



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

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

Державна регуляторна служба України

Державна авіаційна служба України відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» подає для погодження проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо моніторингу викидів (емісії) експлуатантами цивільних повітряних суден» (далі – проект регуляторного акта).

Додатки:

1. Копія проекту регуляторного акта на 15 арк. в 1 прим.;
2. Аналіз регуляторного впливу проекту регуляторного акта на 24 арк. в 1 прим.;
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту регуляторного акта на 1 арк. в 1 прим.

Голова

Олександр БІЛЬЧУК

025692



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

НАКАЗ

Київ

**Про затвердження
Авіаційних правил України
«Технічні вимоги та
адміністративні процедури
щодо моніторингу викидів
(емісії) експлуатантами
цивільних повітряних
суден»**

Відповідно до вимог статей 11, 83, 84 Повітряного кодексу України, тому
IV Додатка 16 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та з метою
встановлення загальних правил і процедур стосовно вимірювання обсягів
викидів (емісії) діоксину вуглецю від польотів цивільних повітряних суден
н а к а з у ю:

1. Затвердити Авіаційні правила України «Технічні вимоги та
адміністративні процедури щодо моніторингу викидів (емісії) експлуатантами
цивільних повітряних суден», що додаються.

2. Управлінню стратегічного розвитку (Катерний В.) забезпечити в
установленому законодавством порядку:

005945

подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному сайті Державіаслужби;

розроблення до 30 квітня 2019 року всіх необхідних процедур, пов'язаних з введенням Авіаційних правил.

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

4. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Голова Державіаслужби



О. БІЛЬЧУК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної служби

України

_____ 2018 року № _____

АВІАЦІЙНІ ПРАВИЛА УКРАЇНИ

«Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо моніторингу викидів
(емісії) експлуатантами цивільних повітряних суден»

І. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила встановлюють вимоги до експлуатантів повітряних суден цивільної авіації та уповноваженого органу з питань цивільної авіації щодо планування, моніторингу та звітності щорічної емісії діоксиду вуглецю (CO₂) повітряних суден при виконанні польотів.

2. Дія цих Авіаційних правил поширюється на всіх юридичних і фізичних осіб незалежно від форми власності, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден із жорстким крилом та максимальною сертифікованою злітною масою понад 5700 кг (далі - експлуатанти ПС).

3. Ці Авіаційні правила застосовуються до експлуатації повітряних суден цивільної авіації, що виконують міжнародні польоти, за виключенням польотів з гуманітарною, медичною чи протипожежною метою.

4. Ці Авіаційні правила не застосовуються до експлуатації повітряних суден цивільної авіації при виконанні повітряних перевезень вищих посадових осіб.

5. Ці Авіаційні правила розроблені згідно з вимогами Повітряного кодексу України, стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації.

6. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

CO ₂	- діоксид вуглецю (Carbon Dioxide)
CORSIA	- Система компенсації та скорочення викидів CO ₂ для міжнародної авіації (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)
Doc	- документ Міжнародної організації цивільної авіації
ICAO	- Міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization);
ПС	- повітряне судно.

7. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:

внутрішній політ – політ повітряного судна з моменту зльоту на аеродромі однієї країни чи її територій до моменту посадки на аеродромі тієї ж самої країни чи її територій;

звітний період – один календарний рік;

міжнародний політ – політ повітряного судна з моменту зльоту на аеродромі однієї країни чи її територій до моменту посадки на аеродромі іншої країни чи її територій;

паливо, що відповідає вимогам CORSIA – авіаційне паливо сталого виробництва або низьковуглецеве авіаційне паливо, що відповідає вимогам CORSIA, яке експлуатант ПС може використовувати для скорочення викидів (емісії);

пара держав – група з двох держав-членів Міжнародної організації цивільної авіації, що складається з країни вильоту чи її територій та країни прильоту чи її територій;'

повний польотний час – загальний час з моменту початку руху повітряного судна з пункту завантаження до його повної зупинки в пункті вивантаження.

Інші терміни, що використовуються у цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у стандартах Міжнародної організації цивільної авіації, Повітряному кодексі України та інших нормативно-правових актах.

8. Для реалізації цих Авіаційних правил уповноважений орган з питань цивільної авіації розробляє та приймає внутрішні процедури.

II. Вимоги до здійснення моніторингу емісії

1. Розрахунок емісії CO₂ здійснюється на основі споживання палива повітряним судном. Експлуатант ПС здійснює моніторинг емісії та документально оформлює споживання палива під час міжнародних польотів у відповідності до застосованого методу моніторингу, що погоджується уповноваженим органом з питань цивільної авіації шляхом схвалення Плану моніторингу викидів (емісії).

2. Для визначення прийнятного методу моніторингу споживання палива експлуатант ПС обраховує обсяг емісії від виконання міжнародних польотів за попередній рік.

3. Експлуатант ПС, чий річний обсяг емісії від виконання міжнародних польотів дорівнює або перевищує 500 000 тон CO₂, повинен використовувати один з методів моніторингу споживання палива, відповідно до розділу III цих Авіаційних правил.

