



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 Мінінфраструктури «Про затвердження Змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (далі – проект наказу).

Просимо погодити проект наказу в найкоротший строк.

Додатки:

1. Копія проекту наказу на 5 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу на 7 арк. в 1 прим.
3. Повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

В. ОМЕЛЯН

Олена Бобрик 351 48 41

345359



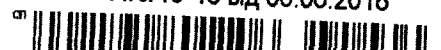
11:14

№2500/09/14-18 від 31.07.2018

0.31

Державна регуляторна служба України

№ 11041/0/19-18 від 06.08.2018





МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

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

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 р. № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» та абзацу восьмого підпункту 13 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460, **н а к а з у ю:**

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

2. Відділу авіаційного транспорту забезпечити:
подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

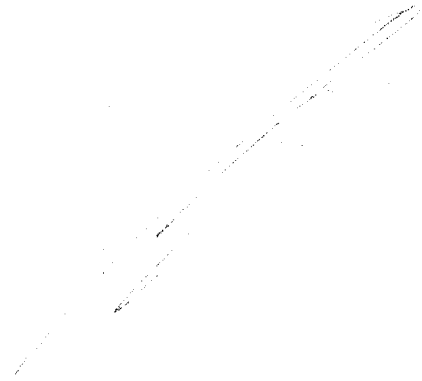
024099

оприлюднення цього наказу на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

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

4. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр



В. ОМЕЛЯН

ЗАТВЕРДЖЕНО
наказ Міністерства інфраструктури
№ _____

Зміни

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

1. Розділ I викласти в такій редакції:

« I. Загальні положення

1.1. За аеропортове обслуговування повітряних суден (далі – ПС) і пасажирів пов'язане із забезпеченням: посадки-зльоту ПС, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, наднормативної стоянки ПС, авіаційної безпеки, стягуються аеропортові збори.

1.2. У аеропортових зборах терміни вживаються у таких значеннях:

аеропортовий збір за обслуговування ПС і пасажирів в аеропорту (аеропортовий збір) – граничний (максимальний) розмір плати, що стягується з користувача аеропорту (аеродрому) за надання послуг із забезпечення посадки-зльоту ПС, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, авіаційної безпеки, наднормативної стоянки (далі – послуги), та призначений для покриття витрат експлуатанта аеропорту (аеродрому), пов'язаних з утриманням аеропорту (аеродрому), інвестування в аеропорт, що проводиться з метою підтримки та/або підвищення його пропускнуєї спроможності та/або рівня якості послуг;

аеропортовий збір за забезпечення посадки-зльоту ПС – граничний (максимальний) розмір плати, що стягується з користувача аеропорту (аеродрому), призначений для покриття витрат експлуатанта аеропорту (аеродрому) пов'язаних з: утриманням (інвестуванням) об'єктів та спеціальних засобів, призначених для забезпечення посадки-зльоту ПС (в тому числі льотної смуги, руліжних доріжок з прилеглою ґрунтовою частиною, дренажної системи, світлосигнальної системи, засобів зв'язку між наземною станцією та ПС); орнітологічним, радіотехнічним забезпеченням польотів ПС, комплексом заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, швидкої медичної допомоги і нормативної стоянки ПС;

аеропортовий збір за обслуговування пасажирів в аеровокзалі – граничний (максимальний) розмір плати, що стягується з користувача аеропорту (аеродрому), призначений для покриття витрат експлуатанта аеропорту (аеродрому), пов'язаних з використанням та утриманням: пасажирського терміналу для обслуговування пасажирів під час відправлення/прибуття/трансферу (за виключенням комерційних площ, що підлягають здачі в оренду, залів та зон підвищеного комфорту), та осіб, які зустрічають і проводжають пасажирів, обладнання для забезпечення обслуговування пасажирів та багажу в аеровокзалі (за виключенням авіамоствів), а також для покриття витрат експлуатанта аеропорту (аеродрому) пов'язаних з: створенням умов для проходження митного та паспортного контролю, забезпеченням належного доступу до послуг пасажирів з обмеженими фізичними можливостями або осіб з інвалідністю; користуванням наземними транспортними засобами аеропорту, які відносяться до забезпечення доступу пасажирів до будівлі аеровокзалу (автобуси та/або інші види транспорту для трансферу пасажирів між терміналами аеропорту);

