляющий коммерческую авиаперевозку;

пользователь аэропорта – любое физическое или юридическое лицо, эксплуатирующее или предлагающее для эксплуатации одно или более воздушных судов, в том числе ответственное за авиаперевозку пассажиров, корреспонденции и/или грузов в данный аэропорт или из данного аэропорта;

пользователь аэронавигационных услуг – эксплуатант, эксплуатирующий воздушное судно во время осуществления полета или, когда он не опознан, владелец воздушного судна, за исключением случая, когда последний доказывает, что в данный момент воздушное судно эксплуатировалось другим лицом;

остаточная стоимость – входящая стоимость или откорректированная стоимость обесцененного актива (на длительный срок), уменьшенная на сумму амортизации и потерь в связи с накопленным обесценением;

доходы от авиационных видов деятельности – поступления от сборов за услуги аэропортов и аэронавигационные услуги;

полет неотложной медицинской помощи – полет, осуществляемый в целях оказания неотложной доврачебной и врачебной медицинской помощи, а также других миссий в этих целях;

поисково-спасательный полет – полет в рамках поисково-спасательных операций, имеющий целью поиск и спасение лиц, находящихся в опасности для их жизни и здоровья;

контрольный полет (тестирование) – полет, осуществляемый в целях проверки бортового оборудования воздушного судна или используемого либо готовящегося к использованию оборудования, которое будет использовано в качестве наземного средства для аэронавигации;

внутренний полет – полет, осуществляемый между двумя пунктами на территории Республики Молдова, без промежуточной посадки на территории другого государства;

международный полет – полет, осуществляемый между пунктом, расположенным на территории Республики Молдова, и пунктом, расположенным на территории другого государства, или между двумя пунктами на территории Республики Молдова в случае пересадки, установленной на территории другого государства;

регулярные полеты – полеты, осуществляемые в целях перевозки за плату пассажиров, почты и/или груза, опубликованные в информационных системах бронирования, открытых для общественности, и выполняемые регулярно или часто таким образом, что являются узнаваемыми и систематическими.

8. В целях осуществления своих основных функций Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры имеет следующие основные обязанности:

1) утверждает, по предложению Органа гражданской авиации, в соответствии с настоящей Методологией, размер тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги, за исключением случаев, предусмотренных другими законодательными актами;

2) сотрудничает с Советом по конкуренции и другими органами согласно разграничениям функций и обязанностей, возложенных законом;

3) выполняет функции по защите прав потребителей в области гражданской авиации.

9. Орган гражданской авиации обеспечивает внедрение законодательной и нормативной базы в области тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги и осуществляет надзор за соблюдением физическими и юридическими лицами положений настоящей Методологии.

10. Орган гражданской авиации в качестве публичного органа по надзору и контролю в данной области выполняет следующие функции:

1) проверяет правильность формирования и рекомендует для утверждения Министерству транспорта и дорожной инфраструктуры размер тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги;

2) рассматривает стоимостную основу и уровень рентабельности, а также мониторирует динамику экономических и финансовых показателей деятельности авиационных агентов, предоставляющих услуги аэропортов и аэронавигационные услуги;

3) собирает у авиационных агентов статистические и другие данные, необходимые для анализа в целях настоящей Методологии, оценивает и представляет эти данные Министерству транспорта и дорожной инфраструктуры и международным организациям в области;

4) устанавливает требования относительно формы и содержания статистических и других данных, необходимых для осуществления своих функций, согласно настоящей Методологии и другим нормативным актам;

5) осуществляет контроль за ритмичностью и качеством оказания услуг аэропортов и аэронавигационных услуг, согласно установленным экономическим и технологическим нормам;

6) издает обязательные инспекторские предписания о финансовых и экономических аспектах, вытекающих из применения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги;

7) оказывает Министерству транспорта и дорожной инфраструктуры необходимую поддержку для выполнения обязанностей, согласно настоящей Методологии.

11. Административные органы аэропортов, поставщики аэронавигационных услуг будут применять на услуги аэропортов и услуги аэронавигационные услуги только тарифы, регламентированные и утвержденные согласно настоящей Методологии. Взимание любых других сборов запрещено.

12. Пользователи аэропортов и аэронавигационных услуг обязаны оплатить административному органу аэропорта и поставщику услуги аэронавигации сборы, установленные в соответствии с настоящей Методологией.

13. Административный орган аэропорта или его представитель имеет право задержать взлет любого воздушного судна до момента, когда эксплуатант воздушного судна оплатит или представит адекватную гарантию оплаты, доступную для административного органа аэропорта, тарифов на услуги аэропортов и других задолженностей за оказанные услуги.

14. Поставщик услуг аэронавигации или его представитель вправе отказать в предоставлении своих услуг любому воздушному судну до тех пор, пока эксплуатант воздушного судна не оплатит сбор за аэронавигационные услуги и не погасит задолженность за оказанные услуги.

РАЗДЕЛ II ТАРИФЫ НА УСЛУГИ АЭРОПОРТОВ

Глава I ЗАТРАТЫ, ПОНЕСЕННЫЕ НА ОКАЗАНИЕ УСЛУГ АЭРОПОРТОВ (СТОИМОСТНАЯ ОСНОВА)

15. При определении основы стоимости тарифов на услуги аэропортов применяются следующие принципы:

1) затраты, которые следует выделить, считаются полной стоимостью, связанной с оказанием услуг аэропортов, а также вспомогательных услуг, предоставляющих необходимую поддержку основным видам деятельности, в том числе суммы, соответствующие стоимости капитала и амортизации активов, а также затраты на содержание, эксплуатацию, хозяйствование и управление;

2) эксплуатанты воздушных судов и другие пользователи аэропортов, в том числе конечные потребители, не оплачивают объекты и услуги, которыми они не пользуются;

3) включаются только затраты за объекты и услуги, используемые совместно в рамках международного воздушного движения, за непосредственным исключением затрат на объекты или офисы, арендованные или используемые на общих принципах и оплачиваемые отдельно;

