



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11 м. Київ 01011, тел. (044) 254-56-73, факс (044) 254-43-93
E-mail: inform@dkrp.gov.ua, Web: <http://www.drs.gov.ua>, код ЄДРПОУ 39582357

від _____ № _____

на № _____ від _____

Рішення № _____ від _____ 2018 р. про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державною регуляторною службою України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянуто проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях» (далі – проект постанови), а також документи, що додаються до нього, подані листом Державної авіаційної служби України від 06.06.2018 № 1.19-6726-18.

За результатами проведеного аналізу проекту постанови та відповідного аналізу регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон)

встановлено:

проектом постанови пропонується внесення змін до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях.

Однак проект постанови не може бути погоджений у запропонованій редакції з огляду на наступне.

На адресу Державної регуляторної служби України надійшли листи від Федерації роботодавців транспорту України № 1-74/18 від 14.06.2018 року, та від Громадської спілки «Українська Авіатранспортна Асоціація» № 15-18-вд від 12.06.2018 якими надано зауваження та пропозиції до проекту постанови.

Повідомляємо, що відповідно до статті 9 Закону, усі зауваження та пропозиції щодо проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу, одержані протягом встановленого строку, підлягають обов'язковому розгляду розробником цього проекту. За результатами цього

ВМХ №6452/0/20-18 від 06.07.2018

розгляду розробник проекту регуляторного акта повністю або частково враховує одержані зауваження та пропозиції або мотивовано їх відхиляє.

Водночас, зазначаємо, що один із ключових принципів державної регуляторної політики, визначених статтею 4 Закону – принцип прозорості та врахування громадської думки, передбачає відкритість для фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань дій регуляторних органів на всіх етапах їх регуляторної діяльності, обов'язковий розгляд регуляторними органами ініціатив, зауважень та пропозицій, наданих у встановленому законом порядку фізичними та юридичними особами, їх об'єднаннями, обов'язковість і своєчасність доведення прийнятих регуляторних актів до відома фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, інформування громадськості про здійснення регуляторної діяльності.

Таким чином, з метою дотримання зазначених вимог Закону, пропонуємо здійснити об'єктивний розгляд вищевказаних листів, та поінформувати відповідно Федерацію роботодавців транспорту України та Громадську спілку «Українська Авіатранспортна Асоціація», а також Державну регуляторну службу України, про його результати.

Згідно з вимогами статті 1 Закону документом, який містить обґрунтування необхідності державного регулювання шляхом прийняття регуляторного акта, аналіз впливу, який справлятиме регуляторний акт на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави, а також обґрунтування відповідності проекту регуляторного акта принципам державної регуляторної політики – є Аналіз регуляторного впливу (далі – АРВ).

В даному випадку, наданий розробником АРВ до проекту постанови містить формальний опис запропонованого ним регулювання, не є інформативним, та не відповідає вимогам Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта» із змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151 (далі – Методика).

Відповідно до пункту 13 Методики результати проведення АРВ, викладаються письмово згідно з додатком 1 до цієї Методики.

1. Так, у розділі I «Визначення проблеми» АРВ згідно з вимогами Методики розробник повинен чітко визначити проблему, яку пропонується розв'язати шляхом державного регулювання, визначити причини її виникнення, оцінити важливість зазначеної проблеми, зокрема навести дані у цифровому чи кількісному вимірі, що доводять факт існування проблеми і характеризують її масштаб, визначити основні групи, на які вона справляє вплив, а також обґрунтувати, чому проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів та діючих регуляторних актів.

Разом з тим, в АРВ до проекту постанови розробником не проаналізовано існуюче правове регулювання господарських та адміністративних відносин щодо яких склалась проблема, не доведено, чому

існуючі регулювання не розв'язують проблему та потребують вдосконалення. При цьому, при визначенні проблеми, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, розробник обмежився лише словесним описом проблеми. Не наведено достатньо даних у числовій формі, які б обґрунтовували наявність проблеми, її масштаб та важливість, а також не охарактеризовано та не оцінено сфери, на яких проблема має найбільший негативний вплив.

