ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135; тел. (044) 351-54-01, тел. факс (044) 351-56-92
vdz@avia.gov.ua, код ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба України

На № 9745/0/20-17 від 03.11.2017

Надсилаємо на розгляд доопрацьований Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок надання, припинення дії, відмови у наданні дозволів на виліт повітряного судна для перевезення товарів військового призначення та подвійного використання» з урахуванням зауважень, викладених у листі Державної регуляторної служби України від 03.11.2017 № 9745/0/20-17.

Враховуючи необхідність виконання доручення Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 № 30233/3/1-17, просимо розглянути можливість погодження проекту наказу в найкоротший термін.

Голова О.В. Більчук

016132

UB Державіаслужба України
1.19-13541-17 від 13.12.2017
арк.1

Державна регуляторна служба України
№ 10629/3/19-17 від 15.12.2017

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок надання, припинення дії, відмови у наданні дозволів на виліт повітряного судна для перевезення товарів військового призначення та подвійного використання»

I. Визначення проблеми

Прийняття проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок надання, припинення дії, відмови у наданні дозволів на виліт повітряного судна для перевезення товарів військового призначення та подвійного використання» (далі – проект наказу) обумовлено необхідністю приведення вимог діючого Порядку оформлення вильоту повітряного судна для перевезення товарів військового та подвійного призначення (далі – ТВП та ТПВ), затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2001 року № 447, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 21 листопада 2001 року за № 979/6170, у відповідність до Повітряного кодексу України, Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність», Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів), затвердженого наказом Міністерства економіки та з питань євроінтеграції від 06 вересня 2001 року № 201, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 21 вересня 2001 року за № 833/6024, згідно яких підприємствами ДК «Укроборонпром» укладаються зовнішньоекономічні договори/контракти на поставки ТВП та ТПВ, що дозволить, зокрема, спростити процедуру виконання суб'єктами господарювання зовнішньоекономічних контрактів та контрактів у рамках державного оборонного замовлення та вирішити наступні проблеми:

- скасування дозволів на ввезення ТВП та ТПВ в Україну;
- скорочення кількості інформації, яка подається заявником для отримання дозволів для перевезення ТВП та ТПВ;

- обмеження щодо супутнього перевезення ТВП та ТПВ регулярними рейсами.

До Державіаслужби надходять заявки на отримання дозволів на ввезення ТВП та/або ТПВ в Україну в той самий час, коли вантаж вже знаходиться в Україні. Такі випадки виникають внаслідок того, що поки вантаж не прибув в Україну заявники здебільшого не володіють інформацією, необхідною для отримання вищезазначеного дозволу, а саме: назви авіакомпанії, номери рейсів, тощо. Бувають ситуації, що вантаж доставляється іноземною авіакомпанією, яка відсутня у переліку українських та іноземних авіаперевізників, які мають право на перевезення ТВП, що затверджується Державіаслужбою та Держекспортконролем, згідно з розпорядженням КМУ від 20.11.2003 № 690. В таких випадках Державіаслужба не може надати дозвіл на ввезення ТВП в Україну, відповідно, підприємство - отримувач не отримує вантаж, що приводить до економічних збитків та до можливих зривів контрактів, що має негативний вплив на економіку України та її імідж.

Під час надання заявки до Державіаслужби для отримання дозволу на перевезення ТВП та ТПВ заявником подаються документи, частина з яких видаються самою Державіаслужбою, а саме: копія сертифікату експлуатанта, копія відповідної ліцензії, тощо, що приводить до зайвого паперового обороту, зайвих економічних витрат, людської праці та час і не є доцільною, з урахуванням того що, за один рік Державіаслужба надає біля 1000 дозволів.

Зняття обмежень в 3000 кілограмів на супутні перевезення ТВП та ТПВ регулярними рейсами дасть можливість більш ефективно використовувати повітряне судно та збільшить економічну вигоду вантажовідправника, заощаджуючи на перевезенні, оформленні вантажу, додаткових витратах на зберігання і дасть можливість відправляти вантаж однією партією на одному рейсі, а не на декількох, як це було раніше. Також мають місце випадки, коли вага суцільного вантажу ТВП або ТПВ перевищує 3 000 кг, що на теперішній час

є забороною при перевезенні на регулярних рейсах, згідно з діючим Порядком оформлення вильоту повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ.

Прийняття регуляторного акту дозволить вдосконалити процедуру надання дозволів на перевезення ТВП та ТПВ, надасть можливість перевозити ТВП та ТПВ як супутній вантаж без обмеження ваги на регулярних рейсах.

Основні групи (підгрупи), на які впливає недосконалість порядку оформлення вильоту повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		-
Держава	+	
Суб'єкти господарювання	+	

Удосконалення існуючого порядку оформлення вильоту повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2001 року № 447, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 21 листопада 2001 року за № 979/6170, який містить положення, що ускладнюють процедуру отримання суб'єктами господарювання дозволів на виліт повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ, не може бути здійснено за допомогою ринкових механізмів, оскільки стосується вдосконалення нормативно-правової бази.