4) аэропорты должны хранить данные, сопутствующие понесенным затратам в деталях достаточно подробных для облегчения консалтинга, прозрачности и экономического надзора;

5) учитываются затраты, связанные с помещением или объектами, используемыми публичными органами, если они предоставлены бесплатно;

6) соотношение затрат, которые следует выделить различным категориям пользователей, в том числе государственным воздушным суднам, определяется на

справедливой основе таким образом, чтобы ни одна из категорий пользователей не была обременена затратами, не связанными с ними;

7) аэропорты генерируют достаточно поступлений для покрытия всех прямых и косвенных эксплуатационных затрат (в том числе общих и административных) и таким образом обеспечивают разумную рентабельность активов, чтобы способствовать эффективному финансированию на рынке капитала в целях инвестирования в новые аэропорты или расширения инфраструктуры существующих;

8) прямые затраты, сопутствующие функциям надзора (охраны, безопасности и экономического надзора) поддержания условий сертификации для услуг аэропортов, включены в стоимостную основу для тарифов на услуги аэропортов;

9) обеспечивается прозрачность базы расчета сборов в зависимости от затрат и в отношении распределения затрат между различными услугами;

10) не допускаются перекрестные субсидии между услугами аэропортов. Перекрестные субсидии разрешены только если они обоснованы по объективным причинам и согласно четкой идентификации.

16. Затраты, понесенные на оказание услуг аэропортов, включают:

1) расходы на персонал, а именно:

a) суммы заработной платы за проделанную работу, рассчитанные согласно договорной и/или сдельной (повременной) форме оплаты премий и надбавок к заработной плате, материальной помощи, компенсаций и прибавок к заработной плате (в зависимости от режима и условий труда), пособий для годовых и дополнительных оплачиваемых отпусков, других выплат, начисленных всем категориям персонала, работающего в рамках органа, суммы взносов обязательного социального страхования и обязательного медицинского страхования, начисленные от суммы вознаграждений, сопутствующих всем категориям персонала органа;

b) сумма расходов, сопутствующих составлению провизии для оплаты пособий для ежегодных отпусков, и т.п.;

2) другие операционные расходы, которые включают расходы, понесенные при покупке грузов и услуг, используемых для оказания услуг аэропортов, в том числе затраты на использование системы регистрации пассажиров и расходы, связанные с предоставлением помощи лицам с ограниченными возможностями, за которые орган управления аэропортов несет ответственность, отнесенные к отдельным счетам, подвергаемым ежегодному аудиту;

3) расходы на амортизацию и обесценивание недвижимости – относятся ко всем недвижимым активам для эксплуатации в целях оказания услуг аэропортов. Расчет амортизации основных активов осуществляется в соответствии с установленной продолжительностью полезной работы активов, с использованием линейного метода;

4) стоимость капитала, которая равна производству:

a) сумм средней остаточной стоимости недвижимых активов, используемых административным органом аэропорта, которые находятся в эксплуатации или в стадии выполнения, а также возможных корректировок в совокупных активах, и средней стоимости чистых оборотных активов (за исключением процентных счетов), которые необходимы для оказания услуг аэропортов; и

b) средневзвешенной процентной ставки по задолженности и рентабельности собственного капитала;

5) исключительные потери – нетипичные и неординарные потери, связанные с оказанием услуг аэропортов, которые были понесены на протяжении одного и того же года;

6) все остальные сопутствующие расходы, в том числе сборы и оплаченные и невозмещенные таможенные права.

Глава II

ПЕРЕЧЕНЬ СБОРОВ ЗА УСЛУГИ АЭРОПОРТОВ

17. Сборами за услуги аэропортов являются следующие:

- 1) сбор за посадочные услуги;
- 2) плата за обслуживание пассажиров;
- 3) сбор за обеспечение авиационной безопасности:
 - a) для воздушных судов, перевозящих пассажиров;
 - b) для воздушных судов, перевозящих грузы, почту;
 - c) для воздушных судов, не имеющих коммерческих грузов;
- 4) плата за сверхнормативную стоянку воздушного судна.

18. Могут быть внедрены следующие сборы:

- 1) плата за предварительное финансирование инвестиционных проектов;
- 2) аэропортный сбор за окружающий шум;
- 3) сбор за загрязнение воздуха, которое влияет на качество местного воздуха.

Глава III

СБОР ЗА ПОСАДОЧНЫЕ УСЛУГИ

19. Сбор за посадочные услуги на гражданских аэропортах Республики Молдова взимается за одну последовательную посадку и взлет воздушного судна и дает право на:

- 1) использование площадей и объектов посадки аэродрома;
- 2) использование объектов, оборудования аэропорта, оборудования сигнального освещения и осветительных приборов аэропорта, за исключением тех, которые оплачиваются отдельно;
- 3) использование мест для стоянки воздушных судов в течение до 3 часов после посадки для воздушных судов, выполняющих пассажирские рейсы, и 6 часов для грузовых воздушных судов.

20. Единицей измерения является евро/тонна МТОМ.

21. Таксационной базой для расчета платежей является максимальная сертифицированная масса воздушного судна при взлете согласно Сертификату летной годности воздушного судна или другому эквивалентному документу, представленному эксплуатантом или владельцем воздушного судна.

22. Пройденное расстояние не является фактором при установлении тарифа на посадочные услуги.

23. Освобождаются от уплаты сбора за посадочные услуги:

- 1) государственные воздушные суда Республики Молдова;
- 2) гражданские воздушные суда, осуществляющие полеты неотложной медицинской помощи, поисково-спасательные полеты или перевозящие персонал и материалы в рамках этих операций;
- 3) воздушные суда, осуществляющие гуманитарные операции и гуманитарную помощь в случае стихийных бедствий или чрезвычайных ситуаций;
- 4) воздушные суда, находящиеся в опасности, которые вынуждены совершить посадку по техническим причинам, из-за неблагоприятных метеорологических условий, в обстоятельствах форс-мажора;
- 5) воздушные суда, осуществляющие контрольные полеты (тестирование) исключительно в целях проверки или тестирования используемого или готовящегося к использованию оборудования в качестве наземного средства для аэронавигации;
- 6) воздушные суда, эксплуатируемые национальными авиакомпаниями, осуществляющими контрольные и тренировочные полеты (тестирование) на некоммерческих принципах;
- 7) воздушные суда, привлеченные для показательных полетов в рамках социально-культурных мероприятий;

8) воздушные суда, осуществляющие полеты по перевозке национальных и иностранных официальных делегаций по заявке Правительства.