4. Експлуатант ПС, чий річний обсяг емісії від виконання міжнародних польотів менше 500 000 тонн CO₂, використовує або один з методів моніторингу споживання палива, відповідно до розділу III цих Авіаційних правил, або Інструмент оцінювання та звітності CO₂ ICAO CORSIA (CERT). З 01 січня 2021 року положення даного пункту застосовуються за умови, якщо річний обсяг емісії експлуатанта ПС від виконання міжнародних польотів перевищує або дорівнює 50 000 тонн CO₂.

5. Експлуатант ПС використовує значення густини палива для розрахунку маси палива, якщо кількість заправленого палива зазначається в одиницях об'єму.

6. Розрахунок емісії CO₂ від міжнародних польотів здійснюється експлуатантом ПС, що використовує один з методів моніторингу споживання палива відповідно до розділу III цих Авіаційних правил, за формулою:

$$CO_2 = \sum_F M_f * FCF_f$$

де:

CO₂ – емісія CO₂ (в тоннах);

M_f – маса спожитого палива f (в тоннах);

FCF_f – коефіцієнт перетворення певного виду палива f, що дорівнює 3,16 (у кг CO₂/кг палива) для палива Jet-A та 3,10 (у кг CO₂/кг палива) для палива AvGas або Jet-B.

7. Експлуатант ПС, чий річний обсяг емісії від виконання міжнародних польотів менше 10 000 тонн CO₂, звільняється від здійснення моніторингу емісії до моменту, поки річний обсяг емісії від виконання міжнародних польотів не досягне рівня 10 000 тонн CO₂. В такому випадку експлуатант зобов'язаний

виконувати моніторинг емісії з 01 січня року, що настає після року, за результатами якого обсяг емісії досяг вказаного рівня.

III. Методи моніторингу споживання палива

1. Експлуатант ПС, відповідно до вимог розділу II, обирає один з наступних методів моніторингу споживання палива:

Метод А;

Метод Б;

Прибирання / встановлення колодок;

Заправка палива;

Розподіл палива згідно повного польотного часу.

2. При використанні Методу А експлуатант ПС розраховує споживання палива за наступною формулою:

$$F_N = T_N - T_{N+1} + U_{N+1}$$

де:

F_N – витрата палива за політ, що розглядається (політ N), визначений методом А (в тоннах);

T_N – кількість палива, що міститься в баках літака по завершенню заправки для польоту, що розглядається (тобто польоту N) (в тоннах);

T_{N+1} – кількість палива, що міститься в баках літака по завершенню заправки для наступного польоту (тобто польоту $N+1$) (в тоннах).

U_{N+1} – сумарна кількість заправленого палива для наступного польоту (тобто польоту $N+1$), виміряна в одиницях об'єму та помножена на значення густини (в тоннах).

Кількість заправленого палива визначається за кількістю, вказаною постачальником палива у розрахункових документах на постачання палива для кожного польоту.

3. При використанні Методу Б експлуатант ПС розраховує споживання палива за наступною формулою:

$$F_N = R_{N-1} - R_N + U_N,$$

де:

F_N – витрата палива за політ, що розглядається (тобто політ N), визначений методом В (в тоннах);

R_{N-1} – кількість палива, яке залишається в баках літака в кінці попереднього польоту (тобто польоту $N-1$) в момент встановлення колодок перед даним польотом (в тоннах);

R_N – кількість палива, яке залишається в баках літака в кінці розглянутого польоту (тобто польоту $N-1$) в момент встановлення колодок після польоту (в тоннах);

U_N – кількість заправленого палива для польоту, що розглядається, виміряна в одиницях об'єму і помножена на значення густини (в тоннах).

У випадку, коли ПС не виконує політ перед тим польотом, до якого застосовується моніторинг споживання палива (наприклад, коли такому польоту передують роботи по технічному обслуговуванню ПС), експлуатант може замінити R_{N-1} на кількість палива, що залишилось у баках ПС на момент завершення попередньої операції з ПС та зареєстровано у технічних журналах.

Експлуатант ПС, що на разовій основі виконує польоти, віднесені до іншого експлуатанта ПС, надає такому експлуатанту ПС інформацію про кількість палива, отриману методом «Прибирання / встановлення колодок».

4. При використанні методу «Прибирання / встановлення колодок» експлуатант ПС розраховує споживання палива за наступною формулою:

$$F_N = T_N - R_N$$

де:

F_N – витрата палива за політ, що розглядається (тобто політ N), визначений методом «Прибирання / встановлення колодок» (в тоннах);

T_N – кількість палива, що міститься в баках літака в момент прибирання колодок для польоту, що розглядається (тобто польоту N) (в тоннах);

R_N – кількість палива, яке залишається в баках літака в момент встановлення колодок для польоту, що розглядається (тобто польоту N) (в тоннах).