аеропортовий збір за забезпечення авіаційної безпеки – граничний (максимальний) розмір плати, що стягується з користувача аеропорту (аеродрому), призначений для покриття витрат експлуатанта аеропорту (аеродрому), пов'язаних з комплексом превентивних заходів безпеки, які застосовуються на регулярній основі та направлені на забезпечення захисту від актів незаконного втручання (за виключенням заходів для забезпечення додаткового рівня безпеки, наданих за додатковим запитом користувача аеропорту (аеродрому)), та які забезпечуються із залученням людських і матеріальних ресурсів аеропорту. Витрати на забезпечення безпеки, які відносяться до неавіаційної діяльності, повинні включатися до вартісної основи такої діяльності;

аеропортовий збір за наднормативну стоянку ПС – граничний (максимальний) розмір плати, що стягується з користувача аеропорту (аеродрому), призначений для покриття витрат експлуатанта аеропорту (аеродрому) в межах контрольованої зони, пов'язаних з використанням та утриманням аеродрому для стоянки ПС понад нормативний час,

освітленням, пожежною охороною протягом цього часу. Витрати на цей збір визначаються за їх розподілом між нормативним і наднормативним часом стоянки.»

2. У розділі II:

абзац перший пункту 2.1 підпункту 2.1.2 викласти в такій редакції:

«2.1.2. Збір за посадку-зліт ПС, який стягується аеропортом з користувачів становить:»;

абзац третій пункту 2.2 викласти в такій редакції:

«Збір за обслуговування пасажирів в аеровокзалі для опублікування в системах бронювання та для користувача становить:»;

абзац п'ятий та шостий пункту 2.4 викласти в такій редакції:

«До збору за наднормативну стоянку застосовується коефіцієнт 0,5 у разі затримки авіарейсу, спричиненої метеорологічними умовами.

Збір за наднормативну стоянку не стягується, якщо затримка авіарейсу сталася з вини працівників аеропорту; при виконанні рейсів під літерою «А», які виконує державне авіаційне підприємство «Україна», а також за стоянку ПС, щодо яких з експлуатантом аеропорту (аеродрому) укладено відповідну угоду на зберігання або розміщення (базування) на визначений термін.».

В. о. начальника Відділу
авіаційного транспорту



А. БІБЕР

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

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

I. Визначення проблеми

Чинні розміри аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» встановлюються наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2008 № 337, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 22.04.2008 за № 349/15040 (далі – Наказ). Слід зазначити, що наразі Наказ визначає лише найменування та розміри аеропортових зборів і не визначає вичерпний перелік послуг, що мають надаватись аеропортом при стягненні з авіаперевізника того чи іншого збору.

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

1. Відсутність визначення аеропортових зборів та чіткого переліку послуг, що мають надаватись за кожним із зборів не дає потенційним клієнтам аеропорту-авіакомпаніям чіткого розуміння переліку витрат, які має сплачувати авіакомпанія при відкритті рейсу до аеропорту «Бориспіль», що суттєво стримує розвиток авіаперевезень.

2. Відсутність визначення аеропортових зборів не дає аеропорту «Бориспіль» чіткого розуміння переліку витрат, що мають відноситись до аеропортових зборів, що створює проблему можливого подвійного включення витрат при формуванні цінової політики аеропорту.

3. Неврегульоване питання застосування коефіцієнту 0,5 до збору за наднормативну стоянку у разі затримки авіарейсу, спричиненої метеорологічними умовами.

4. Дублювання фраз у абзацах 5 та 6 пункту 2.4 Аеропортових зборів не дозволяє однозначно тлумачити питання стягнення збору за наднормативну стоянку.

Реалізація акту 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 затвердження Змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (далі – проект акта) є розв'язання проблеми уникнення подвійного включення витрат при формуванні цінової політики аеропорту за рахунок чіткого визначення вартісної основи зборів, визначення на справедливій основі співвідношення витрат, що розподіляються між зборами таким чином, щоб ніяка категорія користувачів аеропорту не несла витрати, невірні віднесені на її рахунок.

