



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 України надсилає для погодження проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України».

Просимо погодити зазначений проект акта в найкоротший строк у встановленому порядку.

- Додатки (тільки адресату):
1. Копія наказу на 2 арк.
 2. Копія пояснювальної записки на 6 арк.
 3. Копія аналізу регуляторного впливу на 13 арк.
 4. Копія повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк.

Міністр

В. Омелян

✳

316260

Стець 351-40-94



14:11

№3414/09/14-17 від 21.07.2017

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 8425/0/19-17 від 27.07.2017





МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про внесення змін до
Аеропортових зборів за
обслуговування повітряних суден і
пасажирів в аеропортах України

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. Абзац п'ятий пункту 2.4 розділу II Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 квітня 2008 року № 433, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 14 травня 2008 року за № 408/15099, викласти в такій редакції:

«Збір за наднормативну стоянку не стягується:

якщо затримка авіарейсу сталася з вини експлуатанта аеропорту;

020692

якщо розміщення ПС на території аеропорту здійснюється на підставі договору про надання послуг з користування місцями стоянок на пероні на визначений строк, укладеного між авіаперевізником та експлуатантом аеропорту.».

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

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України»

1. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Наказ Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України» розроблено Міністерством інфраструктури України 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 30.06.2015 № 460, за ініціативою аеропортів України з метою врегулювання питання стягнення збору за наднормативну стоянку та залучення нових авіакомпаній до аеропортів України.

Відповідно до усталеної світової практики, з метою захисту інтересів споживачів аеропортових послуг законодавство України передбачає встановлення державних фіксованих цін (тарифів) на основні аеропортові послуги.

Статтею 81 Повітряного кодексу України описано процедуру оплати за надання аеропортового обслуговування, зокрема із забезпечення наднормативної стоянки.

Утім проведений аналіз застосування ставки збору за наднормативну стоянку засвідчив, що у деяких випадках виникають певні проблеми щодо його стягнення, що не відповідає рекомендаціям і стандартам Міжнародної організації цивільної авіації і обумовлює необхідність внесення уточнень до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 квітня 2008 року № 433 «Про встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України та внесення змін до наказу Мінтрансу від 06.07.99 № 352», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 травня 2008 року за № 408/15099.

На сьогодні питання щодо стягнення плати за розміщення на постійній основі (базування) повітряних суден (далі – ПС) в аеропортах України законодавством не визначено, а застосовується лише збір за наднормативну стоянку повітряних суден.

Відповідно до рекомендованої практики ІКАО (пункт 5i) документа Doc 9082) розрізняються такі тарифи за користування місцями стоянки:

збір за користування місцями стоянки;

збір за користування ангарами;

збір за користування місцями стоянок на пероні для довгострокової стоянки (зберігання) повітряних суден.

Згідно з пунктом 5.25 рекомендованої практики ІКАО (Doc 9562) збір за наднормативну стоянку часто використовують з метою регулювання, наприклад, для заохочення швидкого завантаження та розвантаження ПС, щоб збільшити кількість ПС, які можуть скористатися місцями стоянки. Адже розмір зборів за наднормативну стоянку, як тільки вони починають застосовуватись після періоду безоплатної стоянки, є достатньо високим.

Нормативний (без сплати збору) час стоянки пасажирського ПС становить 3 години. Протягом цього часу забезпечується висадка/посадка пасажирів та необхідне наземне обслуговування ПС, що змушує авіакомпанії звільнити місця стоянок якомога швидше, щоб запобігти додатковим витратам авіакомпанії під час перебування ПС на землі.

Послуги із забезпечення наднормативної стоянки надаються тим авіаперевізникам, які прибули в аеропорт та отримали відповідні послуги з наземного обслуговування для продовження виконання рейсу за маршрутом, літаки таких авіаперевізників не розміщуються на пероні на постійній основі, а послуги з розміщення (базування) повітряних суден надаються (за їх ініціативою) тим перевізникам, які починають з аеропорту виконання рейсу за вказаним маршрутом, повертаються до базового аеропорту та розміщують свої літаки на пероні.