5. При використанні методу «Заправка палива» експлуатант ПС розраховує споживання палива на польотах із заправкою палива (крім випадків, коли заправка палива для наступного польоту не здійснюється) за наступною формулою:

$$F_N = U_N$$

де:

F_N – витрата палива за політ, що розглядається (тобто політ N), визначений методом «Заправка палива» (в тоннах);

U_N – кількість заправленого палива для польоту, що розглядається, яке виміряне в одиницях об'єму і помножене на значення густини (в тоннах).

6. При використанні методу «Заправка палива» експлуатант ПС розраховує споживання палива на польотах без заправки палива за наступною формулою для розподілення споживання палива від попередньої заправки пропорційно повному польотному часу:

$$F_N = U_N * \left[\frac{BH_N}{BH_N + BH_{N+1} + \dots + BH_{N+n}} \right]$$

$$F_{N+1} = U_N * \left[\frac{BH_{N+1}}{BH_N + BH_{N+1} + \dots + BH_{N+n}} \right]$$

$$F_{N+n} = U_N * \left[\frac{BH_{N+n}}{BH_N + BH_{N+1} + \dots + BH_{N+n}} \right]$$

8. Розрахунок споживання палива для кожного окремого міжнародного польоту методом «Розподілу палива згідно повного польотного часу» здійснюється за наступною формулою:

$$F_N = AFBR_{AO, AT} * V_{H_{AO, AT, N}}$$

де:

F_N – кількість палива, яке розподілене на даний міжнародний політ (тобто політ N) методом «Розподілу палива згідно повного польотного часу» (в тоннах);

$AFBR_{AO, AT}$ – середні норми витрат палива для експлуатанта ПС (AO) і типу ПС (AT) (в тоннах на годину);

$V_{H_{AO, AT, N}}$ – повний польотний час міжнародного польоту, що розглядається (пльоту N) для експлуатанта ПС (AO) і типу ПС (AT) (в годинах).

9. Обраний метод зазначається в Плані моніторингу викидів (емісії) та схвалюється уповноваженим органом з питань цивільної авіації до початку періоду моніторингу. Обраний метод використовується на постійній основі. У разі зміни методу моніторингу споживання палива експлуатант ПС подає до уповноваженого органу з питань цивільної авіації на схвалення оновлений План моніторингу викидів (емісії).

10. Експлуатант ПС, що планує скоротити викиди (емісію) за рахунок використання палива, що відповідає вимогам CORSIA, у разі заправки палива на території іншої країни повинен використовувати паливо, що відповідає критеріям сталості для палива, що відповідає вимогам CORSIA (Doc). Виробник такого типу палива повинен бути сертифікованим уповноваженим органом іншої країни в рамках затверджених систем сертифікації сталості (Doc).

де:

F_N – витрата палива за політ, що розглядається (тобто політ N), визначений методом «Заправка палива» (в тоннах);

F_{N+1} – витрата палива за наступний політ (тобто політ $N+1$), визначений методом «Заправка палива» (в тоннах);

F_{N+n} – витрата палива за один з наступних польотів (тобто політ $N+n$), визначений методом «Заправка палива» (в тоннах);

U_N – кількість заправленого палива для польоту, що розглядається (тобто польоту N) (в тоннах);

BH_N – повний польотний час польоту, що розглядається (тобто польоту N) (в годинах);

7. При використанні методу «Розподіл палива згідно повного польотного часу» експлуатант ПС розраховує для кожного типу ПС середню норму витрат палива за наступною формулою:

$$AFBR_{AO,AT} = \frac{\sum_N U_{AO,AT,N}}{\sum_N BH_{AO,AT,N}}$$

де:

$AFBR_{AO,AT}$ – середні норми витрат палива для експлуатанта ПС (AO) і типу ПС (AT) (в тоннах на годину);

$U_{AO,AT,N}$ – кількість заправленого палива для міжнародного польоту N для експлуатанта ПС (AO) і типу ПС (AT), визначене методом моніторингу заправленого палива (в тоннах);

$BH_{AO,AT,N}$ – повний польотний час міжнародного польоту N для експлуатанта ПС (AO) і типу ПС (AT) (в годинах).

Середні норми витрат палива для експлуатанта ПС розраховуються щорічно з використанням даних за звітний рік. Середні норми витрат палива для кожного типу ПС зазначаються у Звіті щодо обсягів викидів (емісії).

11. Якщо експлуатант ПС не може продемонструвати відповідність палива вимогам, що зазначені у пункті 10, таке паливо не буде зараховуватись як паливо, що відповідає вимогам CORSIA.

IV. План моніторингу викидів (емісії)

1. План моніторингу викидів (емісії) (далі - План) – документ, що описує порядок та спосіб дій експлуатанта ПС, пов'язаних із здійсненням моніторингу емісії.

2. План містить наступну інформацію:

загальну інформацію про експлуатанта ПС;

парк повітряних суден, дані про польоти та види палива, що використовуються;

методи та способи розрахунку емісії від міжнародних польотів (на період 2019-2020 та після 01 січня 2021);

управління даними, їх передачу та контроль.