Зазначене не відповідає вимогам статті 4 Закону, зокрема, принципу доцільності – оскільки розробником не доведена наявність проблеми, що потребує державного втручання, та не обґрунтована необхідність державного регулювання господарських відносин з метою її вирішення;

2. У розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» розробник повинен визначити всі можливі альтернативні способи вирішення існуючої проблеми та оцінити вигоди і витрати держави, населення та суб'єктів господарювання від застосування кожного з них.

Однак, розробник при визначенні альтернативних способів досягнення цілей обмежився лише текстовим описом вигод і витрат населення, а під час проведення оцінки впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання розробником не було визначено частку великих, середніх та малих суб'єктів господарювання, що не дозволить в майбутньому визначити доцільність проведення М-тесту для малих суб'єктів господарювання.

Також, при визначенні витрат суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва до кожного з альтернативних способів державного регулювання розробником зазначено, що витрати авіакомпаній відсутні. Проте це суперечить цілям даного проекту постанови, визначеним розробником у розділі II, а саме, ціллю державного регулювання проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях» є вирішення проблеми, унеможливлення не сплати авіакомпаніями державного збору за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України та уникнення втрат Державного бюджету України.

Зазначене не дозволить в подальшому об'єктивно оцінити, наскільки обраний розробником спосіб державного втручання відповідає проблемі, що потребує врегулювання, та наскільки його застосування буде ефективним для її вирішення.

3. У зв'язку з неналежним опрацюванням попередніх розділів АРВ, у розділі IV «Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей» розробником не доведено вибір оптимального альтернативного способу з урахуванням системи бальної оцінки ступеня досягнення визначених цілей, не проаналізовано причини відмови від застосування того чи іншого способу та аргументи на користь обраного, що є порушенням принципу ефективності – забезпечення досягнення внаслідок дії регуляторного акта максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів.

4. У розділі V АРВ «Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми» розробником не описано механізм дії запропонованого регулювання з урахуванням основних бізнес-процесів, які потрібно буде забезпечити суб'єктам господарювання для реалізації його вимог. При цьому, розробником не враховано, що механізм реалізації регуляторного акта має бути безпосередньо пов'язаний із цілями та очікуваними результатами регуляторного акту, тобто яким чином будуть діяти норми проекту постанови та якою прогнозується ситуація після набрання регуляторним актом чинності.

Крім того, розробником не оцінено, які організаційні заходи мають здійснити органи влади для впровадження цього регуляторного акта після набрання їм чинності.

5. При заповненні розділу VI АРВ «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» розробником наведені певні показники вигод та витрат, однак не обраховано витрати органів виконавчої влади на виконання вимог регуляторного акта згідно з Додатком 3 до Методики, що не дозволяє зробити висновок щодо забезпечення балансу інтересів суб'єктів господарювання та держави, та чи витрати держави не є оптимальними і не містять ознак корупційних ризиків.

6. Розділ VIII АРВ «Визначення показників результативності дії регуляторного акта» заповнено з порушенням вимог пункту 10 Методики. Так, розробником не наведено додаткових показників, які безпосередньо характеризують результативність регуляторного акта. Зазначене є порушенням вимог Методики, яка передбачає, що слід визначити не менше ніж три кількісних показники, які безпосередньо характеризують результативність дії регуляторного акта та які підлягають контролю (відстеження результативності).

Порушення розробником вимог Закону та Методики в частині визначення показників результативності та заходів з проведення відстеження результативності регуляторного акта не дозволить в подальшому належним чином провести відстеження його результативності, як передбачено статтею 10 Закону.

Враховуючи вищевикладене, за результатами розгляду положень проекту постанови та аналізу його регуляторного впливу, встановлено, що проект розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості, прозорості та врахування громадської думки визначених статтею 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», а також вимог статті 8 цього Закону в частині підготовки АРВ з урахуванням вимог Методики проведення аналізу регуляторного впливу, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (із змінами).