Тому, якщо немає дефіциту місць стоянок ПС та з метою відшкодування витрат на утримання покриттів місць стоянок, поширеною світовою практикою є укладання окремих договорів між аеропортом та авіакомпанією про надання окремих місць стоянок для розміщення (базування) літаків авіакомпанії на пероні.

Таким чином, аеропорт зможе компенсувати витрати на утримання місць стоянок, крім того, додатково отримати дохід від зльоту-посадки та наземного обслуговування ПС, які розміщуються на постійній основі (базуються) в аеропорту.

Вирішення питання справляння збору за наднормативну стоянку шляхом внесення відповідних змін до згаданого наказу Міністерства транспорту та зв'язку України сприятиме збільшенню кількості рейсів з аеропорту та відповідно збільшенню загального доходу аеропортів.

Як показує практика, велика кількість експлуатантів ПС бізнес-авіації та авіації загального призначення через великий збір за наднормативну стоянку залишає свої ПС у прикордонних аеропортах країн Європи.

Застосування збору за наднормативну стоянку, як правило, є характерним для аеропортів з великою кількістю рейсів і спрямоване на ефективне використання обмежених місць на пероні. Метою його застосування є створення механізму ринкового регулювання діяльності авіакомпаній у конкретному аеропорту, створення для них рівних конкурентних умов.

Така система визнана ефективною, і більшість великих аеропортів за рахунок цього досягають оптимізації своїх виробничих потужностей та виробничих витрат.

Враховуючи, що порушене питання не врегульовано на законодавчому рівні, контролюючі органи, не розуміючи специфіки роботи авіаційної галузі, накладають на аеропорти штрафи саме за нестягнення з авіакомпаній, які відповідно до договору розміщуються в аеропорту на постійній основі (базуються), збору за наднормативну стоянку.

Через дії Державної фінансової інспекції України у Львівській області авіакомпанія «Карпатеїр С.А.» у 2013 році була змушена покинути аеропорт «Львів» як базовий.

У 2014 році авіакомпанія «Ввіз ейр Україна» планувала обрати аеропорт «Львів» як базовий для своїх літаків, але через зазначені вище дії місцевих перевіряючих органів також була змушена змінити плани з базування.

Однак ДП «МА «Львів» імені Данила Галицького» вирішило звернутись до суду з адміністративним позовом на такі дії Державної фінансової інспекції у Львівській області.

За позовом ДП «МА «Львів» імені Данила Галицького» до Державної фінансової інспекції у Львівській області на протиправність висновків фінансової інспекції, викладених в акті ревізії від 03 червня 2013 року № 05-21/4, стосовно недоотримання останнім доходів через ненарахування збору за наднормативну стоянку повітряного судна Львівський окружний адміністративний суд постановою від 10 грудня 2013 року постановив визнати частково протиправною вимогу Державної фінансової інспекції у Львівській області від 08 липня 2013 року за № 05-15м/5234 «Про обов'язкові вимоги за результатами ревізії» та скасувати її в частині зобов'язання аеропорту стягнути з авіакомпаній недоотримані доходи – суми недоотриманого збору за наднормативну стоянку повітряних суден у розмірі 397,0 тис. грн.

Неврегульованість порушеного питання призвела до того, що ДП «МА «Львів» імені Данила Галицького» за 2014-2016 роки змушений відмовити у базуванні чотирьом авіаперевізникам.

На цей час керівництво аеропорту КП «Харків» планує укласти договори про розміщення на постійній основі (базування) в аеропорту «Харків» літаків чотирьох авіакомпаній, але через неврегульованість згаданого питання ці плани можуть не реалізуватись.

