



УКРАЇНА

# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна  
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45  
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба України

Міністерство інфраструктури на заміну листа від 25.05.2017 № 2248/09/14-17 відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає на погодження проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»».

Просимо погодити вищезазначений проект акта в установленому порядку.

Додатки (тільки адресату):

1. Копія проекту акта на 4 арк.
2. Аналіз регуляторного впливу до проекту акта на 10 арк.

Міністр

В. Омелян

\*

311887

Дурмуш Г. 351-48-04



16:22

№2489/09/14-17 від 09.06.2017

0.31

Державна регуляторна служба України  
№ 5305/2/19-17 від 12.06.2017





# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

---

## НАКАЗ

м. Київ

№ \_\_\_\_\_

Про затвердження Змін до аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» та абзацу четвертого підпункту 36 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460,

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Зміни до аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2008 року № 337, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 22 квітня 2008 року за № 349/15040, що додаються.

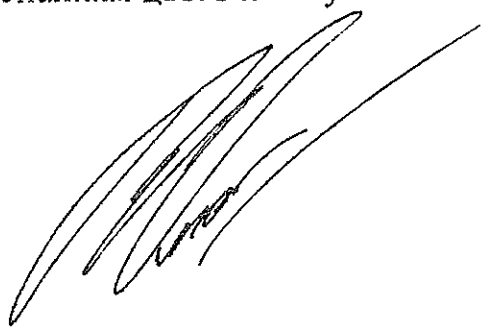
019789

2. Відділу авіаційного транспорту забезпечити:  
подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до  
Міністерства юстиції України;  
оприлюднення цього наказу на офіційному веб-сайті Міністерства  
інфраструктури України.

3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

4. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр



В. Омелян

ЗАТВЕРДЖЕНО  
Наказ Міністерства інфраструктури  
України

№ \_\_\_\_\_

Зміни до аеропортових зборів  
за обслуговування повітряних суден і пасажирів  
у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»

1. У розділі II:

абзац третій пункту 2.2 викласти в такій редакції:

*«для міжнародних сполучень:*

- 13,00 дол. США за кожного відправленого пасажирів;

- 8,50 дол. США за кожного трансферного пасажирів, який прибуває та відправляється на міжнародних рейсах;»;

абзац п'ятий пункту 2.4 викласти в такій редакції:

«Збір за наднормативну стоянку не стягується, якщо затримка авіарейсу сталася з вини працівників аеропорту; при виконанні рейсів під літерою «А», які виконує державне авіаційне підприємство «Україна», а також з ПС, на

розміщення (базування) яких з аеропортом укладена відповідна угода на визначений термін.».

2. У розділі III:

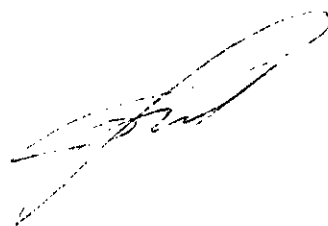
пункт 3.3 викласти в такій редакції:

«3.3. Ці аеропортові збори є граничними.

З метою стимулювання авіакомпаній як комерційних партнерів, розширення географії польотів до/з аеропорту та/або збільшення пасажиропотоку, за рішенням керівника аеропорту до граничних ставок цих Аеропортових зборів можуть застосовуватися знижувальні коефіцієнти при виконанні регулярних рейсів до 0,2; чартерних - до 0,7. Виходячи з економічної ефективності та дотримання вимог законодавства про захист економічної конкуренції, зобов'язань авіакомпаній щодо розвитку авіап перевезень з/до державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» та ціни авіап перевезення, знижувальні коефіцієнти до граничних ставок цих Аеропортових зборів застосовуються до існуючих рейсів з/до державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», а також при відкритті авіакомпаніями рейсів з/до державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», до/з яких раніше з/до державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» не здійснювались такі рейси, або протягом останніх 6 місяців розпочали здійснюватись.

Застосування знижувального коефіцієнта до граничних ставок відбувається шляхом множення розміру відповідного аеропортового збору на знижувальний коефіцієнт.».

