

Аналіз регуляторного впливу  
проекту наказу Державної авіаційної служби України  
«Про затвердження Авіаційних правил України «Управління аеронавігаційною  
інформацією»

I. Визначення проблеми

Проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Управління аеронавігаційною інформацією» (далі – Авіаційні правила), розроблено з метою забезпечення ефективної реалізації державної політики у сфері нагляду за безпекою польотів з питань управління аеронавігаційною інформацією.

Проект регуляторного акта ініціює початок процесу організації управління аеронавігаційною інформацією, яка надається на території України, на підставі вимог національних нормативно-правових актів і відповідно до стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (далі - ICAO) у сфері аеронавігаційного інформаційного забезпечення.

Управління аеронавігаційною інформацією (далі – УАІ) є складовою частиною аеронавігаційного обслуговування і покликано сприяти забезпеченню потоку аеронавігаційної інформації, яка необхідна для безпеки, регулярності і ефективності міжнародної повітряної навігації. Однією із основних вимог користувачів повітряного простору є отримання оптимальної найбільш адекватної аеронавігаційної інформації для виконання будь - якого польоту.

Проект регуляторного акту розроблено з метою:

адаптації нормативно-правових актів до відповідних вимог Європейського Союзу (далі – ЄС) на підставі положень Концепції адаптації законодавства України до законодавства ЄС, схваленої постановою Кабінету Міністрів України від 16 серпня 1999 року № 1496;

відповідності до додатків 4, 15 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

Суть проблеми полягає у введенні концепції управління аеронавігаційною інформацією, яка є частиною еволюційного процесу переходу від традиційної служби аеронавігаційної інформації до управління аеронавігаційною інформацією.

Діючі нормативно-правові акти з обслуговування аеронавігаційною інформацією не відповідають вимогам міжнародних стандартів ІКАО, що знижує ефективність обміну аеронавігаційними даними і як наслідок не сприяє підвищенню рівня безпеки польотів.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

Група (підгрупа)	Так	Ні
Громадяни	-	+
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання	+	-

Визначена проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів та потребує вирішення шляхом державного регулювання. Положення, викладені в проекті регуляторного акта, мають загальнообов'язковий характер і не можуть затверджуватись локальними актами суб'єктів господарювання.

Розв'язати існуючу проблему можливо за умови прийняття зазначеного проекту регуляторного акта який визначає порядок організації та проведення заходів при управлінні аеронавігаційною інформацією в цивільній авіації та відповідає вимогам законодавства України та міжнародним стандартам в сфері аеронавігаційного обслуговування.

## II. Цілі державного регулювання

Основною метою розроблення проекту регуляторного акта є урахування вимог ІКАО, ЄС та Повітряного кодексу України за напрямками:

створення нормативно-правової бази з питань аеронавігації у напрямку управління аеронавігаційною інформацією та законодавче закріплення норм регулювання авіаційної діяльності в Україні;

гармонізація законодавства України зі стандартами ЄС та іншими нормами європейського права, що регламентують авіаційну діяльність;

реалізація державної політики у сфері аеронавігації та управління аеронавігаційною інформацією з єдиними нормами.

### III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

#### 1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Першим альтернативним способом є збереження чинних нормативно-правових актів у сфері УАІ. У такому випадку порядок організації обслуговування аеронавігаційною інформацією залишається застарілим, що має негативний вплив на якість аеронавігаційної інформації та аеронавігаційних даних під час обслуговування аеронавігаційною інформацією користувачів повітряного простору та не відповідає сучасним вимогам та стандартам ICAO та ЄС.
Альтернатива 2	Прийняття проекту регуляторного акта дасть змогу Україні розв'язати проблеми організаційного, правового характеру, а також питання, що пов'язані з загальносистемним УАІ.

#### 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

##### 2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Вигоди відсутні, не сприятиме приведенню нормативно-правових актів у сфері УАІ у відповідність до законодавства України та вимог ICAO і ЄС.	Бюджетні витрати не передбачаються

Альтернатива 2	За умови прийняття проекту нормативно-правового акту у сфері УАІ у відповідності до міжнародних стандартів дасть можливість підвищити ефективність обслуговування аеронавігаційною інформацією користувачів повітряного простору.	Бюджетні витрати не передбачаються
----------------	---	------------------------------------

## 2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян є опосередкованою. У разі прийняття проекту нормативно-правового акту підвищиться рівень безпеки обслуговування повітряного руху України

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2	Підвищення рівня безпеки обслуговування повітряного руху	Відсутні

## 2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	31	55	-	-	86
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	36%	64%	-	-	100%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Вигоди відсутні, оскільки така ситуація призведе до не виконання вимог чинного законодавства України та вимог ICAO і ЄС у сфері УАІ.	Організація та проведення заходів при переході від служб аеронавігаційної інформації до УАІ потребує фінансових витрат на придбання та підтримання на належному рівні обладнання, що використовується при УАІ

Альтернатива 2	Прийняття проекту регуляторного акта забезпечить підвищення якості обслуговування аеронавігаційною інформацією польотів повітряних суден на аеродромах та у повітряному просторі України у відповідності до стандартів ІСАО, що сприятиме впровадженню світових та загальноєвропейських стандартів у сфері інформаційного забезпечення діяльності цивільної авіації.	Організація та проведення заходів при переході від служб аеронавігаційної інформації до УАІ відповідно до рекомендованої міжнародної практики ІСАО потребує додаткових фінансових витрат на доукомплектування необхідним обладнанням.
----------------	--	---

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

№ з/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років
Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання			
1.	Витрати на придбання додаткового обладнання та приладів, сервісне обслуговування, тощо, гривень	Великі – 31600 Середні - 420	Великі – 158000 Середні - 2100
2.	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	Великі – 31 Середні -55	Великі – 31 Середні - 55
3.	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання, гривень	Великі – 979600 Середні –23100 Разом:1002700	Великі – 4898000 Середні –115500 Разом: 5013500

Проведення оцінки впливу кількісних витрат на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1	32020 за рік 160100 за п'ять років
Альтернатива 2	1002700 (за перший рік) 5013500 (за п'ять років)

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Другий спосіб на даний час є оптимальним рішенням, що дозволить привести національну нормативно – правову базу у відповідність до міжнародних вимог (Альтернатива 2).