Слід зазначити, що з метою отримання додаткових доходів, збільшення пасажиропотоків і обсягів робіт більшість аеропортів нині укладає договори про надання постійних місць стоянок на визначений термін (базування) здебільшого у вигляді додатка (оформлюється як додаткова послуга) до Стандартної угоди IATA про наземне обслуговування – угода, за якою здійснюється обслуговування повітряних суден і пасажирів у всіх аеропортах світу. Однак це не є запорукою того, що контролюючі органи під час чергової перевірки погодяться з цим.

Тому було прийнято рішення розпочати роботу з урегулювання порушеного питання у нормативно-правовій площині і внести відповідні зміни до вищезгаданого наказу Мінтрансв'язку.

Напередодні підписання Угоди про Спільний авіаційний простір аеропорти України можуть втратити також потенційні іноземні авіакомпанії, які могли б розміщуватись в аеропорту на постійній основі (базуватись).

2. Мета і шляхи її досягнення

Метою прийняття наказу є врегулювання питання щодо справляння збору за наднормативну стоянку повітряних суден, а також залучення нових авіакомпаній до аеропортів України за рахунок:

врегулювання питання щодо справляння збору за наднормативну стоянку повітряних суден для авіакомпаній, що розміщують свої літаки на постійній основі (базують) в аеропортах;

приведення внутрішніх нормативно-правових актів України з питань встановлення плати за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах у відповідність із стандартами та рекомендованою практикою Міжнародної організації цивільної авіації.

3. Правові аспекти

У цій сфері правового регулювання діють:

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (1944 р.);

ІКАО Doc 9082 «Політика ІКАО відносно аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування»;

ІКАО Doc 9562 «Керівництво з економіки аеропортів»;

Повітряний кодекс України;

Закон України «Про ціни і ціноутворення»;

постанова Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)»;

наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 квітня 2008 року № 433 «Про встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України та внесення змін до наказу Мінтрансу від 06.07.99 № 352», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14 травня 2008 року за № 408/15099.

4. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація наказу не потребує фінансування з державного або місцевих бюджетів.

5. Позиція заінтересованих органів

Наказ потребує погодження з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, Міністерством фінансів України, Державною регуляторною службою України, Державною авіаційною службою України.

6. Регіональний аспект

Наказ не стосується питань розвитку адміністративно-територіальних одиниць.

6¹. Запобігання дискримінації

Наказ не містить положень, які містять ознаки дискримінації. Проведення громадської антидискримінаційної експертизи здійснюватиметься шляхом громадського обговорення наказу, розміщеного на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (www.mtu.gov.ua).

7. Запобігання корупції

Наказ не містить положень, що сприяють чи можуть сприяти вчиненню корупційних правопорушень.

8. Громадське обговорення

Наказ розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

9. Позиція соціальних партнерів

Наказ не стосується соціально-трудової сфери і не потребує відображення позиції уповноважених представників від всеукраїнських профспілок, їх об'єднань та всеукраїнських об'єднань організацій роботодавців.

10. Оцінка регуляторного впливу

Наказ є регуляторним актом.

Наказ розроблено прозоро, планово та системно з метою врегулювання питання щодо справляння збору за наднормативну стоянку для авіакомпаній, що розміщуються (базуються) в аеропортах України.

Регуляторний акт відповідає принципам державної регуляторної політики, а саме: адекватності, збалансованості, доцільності, передбачуваності, ефективності, прозорості та справлятиме позитивний вплив на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави.

10¹. Вплив реалізації акта на ринок праці

Наказ не впливатиме на ринок праці.

11. Прогноз результатів

Реалізація наказу дасть змогу врегулювати питання справляння збору за наднормативну стоянку для авіакомпаній, що розміщують свої ПС на постійній основі (базуються) в аеропортах України, залучити нових авіаперевізників, створить сприятливі умови для розвитку авіаційних перевезень через українські

аеропорти. Крім того, збільшення кількості авіакомпаній сприятиме розвитку конкуренції в аеропорту та, як наслідок, зниженню вартості квитків на авіаційні перевезення.

Міністр інфраструктури України

«_____» _____ 20__ р.