24. Дополнительными условиями для применения сбора за посадочные услуги являются следующие:

1) при внутренних полетах, а также полетах, осуществляемых вертолетами, сбор сокращается на 50%;

2) при некоммерческой посадке для заправки топливом воздушных судов сбор сокращается на 50%;

3) в случае, когда выполняется только взлет или только посадка взимается 50% установленного сбора;

4) для каждого выполненного взлета и каждой выполненной посадки начиная с последнего воскресенья марта до последнего воскресенья октября (летний сезон) с 20.00 до 6.00, и в период с последнего воскресенья октября до последнего воскресенья марта (зимний сезон) с 18.00 до 7.00, по местному времени сбор увеличивается на 20%;

5) для воздушных судов весом до 2 тонн применяется посадочный сбор в размере 2 евро за тонну МТОМ.

Глава IV

ПЛАТА ЗА СВЕРХНОРМАТИВНУЮ СТОЯНКУ ВОЗДУШНОГО СУДНА

25. Плата за сверхнормативную стоянку воздушного судна оплачивается эксплуатантом или владельцем воздушного судна административному органу аэропорта и включает охрану воздушных судов, использование мест стоянки и объектов аэропорта на период стоянки.

26. Единицей измерения является евро/тонна/час.

27. Таксационной базой для расчета платежей являются максимальная сертифицированная масса воздушного судна при взлете, согласно Сертификату летной годности воздушного судна или другому эквивалентному документу воздушного судна, представленному авиаоператором или владельцем воздушного судна, а также продолжительность стоянки воздушного судна.

28. Сбор взимается за каждый час стоянки воздушного судна, за исключением первых 3 часов после посадки для пассажирских воздушных судов и 6 часов для грузовых воздушных судов. Платежные обязательства возникают сразу после истечения указанного предела времени.

29. Эксплуатант, владеющий в аэропорту основной станцией содержания или выполняющий преимущественно коммерческие полеты с этого аэропорта и нуждающийся в ночной стоянке из-за специального графика полетов, пользуется стояночными услугами в аэропорту на льготных условиях, установленных в договоре с административным органом аэропорта. Эти договорные условия должны быть недискриминационными и прозрачными.

30. Плата за сверхнормативную стоянку воздушного судна не вносится за:

1) гражданские воздушные суда, осуществляющие полеты неотложной медицинской помощи, поисково-спасательные полеты или перевозящие персонал и материалы в рамках этих операций;

2) воздушные суда, осуществляющие гуманитарные операции и гуманитарную помощь в случае стихийных бедствий или чрезвычайных ситуаций;

3) воздушные суда, находящиеся в опасности, которые вынуждены совершить посадку по техническим причинам, из-за неблагоприятных метеорологических условий, в обстоятельствах форс-мажора;

4) государственные воздушные суда Республики Молдова;

5) воздушные суда, осуществляющие полеты по перевозке национальных и иностранных официальных делегаций по заявке Правительства Республики Молдова;

б) воздушные суда, привлеченные для показательных полетов в рамках социально-культурных мероприятий.

Глава V

СБОР ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

31. Сбор за обеспечение авиационной безопасности оплачивается эксплуатантом или владельцем воздушного судна и включает меры по авиационной безопасности, предпринимаемые административным органом аэропорта.

32. Единицей измерения является:

- 1) для воздушных судов, перевозящих пассажиров, – евро/пассажир на отправку;
- 2) для воздушных судов, перевозящих грузы, почту, – евро/тонна груза или почты;
- 3) для воздушных судов, не имеющих коммерческий груз, – евро/тонна МТОМ.

33. Таксационная база для расчетов устанавливается для:

- 1) воздушных судов, выполняющих взлет и перевозящих пассажиров, исходя из количества пассажиров, совершивших посадку;
- 2) грузовых воздушных судов исходя из погруженного и перевезенного количества груза или почты;
- 3) воздушных судов, выполняющих взлет и не перевозящих пассажиров, грузы или почту, исходя из максимальной сертифицированной массы воздушного судна при взлете, согласно Сертификату летной годности воздушного судна или другому эквивалентному документу воздушного судна, представленному эксплуатантом или владельцем воздушного судна.

34. Сбор, сопутствующий расходам на обеспечение безопасности для поставщиков, эксплуатантов воздушных судов и/или конечных потребителей, должен быть прямо связан с затратами на поставку данных услуг по обеспечению безопасности и должен быть предназначен для возмещения суммы не больше, чем понесенные совокупные затраты на обеспечение безопасности.

35. Не применяются дискриминационные меры среди пользователей при применении сбора за предоставленный уровень безопасности. Дополнительные затраты, понесенные за дополнительный уровень безопасности, предусматриваемые регулярно по требованию определенных пользователей, выполняются за счет этих пользователей.

36. Освобождаются от уплаты сбора за обеспечение авиационной безопасности:

- 1) гражданские воздушные суда, осуществляющие полеты неотложной медицинской помощи, поисково-спасательные или перевозящие персонал и материалы в рамках этих операций;
- 2) воздушные суда, осуществляющие гуманитарные операции и гуманитарную помощь в случае стихийных бедствий или чрезвычайных ситуаций;
- 3) воздушные суда, находящиеся в опасности, которые вынуждены совершить посадку по техническим причинам, из-за неблагоприятных метеорологических условий, в обстоятельствах форс-мажора;
- 4) воздушные суда, осуществляющие контрольные полеты (тестирование) исключительно в целях проверки или тестирования используемого или готовящегося к использованию оборудования в качестве наземного средства для аэронавигации;
- 5) воздушные суда, эксплуатируемые национальными авиакомпаниями, осуществляющими контрольные (тестирование) и тренировочные полеты, на некоммерческих основах;
- 6) государственные воздушные суда Республики Молдова;
- 7) воздушные суда, осуществляющие полеты по перевозке национальных и иностранных официальных делегаций по заявке Правительства Республики Молдова;
- 8) транзитные и трансферные пассажиры;
- 9) дети в возрасте до двух лет.