Удосконалення існуючого порядку оформлення вильоту повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ, який містить положення, що ускладнюють процедуру отримання суб'єктами господарювання дозволів на виліт повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ, не може бути здійснено за допомогою діючих регуляторних актів, оскільки потребує суттєвого перегляду положень чинної нормативно-правової бази.

II. Цілі державного регулювання

Метою прийняття проекту наказу є спрощення існуючого порядку оформлення вильоту повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2001 року № 447, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 21 листопада 2001 року за № 979/6170, що, в свою чергу, дозволить забезпечити безперешкодне та більш оперативне отримання суб'єктами господарювання дозволів на виліт повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ, а також приведення нормативно-правових актів у відповідність до законодавства.

Вчасне отримання дозволів на виліт повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ надасть суб'єктам господарювання змогу у повній мірі виконати свої зобов'язання згідно умов зовнішньоекономічних договорів (контрактів) та контрактів у рамках державного оборонного замовлення.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Чинний порядок оформлення вильоту повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ створює перешкоди для виконання суб'єктами господарювання в повній мірі своїх зобов'язань згідно умов зовнішньоекономічних договорів
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Прийняття Авіаційних правил України «Порядок надання, припинення дії, відмови у наданні дозволів на виліт повітряного судна для перевезення товарів військового призначення та подвійного використання» забезпечить удосконалення існуючого порядку оформлення вильоту повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ, що прискорить отримання дозволів на виліт повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ суб'єктами господарювання і

	дозволить у повній мірі, виконати свої зобов'язання згідно умов зовнішньоекономічних договорів (контрактів) та контрактів у рамках державного оборонного замовлення

Інші способи, що не передбачають розроблення та прийняття проекту наказу, є неприйнятними.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не передбачається	На теперешній час виникають ситуації коли вантаж доставляється іноземною авіакомпанією, яка відсутня у переліку українських та іноземних авіаперевізників, які мають право на перевезення ТВП, що затверджується Державіа-службою та Держекспорт-конролем, згідно з розпорядженням КМУ від 20.11.2003 № 690. В таких випадках Державіаслужба не може надати дозвіл на ввезення ТВП в Україну, відповідно, отримувач не отримує вантаж, що

		приводить до економічних збитків та до можливих зривів контрактів, що має негативний вплив на економіку України та її імідж
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Забезпечення можливості більш оперативного і безперешкодного отримання суб'єктами господарювання дозволів на виліт повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ надасть можливість суб'єктам господарювання у повній мірі виконувати свої зобов'язання, уникнути економічних збитків, ризику порушень умов зовнішньо-економічних договорів та контрактів у рамках державного оборонного замовлення, а також приведення нормативно-правових актів у відповідність до чинного законодавства. Відміна обмежень на супутні перевезення ТВП та ТПВ регулярними рейсами надає раціональність, ефективність та економічну вигоду для вантажовідправника. Все це,	Не передбачається

	позитивно вплине на економічний розвиток та імідж країни та її конкурентоспроможність	

Дія регуляторного акта не впливає на сферу інтересів громадян.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	-	25*	-	-	-
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	100%	-	-	-

* - підприємства, які отримують дозволи щодо перевезення ТВП та ТПВ

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не передбачається	На теперешній час виникають ситуації коли вантаж доставляється іноземною авіакомпанією, яка відсутня у переліку українських та іноземних авіаперевізників, які мають право на перевезення ТВП, що затверджується Державіа-

		службою та Держ-експортконролем, згідно з розпорядженням КМУ від 20.11.2003 № 690. В таких випадках Державіаслужба не може надати дозвіл на ввезення ТВП в Україну, відповідно, підприємство отримувач не отримує вантаж, що приводить до економічних збитків та до можливих зривів контрактів, що має негативний вплив на економіку України та її імідж
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Створення сприятливих умов для більш оперативного отримання суб'єктами господарювання дозволів на виліт повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ, що забезпечить можливість без перешкод, зайвих економічних витрат, втрат часу суб'єктам господарювання у повній мірі виконати свої зобов'язання, згідно умов зовнішньо-	Не передбачається

	економічних договорів та контрактів у рамках державного оборонного замовлення	

Будь яка інформація стосовно фінансової вигоди чи втрат суб'єктів господарювання, а саме підприємств ДК "Укроборонпрому", не може бути приведена, у зв'язку з тим що вона є конфіденційною.

Сумарні витрати за альтернативами

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1.	1 237 760*
Альтернатива 2.	812 280**

*- 1 237 760 = 64 год. (час витрачений на оформлення дозволу) ×19,34 грн. (мінімальна погодинна оплата праці, згідно з Законом України «Про Державний бюджет України на 2017 рік») × 40 (кількість дозволів)× 25 (кількість заявників);
**- 812 280 = 48 год. (час витрачений на оформлення дозволу) × 19,34 грн. (мінімальна погодинна оплата праці, згідно з Законом України «Про Державний бюджет України на 2017 рік») × 35 (кількість дозволів)× 25 (кількість заявників).