В. Омелян

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Міністерства інфраструктури «Про внесення змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України»

I. Визначення проблеми

Проблема виникла через неврегульованість питання справляння збору за наднормативну стоянку для авіакомпаній, що розміщуються на постійній основі (базуються) в аеропортах України.

Основними нормативно-правовими актами, що регулюють питання встановлення аеропортових зборів на основні аеропортові послуги, є Повітряний кодекс України, Закон України «Про ціни і ціноутворення», постанова 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 наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 квітня 2008 року № 433 «Про встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України та внесення змін до наказу Мінтрансу від 06.07.99 № 352», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14 травня 2008 року за № 408/15099. Проте зазначені документи не вирішують проблему, оскільки не містять чіткої норми щодо звільнення від збору за наднормативну стоянку авіакомпаній, які розміщуються на постійній основі (базуються) в аеропортах України.

Реалізація акта вплине на:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Держава	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Суб'єкти господарювання	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Утому числі суб'єкти малого підприємництва	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

II. Цілі державного регулювання

Метою державного регулювання проекту наказу Міністерства інфраструктури «Про внесення змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України» (далі – проект акта) є вирішення проблеми справляння збору за наднормативну стоянку для авіакомпаній, що розміщуються на постійній основі (базуються) в аеропортах України.

Досягнення поставленої цілі передбачається шляхом внесення відповідних змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 квітня 2008 року № 433 «Про встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України та внесення змін до наказу Мінтрансу від 06.07.99 № 352», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 травня 2008 року за № 408/15099. Проектом акта передбачається внести уточнення, що збір за наднормативну стоянку не справляється, якщо розміщення (базування) повітряних суден на території аеропорту здійснюється на підставі договору про надання послуг з користування місцями стоянок на пероні на визначений строк, укладеного між авіаперевізником та експлуатантом аеропорту.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Залишення чинного механізму справляння збору за наднормативну стоянку повітряних суден
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Удосконалення механізму справляння збору за наднормативну стоянку повітряних суден, надання інструменту для оперативнішого керування економічними процесами, врегулювання питання стягнення збору за наднормативну стоянку повітряних суден

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Додаткових витрат не очікується
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Підвищення статусу України як авіаційної держави	Додаткових витрат не очікується

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні

Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Можливе зниження вартості квитків на авіаційні перевезення через конкуренцію у результаті залучення до аеропортів нових авіаперевізників	Відсутні
---	--	----------

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	21			-	21
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	100 %			-	X

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	1. Витрати відсутні. 2. Втрата можливого доходу (втрачена вигода). Через неврегульованість порушеного питання на законодавчому рівні авіакомпанії відмовляються розміщувати на постійній основі (базувати) в аеропортах свої повітряні судна. Аеропорти втрачають потенційних користувачів аеропортових послуг. Усі розрахунки втрати можливого доходу (втраченої вигоди), що пов'язані з неврегульованістю порушеного питання, наведено на прикладі

		<p>аеропорту «Львів»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - планово-розрахункова вартість послуги з користування місцями стоянок на пероні – 17,50 грн (без ПДВ) за 1 тону максимальної злітної маси повітряного судна (МЗМ ПС) за добу (або її частину); - орієнтовна сума МЗМ ПС авіакомпаній, яким було відмовлено у розміщенні на місцях стоянок на пероні відповідно до договору про надання послуги з користування місцями стоянок на визначений термін (базування), – 354,5 тонни; - орієнтовний розмір втрат можливого доходу (втрачена вигода) за 1 добу становитиме $354,5 * 17,5 = 6\ 203,8$ грн; за 1 місяць – $6\ 203,8 * 30 = 186\ 114$ грн; за 1 рік – $186\ 114 * 12 = 2\ 233\ 368$ грн. <p>Виходячи з наведених розрахунків, орієнтовно кожен аеропорт, який відмовляє авіакомпаніям у наданні місць стоянок через нерегульованість порушеного питання, щороку втрачає значні суми доходів</p>
<p>Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта</p>	<p>Додаткові доходи. Орієнтовні додаткові доходи для одного аеропорту з пасажиропотоком в обсязі близько 700 тис. пас. на 1 рік становитимуть: $6\ 203,8 * 360 = 2\ 233\ 368$ грн за 1 рік. Нестягнення збору за</p>	<p>Очікувані витрати: податок на прибуток (18 %) - 0,4 млн грн на додаткові надходження в аеропортах за рахунок укладання договорів з авіакомпаніями на надання послуг з користування місцями стоянок на визначений термін (базування)</p>