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	1	Цілі прийняття регуляторного акта, які не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати)
Альтернатива 2	3	Дозволить привести національну нормативно-правову базу у відповідність до міжнародних вимог (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть)

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Вигоди відсутні. Не сприятиме приведенню нормативно правових актів у сфері УАІ до вимог чинного законодавства України та вимог ІСАО і ЄС	Бюджетні витрати відсутні. Прогнозовані сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства – за один рік можуть становити 32020грн, протягом п'яти	У разі залишення існуючої ситуації без змін проблема продовжує існувати, що не забезпечить досягнення поставленої мети

		років 160100 на придбання додаткового обладнання	
Альтернатива 2	Високі, а саме: прийняття проекту регуляторного акта дасть можливість привести нормативно-правові акти у сфері УАІ до вимог чинного законодавства України та вимог ІСАО і ЄС, що підвищить рівень безпеки польотів. Цілі досягнуті повною мірою	Прогнозовані бюджетні витрати на реалізацію регуляторного акта відсутні. Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого і середнього підприємства на реалізацію регуляторного акта складатимуть за перший рік – 1002700 грн. Протягом наступних п'яти років – 5013500 грн. на періодичне оновлення обладнання та засобів	Зазначений спосіб регулювання повністю відповідає вимогам законодавства України та міжнародним стандартам, є найбільш доцільним і ефективним, що дає змогу повною мірою досягнути поставленої мети державного регулювання, а саме підвищення рівня обслуговування повітряного руху. Проблема більше не існує

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Неприйнятна, зважаючи на необхідність приведення нормативно - правових актів у сфері УАІ до вимог чинного законодавства України та вимог ІСАО та ЄС	-
Альтернатива 2	Прийняття проекту регуляторного акту, який визначає порядок організації переходу від служб аеронавігаційної інформації до УАІ відповідно до рекомендованої практики ІСАО та ЄС, підвищить ефективність та безпеку обслуговування повітряного руху	Проект регуляторного акта є підзаконним актом і єдиним зовнішнім фактором на його дію є внесення змін до нормативних документів України

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

Заходи, які забезпечать розв'язання проблеми через імплементацію даного проекту регуляторного акта, базуватимуться на реалізації вимог Додатку 15 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Регламенту комісії (ЄС) №2096/2005 від 20 грудня 2005 року, що встановлює загальні вимоги стосовно аеронавігаційних послуг, та Регламенту комісії (ЄС) №73/2010 від 26 січня 2010 року, що встановлює вимоги до якості аеронавігаційних даних та аеронавігаційної інформації для Єдиного Європейського Неба.

Зазначені вимоги поширюються на фізичних та юридичних осіб, які незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості, провадять діяльність у галузі авіації та використання повітряного простору України, обслуговування повітряного руху, менеджменту повітряного простору та аеропортову діяльність.

Механізм контролю за додержанням вимог регуляторного акта базуватиметься на функціях, що витікають із повноважень Державіаслужби, та відповідних видів відстежень, передбачених законодавством України.

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

Відповідний розрахунок наведений у розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» аналізу регуляторного впливу.

## VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Обмеження строку дії регуляторного акта немає, що позитивно вплине на рівень безпеки польотів та повітряних перевезень цивільної та державної авіації у повітряному просторі України.

Зміна строку дії регуляторного акта можлива у разі зміни правових актів, на вимогах яких базується регуляторний акт.



Термін набрання чинності регуляторного акта – з 01 січня 2019 року.

### VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Запропонований регуляторний акт стосується інтересів держави, суб'єктів аеропортової діяльності, експлуатантів та суб'єктів, що виконують польоти та надають послуги з повітряних перевезень.

Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта	Не передбачається
Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта	86 аеродромів
Розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта	Кожен з суб'єктів господарювання на первинне виконання вимог запропонованого регуляторного акта витратить 3 години робочого часу. Сумарні витрати на виконання вимог запропонованого регуляторного акту суб'єктами господарювання за перший рік – 1002700грн, протягом наступних п'яти років -5013500грн .
Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта	Проект оприлюднено на сайті Державіаслужби
Кількість офіційні домовленості з провайдером аеронавігаційного обслуговування	Показник визначається за результатами відстеження регуляторного акту

IX. Визначення заходів за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта буде проводитись Державною авіаційною службою України за показниками результативності цього регуляторного акту згідно бази даних Державіаслужби.

Базове відстеження результативності регуляторного акту здійснюватиметься через 1 рік після набрання чинності запропонованого акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акту буде здійснюватися через 2 роки після набрання чинності цього регуляторного акту шляхом аналізу статистичних даних в порівнянні з базовим відстеженням.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акту будуть здійснюватися раз на кожні три роки. Починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності регуляторного акту.

Вид даних, які використовуватимуться для відстеження – статистичні дані щодо кількості отриманих звернень та скарг від користувачів повітряного простору України з питань дотримання суб'єктами господарювання вимог, визначених у регуляторному акті.

Голова Державіаслужби



О. БІЛЬЧУК