Начальник Відділу  
авіаційного транспорту



Г. Дурмуш

## АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ проекту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про затвердження Змін до аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»

### I. Визначення проблеми

Чинні розміри аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», а також механізми застосування знижувальних коефіцієнтів встановлюються наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2008 № 337, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 22.04.2008 за № 349/15040 (далі – Аеропортові збори, аеропорт «Бориспіль» відповідно).

Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 21.07.2010 № 504 було збільшено ставку збору за обслуговування пасажирів з 10.50 дол.США до 17 дол. США з метою будівництва нового терміналу в рамках підготовки до Чемпіонату Європи з футболу 2012 року. Сталою практикою є зменшення ставок зборів за наявності збільшення пасажиропотоку. Міжнародний аеропорт «Бориспіль» за результатами 2016 року збільшив пасажиропотік на 19.5%. Ефективність існуючих механізмів стимулювання розвитку авіаційних перевезень майже вичерпано. З метою забезпечення подальшого зростання обсягів авіаперевезень постає необхідність в зменшенні ставки збору за обслуговування пасажирів в терміналі.

Аеропорт «Бориспіль» працює у висококонкурентному середовищі та конкурує як з Хабовими аеропортами Східної Європи за трансферні потоки пасажирів, так і з аеропортом «Київ» (Жуляни) в сегменті прямих перевезень, сегменті чартерних перевезень та сегменті перевезень бюджетних авіакомпаній. При цьому чинні регулятивні механізми (Аеропортові збори) є недостатньо ефективними та не сприяють активному розвитку та здешевленню авіаперевезень з таких причин:

1. Розмір збору за обслуговування пасажирів в аеровокзалі для міжнародних сполучень є одним з найвищих серед аеропортів з конкурентного оточення (Міжнародний аеропорт Варшави ім. Шопена- 16 дол.США, Міжнародний аеропорт Стамбула ім. Ататюрка – 15 дол.США, Міжнародний аеропорт Риги- 3.4 дол. США, Міжнародний аеропорт Париж ім. Шарля де Голля- 11 дол.США), а також найвищим серед аеропортів України ( Міжнародний аеропорт «Одеса»- 16.5 дол.США, Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни))- від 7.0 до 15 дол.США, Міжнародний аеропорт «Харків»- 14 дол. США, Міжнародний аеропорт «Львів»- 11 дол.США)

2. Не чітко врегульовано питання звільнення авіаперевізника від додаткової погодинної оплати за понаднормативну стоянку під час стягнення аеропортом плати за базування (розміщення ПС в аеропорту на тривалий термін). Такий

підхід створює ризики для авіакомпанії та не стимулює до збільшення флоту ПС, а отже, обсягів перевезень.

3. Неможливість стимулювання розвитку чартерних авіаперевезень шляхом застосування знижувальних коефіцієнтів, що суттєво стримує розвиток ринку чартерних перевезень, а отже збільшує вартість авіаперевезення для кінцевих споживачів - пасажирів.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	
Держава	+	
Суб'єкти господарювання	+	
У тому числі суб'єкти малого підприємництва		-

## II. Цілі державного регулювання

З метою вирішення наведених вище проблем Міністерством інфраструктури України розроблено проект наказу «Про затвердження Змін до аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (далі – наказ Міністерства інфраструктури України про затвердження Змін до аеропортових зборів). Наказом передбачається внесення змін до аеропортових зборів, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2008 № 337, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 22.04.2008 за № 349/15040.

Основними цілями прийняття наказу є створення сприятливих умов для здешевлення авіаперевезень, підвищення пасажиропотоку, а також збільшення економічної привабливості ДП МА «Бориспіль» з метою залучення нових авіаперевізників на авіаційний ринок України та забезпечення його розвитку в усіх сегментах авіаперевезень шляхом:

- зниження розміру збору за обслуговування пасажирів в аеровокзалі для міжнародних сполучень;
- скасування стягнення збору за наднормативну стоянку ПС, на розміщення (базування) яких з аеропортом укладено відповідну угоду на визначений термін;
- надання аеропорту права на застосування знижувальних коефіцієнтів до граничних ставок зборів під час виконанні чартерних та нових рейсів;
- визначення вартісної основи та формул розрахунку аеропортових зборів.