наднормативну стоянку повітряних суден в аеропорту з авіакомпаній, які розміщуються в аеропорту на постійній основі (базуються), підвищить ефективність співпраці аеропорту та авіакомпаній, сприятиме залученню додаткових авіаційних перевізників, що планують розміщувати (базувати) свої повітряні судна в аеропорту, укладаючи відповідні договори про надання послуг з користування місцями стоянок на пероні на визначений строк.

Залучення нових додаткових авіаційних компаній до аеропортів України дасть змогу залучити нові пасажиропотоки. Крім того, збільшення кількості авіакомпаній сприятиме розвитку конкуренції в аеропорту та, як наслідок, зниженню вартості квитків на авіаційні перевезення, а також дасть змогу аеропортам отримати додаткові надходження за рахунок укладання договорів з авіакомпаніями про надання послуг з користування місцями стоянок на визначений термін (базування)

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	-	-
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Податок на прибуток – 18 % 402 006	2 010 030
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	-	-
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	-	-
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	-	-
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	-	-
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	-	-
8	Інше (уточнити), гривень	-	-
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	402 006	2 010 030
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць	21	21
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	**	**

** - усі орієнтовні розрахунки проводились для одного середньо-розрахункового аеропорту з пасажиропотоком на рівні біля 700 тис. пас. на рік і проводити розрахунок сумарних витрат по 21 аеропорту - некоректно.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	-	-	-

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	Податок на прибуток – 18 % 402 006	2 010 030

Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	-	-	-	-

Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)	-	-	-	-

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	-	-	-	-

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні(за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	-	-	-

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	-	-

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта (згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта)

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат (за п'ять років), гривень
Альтернатива 1 Залишити все без змін Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають	Для одного середньо-розрахункового аеропорту – 11 166 840

внаслідок дії регуляторного акта»)	
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	Для одного середньо-розрахункового аеропорту – 2 010 030

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	Проблема продовжує існувати
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	4	Ця альтернатива дає змогу повною мірою досягнути поставлених цілей державного регулювання без додаткових витрат

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Розмір втрати можливого доходу (втрачена вигода) становить близько 2,2 млн грн на рік для одного середньо-розрахункового аеропорту. Неврегульованість	Проблема продовжує існувати

		питання розміщення на постійній основі (базування) авіакомпаній в аеропортах України суперечить міжнародній практиці і стандартам Міжнародної організації цивільної авіації, а також призводить до втрачених вигод як для аеропортів, так і для авіакомпаній	
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Додатковий дохід становитиме близько 2,2 млн грн на рік для одного середньо-розрахункового аеропорту. Прийняття акта дасть змогу залучити до аеропортів нових авіаційних перевізників і, як наслідок, знизити вартість авіаквитків та підвищити статус України як авіаційної держави. Крім того, аеропорти отримають	Очікувані витрати: податок на прибуток (18 %) - 0,4 млн грн на додаткові надходження в аеропортах за рахунок укладання договорів з авіакомпаніями на надання послуг з користування місцями стоянок на визначений термін (базування)	Ця альтернатива дає змогу в повній мірі досягнути поставлених цілей державного регулювання без додаткових витрат, а саме, упорядкування механізму справляння збору за наднормативну стоянку, у випадку коли авіакомпанія розміщує на постійній основі (базує) свої повітряні судна в аеропорту.