Глава VI

СБОР ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ

37. Сбор за обслуживание пассажиров взимается с эксплуатантов за каждого пассажира и дает право на использование площадей и объектов аэровокзала (в том числе системы регистрации пассажиров), за исключением хэндлинг-услуг. Сбор за обслуживание пассажиров дает право на помощь, предоставляемую лицам с ограниченными возможностями, за которую ответственным является административный орган аэропорта.

38. Единицей измерения является евро/пассажир.

39. Для трансферных и транзитных пассажиров плата взимается только один раз при отправке из аэропорта.

40. Освобождаются от платы за обслуживание пассажиров:

- 1) дети в возрасте до двух лет;
- 2) лица, совершившие посадку в воздушные суда, освобождаемые от уплаты посадочного сбора;
- 3) инспекционный и контрольный персонал Органа гражданской авиации;
- 4) экипажи, участвующие в эксплуатации воздушных судов, а также экипажи, находящиеся на борту в качестве пассажира, не находясь на полетном задании, при отправке с аэропорта/прибытии в аэропорт, для дальнейшего получения полетного задания или при возвращении с полетного задания.

Глава VII

СБОР ЗА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ

41. В отступление от общих принципов относительно установления тарифов на основании понесенных затрат и защиты пользователей от таксирования за неиспользованные объекты и услуги, особенно если они не существуют или не доступны в настоящее время, допускается предварительное финансирование инвестиционных проектов по модернизации инфраструктуры аэропортов в случае, когда это решение является самым приемлемым средством финансирования важных долгосрочных инвестиций.

42. За предварительное финансирование инвестиционных проектов может быть введен специальный сбор, который устанавливается за каждый конкретный инвестиционный проект, на установленный срок и в определенных условиях.

43. Решение об утверждении инвестиционных проектов, которые требуют предварительного финансирования через специальные сборы и условия применения данных сборов, принимается Правительством.

44. При рассмотрении предложений по установлению сбора за предварительное финансирование инвестиционных проектов оцениваются следующие условия:

- 1) принятие во внимание других поступлений;
- 2) обеспечение эффективного и прозрачного экономического надзора за взиманием сборов с пользователей и оказанием соответствующих услуг;
- 3) обеспечение полного и прозрачного бухгалтерского учета, позволяющего проследить факт выделения денежных средств, поступающих от сборов с пользователей, в установленных целях;
- 4) организация предварительных и прозрачных консультаций с пользователями и, насколько это возможно, заключение соглашений в этом отношении.

В результате принятия решения об установлении сбора за предварительное финансирование инвестиционных проектов пользователям будут предоставлены более низкие сборы и более плавное увеличение их размеров, не вводя их резко (сразу) после создания новых объектов или инфраструктуры.

Глава VIII АЭРОПОРТНЫЙ СБОР ЗА ОКРУЖАЮЩИЙ ШУМ

45. Если публичный и общий интерес требует применения административным органом аэропорта мер по смягчению или предупреждению повышенного уровня окружающего шума, связанные с этим затраты возмещаются пользователями соответствующего аэропорта.

46. Размер сбора аэропортов за окружающий шум утверждается при условии, что административным органом аэропорта организованы публичные консультации по любому элементу расходов, которые следует покрывать за счет пользователей, применяя следующие принципы:

1) сбор покрывает только затраты на меры, принимаемые для смягчения или предупреждения повышенного уровня шума;

2) сбор объединяется с посадочным сбором, возможно, путем применения надбавки или скидки;

3) в отношении издаваемого воздушными судами шума учитываются требования по шумовой сертификации, предусмотренные в приложении 16 «Защита окружающей среды» к [Конвенции о международной гражданской авиации](#);

4) сбор должен быть недискриминационным для пользователей аэропорта и не устанавливается на таком уровне, чтобы быть непропорционально высоким для эксплуатации определенных воздушных судов.

47. Единицей измерения является евро/дБ.

Глава IX СБОР ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ ВОЗДУХА, КОТОРОЕ ВЛИЯЕТ НА КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА

48. В случае, когда возникают проблемы, касающиеся качества воздуха на территории аэропорта или в его окрестностях, применяется сбор за загрязнение воздуха.

49. Затраты, понесенные административным органом аэропорта при введении мер по предупреждению или смягчению соответствующего вреда, возмещаются пользователями аэропорта.

50. При утверждении размера сбора, связанного с загрязнением воздуха, применяются следующие принципы:

1) сбор должен возмещать только затраты на меры, принимаемые для смягчения или предупреждения вреда, нанесенного воздушными судами;

2) стоимостная основа для сбора устанавливается прозрачно, а прямая доля, отнесенная к воздушным судам, оценивается соответственно;

3) до введения сбора должны быть организованы консультации с заинтересованными сторонами;

4) сбор предназначен для решения проблемы качества воздуха на местном уровне с эффективными затратами;

5) сбор устанавливается для возмещения сопутствующих затрат за счет пользователей аэропортов в правильной и справедливой форме, являясь недискриминационным среди пользователей, и не устанавливается на уровне, являющемся непропорционально высоким для эксплуатации определенных воздушных судов;

6) сбор будет ассоциирован с посадочным сбором, возможно, путем применения дополнительного сбора, или в качестве отдельного сбора при условии правильной идентификации затрат;

7) при применении сбора используются данные, отражающие выполненные воздушными судами операции;

8) административный орган аэропорта ведет учет поступивших сборов и использования денежных средств, связанных с загрязнением воздуха, согласно назначению, и обеспечивает опубликование данных для заинтересованных пользователей.