## III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

### 1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Залишення чинних розмірів аеропортових зборів не сприятиме підвищенню конкурентоспроможності аеропорту «Бориспіль» та здешевленню авіаперевезень

<p>Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України про затвердження Змін до аеропортових зборів</p>	<p>Створить сприятливі умови для розвитку всіх сегментів авіап перевезень в аеропорту «Бориспіль» (прямих, чартерних та перевезень бюджетними авіакомпаніями).</p> <p>Прийняття наказу є обґрунтованим і ефективним способом досягнення цілей щодо вирішення описаних вище проблем.</p> <p>У зв'язку з цим зазначений спосіб є найбільш прийнятним та оптимальним, оскільки буде досягнуто цілі державного регулювання</p>
--	--

Інші способи, що не передбачають внесення змін, запропонованих проектом наказу, є неприйнятними, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання</p>		<p>Вплив на сферу інтересів держави:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- відсутність стимулів росту пасажиропотоку;</li> <li>- ціна авіаквитка залишається на високому рівні;</li> <li>- обмеження темпів росту економічної привабливості аеропорту «Бориспіль»;</li> <li>- відсутність механізмів залучення нових авіаперевізників та забезпечення розвитку аеропорту в усіх сегментах авіап перевезень;</li> <li>- обмеження інвестиційної привабливості країни в цілому;</li> <li>- обмеження для розвитку туризму.</li> </ul>



<p>Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України про затвердження Змін до аеропортових зборів</p>	<p>Вплив на сферу інтересів держави: - створення сприятливих умов для підвищення пасажиропотоку; - здешевлення авіаперевезень; - збільшення економічної привабливості аеропорту «Бориспіль»; - залучення нових авіаперевізників та забезпечення розвитку аеропорту в усіх сегментах авіаперевезень; - збільшення інвестиційної привабливості країни в цілому; - розвиток туризму.</p>	<p>-</p>
--	---	----------

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1. Збереження чинного регулюван- ня</p>	<p>-</p>	<p>Залишення мережі польотів з аеропорту «Бориспіль». Ціна авіаперевезень залишається незмінною. Недоступність авіапере- везень більш широкому колу споживачів. Відсутність стимулів для розвитку туризму.</p>
<p>Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України про затвердження Змін до аеропортових зборів</p>	<p>Розширення мережі польотів з аеропорту «Бориспіль». Здешевлення авіапереве- зень. Збільшення доступності авіаперевезень більш широкому колу споживачів. Стимулювання розвитку туризму.</p>	<p>-</p>

### Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	42	112	-	-	154
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	27	73	-	-	100

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	-	Відсутність росту обсягів авіаперевезень. Відсутність конкуренції на ринку авіаперевезень. Відсутність стимулів подальшого росту.
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України про затвердження Змін до аеро-портових зборів	Зростання обсягів авіаперевезень. Збільшення конкуренції на ринку авіаперевезень. Створення здорової економічної атмосфери на ринку та стимулів подальшого росту.	-

#### IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	Низький рівень привабливості аеропорту «Бориспіль» для авіакомпаній (у тому числі бюджетних), можливість переходу частини пасажиропотоку до аеропортів конкурентів, у тому числі до аеропорту «Київ» (Жуляни)

Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України про затвердження Змін до аеропортових зборів	3	Можливість інтенсивного розвитку авіаперевезень (у тому числі й перевезень бюджетними авіакомпаніями), здешевлення перевезень для пасажирів, встановлення прозорого підходу до формування аеропортових зборів
--	---	---