Типова форма Плану наведена у додатку 1 до цих Авіаційних правил. Електронна форма Плану готується експлуатантом ПС з використанням шаблону, розміщеного на офіційному веб-сайті уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

3. Експлуатант ПС надає уповноваженому органу з питань цивільної авіації свій План протягом 3 місяців після того, як до нього починають застосовуватись умови, визначені пунктом 6 розділу II цих Авіаційних правил.

4. План схвалюється уповноваженим органом з питань цивільної авіації за відповідною процедурою протягом 30 календарних днів з дня отримання Плану від експлуатанта ПС.

5. Експлуатант ПС повторно надає уповноваженому органу з питань цивільної авіації на схвалення План, якщо в нього були внесені суттєві зміни (зміни, що впливають на статус чи відповідність експлуатанта ПС вимогам цих Авіаційних правил, або впливають на рішення уповноваженого органу з питань цивільної авіації стосовно відповідності підходів експлуатанта ПС до здійснення моніторингу). Повторне схвалення Плану здійснюється уповноваженим органом з питань цивільної авіації протягом 20 календарних днів з дня отримання Плану від експлуатанта ПС.

6. У випадку встановлення невідповідності Плану вимогам цих Авіаційних правил або подання експлуатантом ПС неповної інформації, уповноважений орган з питань цивільної авіації інформує експлуатанта ПС про виявлені недоліки з об'єктивним обґрунтуванням. Експлуатант ПС усуває недоліки протягом 20 календарних днів.

7. У період 2019-2020 роки експлуатант ПС використовує той самий метод моніторингу, який він планує використовувати у період 2021-2023 роки, з урахуванням очікуваного обсягу емісії CO₂. У разі необхідності застосовувати інший метод моніторингу, експлуатант ПС надає оновлений План не пізніше 30 вересня 2020 року з тим, щоб використовувати новий метод моніторингу з 01 січня 2021 року.

8. Якщо річний обсяг емісії CO₂ експлуатанта ПС від міжнародних польотів в будь-який період після 01 січня 2021 року перевищує показник у 50 000 тонн у звітний рік (y), а також за рік (y+1), експлуатант ПС надає оновлений План не пізніше 30 вересня (y+2) року з тим, щоб перейти на один з методів моніторингу з 01 січня (y+3) року.

V. Контроль та підготовка Звіту щодо обсягів викидів (емісії)

1. Звіт щодо обсягів викидів (емісії) (далі - Звіт) – документ, що демонструє обсяги емісії CO₂ експлуатанта ПС за звітний період, що розраховувались відповідно до схваленого Плану моніторингу викидів (емісії).

2. Звіт містить наступну інформацію:

загальну інформацію про експлуатанта ПС;

парк повітряних суден та види палива, що використовуються;

загальну кількість міжнародних польотів та польотів по парам аеродромів;

сумарну емісію CO₂ та емісію по парам аеродромів;

обсяг використаного палива, що відповідає вимогам CORSIA (за наявності).

Типова форма Звіту наведена у додатку 2 до цих Авіаційних правил.

3. Експлуатант ПС надає уповноваженому органу з питань цивільної авіації верифікований за стандартом ISO 14064-3:2006 Звіт та відповідний звіт щодо верифікації до 01 травня наступного за звітним року.

4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації протягом 30 календарних днів з дня отримання Звіту від експлуатанта ПС перевіряє Звіт за встановленою процедурою. У випадку встановлення помилок, невідповідності Звіту вимогам цих Авіаційних правил, подання експлуатантом ПС неповної інформації, уповноважений орган з питань цивільної авіації інформує експлуатанта ПС про виявлені недоліки з об'єктивним обґрунтуванням. Експлуатант ПС усуває недоліки протягом 20 календарних днів.

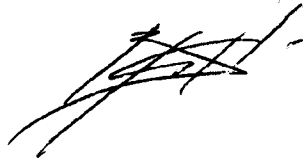
5. Експлуатант ПС відповідає за своєчасне заповнення прогалин у даних при здійсненні моніторингу емісії, виправлення недоліків та перевірку інформації перед наданням Звіту до уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

6. У разі ненадання або надання з порушенням визначених цими Авіаційними правилами строків відповідних матеріалів уповноваженому органу з питань цивільної авіації, до експлуатанта ПС застосовуються, в порядку встановленому законодавством України, фінансові санкції у вигляді штрафу відповідно до Повітряного кодексу України.

7. Уповноважений орган з питань цивільної авіації на основі звітів експлуатантів ПС за встановленою процедурою розраховує сумарну емісію CO₂ за звітний період (починаючи з періоду 2019-2020) та подає до ІКАО узагальнений Звіт країни щодо обсягів викидів (емісії).

Форма Звіту країни щодо обсягів викидів (емісії) наведена у додатку 3 до цих Авіаційних правил.

