



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 на повторне погодження проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України». Аналіз регуляторного впливу доопрацьовано з урахуванням зауважень, викладених у Рішенні про відмову в погодженні проекту регуляторного акта від 08.09.2017 № 395.

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

- Додаток (тільки адресату): 1. Копія наказу на 2 арк.
2. Аналіз регуляторного впливу на 13 арк.
3. Копія повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк.

Міністр

В. Омелян

Зінич 351-48-05

327702



15:10

№5752/09/14-17 від 12.12.2017

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 14163/0/19-17 від 13.12.2017





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 або аеродрому;

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 або аеродрому.».

2. Відділу авіаційного транспорту забезпечити:

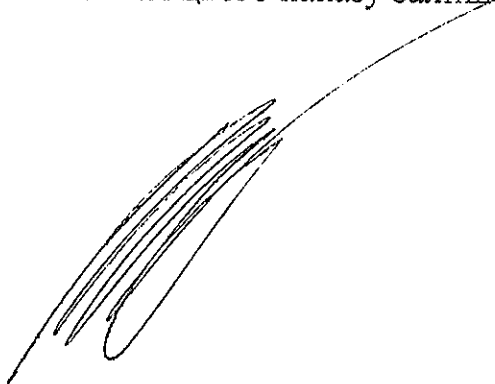
подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

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

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

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

І. 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 та 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.

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 наявність певних проблем 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 5 і) 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. Послуги з розміщення (базування) повітряних суден надаються (за ініціативою авіаперевізника) тим перевізникам, які починають з аеропорту виконання рейсу за визначеним 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, багато експлуатантів ПС бізнес-авіації та авіації загального призначення через великий збір за наднормативну стоянку залишають 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 за 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 внаслідок вищевказаних дій місцевих контролюючих органів також була змушена змінити плани щодо базування.

Однак ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького» вирішило звернутись з адміністративним позовом до суду щодо таких дій Державної фінансової інспекції у Львівській області.

За позовом ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького» до Державної фінансової інспекції у Львівській області щодо протиправності висновків фінансової інспекції, викладених в акті ревізії від 03 червня 2013 року № 05-21/4 стосовно недоотримання зазначеним державним підприємством 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 аеропорт ДП «МА «Львів» імені Данила Галицького» за 2014-2016 роки змушений був 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 – угоди, 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 зважатимуть на такий факт.

У зв'язку з вищевикладеним було прийнято рішення розпочати роботу зурегулювання порушеного питання у нормативно-правовій площині і внести відповідні зміни до вищезгаданого наказу Міністерства транспорту та зв'язку України.

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

Реалізація акта вплине на:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Держава	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Суб'єкти господарювання	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
у тому 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 розв'язання проблеми справляння збору за наднормативну стоянку для авіакомпаній, що розміщуються на постійній основі (базуються) в аеропортах України.

Державне регулювання спрямоване на залучення нових авіакомпаній до аеропортів України завдяки:

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

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

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	Залишення нинішнього механізму справляння збору за наднормативну стоянку повітряних суден

Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Удосконалення механізму справляння збору за наднормативну стоянку повітряних суден, впровадження інструменту для більш оперативного керування економічними процесами, урегулювання питання стягнення збору за наднормативну стоянку повітряних суден
---	--

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Види альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	Відсутні	Додаткових витрат не очікується
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Підвищення статусу України як авіаційної держави. Залучення нових додаткових авіаційних компаній до аеропортів України, створення сприятливих умов для розвитку авіаційних перевезень через українські аеропорти. 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	Додаткових витрат не очікується

	авіакомпаніями про надання послуг з користування місцями стоянок на визначений термін (базування)	
--	---	--

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

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Види альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	Відсутні	Втрата можливого доходу (втрачена вигода). Через неврегульованість порушеного питання на законодавчому рівні авіакомпанії відмовляються розміщувати на постійній (базувати) в аеропорту свої повітряні судна. Аеропорти втрачають потенційних користувачів аеропортових послуг. Усі розрахунки втрати можливого доходу (втраченої вигоди), що пов'язані з неврегульованістю порушеного питання, наведені на прикладі аеропорту «Львів»: - планово-розрахункова

		<p>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);</p> <p>- 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;</p> <p>- 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> <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>
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	<p>Додаткові доходи. Орієнтовні додаткові доходи для одного аеропорту з пасажиропотоком обсягом близько 700 тис. пас. на 1 рік. становитимуть: $6\,203,8 * 360 = 2\,233\,368$ грн. за 1 рік</p> <p>Нестягнення збору за</p>	<p>Додаткових витрат не очікується</p>