Внесення змін до пункту 2.4 Наказу дозволить однозначно тлумачити питання стягнення збору за наднормативну стоянку.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<p>Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання</p>	<p>1. Відсутність чіткого визначення вартісної основи зборів та, як результат, наявність загроз подвійного включення витрат при формуванні цінової політики аеропорту може створити потенційну загрозу несплати клієнтами аеропорту за послуги аеропорту.</p> <p>2. Стягнення з авіакомпаній подвійної плати (у порівнянні з загальноприйнятою історичною практикою ділових відносин) за наднормативну стоянку у разі затримки авіарейсу, спричиненої метеорологічними умовами</p>
<p>Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта</p>	<p>Прийняття регуляторного акта дозволить забезпечити:</p> <p>1. Чітке дотримання принципів формування аеропортових зборів, викладених у «Політиці ІКАО стосовно аеропортових зборів і зборів за аеронавігаційне обслуговування», зокрема, прозорості, через доведення до користувачів аеропорту складових компонентів аеропортових зборів; відсутності дискримінації через мінімізацію загроз застосування аеропортом анти-конкурентної практики або зловживання домінуючим становищем; створення передумов для забезпечення розумної прибутковості на рівні та у визначеному вигляді, що дозволить</p>

	<p>забезпечити ефективне фінансування на ринках капіталу з метою інвестування в розвиток інфраструктури аеропорту.</p> <p>2. Відображення економічних принципів, визначених статтею 15 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.</p> <p>3. Чітке визначення вартісної основи зборів та визначення на справедливій основі співвідношення витрат, що розподіляються між зборами таким чином, щоб ніяка категорія користувачів аеропорту не несла витрати, невірно віднесені на її рахунок.</p> <p>4. Уникнення подвійного включення витрат при формуванні цінової політики аеропорту.</p> <p>5. Врегулювання питання стягнення збору за наднормативну стоянку у разі затримки авіарейсу, спричиненої метеорологічними умовами.</p> <p>6. Однозначне тлумачення стягнення збору за наднормативну стоянку за рахунок видалення фраз, що дублюються у абзацах 5 та 6 пункту 2.4 Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль».</p>
--	---

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Види альтернатив	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання</p>	<p>Відсутні</p>	<p>Ризик втрати доходу державним бюджетом.</p> <p>Відсутність чіткого визначення аеропортових зборів та їх вартісної основи створює потенційну загрозу несплати клієнтами аеропорту за певні послуги аеропорту, що спричинить недоотримання доходів державою через зменшення надходжень від податку на прибуток та дивідендів. Розрахунково сума аеропортових зборів за одного</p>

		<p>відправленого пасажир на міжнародному рейсі становить 22 дол. США.</p> <p>Отже, навіть за умови несплати клієнтами 1% від аеропортових зборів, втрати доходу аеропорту лише на міжнародних рейсах за рік будуть становити $5\,000\,000 \times 22 \times 1\% = 1\,100\,000$ дол. США.</p> <p>З урахуванням середнього відсотка рентабельності 45% ($1\,100\,000 \times 45\% = 495\,000$ дол.), податку на прибуток 18% та дивідендів держави 40%, втрати державного бюджету в такому випадку становитимуть:</p> <ul style="list-style-type: none"> • втрати податку на прибуток: ; $495\,000 \times 18\% = 89\,100$ дол. США на рік; • втрати дивідендів: $495\,000 \times 40\% = 198\,000$ дол. США на рік; <p>загалом: $108\,702 + 198\,000 = 306\,702$ дол. США на рік.</p>		
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Встановлення прозорих ділових відносин з партнерами аеропорту щодо стягнення аеропортових зборів, що дозволить збільшити обсяги авіаперевезень.	Додаткових очікується.	витрат	не

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць		66		-	66
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків		100 %		-	100 %