Ураховуючи вищенаведене, керуючись частиною четвертою статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державною регуляторною службою України

вирішено:

відмовити в погодженні проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях».

**Голова Державної
регуляторної служби України**



Ксенія ЛЯПІНА



Громадська спілка
«Українська
Авіатранспортна
Асоціація»

Адреса для листування: 02068, м. Київ, а/с 92, т.ел. (044)593 70 89, e-mail: uata.ho@gmail.com, код ЄДРПОУ 40707135

12 червня 2018 року № 15-18-вд

**Голові Державної регуляторної служби України
Ляпіній К.М.**

Шановна Ксенія Михайлівна!

7 червня на сайті ДРС в розділі “Аналіз проектів регуляторних актів” оприлюднено поданий Державіаслужбою проект Постанови Кабінету Міністрів України “Про внесення змін до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях”. Раніше, 27 квітня зазначений проект Міністерством інфраструктури України винесено на публічне обговорення.

З цього приводу зазначаємо наступне:

1. Сьогодні Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях діє в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 22 березня 2017 р. № 182 “Про внесення змін до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях”. За час з прийняття Урядом цієї постанови (трохи більше одного року) не відбулося суттєвих змін в законодавстві, які б вимагали нової редакції Положення. Однак, судові рішення про не законність державних зборів за кожного відправленого авіаційним транспортом пасажиром, змушують Державіаслужбу робити чергову спробу вирішити проблему в не законний спосіб.

2. Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях був створений в 1993 році постановою Кабінету Міністрів України від 28.09.1993р. № 819 “Про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях”.

№ 8603/0/19-18 від 14.06.2018

Якщо не розглядати деякі правові нюанси, пов'язані з нормами Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., до якої Україна приєдналася в 1992 році, та інших документів цієї міжнародної організації, то можна стверджувати, що Уряд мав право прийняти таке рішення і воно відповідало чинному на той час законодавству України.

Однак, 28 червня 1996 року була прийнята нова Конституція України. Відповідно до статті 19 Конституції України “Правовий порядок в Україні ґрунтується на засадах, відповідно до яких ніхто не може бути примушений робити те, що не передбачено законодавством.

Органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України”.

Відповідно статті 3 Закону України “Про Кабінет Міністрів України “Кабінет Міністрів України здійснює виконавчу владу на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Сьогодні Конституція та закони України **не передбачають повноваження Уряду щодо створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях та щодо затвердження положення про такий фонд.**

Таким чином, постанова Кабінету Міністрів України від 28.09.1993р. № 819, повинна була ще в 1996 році бути визнана такою, що втратила чинність, а фінансування державного органу, який реалізує державну політику в сфері цивільної авіації, здійснюватися із загального фонду державного бюджету.

Однак, цього не було зроблено.

Натомість лише в 2010 році вперше в законі, а саме в новій редакції Бюджетного кодексу України п.43 частини другої статті статті 29 зазначається, що **надходження до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях належать до доходів загального фонду Державного бюджету України.**

В 2011 році з набранням чинності нової редакції Повітряного кодексу України у частині четвертій статті 12 Повітряного кодексу України зазначається, що “ діє Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях”.

При цьому ні Бюджетним кодексом, ні Повітряним кодексом не надаються Кабінету Міністрів України повноваження про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях та затвердження про цей фонд.

Отже, нині Кабінет Міністрів України не має повноважень приймати рішення про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 28

вересня 1993 року № 819, а сама ця постанова Уряду підлягає визнанню такою, що втратила чинність.