додаткові доходи за рахунок укладання договорів з авіакомпаніями про надання послуг з користування місцями стоянок на визначений термін (базування)		
---	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Переваги відсутні, проблема продовжує існувати	X
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Урегулювання питання щодо справляння збору за наднормативну стоянку у випадку, коли авіакомпанія розміщує на постійній основі (базує) свої повітряні судна в аеропорту	X

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Проектом акта передбачається впорядкувати механізм справляння збору за наднормативну стоянку повітряних суден в аеропортах, встановленого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 квітня 2008 року № 433 «Про встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України», а саме не справляти цей збір з авіакомпаній, які розміщуються в аеропорту на постійній основі (базуються). Натомість відповідні авіакомпанії, що розміщуються (базуються) в аеропорту, будуть матимуть змогу укласти з експлуатантом аеропорту договір про надання послуг з користування місцями стоянок на пероні на визначений строк та відповідно до нього здійснювати розрахунки.

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

Від впровадження регуляторного акта негативних результатів не очікується. Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та юридичних осіб.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що проект регуляторного акта набере чинності відповідно до законодавства. При цьому строк дії регуляторного акта необмежений. Зміна строку дії проекту акта можлива в разі зміни актів законодавства, що регулюють зазначені питання.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Результативність проекту регуляторного акта визначатиметься за такими показниками:

кількість залучених до аеропортів України нових авіаційних перевізників;
кількість пасажирів відправлених з аеропортів України;
кількість пасажирів що прибули в аеропорти України;
кількість рейсів з/до аеропортів України;

отримання доходів аеропортами України від надання авіакомпаніям місць стоянок відповідно до договору про надання послуг з користування місцями стоянок на визначений термін (базування).

Дія регуляторного акта не призведе до підвищення вартості робіт або збільшення тривалості їх виконання для суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, пов'язаних з виконанням вимог акта.

Розмір надходжень до державних місцевих бюджетів.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб середній.

Проект наказу та аналіз регуляторного впливу розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (<http://www.mtu.gov.ua>) у розділі «Регуляторна діяльність».

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

Відстеження результативності акта буде здійснювати Відділ авіаційного транспорту Міністерства інфраструктури України на підставі показників, визначених у розділі VIII цього аналізу регуляторного впливу.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результатів цього акта.

Відстеження результативності буде здійснюватися за допомогою статистичного методу та з використанням статистичних даних.

Міністр інфраструктури України

«_____» _____ 20__ р.



В. Омелян

Роз'яснення про отримання проекту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про внесення змін до Аеропортівних зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України»



Міністерство інфраструктури України повідомляє, що проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Аеропортівних зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України» та його роз'яснення розміщено на сайті Міністерства інфраструктури України з метою вжиття заходів щодо роз'яснення питань стосовно збору за наданням аеропорту та аеропортів України до аеропортів України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України.

Від 14 квітня 2017 року № 408-П/р встановлення аеропортівних зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України та внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України за номером в Міністерстві юстиції України від 14 травня 2016 року № 408/1/16/009.

Розробником проекту наказу є Бюро авіаційного транспорту

Проект наказу розміщено на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України (m.gov.ua) у розділі «Діяльність/Регуляторна діяльність».

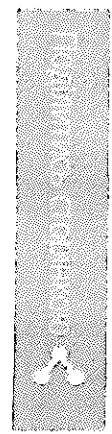
Звернення та пропозиції до проекту акта слід надіслати на адресу:

Бюро авіаційного транспорту Міністерства інфраструктури

01735 м. Києв, проспект Перемоги, 14.

Електронна пошта: avia@m.gov.ua.

Звернення та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, як об'єднань, приймаються протягом 30 календарних днів з дня службовання проекту наказу в письмовому та/або електронному вигляді.



ЗАТВЕРЖЕНО

Міністерство інфраструктури України

13 лютого 2017 року

Міністр інфраструктури України

Ю. ТАКАЧ

Бюро авіаційного транспорту

Авдієв І.І.

Бюро авіаційного транспорту

Міністерство інфраструктури України

Регуляторна діяльність

Міністерство інфраструктури України