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Види альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	Відсутні	<p>1. Для аеропорту «Бориспіль» - ризик втрати доходу. Відсутність чіткого визначення аеропортових зборів та їх вартісної основи створює потенційну загрозу несплати клієнтами аеропорту за певні послуги аеропорту. Розрахунково сума аеропортових зборів на за одного відправленого пасажиром на міжнародному рейсі становить 22 дол. США.</p> <p>Отже, навіть за умови несплати клієнтами 1% від аеропортових зборів, втрати лише на міжнародних рейсах за рік будуть становити $5\,000\,000 \times 22 \times 1\% = 1\,100\,000$ дол. США.</p> <p>2. Для авіакомпаній - відсутність прозорої політики ціноутворення стримує авіакомпанії від подальшого розвитку авіаперевезень.</p>
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Приведення у відповідність до Європейської та світової практики встановлення аеропортових зборів створить рівні та прозорі умови для розвитку бізнесу	1. Для аеропорту «Бориспіль» - додаткових витрат не очікується. ній - додаткових витрат не очікується.

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 чинне регулювання	Для аеропорту «Бориспіль» - потенційна загроза несплати клієнтами аеропорту за отримані

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»)	послуги аеропорту за 5 років, буде становити $1\ 100\ 000 \times 5 = 5\ 500\ 000$ дол. США. Для авіакомпаній - додаткові витрати не передбачаються.
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 аеропорту «Бориспіль» та для авіакомпаній - витрати не передбачаються. Створення чіткого та прозорого механізму встановлення аеропортових зборів – ще один крок до залучення авіакомпаній та здешевлення авіаперевезень

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 не вирішеною
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	Потенційні загрози недоотримання	Проблема залишається не вирішеною

		доходу 1 100 000 дол. США на рік	
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Прийняття проекту наказу підвищить статус України як авіаційної держави з європейським авіаційним законодавством. Крім того, аеропорт отримає додаткові можливості залучення нових авіаперевізників	Витрати не передбачаються	Ця альтернатива дає змогу повністю досягти поставлених цілей державного регулювання без додаткових витрат завдяки приведенню у відповідність до Європейської та світової практики визначень аеропортових зборів

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

Прийняття регуляторного акта, яким дозволить забезпечити:

- чітке дотримання принципів формування аеропортових зборів, викладених у «Політиці ІКАО стосовно аеропортових зборів і зборів за аеронавігаційне обслуговування», зокрема, транспарентності, через доведення до користувачів аеропорту складових компонентів аеропортових зборів; відсутності дискримінації через мінімізацію загроз застосування аеропортом анти-конкурентної практики або зловживання домінуючим становищем; створення передумов для забезпечення розумної прибутковості на рівні та у визначеному вигляді, що дозволить забезпечити ефективне фінансування на ринках капіталу з метою інвестування в розвиток інфраструктури аеропорту;
- відображення економічних принципів, визначених статтею 15 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;
- чітке визначення вартісної основи зборів та визначення на справедливій основі співвідношення витрат, що розподіляються між зборами таким чином, щоб ніяка категорія користувачів аеропорту не несла витрати, невірні віднесені на її рахунок;
- уникнення подвійного включення витрат при формуванні цінової політики аеропорту;

Прийняття регуляторного акту дозволить однозначно тлумачити питання стягнення збору за наднормативну стоянку.

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

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Результативність регуляторного акта визначатиметься за такими показниками:

- збільшення кількості авіакомпаній в аеропорту «Бориспіль» за рахунок чіткого, зрозумілого та прозорого механізму встановлення аеропортових зборів;
 - збільшення пасажиропотоку аеропорту «Бориспіль» за рахунок здешевлення авіаперевезень в результаті збільшення кількості авіакомпаній та розвитку мережі маршрутів;
 - кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких станом на дату прийняття поширюватиметься дія акту - 66;
 - збільшення надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акту внаслідок росту пасажиропотоку, залучення нових авіаперевізників тощо;
 - утримання позиції в Top-10 Best Airports in Eastern Europe згідно рейтингу SkyTrax за рахунок покращення ділового середовища та відносин з авіакомпаніям завдяки встановленню прозорих ділових відносин з партнерами аеропорту щодо стягнення аеропортових зборів ;
 - розмір коштів до Державного бюджету та місцевих бюджетів та державних цільових фондів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта – не змінюється;
- 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 після набрання чинності актом, але не пізніше дня з початку проведення повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше двох років з дня набрання чинності регуляторним актом.

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

« _____ » _____ 20 _____ р.