3. В частині 5 Повітряного кодексу визначено, що надходженнями до фонду є державні збори із суб'єктів авіаційної діяльності:

1) за сертифікацію, реєстрацію, перереєстрацію об'єктів та суб'єктів авіаційної діяльності та супроводження їх діяльності;

2) за надання прав на експлуатацію повітряних ліній;

3) за кожного пасажира, який відлітає з аеропорту України;

4) за кожен тону вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України;

5) за вчинення офіційних дій, пов'язаних з наглядом у сфері цивільної авіації, у тому числі під час виконання польотів в інших державах за договорами фрахту/лізингу, які розраховуються залежно від кількості та маси повітряних суден, строків тимчасового базування за кордоном та регіонів виконання польотів;

6) з авіаційної безпеки;

7) з інших передбачених законом надходжень.

Слід зазначити, що згідно із статтею 92 Конституції України **виключно законами України** встановлюються система оподаткування, податки і збори, а частина 9.4 статті 9 Податкового Кодексу України визначає, що **установлення загальнодержавних податків та зборів, не передбачених цим Кодексом, забороняється.**

Таким чином, незважаючи на введення частиною п'ятою статті 12 Повітряного Кодексу України поняття державні збори із суб'єктів авіаційної діяльності, залишається **правова невизначеність природи цих зборів.**

З метою її усунення **необхідно внести відповідні доповнення до Податкового Кодексу України .**

Необхідно відмітити, що державні збори із суб'єктів авіаційної діяльності, які згідно з п.п. 1-24 додатку до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, запропонованого в новій редакції у проекті постанови Кабінету Міністрів, **планується справляти за державні послуги, що носять ознаки адміністративних послуг.** Відповідно до статті 1 Закону України "Про адміністративні послуги" адміністративна послуга - результат здійснення владних повноважень суб'єктом надання адміністративних послуг за заявою фізичної або юридичної особи, спрямований на набуття, зміну чи припинення прав та/або обов'язків такої особи відповідно до закону.

При цьому навіть назва додатка “**Розміри державних зборів за надання державних послуг із сертифікації, реєстрації тощо**” проектом постанови не змінюється, що підтверджує факт, що ці послуги є адміністративними.

Слід також зазначити, що відповідно до частини третьої розділу XIX “Прикінцеві та перехідні положення” Повітряного Кодексу України у зв’язку з набранням чинності Законом України “Про адміністративні послуги” збори, які визначені пунктами 1 та 2 частини п’ятої статті 12 Повітряного Кодексу України, не повинні справлятися. Пункт 1 частини п’ятої статті 12 Повітряного Кодексу України передбачає збори за сертифікацію, реєстрацію, перереєстрацію об’єктів та суб’єктів авіаційної діяльності та супроводження їх діяльності.

Крім того, Стаття 11 Закону України “Про адміністративні послуги” встановлює, що розмір плати за надання адміністративної послуги (адміністративного збору) і порядок її справляння визначаються законом з урахуванням її соціального та економічного значення.

4. В Україні є практика створення Державних фондів. Відповідно до Бюджетного Кодексу України створені у складі Державного бюджету Державний фонд регіонального розвитку (Стаття 24¹), у складі спеціального фонду Державного бюджету України Державний дорожній фонд (Стаття 24²), Державний фонд поводження з радіоактивними відходами (Стаття 24³) та Державний фонд розвитку водного господарства (Стаття 24⁴). В зазначених статтях визначаються джерела формування державних фондів і напрями спрямування коштів цих фондів, врегульовуються інші питання їх функціонування. Кошти зазначених фондів спрямовуються на вирішення особливо важливих загальнодержавних проблем і ні в одному фонді не спрямовуються на утримання відповідних державних органів виконавчої влади.

Враховуючи викладене необхідно підготувати відповідні доповнення до Бюджетного Кодексу України для забезпечення законності функціонування Державного фонду фінансування витрат на авіаційну діяльність.

5. Державні збори із суб’єктів авіаційної діяльності справляються за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України при здійсненні міжнародних повітряних перевезень з України, та за кожену тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України при здійсненні міжнародних повітряних перевезень з/до України. Ця норма протирічить статті 15 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., відповідно до якої “Жодна Договірна держава не стягує будь-яких мит, податків або інших зборів лише за право транзиту через її територію або вліт на її територію, або вильоту з її території будь-якого повітряного судна Договірної держави або присутніх на ньому осіб, або майна”.