51. Информация о сборе за загрязнение воздуха представляется ИКАО.

52. Единицей измерения является евро/кг Nox.

Глава X

ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ УСЛУГ И ОПЛАТА СБОРОВ ЗА УСЛУГИ АЭРОПОРТОВ

53. Административный орган аэропорта может предоставлять услуги аэропортов, терминалы или части терминала, отличающиеся с точки зрения качества и назначения, в целях предоставления персонализированных услуг или одного терминала либо части терминала со специфическим назначением. Уровень тарифов на услуги аэропортов должен быть дифференцированным, в зависимости от качества и сферы этих услуг, от соответствия инфраструктуры, а также от их затрат или на основании любого другого объективного и прозрачного обоснования.

54. В случае, когда к персонализированным услугам и/или к терминалу или к части терминала со специфическим назначением желает иметь доступ большее число пользователей аэропорта, чем это возможно, из-за ограниченных возможностей доступ устанавливается на основании релевантных, объективных, прозрачных и недискриминационных критериев. Соответствующие критерии предлагаются административным органом аэропорта, согласовываются с Органом гражданской авиации и утверждаются Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры.

55. Авиаперевозчик и административный орган аэропорта могут договориться, чтобы пассажирам с ограниченными возможностями, которых данный эксплуатант перевозит в аэропорт и из аэропорта, административный орган аэропорта оказывал помощь на более высоком уровне или предоставлял дополнительные услуги помимо тех, что он обязан предоставить. В целях их финансирования административным органом аэропорта может взиматься с эксплуатанта дополнительный сбор, помимо указанного в пункте 39, который является прозрачным, отнесенным к стоимости и установленным после консультации с данным эксплуатантом.

56. Освобождение от уплаты тарифов на услуги аэропортов, предусмотренные в подпункте 7) пункта 23 и подпункте 6) пункта 30, осуществляется на основании приказа издаваемого министром транспорта и дорожной инфраструктуры.

57. Плата тарифов на услуги аэропортов взимается в национальной валюте или в евро, в зависимости от заключенных между пользователем и административным органом аэропорта договоров, а также согласно оказанным услугам. Сумма, предъявленная к оплате в евро, рассчитывается путем арифметического округления и выражается без десятичных знаков. Плата тарифов на услуги аэропортов взимается в евро или их эквиваленте в национальной валюте по курсу, установленному Национальным банком Молдовы на день сделки.

РАЗДЕЛ III

ТАРИФЫ НА АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ УСЛУГИ

Глава I

ЗАТРАТЫ, ПОНЕСЕННЫЕ НА ОКАЗАНИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ УСЛУГ (СТОИМОСТНАЯ ОСНОВА)

58. При определении основы стоимости тарифов на аэронавигационные услуги должны соблюдаться следующие принципы:

1) затраты, которые следует распределить между пользователями аэронавигационных услуг, – это установленная стоимость предоставления аэронавигационных услуг, в том числе суммы, соответствующие затратам капитала и амортизации активов, а также затраты на содержание, эксплуатацию, хозяйствование и управление;

2) затраты, которые следует учитывать, – это затраты, определенные в соотношении с предоставленными объектами и услугами, в том числе спутниковые услуги, предусмотренные и введенные в рамках Регионального плана аэронавигации ИКАО и, по необходимости, дополненные в целях выполнения релевантных рекомендаций Региональной конференции по аэронавигации ИКАО. Любые другие объекты и услуги, за исключением услуг, предоставляемых по заявке эксплуатантов, будут исключены, так же, как и стоимость объектов или услуг, предоставляемых на договорной основе или самими эксплуатантами, а также любые превышающие расходы на строительство, эксплуатацию или содержание;

3) затраты на услуги аэронавигации, предоставленные во время этапов операций с воздушными судами на всех фазах эксплуатации (контроль приближения, аэродромный контроль), будут идентифицированы отдельно;

4) затраты на содержание услуг, таких как метеорологическое обеспечение аэронавигации, услуги по авиационному информированию и другие сопутствующие услуги, также будут идентифицированы отдельно;

5) затраты на определенные мероприятия по обеспечению безопасности профилактического характера для предоставления аэронавигационных услуг, связанные специфическим образом с областью гражданской авиации и выполненные в рутинном порядке, могут быть включены в стоимостную основу тарифов на аэронавигационные услуги в размере, в котором они не были учтены в рамках мероприятий, связанных с безопасностью. Затраты, связанные с безопасностью аэропорта, не должны быть комбинированы с затратами, касающимися безопасности объектов или аэронавигационных услуг;

6) аэронавигационные услуги должны генерировать достаточно поступлений для покрытия всех операционных прямых и косвенных затрат и таким образом обеспечить рациональную рентабельность активов, чтобы способствовать эффективному финансированию для того, чтобы инвестировать в новые аэронавигационные услуги или улучшить инфраструктуру аэронавигационных услуг;

7) затраты, прямо связанные с функциями надзора (охраны, безопасности и экономического надзора) за поддержанием условий сертификации для аэронавигационных услуг, включаются в стоимостную основу тарифов на аэронавигационные услуги;

8) будет обеспечена прозрачность базы расчета тарифов в зависимости от затрат и в отношении распределения затрат среди различных услуг;

9) не допускаются перекрестные субсидии между услугами маршрутной и терминальной аэронавигации. Затраты, соответствующие как услугам терминальной аэронавигации, так и маршрутной аэронавигации, распределяются пропорционально между услугами маршрутизации и терминальными услугами на основании прозрачной методологии. Перекрестные субсидии допускаются только между различными аэронавигационными услугами, которые являются частью одной из указанных категорий, только если они обоснованы объективными причинами и являются четко идентифицированными.