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, 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	-	-
	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у		

2.	сплаті податків/зборів), гривень	-	-
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	48 год×19,34 (мін. год. оплати праці) = = 928,32	-
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 сумма, гривень	928,32 грн.× 35(кількість дозволів)== 32491,20 грн.	-
10.	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	25	-
11.	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання), гривень	812 280 грн	-

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результатив-ності (досягнення	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала

цілей під час вирішення проблеми)			
Альтернатива 1 Збереження чин-ного регулювання	1	Цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнені (проблема продовжує існувати)	
Альтернатива 2 Обраний спосіб	4	Цілі прийняття регуляторного акта будуть досягнені у повній мірі	
Рейтинг результативно сті	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Цілі не досягнуті	На теперешній час виникають ситуації що вантаж доставляється іно-земною авіакомпа-нією, яка відсутня у переліку українських та іноземних авіа-перевізників, які мають право на перевезення ТВП, що затверджується Державіаслужбою та Держекпортконролем згідно з розпоряд-женням КМУ від	Додаткові перешкоди для суб'єктів господа-рювання під час виконання своїх зобов'язань згідно умов зовнішньоеко-номічних договорів

		20.11.2003 № 690. В таких випадках Державіаслужба не може надати дозвіл на ввезення ТВП в Україну, відповідно, отримувач не отримує вантаж, що приводить до економічних збитків та до можливих зривів контрактів, що має негативний вплив на економіку України та її імідж	
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Забезпечення можливості більш оперативного і безперешкодного отримання суб'єктами господарювання дозволів на виліт повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ надасть можливість суб'єктам господарювання у повній мірі виконувати свої зобов'язання,	Не передбачається	Зазначена мета досягається шляхом розроблення та прийняття зазначеного регуляторного акта, що дозволить встановити сприятливі умови для більш оперативного отримання суб'єктами господарювання дозволів на виліт

	уникнути економічних збитків, ризику порушень умов зовнішньоекономічних договорів у рамках державного оборонного замовлення, а також приведення нормативно-правових актів у відповідність до чинного законодавства. Відміна обмежень на супутні перевезення ТВП та ТПВ регулярними рейсами надає раціональність, ефективність та економічну вигоду для вантажовідправника. Все це, позитивно вплине на економічний розвиток та імідж країни та її конкурентоспроможність		повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ, а також привести нормативно-правові акти у відповідність до чинного законодавства

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми, є прийняття та впровадження проекту регуляторного акта, що передбачає встановлення доопрацьованого порядку оформлення вильоту повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ та спрощення процедури виконання суб'єктами господарювання зовнішньоекономічних контрактів та контрактів у рамках державного оборонного замовлення і вирішення наступних проблем:

- скасування дозволів на ввезення ТВП та ТПВ в Україну;
- скорочення кількості інформації, що подається заявниками для отримання дозволів для перевезення ТВП та ТПВ;
- обмеження щодо супутнього перевезення ТВП та ТПВ регулярними рейсами.

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.

Реалізація проекту наказу не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування.

Бюджетні витрати
на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва

Розрахунок витрат на адміністрування регулювання здійснюється окремо для кожного відповідного органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання.

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання: Державіаслужба.

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	-	-	-	-	-
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі: камеральні виїзні	-	-	-	-	-
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	-	-	-	-	-

6. Підготовка звітності за результатами регулювання	-	-	-	-	-
7. Інші адміністративні процедури: надання дозволів на виліт повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ	5 днів (40 год)	37,50(ставка гол. спец.)	35	25	1 312 500

В межах фінансування Державіаслужби, без необхідності залучень додаткових коштів і кадрів.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акту

Термін дії проекту наказу пропонується не обмежувати у часі. При цьому передбачається внесення в разі потреби відповідних змін у зв'язку з розвитком міжнародного та європейського законодавства.

Регуляторний акт набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Показниками результативності дії регуляторного акта є:

- розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта - не передбачається;
- кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта – 25 підприємств, які отримують дозволи щодо перевезення ТВП та ТПВ;
- розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання, пов'язаними з виконанням вимог акта – 812 280 грн. (для всіх суб'єктів

господарювання) та 48 годин (на одну процедуру отримання відповідного дозволу);

- рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень акта – високий, оскільки зазначений проект розміщений на офіційному веб-сайті в розділі «Регуляторна діяльність»;
- загальна кількість виданих дозволів на виліт повітряного судна для перевезення ТВП та ТПВ – 800 шт.

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

Відстеження результативності застосування даного регуляторного акта здійснюватиметься Державною авіаційною службою України.

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься через один рік після набрання чинності цим регуляторним актом.

З метою оцінки ступеня досягнення цим регуляторним актом визначених цілей повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через два роки з дня набрання ним чинності.

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

Метод проведення відстеження результативності дії регуляторного акта статистичний, шляхом аналізу даних інформаційної бази Державіаслужби.

Голова Державіаслужби О.В. Більчук

«12» 12 2017 р.