Відповідно до Статті 9 Конституції України “Чинні міжнародні договори, згода на обов’язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України”. А згідно Закону України “Про міжнародні договори України” (частина друга статті 19) “Якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору”.

Слід також зазначити, що справляння державних зборів із суб'єктів авіаційної діяльності за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, також **протиричить державній політиці України щодо забезпечення доступності авіаційних перевезень шляхом їх здешевлення.**

6. Державна авіаційна служба є єдиним в Україні центральним органом виконавчої влади, діяльність якого (в тому числі виплата заробітної плати) фінансується **виключно** за рахунок спеціального фонду Державного бюджету України, для чого до нього спрямовується 80 відсотків надходжень до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях (пункт 6¹ частини третьої статті 29 Бюджетного кодексу України). Такий порядок, на нашу думку, може призводити і **призводить** до прийняття посадовими особами Державіаслужби необґрунтованих і неефективних рішень, метою яких є виключно збільшення надходжень коштів до Державного фонду.

Інші 20 відсотків надходжень до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях відповідно до пункту 43 частини другої статті 29 Бюджетного кодексу України належать до доходів загального фонду Державного бюджету України. Такий підхід теж є сумнівним з точки зору використання для загальних потреб бюджетного фінансування коштів з надходжень, які мають спеціальний характер.

7. Пунктом 3 розділу II проекту Положення про фонд передбачається, що державні збори не покривають витрати Державіаслужби на виконання спеціалістами Державіаслужби планових сертифікаційних робіт (планові сертифікаційні перевірки та роботи за узгодженим планом-графіком) за межами України, а саме: оплата проїзду, оплата проживання, добові, оплата консульських зборів. Такі витрати оплачуються суб'єктами авіаційної діяльності, які подали Державіаслужбі заяву про засвідчення того, що суб'єкт або об'єкт авіаційної діяльності відповідає вимогам авіаційних правил України (далі - заява).

Вважаємо, що такі норми не є предметом регулювання цього акту, а також не можуть бути прийнятними з точки зору принципів оплати послуг органів державної виконавчої влади.

8. В Верховній Раді України зареєстровані законопроекти №№ 7514 та 7515 від 19.01.2018, ініціаторами яких є народні депутати з фракції НФ Корчик Віталій Андрійович, Бендюженко Федір Володимирович, Данілін Владислав Юрійович, Васюник Ігор Васильович та Кадикало Микола Олегович. Хоча прийняття законів у запропонованій народними депутатами редакції є неприпустимим, так як не вирішує проблему законності існування та наповнення коштами Державіафонду, а також не усуває порушення нашою державою норм **Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.**, їх поява свідчить, що політики розуміють відсутність законних підстав для вирішення проблеми Державіафонду рішенням Кабінету Міністрів України.

Враховуючи вище викладене, не підтримуємо проект постанови Кабінету Міністрів України “Про внесення змін до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях” і пропонуємо припинити його опрацювання та створити робочу групу за участю представників бізнесу та громадськості для підготовки проектів законів, необхідних для створення і функціонування Державного фонду фінансування витрат на авіаційну діяльність.

Просимо Вас врахувати викладені обґрунтування і не узгоджувати проект Постанови Кабінету Міністрів України “Про внесення змін до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях”.

З повагою,

Виконавчий директор



Микола Щербина



ВСЕУКРАЇНСЬКЕ ОБ'ЄДНАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙ РОБОТОДАВЦІВ ТРАНСПОРТУ
**ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ**

03150, м. Київ, вул. Предславинська, 31/11, оф. № 84 тел: (044) 581-81-31
e-mail: office@frtukr.org Ідентифікаційний код 33498930 <http://frtukr.org>

Вих. № 1-24/18 від «14» 06 2018

Голові Державної регуляторної служби
України
Ксенії Ляпіній

*Щодо проекту Постанови
Кабінету Міністрів України
з питання сплати державного
авіаційного збору*

Шановна пані Голово!