59. Положения настоящего раздела применяются к тарифам на аэронавигационные услуги только в части, в которой не противоречат положениям Документа Европейской организации по безопасности аэронавигации (ЕВРОCONTROL) «Принципы установления основы стоимости тарифов на услуги маршрутной аэронавигации и расчет единой ставки налога» или других международных соглашений, стороной которых Республика Молдова является.

60. Затраты, понесенные на оказание услуг аэронавигации в отношении предоставленного оборудования и услуг, включают:

1) общие административные расходы, формирование, обучение, тестирование, а также исследования и развитие, сопутствующие оказанию аэронавигационных услуг;

- 2) затраты, сопутствующие функциям надзора поддержания условий сертификации;
- 3) сопутствующие затраты, которые вытекают из международных соглашений.

61. Затраты, связанные с услугами, оборудованием и деятельностью, выбранными для оказания аэронавигационных услуг, отражены в:

1) расходах на персонал, которые включают:

а) суммы заработной платы за проделанную работу, рассчитанные согласно договорной и/или сдельной (повременной) форме оплаты, премии и надбавки к заработной плате, материальная помощь, компенсации и прибавки к заработной плате (в зависимости от режима и условий труда), пособия для ежегодных и дополнительных оплачиваемых отпусков, другие выплаты, начисленные всем категориям персонала, работающим в рамках органа, суммы взносов обязательного социального страхования и обязательного медицинского страхования, исчисленные из сумм вознаграждений, предоставленных всем категориям персонала органа;

б) сумму расходов, связанных с составлением комиссионных для выплаты пособий к ежегодным отпускам и т.п.;

2) других операционных расходах, которые включают расходы, понесенные на приобретение товаров и услуг, используемых для оказания аэронавигационных услуг, в частности таких услуг как: связь, внешний персонал, а также консультации, материалы, энергия, удобства, аренда помещений, оборудования и установок, расходы на содержание, страхование и дорожные расходы;

3) расходах на амортизацию и обесценивание недвижимости – относятся ко всем недвижимым активам для эксплуатации в целях оказания аэронавигационных услуг. Расчет амортизации основных активов осуществляется в соответствии с продолжительностью установленной полезной работы активов при использовании линейного метода;

4) стоимости капитала, который равен производству:

а) суммы средней остаточной стоимости недвижимых активов, используемых поставщиком аэронавигационных услуг, находящихся в эксплуатации или в стадии выполнения, а также возможных корректировок для общих активов, и средней стоимости чистых оборотных активов (за исключением процентных счетов), которые необходимы для оказания аэронавигационных услуг, и

б) средневзвешенной процентной ставки по задолженности и рентабельности собственных капиталов;

5) исключительные потери – нетипичные и неординарные потери, связанные с оказанием аэронавигационных услуг, которые были понесены на протяжении одного и того же года;

б) во всех остальных сопутствующих расходах, в том числе сборах и оплаченных и невозмещенных таможенных платежах.

Глава II

СБОР ЗА УСЛУГИ МАРШРУТНОЙ АЭРОНАВИГАЦИИ

62. Сбор за услуги маршрутной аэронавигации (RANC) взимается с эксплуатантов или владельцев воздушных судов за каждый выполненный полет в Районе информирования о полетах (FIR) Кишинэу и обеспечивает:

1) радиолокационный контроль на маршруте;

2) управление и контроль воздушного движения на маршруте на высоте до 14 100 м (уровень полета (FL) 660);

3) информационное обеспечение полетов;

4) использование внешних радиориентиров;

5) метеорологическое обеспечение;

6) предоставление поисково-спасательных услуг в случае авиационных аварий.

63. Сбор RANC в FIR Кишинэу взимается исходя из максимальной сертифицированной массы воздушного судна при взлете, выраженной в метрических тоннах (до одной десятой), как записано в Сертификате летной годности воздушного судна или в другом эквивалентном документе, и вычисляется по формуле:

$$R = t_1 * N_1, \text{ где:}$$

R – размер сбора за полет в FIR Кишинэу

t₁ – единая ставка налога

N₁ – количество единиц услуг, соответствующих полету.

Количество единиц услуг (**N₁**) для одного полета получается путем применения формулы:

$$N_1 = d_1 * p, \text{ где:}$$

d₁ – коэффициент расстояния в воздушном пространстве FIR Кишинэу

p – коэффициент веса данного воздушного судна.

Коэффициент расстояния (**d₁**) получается путем деления на сто (100) номера, измеряя в километрах ортодромическое расстояние между: аэродромом взлета или точкой вхождения в воздушное пространство FIR Кишинэу и аэродромом первого назначения в пространстве FIR Кишинэу или точкой выхода из этого пространства.

Ортодромическое расстояние сокращается на двадцать (20) километров на каждый взлет и на каждую посадку на аэродромах Республики Молдова.

Коэффициент веса (**p**) – выраженный в цифрах с двумя десятичными – является квадратным корнем соотношения, полученного путем деления на пятьдесят (50) максимальной сертифицированной массы воздушного судна при взлете, выраженной в метрических тоннах, так как записано в Сертификате летной годности воздушного судна или в другом официальном эквивалентном документе воздушного судна, следующим образом:

$$p = \sqrt{\frac{MТОМ}{50}}$$

В случае, когда эксплуатант проинформировал поставщика аэронавигационных услуг, что эксплуатирует два или более воздушных судов, которые являются различными версиями одного и того же воздушного судна, при расчете массы для каждого воздушного судна определенного типа используется среднее значение максимальных сертифицированных масс при взлете для всех воздушных судов того типа. Расчет средней массы по типам воздушных судов и по эксплуатантам осуществляется не менее одного раза в год.

Когда максимальная сертифицированная масса воздушного судна при взлете не известна ответственным за сбор платежей, в расчет берется известная масса самого тяжелого воздушного судна того же типа.

64. Сбор за услуги маршрутной аэронавигации устанавливается в национальной валюте.

65. Стоимость единицы публикуется ежегодно в Сборнике аэронавигационной информации (СЭИ) Молдова.