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	<ul style="list-style-type: none"> <li>- відсутність стимулів росту пасажиропотоку;</li> <li>- ціна авіаквитка залишається на високому рівні;</li> <li>- обмеження темпів росту економічної привабливості аеропорту «Бориспіль»;</li> <li>- відсутність механізмів залучення нових авіаперевізників та забезпечення розвитку аеропорту в усіх сегментах авіаперевезень;</li> <li>- обмеження інвестиційної привабливості країни в цілому;</li> <li>- обмеження для розвитку туризму. Залишення мережі польотів з аеропорту «Бориспіль».</li> </ul>	Альтернатива показала себе такою, що не відповідає потребам авіакомпаній та пасажирів

		<p>Ціна авіаперевезень залишається незмінною. Недоступність авіаперевезень більш широкому колу споживачів. Відсутність стимулів для розвитку туризму. Відсутність росту обсягів авіаперевезень. Відсутність конкуренції на ринку авіаперевезень. Відсутність стимулів подальшого росту.</p>	
<p>Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України про затвердження Змін до аеропортових зборів</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- створення сприятливих умов для підвищення пасажиропотоку;</li> <li>- здешевлення авіаперевезень;</li> <li>- збільшення економічної привабливості аеропорту «Бориспіль»;</li> <li>- залучення нових авіаперевізників та забезпечення розвитку аеропорту в усіх сегментах авіаперевезень;</li> <li>- збільшення інвестиційної привабливості країни в цілому;</li> <li>- розвиток туризму. Розширення мережі польотів з аеропорту</li> </ul>	<p>Витрати не передбачаються</p>	<p>Цей регуляторний акт повністю забезпечує потреби у розв'язанні проблеми та відповідає принципам державної регуляторної політики.</p> <p>Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей</p>

	<p>«Бориспіль».</p> <p>Здешевлення авіаперевезень.</p> <p>Збільшення доступності авіаперевезень більш широкому колу споживачів.</p> <p>Стимулювання розвитку туризму.</p> <p>Зростання обсягів авіаперевезень.</p> <p>Збільшення конкуренції на ринку авіаперевезень.</p> <p>Створення здорової економічної атмосфери на ринку та стимулів подальшого росту.</p>		
--	--	--	--

#### **V. Механізм та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми**

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблематики, є прийняття регуляторного акта. При цьому розв'язання визначених проблем забезпечать заходи, якими передбачається:

- зниження розміру збору за обслуговування пасажирів в аеровокзалі для міжнародних сполучень;
- скасування стягнення збору за наднормативну стоянку ПС, на розміщення (базування) яких з аеропортом укладено відповідну угоду на визначений термін;
- надання аеропорту права на застосування знижувальних коефіцієнтів до граничних ставок зборів під час виконання чартерних рейсів;
- розмір збору на рівні 13 дол.США визначено оптимальним за результатами аналізу комерційної інформації щодо господарської діяльності міжнародного аеропорту «Бориспіль».

**VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акту залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги**

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, фізичних чи юридичних осіб.

Суб'єкти малого підприємництва (малих та мікропідприємств разом) у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, відсутні.

## **VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності відповідно до законодавства.

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

## **VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Показниками результативності запровадження регуляторного акта є:

- зростання пасажиропотоку аеропорту «Бориспіль» в усіх сегментах ринку (чартерні перевезення, прямі, перевезення бюджетними авіакомпаніями тощо);
- збільшення доступності авіаперевезень для споживачів (збільшення пасажиропотоку в цілому по аеропортах країни);
- сприяння конкуренції на ринку авіаперевезень (збільшення кількості авіакомпаній на ринку).

Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта – прогнозується збільшення внаслідок росту пасажиропотоку, залучення нових авіаперевізників тощо.

Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта – 154.

Розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта – не передбачається.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб – середній. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність».

## **IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта**

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через 1 рік після набрання чинності цим актом.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде проведено через 2 роки з дня набрання ним чинності.

Періодичні відстеження планується здійснювати раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення виконання заходів з повторного відстеження результативності дії цього акта.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися статистичним методом шляхом аналізу даних як з відкритих джерел суб'єктів

господарювання, органів державної влади та ін., так і отриманих на відповідні запити.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

В. Омелян

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2017 р.