Начальник управління
стратегічного розвитку



В. КАТЕРНИЙ



В. КАТЕРНИЙ

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо моніторингу викидів (емісії) експлуатантами цивільних повітряних суден»

I. Визначення проблеми

У жовтні 2010 року під час 37-ї сесії Генеральної Асамблеї Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) держави-учасниці визначили за бажану ціль стабілізувати рівень емісії парникових газів від міжнародної цивільної авіації на рівні 2020 року. Резолюції були підтримані Україною під час 39-ї сесії Генеральної Асамблеї ICAO у жовтні 2016 року, що засвідчило готовність України впроваджувати систему ринкових заходів CORSIA, ініційовану ICAO, з 2021 року.

CORSIA – це глобальний секторальний ринковий захід, призначений для компенсації емісії CO₂ від міжнародної цивільної авіації, з тим, щоб стабілізувати рівні такої емісії з 2020 року. Станом на жовтень 2018 року 75 держав, що представляють 75,96% міжнародної авіації, мають намір брати участь у глобальній схемі ринкових заходів CORSIA з самого початку (2021 року). Україна також знаходиться в їх числі, що призводить до необхідності розпочати моніторинг емісії від міжнародних польотів українських експлуатантів повітряних суден з січня 2019 року (2019-2020 – підготовчий етап CORSIA). Система моніторингу викидів є важливим елементом та передумовою для запровадження ринкового механізму CORSIA, що сприятиме скороченню викидів при виконанні міжнародних польотів.

Проте наразі в Україні відсутні механізми для реалізації участі у глобальній системі ринкових заходів CORSIA, що ставить під загрозу виконання міжнародних зобов'язань країни.

На цей час на рівні українського законодавства звітність щодо викидів з окремих установок (виключно стаціонарних) передбачена, зокрема, в рамках звітності щодо викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря для цілей оподаткування та виконання статистичних спостережень. В Україні також здійснюється оцінка викидів на національному рівні з метою подачі відповідної звітності Секретаріату Рамкової Конвенції Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату. Однак, діяльність такої системи оцінки викидів не застосовується та не може застосовуватись до експлуатантів повітряних суден.

На сьогоднішній день в Україні діяльність цивільної авіації регулюється нормативно-правовими актами, які мають розроблятися відповідно до стандартів і рекомендованої практики ICAO. Для впровадження CORSIA у липні 2018 року ICAO затвердила IV том 16 додатка до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року (Чиказька конвенція), що містить стандарти та рекомендовану практику для всіх держав-учасниць зокрема щодо моніторингу та звітності обсягів емісії.

Отже, при реалізації сучасної державної політики в області цивільної авіації, а саме у сфері екологічної безпеки цивільної авіації, питання державного регулювання в першу чергу потребують особливої уваги з боку органів державної влади і не можуть бути вирішені за рахунок ринкових механізмів. Жодного нормативно-правового акта, що регулює питання моніторингу емісії CO₂ в галузі цивільної авіації не існує.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

Групи	Так	Ні
Громадяни	-	+
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання,	+	-
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	-	+

II. Цілі державного регулювання

Прийняття проекту наказу «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо моніторингу викидів (емісії) експлуатантами цивільних повітряних суден» обумовлено необхідністю виконання Україною міжнародних зобов'язань та приведення нормативно-правової бази, яка регулює діяльність цивільної авіації України, у відповідність із вимогами ICAO з метою розбудови системи зменшення негативного впливу авіації на навколишнє середовище, зокрема через запровадження моніторингу емісії CO₂ експлуатантами повітряних суден.

Шляхом державного регулювання, пропонується розв'язати наступні проблеми:

- відсутність в Україні в галузі цивільної авіації системи моніторингу емісії, яка б у достатній мірі відповідала зобов'язанням України щодо відповідності регулювання вимогам ICAO;
- проведення розрахунку емісії без використання єдиної методики, що призводить до відсутності репрезентативних даних та, як наслідок, унеможливорює участь України у системі CORSIA;
- відсутність належного контролю та заходів стимулювання належного розрахунку емісії.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження ситуації без прийняття Проекту наказу	У випадку залишення ситуації без змін (тобто з повною відсутністю будь-якого регулювання питання викидів (емісії) у цивільній авіації), поставлені цілі державного регулювання не будуть досягнуті. За таких умов в цивільній авіації України не буде створено

	систему моніторингу емісії, а також ефективний контроль за рівнем емісії, а значить – не буде забезпечено участь України у системі CORSIA, попри заявлені міжнародні зобов'язання. Невиконання міжнародних зобов'язань погіршить міжнародний імідж України, може призвести до негативної реакції з боку ICAO та погіршить рівень відповідності України вимогам ICAO в рамках Універсальної програми аудиту безпеки польотів ICAO.
Альтернатива 2 Запровадження системи моніторингу емісії CO ₂	Другим альтернативним способом є прийняття проекту наказу. При цьому будуть досягнуті вищезазначені цілі державного регулювання. Прийняття Проекту наказу забезпечить запровадження єдиної для всіх експлуатантів повітряних суден системи моніторингу емісії від міжнародних польотів, а також виконання Україною міжнародних зобов'язань у сфері зменшення негативного впливу авіації на навколишнє середовище, що є однією із стратегічних цілей ICAO.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження ситуації без прийняття Проекту наказу	Не передбачаються	Не передбачаються
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Позитивний вплив на позиції України в міжнародних рейтингах (зокрема рівень відповідності	Сума витрат на адміністрування регулювання