66. Освобождаются от уплаты сбора за услуги маршрутной аэронавигации:

1) полеты, выполненные воздушными судами, максимальная сертифицированная масса которых при взлете не превышает две метрические тонны;

2) полеты, выполненные исключительно в целях перевозки с официальным визитом руководителей государства, руководителей правительства, правящих монархов и их семей, министров (полеты по перевозке официальных делегаций);

- 3) поисково-спасательные полеты с разрешения компетентного поисково-спасательного органа;
- 4) полеты неотложной медицинской помощи;
- 5) полеты воздушных судов Национальной армии Республики Молдова, выполненные в военных целях в рамках воздушного пространства Республики Молдова;
- 6) тренировочные полеты, выполненные в воздушном пространстве Республики Молдова исключительно в целях получения сертификата или оценки летного персонала, при наличии соответствующего статуса в плане полетов воздушными судами, эксплуатируемыми национальными воздушными компаниями;
- 7) контрольные полеты (тестирование), выполненные воздушными судами, эксплуатируемыми национальными воздушными компаниями;
- 8) полеты, выполненные исключительно в целях проверки или тестирования используемого или готовящегося к использованию оборудования в качестве наземного средства для аэронавигации;
- 9) беспересадочные полеты, завершенные на аэродроме, с которого воздушное судно взлетело, и во время которых не было выполнено ни одной промежуточной посадки (круговые полеты) по техническим причинам или из-за неблагоприятных метеорологических условий либо в обстоятельствах форс-мажора.

67. Освобождаются по решению Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры:

- 1) полеты, выполненные по правилам полета на виду (VFR) и совместные полеты VFR/полеты, выполненные по правилам инструментального полета (IFR) в зонах таксации, в которых они выполняются исключительно VFR;
- 2) гуманитарные полеты и полеты неотложной помощи на основании обращения компетентного органа;
- 3) полеты, выполненные государственными воздушными судами, на основании обращения соответствующих органов.

Глава III

СБОР ЗА УСЛУГИ ТЕРМИНАЛЬНОЙ АЭРОНАВИГАЦИИ

68. Стоимость услуг терминальной аэронавигации относится к следующим услугам:

- 1) услуги контроля аэродромов, услуги информирования о полетах с аэродромов, в том числе консультативные услуги по воздушному движению и услуги сигнализации;
- 2) услуги по воздушному движению, связанные с приближением и отправлением воздушных судов в рамках определенного расстояния от аэропорта, на основании операционных потребностей;
- 3) адекватная расстановка остальных компонентов аэронавигационных услуг с отражением соотношения между маршрутными и терминальными услугами.

69. Сбор за услуги терминальной аэронавигации (TANC) в FIR Кишинэу оплачивается эксплуатантом или владельцем воздушного судна за каждый взлет, выполненный с гражданских аэродромов Республики Молдова.

70. Сбор за услуги терминальной аэронавигации (TANC) обеспечивает право на следующие услуги:

- 1) управление воздушным движением до 1500 м высоты (FL 100) во время взлета и посадки воздушных судов в радиусе 20 км от аэродрома;
- 2) метеорологическое обеспечение;
- 3) управление воздушным движением в районе аэродрома;
- 4) управление движением на перроне и на маневренной площади;
- 5) использование внешних радиориентиров.

71. Сбор применяется к каждому воздушному судну, совершающему взлет. Единицей считается взлет. Приближение и отправление, а также повторные неудачные

посадки (в том числе неудачная прокатка) и прекращение приближения считаются одним использованием. Размер сбора вычисляется по следующей формуле:

$$R_2 = t_2 * N_2, \text{ где:}$$

t_2 – единая ставка налога и N_2 – количество единиц услуг, соответствующее полету, эквивалентное максимальной сертифицированной массе воздушного судна при взлете, выраженной в метрических тоннах (с одной десятой), так как записано в Сертификате летной годности воздушного судна или в другом официальном эквивалентном документе воздушного судна, используемой при вычислении коэффициента тяжести P в порядке, установленном в пункте 62.

72. Единицей измерения сбора за услуги терминальной (аэродромной) аэронавигации является евро/тонна МТОМ.

73. Освобождаются от уплаты сбора за услуги терминальной аэронавигации следующие полеты:

1) терминальные полеты в аэропорту отправления без промежуточной посадки по техническим причинам или из-за метеорологических условий или в обстоятельствах форс-мажора;

2) полеты, выполненные воздушными судами, сертифицированная максимальная масса которых при взлете не превышает 2 метрических тонн;

3) поисково-спасательные полеты, разрешенные компетентным поисково-спасательным органом;

4) полеты неотложной медицинской помощи;

5) контрольные (тестирование) и тренировочные полеты, выполненные воздушными судами, эксплуатируемыми национальными воздушными компаниями, при наличии соответствующего статуса в плане полетов;

6) полеты, выполненные исключительно в целях проверки или тестирования используемого или готовящегося к использованию оборудования в качестве наземного средства для аэронавигации;

7) полеты воздушными судами Национальной Армии, выполненные в военных целях в рамках воздушного пространства Республики Молдова;

8) полеты по перевозке официальных делегаций.

74. Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры предоставляет льготы при уплате сбора за услуги терминальной аэронавигации в случае показательных полетов в рамках социально-культурных мероприятий.

РАЗДЕЛ IV

ПОРЯДОК УТВЕРЖДЕНИЯ ТАРИФОВ НА УСЛУГИ АЭРОПОРТОВ И АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ УСЛУГИ

75. Размер тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги должен обеспечить полное возмещение расходов, связанных с предоставлением этих услуг.

76. Оценка оптимального уровня тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги осуществляется путем определения строгой необходимости расходов, связанных непосредственно с оказанием этих услуг, с рентабельностью, которая обеспечит выполнение ежегодного Инвестиционного плана, утверждаемого в установленном порядке.

77. Утверждение размера тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги осуществляется ежегодно. По истечении этого срока уровень тарифов переутверждается на новый период или изменяется.