	<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.</p> <p>Залучення нових додаткових авіаційних компаній до аеропортів України збільшить пасажиропотік, 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)</p>	
--	---	--

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
<p>Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до</p>	<p>Втрачена вигода за 5 років для одного середньорозрахункового аеропорту – 11 166 840</p>

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»)	
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»)	Витрати не передбачаються. Вигода для одного середньо-розрахункового аеропорту за 5 років очікується у розмірі 11 166 840

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. Залишити чинне регулювання	1	Проблема залишається
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	4	Ця альтернатива дає змогу повністю досягти поставлених цілей державного регулювання без додаткових витрат

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	Відсутні	Розмір втрати можливого доходу (втрачена вигода) становить близько 2,2 млн грн на рік для одного середньо-	Проблема залишається

		<p>розрахункового аеропорту. Неврегульованість 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</p>	
<p>Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта</p>	<p>Додатковий дохід становитиме близько 2,2 млн грн на рік для одного середньо-розрахункового аеропорту. Прийняття проекту наказу дасть змогу залучити до аеропортів нових авіаційних перевізників і, як наслідок, знизити вартість авіаквитків та підвищити статус України</p>	<p>Витрати не передбачаються</p>	<p>Ця альтернатива дає змогу повністю досягти поставлених цілей державного регулювання без додаткових витрат завдяки упорядкуванню механізму справляння збору за наднормативну стоянку, у випадку коли авіакомпанія розміщує на постійній основі (базує) свої повітряні судна в аеропорту</p>

	як авіаційної держави. Крім того, аеропорти отримують додаткові доходи за рахунок укладання договорів з авіакомпаніями про надання послуг з користування місцями стоянок на визначений термін (базування)		
--	---	--	--

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

Проектом акта передбачається впорядкувати механізм справляння збору за наднормативну стоянку повітряних суден в аеропортах, установлений 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», шляхом скасування збору за наднормативну стоянку для авіакомпаній, які розміщуються в аеропорту на постійній основі (базуються). Натомість відповідні авіакомпанії, що розміщуються (базуються) в аеропорту, будуть мати можливість укласти з експлуатантом аеропорту або аеродрому договір про надання послуг з користування місцями стоянок на пероні на визначений строк та відповідно до нього здійснювати розрахунки.

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) 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 або аеродрому.

Слід зазначити, що з метою отримання додаткових доходів та 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 – угоди, за якою здійснюється обслуговування повітряних суден і пасажирів у всіх аеропортах світу. При цьому суб'єкти господарювання не зазнають додаткових витрат.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати 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 авіаційних перевізників;
- кількість пасажирів відправлених з аеропортів України;
- кількість пасажирів, що прибули в аеропорти України;
- кількість рейсів з/до аеропортів України;

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

розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів;

кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта;

розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта;

рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб.

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.

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

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено 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 акта.

Відстеження результативності буде здійснюватися за допомогою статистичного методу та на основі статистичних даних (державна статистична звітність «Про роботу авіаційного транспорту» форма № 31-ЦА), а також отриманої від аеропортів України відповідної інформації.

Міністр інфраструктури України

В. Омелян

« 07 » 12 2017 р.

9 грудня 2017, 16:32

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України

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

9 грудня 2017, 16:32

Міністерство інфраструктури України

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України» розроблено з ініціативи Міністерства інфраструктури та аеропортів України з метою врегулювання питання стягнення збору за наднормативну стоянку та залучення нових авіакомпаній до аеропортів України, затверджених 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 та внесення змін до наказу Міністерства від 06.07.99 № 352», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 травня 2008 року за № 408/15099.

Розробником проекту наказу є Відділ авіаційного транспорту.

Проект наказу розміщено на офіційному сайті Мінінфраструктури (www.mti.gov.ua) у розділі «Діяльність/Регуляторна діяльність».

Зуваження та пропозиції до проекту акта слід надсилати на адресу:

Відділ авіаційного транспорту Мінінфраструктури, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14;

avt@mti.gov.ua або www.mti.gov.ua.

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

РЕСПУБЛІКА УКРАЇНА

За галузями

- Автомобільний та міський транспорт
- Дорожнє господарство
- Залізничний транспорт
- Водний транспорт
- Авіатранспорт
- Поштовий зв'язок

За темами

- Безпека на транспорті
- Аварійність
- Відкриті дані
- Громадська рада
- Дозволи
- Дорадчі органи
- Євроінтеграція
- Регуляторна діяльність
- Закони
- Інформаційні технології
- Міжнародні зв'язки
- Інфраструктурні проекти