Запровадження системи моніторингу емісії CO ₂	України вимогам ICAO в рамках Універсальної програми аудиту безпеки польотів ICAO) та виконання міжнародних зобов'язань, а також підвищення рівня екологічної безпеки цивільної авіації. Також передбачається забезпечення конкурентоспроможності України в рамках системи CORSIA.	загалом складає: 11 640,51 грн. на рік. Фінансування здійснюватиметься в межах фінансування призначеного на утримання Державної авіаційної служби України.
--	--	---

2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць		28			28
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків		100			100

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження ситуації без прийняття Проекту наказу	Не передбачаються	Не передбачаються
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Позитивний вплив на продуктивність та	Передбачаються витрати на

Запровадження системи моніторингу емісії CO ₂	конкурентоспроможність суб'єктів господарювання. Наявність чіткої процедури та єдиної методики для здійснення моніторингу та звітності щодо емісії від міжнародних польотів. Створення рівних з іноземними авіакомпаніями умов для застосування ринкового механізму сприяння компенсації емісії CO ₂ від міжнародної цивільної авіації CORSIA. Забезпечення відповідності розрахунку емісії стандартам ICAO.	запровадження внутрішньої системи збору інформації суб'єктів господарювання
--	---	---

Розрахунок вартості одну людино-годину норма робочого часу на 2018 рік становить при 40-годинному робочому тижні 1994 год. (лист Мінпраці від 19.10.2017 № 224/01/103-17/214 та з урахуванням вимог триманням вимог статей 50 -53, 67 і 73 КЗпП.).

А) для підприємств:

Середня з/плата за березень 2018 року – авіація – 32 903 грн. Джерело: дані Державної служби статистики України. $32\,903 * 12 : 1\,994 = 198,01$ грн.

Б) для державних інспекторів Державної авіаційної служби України:

Середня з/плата за березень 2018 року – 19 440 грн. Джерело: дані Державної авіаційної служби України. $19\,440 * 12 : 1\,994 = 116,99$ грн.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1	Не передбачаються, проте можуть виникати за умови зміни відповідного регулювання щодо емісії в іноземних

	країнах, до яких виконують польоти українські експлуатанти повітряних суден
Альтернатива 2	Прогнозовані витрати суб'єктів господарювання, пов'язані з виконанням регулювання, складатимуть 471 263,8 грн. в перший рік регулювання та 1 912 776,6 грн. за п'ять років (частина витрат є разовими та здійснюється в перший рік).

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	Відсутні	Відсутні
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Відсутні	Відсутні
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (надання на схвалення Державіаслужбі	Оціночно: 85 годин $85 * 198,01 =$ 16 830,85 грн	Оціночно: 85 годин за перший рік + 65 годин щорічно з

	Плану моніторингу емісії, змін до Плану моніторингу емісії (за необхідності), щорічного Звіту щодо обсягів емісії, здійснення адміністративних процедур щодо ведення моніторингу емісії), гривень		другого по п'ятий рік = 345 годин $345 * 198,01 = 68\,313,45$ грн
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські	Відсутні	Відсутні

	товари тощо), гривень		
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Відсутні	Відсутні
8	Інше (уточнити), гривень	Відсутні	Відсутні
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	16 830,85	68 313, 45
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	28	28
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	471 263,8	1 912 776,6

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	Відсутні		

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/ нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/ зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	Відсутні	

Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (надання на схвалення Державіаслужбі Плану моніторингу емісії, змін до Плану моніторингу емісії (за необхідності), щорічного Звіту щодо обсягів емісії, здійснення адміністративних процедур	Оціночно: Підготовка Плану моніторингу (разово) – 10 годин Підготовка Звіту щодо обсягів емісії – 5 годин Налагодження системи	Відсутні	85 годин (перший рік) 85 * 198,01 = 16 830,85 грн	85 годин за перший рік + 65 годин щорічно з другого по

щодо ведення моніторингу емісії), гривень	моніторингу (разово) – 10 годин Внесення змін/доповнень до внутрішніх процедур (разово) – 5 годин Здійснення моніторингу – (5 годин/місяць) – 60 годин			п'ятий рік = 345 годин 345 * 198,01 = 68 313, 45 грн
---	--	--	--	---

Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду(контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій,	Відсутні			

виконання рішень/ приписів тощо)	
----------------------------------	--

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	Відсутні			

Вид витрат	Разом за рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари	Відсутні		

тощо)	
-------	--

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	Відсутні	

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

Державний орган, для якого проводиться розрахунок вартості адміністрування регулювання: Державна авіаційна служба України.