78. Первоначальное утверждение, переутверждение или изменение размера тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги осуществляются согласно процедуре, установленной в настоящем разделе.

79. Административный орган аэропорта или поставщик аэронавигационных услуг подает в Орган гражданской авиации заявление об утверждении /переутверждении /изменении тарифов на услуги аэропортов или аэронавигационные услуги с приложением соответствующих аргументов, ежегодного Инвестиционного плана, утверждаемого в установленном порядке, с указанием источников финансирования, и если необходимо – отчета о выполнении Инвестиционного плана за предыдущий отчетный период, в котором должны освещаться инвестиции согласно Плану и реальные инвестиции, их стоимость и достигнутые цели.

80. Орган гражданской авиации в 30-дневный срок рассматривает документы, представленные административным органом аэропорта или поставщиком аэронавигационных услуг, и осуществляет анализ результатов их финансово-экономической деятельности, а также заключения пользователей аэропортов или аэронавигационных услуг, полученных в рамках процедуры консультирования, проводимой в соответствии с положениями пунктов 81-88.

Результаты анализа, проведенного Органом гражданской авиации, с соответствующими выводами представляются Министерству транспорта и дорожной инфраструктуры.

81. Не менее одного раза в год (если не существует долгосрочного соглашения) проводятся консультации в отношении функционирования системы таксации за соответствующие услуги, их уровня, по необходимости, качества оказанных услуг. Консультации проводятся между:

1) административным органом аэропорта и пользователями аэропорта или представителями пользователей;

2) поставщиком аэронавигационных услуг и пользователями аэронавигационных услуг или представителями пользователей.

82. Административные органы аэропортов, поставщики аэронавигационных услуг предоставляют каждый раз в распоряжение пользователей аэропорта, пользователей аэронавигационных услуг по случаю организации указанных консультаций информацию о компонентах, которые служат основой для установления системы или уровня применяемых тарифов.

83. Административный орган аэропорта или поставщик аэронавигационных услуг представляет пользователям аэропорта или пользователям аэронавигационных услуг любые предложения по изменению системы сборов за соответствующие услуги или их уровня вместе с причинами данных предложений, но не позднее чем за четыре месяца до даты предполагаемого введения изменений, за исключением случая, когда наступают чрезвычайные обстоятельства, которые необходимо обосновать перед пользователями аэропорта или пользователями аэронавигационных услуг.

84. Административный орган аэропорта, поставщик аэронавигационных услуг организуют консультации с пользователями аэропорта или пользователями аэронавигационных услуг на тему предложенных изменений и учитывают их мнение при принятии решения.

85. В течение 30 дней с даты получения предложений о новых сборах за услуги аэропортов и/или аэронавигационные услуги представленной информации пользователи аэропортов и/или аэронавигационных услуг должны представить в письменном виде соответствующее заключение. В этот период административные органы аэропортов, поставщики аэронавигационных услуг, пользователи услуг аэропортов и/или аэронавигационные услуги могут назначать встречи для обсуждения поднятых вопросов. Непредставление заключения в установленный срок считается принятием выдвинутых предложений.

86. Административный орган аэропорта или поставщик аэронавигационных услуг размещает на своем официальном сайте принятое решение или рекомендации не позднее чем за два месяца до даты предполагаемого введения в действие соответствующих

изменений. Административный орган аэропорта, поставщик аэронавигационных услуг обосновывают свое решение перед пользователями аэропортов или пользователями аэронавигационных услуг в случае, когда не достигается согласия между административным органом аэропорта или поставщиком аэронавигационных услуг и пользователями аэропортов или пользователями аэронавигационных услуг в отношении предложенных изменений.

87. В случае несогласия с решением по тарифам на услуги аэропортов и/или аэронавигационные услуги, принятым административным органом аэропорта или поставщиком аэронавигационных услуг, каждая сторона может попросить вмешательства Органа гражданской авиации, который рассматривает причины изменений, предложенных в систему сборов за соответствующие услуги, или изменения их размера.

88. Пользователи аэропортов и/или аэронавигационных услуг в любой момент, по требованию, будут проинформированы административным органом аэропорта и/или поставщиком аэронавигационных услуг о порядке и основных элементах, на основании которых рассчитаны тарифы.

89. Административные органы аэропорта и поставщики аэронавигационных услуг обязаны представлять Органу гражданской авиации для исполнения его полномочий:

1) подлинные документы, информацию и объяснения, письменные или устные, а также любые другие необходимые данные относительного своей деятельности, в установленном порядке и в оговоренные сроки;

2) по истечении отчетного периода:

а) административные органы аэропорта – до 1 мая следующего года и в случае необходимости, по требованию, реальные расходы за отчетный период, а также расчеты формирования стоимости оказания услуг аэропортов на следующий период;

б) поставщики аэронавигационных услуг – до 1 октября следующего года и в случае необходимости, по требованию, расчеты формирования стоимости оказания аэронавигационных услуг на следующий период.

90. Данные, составляющие коммерческую тайну, предоставленные согласно положениям настоящей Методологии, не могут быть раскрыты. Необходимость хранения коммерческой тайны не может служить поводом для непредоставления запрашиваемой информации.

91. По предложению Органа гражданской авиации Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры утверждает размер тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги согласно методологии их расчета, за исключением случаев, когда другие нормативные акты предусматривают иное.

92. Сборы на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги взимаются с даты, установленной приказом министра транспорта и дорожной инфраструктуры об утверждении размера этих сборов, который публикуется в Официальном мониторе Республики Молдова, без обратной силы.

93. Плата за аэронавигационные услуги взимается в национальной валюте по среднему курсу, рассчитанному Агентством „Reuters”, за месяц до выполнения полета.

94. Расходы, связанные с предоставлением скидок пользователям услуг аэропортов и аэронавигационных услуг, несут административный орган аэропорта и, соответственно, поставщик аэронавигационных услуг за счет ежегодно получаемой прибыли, в размере, не превышающем 10% прибыли, зарегистрированной органом или поставщиком в предыдущем году.