Федерація роботодавців транспорту України розглянула проект Постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях» (далі-проект Постанови) надісланий для розгляду Державіаслужбою, і інформує про наступне.

Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях (далі за текстом – Фонд) діє в Україні з 1993 року. Фонд створено на підставі постанови Кабінету Міністрів України № 819 від 28 вересня 1993 р. та джерелами надходжень до Фонду є державні збори із суб'єктів авіаційної діяльності.

Податковий кодекс України, який набув чинності 2 грудня 2010 року, та Повітряний кодекс України, який набув чинності 19 травня 2011 року, визначають, що всі елементи державного авіаційного збору (в тому числі

ставка, порядок сплати, орган стягнення тощо) мають бути визначені саме законом України.

16 травня 2018 року Велика Палата Верховного Суду прийняла постанову у справі № 826/17492/16. За результатами розгляду зазначеної справи визнано незаконними та не чинними положення постанови Кабінету Міністрів України від 28 вересня 1993 р. № 819, які регулювали діяльність Фонду та на підставі яких Державіаслужба формувала і виставляла суб'єктам авіаційної діяльності рахунки-фактури на оплату державного авіаційного збору. Запропонований для погодження проект Постанови містить ті ж самі недоліки, що вже стали підставою для визнання частково не чинною попередньої редакції постанови. При цьому даний проект майже повністю дублює положення постанови Кабінету Міністрів України від 28 вересня 1993 р. № 819 в редакції постанови Кабінету Міністрів від 22 березня 2017 р. № 182, що наразі оскаржується в судовому порядку.

Підставами для визнання не чинною постанови Кабміну в частині державного авіаційного збору були, зокрема,

- відсутність у Кабінету Міністрів України компетенції затверджувати Положення про державний спеціалізований фонд, оскільки повноваження на регулювання податків та зборів належать виключно Верховній Раді України,

- невідповідність даного Положення ст.92 Конституції, якою передбачено, що податки і збори встановлюються виключно законами України,

- невідповідність даного Положення п. 4.2 ст. 4, п. 9.4 ст. 9 Податкового кодексу України, якими передбачено, що загальнодержавні, місцеві податки та збори, справляння яких не передбачено цим Кодексом, сплаті не підлягають,

- невідповідність Положення міжнародним зобов'язанням України, передбаченим ст. 15 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, у відповідності до якої жодна Договірна держава не стягує будь-яких мита, податків або інших зборів лише за право транзиту через її територію або вліт на її територію, або вильоту з її території будь-якого повітряного судна Договірної держави або присутніх на ньому осіб, або майна.

Таким чином, запропонований для погодження проект Постанови не відповідає чинному законодавству України та не може бути погоджений, оскільки регулювання державного авіаційного збору відноситься до виключної компетенції Верховної Ради України.

Разом з тим, з метою врегулювання зазначеного питання на розгляд Верховної Ради України 19.01.2018 р. за реєстраційним номером 7514 подано

проект Закону України «Про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях» (далі за текстом - законопроект № 7514). 23 травня 2018 року, за результатами обговорення законопроекту № 7514, Комітет Верховної Ради України з питань транспорту ухвалив рішення рекомендувати Верховній Раді України прийняти законопроект в першому читанні за основу.

Підтримуючи позицію народних депутатів України щодо обов'язковості законодавчого закріплення питань сплати державного авіаційного збору до Фонду в цілому, Федерація роботодавців транспорту України запропонувала свій варіант законопроекту, який на нашу думку усуває всі технічні недоліки, відповідає вимогам законодавства та в повній мірі врегульовує питання стягнення державних авіаційних зборів.

Враховуючи зазначене, Федерація просить підтримати нашу позицію та не погоджувати зазначений проект Постанови.

З повагою та надією на співпрацю,
Голова Федерації



Орест Климбуш