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата) ¹	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
---	--	--	--	---	--

¹ - вартість н/г розрахована за показником середньої місячної заробітної плати для державних інспекторів Державної авіаційної служби України у 2018 році 19 440 грн. у перерахунку до кількості робочих годин у 2018 році (джерело – дані Державної авіаційної служби України) (19 440 * 12 : 1 994 = 116,99 грн.)

1. Схвалення плану моніторинг у (разово у перший рік), змін до плану моніторинг у експлуатан та повітряного судна	1,5	116,99	1	28	4 913,58
2. Схвалення розроблено го експлуатан том повітряного судна звіту про обсяги емісії	2	116,99	1	28	6 551,44
3. Підготовка звітності за результата ми регулюванн	1,5	116,99	0,036	28	175,49

я					
Разом за рік	X	X	X	X	11 640,51
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	38 548,23

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

В разі збереження ситуації без прийняття Проекту наказу (Альтернатива 1) Україна, як країна, що є державою-учасницею Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), не зможе в повній мірі виконувати покладені на неї обов'язки, що може мати наслідком обмеження польотів до інших регіонів світу.

Таким чином оптимальним рішенням, яке дасть змогу привести національну нормативно-правову базу у відповідність із міжнародними вимогами та забезпечить високий рівень екологічної безпеки цивільної авіації, є запровадження системи моніторингу емісії CO₂ шляхом прийняття Проекту наказу (Альтернатива 2).

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	1	Залишення ситуації без змін (без будь-якого регулювання питання моніторингу емісії в цивільній авіації), призведе до того, що жодна із поставлених цілей державного регулювання

		не буде досягнута, а проблеми, пов'язані з відсутністю в Україні ефективного механізму для участі у системі CORSIA, продовжать існувати.
Альтернатива 2	4	Прийняття Проекту наказу забезпечить вирішення наявних проблем та досягнення визначених цілей державного регулювання у сфері моніторингу емісії у цивільній авіації.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Збереження ситуації без прийняття Проекту наказу	Не передбачаються Альтернатива неприйнятна, зважаючи на необхідність приведення нормативно-правових актів у сфері цивільної авіації до вимог ICAO	Не передбачаються	Цілі державного регулювання не досягнуті
Альтернатива 2 Обраний спосіб Запровадження системи	Для держави: - виконання міжнародних зобов'язань	Для держави прогнознi витрати, пов'язані з	Прийняття Проекту наказу дозволяє досягнути всіх

моніторингу емісії CO ₂	України; - впровадження єдиної загальнообов'язкової методики розрахунку емісії від міжнародних польотів; - отримання точної та об'єктивної інформації щодо емісії українських експлуатантів повітряних суден від міжнародних польотів; - створення умов для застосування ринкових механізмів сприяння скороченню емісії від міжнародних	виконанням регулювання складатимуть 11 640,51 грн. в перший рік регулювання та 38 548,23 грн. на п'ять років. Для суб'єктів господарювання прогнозовані витрати, пов'язані з виконанням регулювання, складатимуть 471 263,8 грн. в перший рік регулювання та 1 912 776,6 грн. за п'ять років (частина витрат є разовими та здійснюється в перший рік).	цілей регулювання, повністю вирішуючи виявлені проблеми.
---------------------------------------	--	--	--

	польотів (CORSIA). Для суб'єктів господарювання: - наявність заснованої на стандартах ІСАО чіткої процедури та єдиної методики для здійснення моніторингу та звітності щодо емісії від міжнародних польотів; - створення рівних з іноземними експлуатантам и повітряних суден умов для застосування ринкових механізмів сприяння скороченню		
--	--	--	--

	емісії від міжнародних польотів.		
--	----------------------------------	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Збереження ситуації без прийняття Проекту наказу	Збереження ситуації без прийняття Проекту наказу спричинить значну різницю в застосовних процедурах між Україною та іншими державами-учасницями ІКАО, негативно вплине на позицію України в міжнародному рейтингу та на рівень екологічної безпеки цивільної авіації	Ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта не передбачається
Альтернатива 2 Обраний спосіб Запровадження системи моніторингу емісії CO ₂	Прийняття Проекту наказу є найбільш прийнятним та обґрунтованим шляхом розв'язання виявлених проблем та досягнення цілей державного регулювання у сфері моніторингу емісії у	Ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта не передбачається

	цивільній авіації.	
--	--------------------	--

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

Першочерговим механізмом розв'язання зазначеної проблеми є прийняття Проекту наказу, що впроваджує обов'язкову систему моніторингу викидів діоксиду вуглецю (CO₂) при виконанні міжнародних польотів українськими експлуатантами повітряних суден, забезпечити функціонування системи збору інформації щодо викидів діоксиду вуглецю (CO₂) для щорічного надання звітів до ІКАО.

Для впровадження Проекту наказу необхідно здійснити такі організаційні заходи:

- забезпечити інформування громадськості про вимоги відповідних Авіаційних правил шляхом оприлюднення в мережі Інтернет – на офіційному веб-сайті Державної авіаційної служби України та урядовому порталі «Громадянське суспільство і влада»;
- провести погодження Проекту наказу із заінтересованими центральними органами виконавчої влади;
- розробити внутрішні процедури Державної авіаційної служби України;
- забезпечити створення та функціонування платформи для завантаження в електронному форматі документації у сфері моніторингу та звітності.

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

Проект наказу стосується інтересів держави та суб'єктів господарювання. Негативних наслідків у зв'язку з прийняттям Проекту наказу не очікується.

Для впровадження та виконання вимог регуляторного акта органам виконавчої влади не потрібне додаткове фінансування за рахунок коштів Державного бюджету України. Фінансування витрат здійснюватиметься в межах бюджетних призначень на утримання та провадження діяльності органів виконавчої влади.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Питома вага суб'єктів великого та середнього підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, становить 100 відсотків. Розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів великого та середнього підприємництва здійснено згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 р. № 308. Витрати для одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта, наведені у частині III цього Аналізу регуляторного впливу. Суб'єктам господарювання необхідне збільшення додаткових витрат за власний рахунок.

Витрати суб'єктів малого підприємництва не передбачаються, тому зазначені розрахунки витрат згідно додатку 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводились.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії Проекту наказу встановлюється на необмежений термін, оскільки відносини, які він регулює, мають перманентний характер. Обмеження строку дії регуляторного акта не застосовується, що позитивно

вплине на рівень екологічної безпеки цивільної авіації України. Зміна строку дії регуляторного акта можлива у разі зміни стандартів та рекомендованої практики ІСАО, на вимогах яких базується регуляторний акт.

Термін набрання чинності регуляторного акта – відповідно до законодавства з дня його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Назва показника	Розмір показника
Розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання на виконанням вимог акта	За оціночними показниками 85 годин за перший рік, що становить 16 830,85 грн витрат на одного суб'єкта господарювання. 65 годин щорічно, починаючи з другого року, що становить 12 870,05 грн витрат на одного суб'єкта господарювання на рік.
Кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта	За оціночними показниками кількість суб'єктів господарювання становить 28 та може змінюватись залежно від кількості експлуатантів повітряних суден, що виконують міжнародні польоти.
Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта	Не передбачені, проте можуть виникати надходження у вигляді штрафів за порушення законодавства у сфері цивільної авіації (зокрема порушення вимог авіаційних правил)
Рівень поінформованості суб'єктів	Високий за рахунок оприлюднення

господарювання з основних положень акта	Авіаційних правил на офіційному веб-сайті Державної авіаційної служби та проведенню тренінгів для відповідальних співробітників експлуатантів повітряних суден.
---	---

Х. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватись відстеження результативності регуляторного акта в разі його прийняття

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься Державіаслужбою. Відповідні відстеження будуть проводитись шляхом аналізу статистичний даних.

Щодо акта буде послідовно здійснюватися базове, повторне та періодичне відстеження результативності.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде проведено після набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта. Повторне відстеження результативності – через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом; періодичне відстеження результативності – один раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Одержані дані під час здійснення повторного відстеження результативності будуть порівнюватися із значеннями показників, що були одержані в процесі базового відстеження. Періодичні відстеження результативності будуть здійснюватися з метою перевірки сталого досягнення регуляторним актом цілей, задекларованих під час його прийняття, після здійснення повторного відстеження результативності цього регуляторного акта. Установлені кількісні та якісні значення показників результативності

акта будуть порівнюватись із значеннями аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

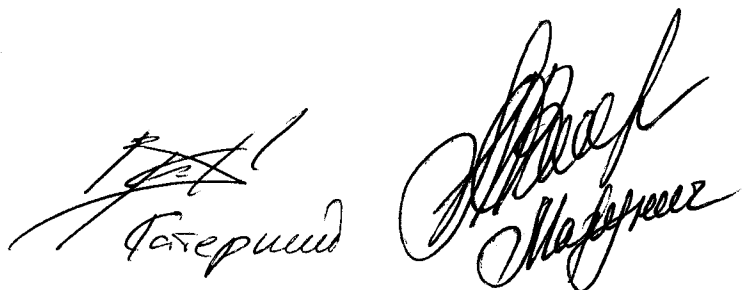
У разі виявлення нерегульованих та проблемних моментів шляхом проведення аналізу показників дії цього акта, ці моменти буде виправлено внесенням відповідних змін.

Голова Державної авіаційної
служби України



О. БІЛЬЧУК

« ____ » _____ 2018 р.



Гончаренко

Мазуркевич



4.

Проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України технічні вимоги та адміністративні процедури щодо моніторингу викидів (енсі) експлуатантами цивільних повітряних суден»

Щодо затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо моніторингу викидів (енсі) експлуатантами цивільних повітряних суден»

Відділ розвитку та екологічної безпеки цивільної авіації

Оприлюднено 23.01.19

Повідомлення про оприлюднення MRV

APR Правила MRV

Правила MRV

Додаток 1 Правила MRV

Додаток 2 Правила MRV

Додаток 3 Правила MRV

Наказ АПУ

Керівництво
Про Службу

Пасажирів