



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 № 95 від 28.02 2019 р. про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державна регуляторна служба України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянула проект наказу Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України» (далі – проект наказу), а також документи, що додаються до нього, подані листом Державної авіаційної служби України від 04.02.2019 № 1.19-753-19.

За результатами проведеного аналізу проекту наказу 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 наказу пропонується затвердити Авіаційні правила України «Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України».

Однак проект наказу не може бути погоджений у запропонованій редакції з огляду на таке.

На адресу Державної регуляторної служби України надійшов лист від Громадської спілки «Українська авіатранспортна асоціація» № 12-19-вд від 20.02.2019, в якому надані зауваження та пропозиції до проекту наказу.

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 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

Державна регуляторна служба України

ВІХ №1297/0/20-19 від 28.02.2019

Криштун Михайло Вікторович

с/р



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 вищевказаного листа, та поінформувати 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).

У даному випадку, наданий розробником АРВ до проекту наказу 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 (зі 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 І до цієї Методики.

1. Так, у розділі І «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 наказу розробником вказано на те, що з прийняттям Положення про використання повітряного простору України затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 грудня 2017 року № 954 виникла необхідність приведення нормативно-правових актів з питань надання українським та іноземним експлуатантам дозволів на виконання міжнародних, внутрішніх та транзитних польотів у повітряному просторі України у відповідність до вимог цього кодексу¹¹. Однак, розробником не зазначено які саме положення нормативно-правових актів не відповідають у повній мірі законодавству та чим передбачено внесення змін, що пропонуються проектом наказу.

Також розробником не наведено жодних аналітичних даних чи статистичних показників, які б свідчили про існування проблеми, що потребує нормативно-правового врегулювання.

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

2. У розділі II «Цілі державного регулювання» АРВ розробник повинен чітко визначити мету державного регулювання, що має бути безпосередньо пов'язана з розв'язанням проблеми.

Натомість у цьому розділі зазначено, що основною ціллю прийняття проекту наказу є необхідність приведення нормативно-правових актів з питань надання українським та іноземним експлуатантам дозволів на виконання міжнародних, внутрішніх та транзитних польотів у повітряному просторі України, у відповідність до вимог Повітряного кодексу України, з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІКАО, законодавства ЄС та документів ЄВРОКОНТРОЛЮ.

Задекларовані розробником цілі державного регулювання є формальними, абстрактними та не вимірюваними. Зокрема, розробником не визначено індикаторів зменшення масштабів проблеми, що характеризувало б досягнення мети регулювання.

Таким чином, розробником порушено принцип адекватності, оскільки належним чином не обгрунтовано наскільки така форма державного регулювання відповідає вирішенню існуючої проблеми.

3. 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, бюджетних витрат та витрат суб'єктів господарювання.

Також, при визначенні витрат суб'єктів господарювання великого і середнього підприємства до кожного з альтернативних способів державного регулювання розробником здійснено розрахунки формально без врахування адміністративного навантаження на суб'єктів господарювання у зв'язку з обов'язком отримання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України, та ризики витрат у випадку ненадання такого дозволу.

Окрім цього, розробником визначено витрати за альтернативою 1 рівнозначні з витратами за альтернативою 2, а саме 598449,06 грн., що ставить під сумнів адекватність і точність розрахунків, адже саме розробником вказано такі статті витрат, як процедура отримання первинної інформації, розробка, визначення та погодження в Державіаслужбі поправок та змін до діючих керівництв та інструкцій, що очевидно виникнуть лише у випадку змін відповідних регуляторних норм, тобто прийняття проекту наказу.



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

4. 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 суб'єктів господарювання, громадян та держави.

5. 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 акта, тобто яким чином будуть діяти норми проекту наказу та якою прогнозується ситуація після набрання регуляторним актом чинності.

6. Під час проведення М-Тесту у розділі 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 застосовано недостатню для суб'єктів малого підприємництва деталізацію бізнес-процесів та лише частково враховано процеси, які потрібно буде забезпечити суб'єктам господарювання для реалізації вимог регулювання. Так розробником не було визначено витрати на отримання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України, та ризики витрат у випадку ненадання такого дозволу та інші.

Окрім цього числові дані витрат суб'єктів господарювання та органів державної влади, що наведені в М-тесті, не містять детальних розрахунків, що в свою чергу не дозволяє оцінити їх актуальність. Вищенаведене ставить під сумнів точність розрахунків, проведених згідно з додатком 4 до Методики.

7. Розділ VIII АРВ «Визначення показників результативності дії регуляторного акта» заповнено з порушенням вимог пункту 10 Методики. Так, розробником наведено лише 1 додатковий показник, який безпосередньо характеризує 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).

Крім того, розробником не зазначено метод за допомогою, якого буде проводитися відстеження результативності регуляторного акта.

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.

Крім того, статтею 7 Закону встановлені вимоги щодо затвердження і оприлюднення регуляторними органами планів діяльності з підготовки ними проектів регуляторних актів на наступний календарний рік до 15 грудня поточного року.

Такий план діяльності повинен містити визначення видів і назв проектів, цілей їх прийняття, строків підготовки проектів, найменування органів та підрозділів, відповідальних за розроблення проектів регуляторних актів.

При цьому, згідно з частиною четвертою статті 7 Закону, якщо регуляторний орган готує або розглядає проект регуляторного акта, який не внесений до затверженого цим регуляторним органом плану діяльності з підготовки проектів регуляторних актів, цей орган повинен внести відповідні зміни до плану не пізніше десяти робочих днів з дня початку підготовки цього проекту або з дня внесення проекту на розгляд до цього регуляторного органу, але не пізніше дня оприлюднення цього проекту.

Такі зміни до плану діяльності, також, підлягають обов'язковому оприлюдненню не пізніш як у десятиденний строк після їх затвердження.

Однак, під час попереднього розгляду з'ясовано, що проект наказу не внесений до Плану діяльності з підготовки проектів регуляторних актів на 2019 рік у порядку, передбаченому статтею 7 Закону. Зазначене порушує один з ключових принципів державної регуляторної політики - принцип прозорості та врахування громадської думки.

Враховуючи вищевикладене, за результатами розгляду положень проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу, встановлено, що даний проект наказу 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 впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (зі змінами).

Ураховуючи вищенаведене, керуючись частиною четвертою статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державна регуляторна служба України

вирішила:

відмовити в погодженні проекту наказу Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України «Про затвердження Авіаційних



правил України «Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України».

**Голова Державної
регуляторної служби України**



Ксенія ЛЯПІНА





UATA

Територіальна спілка
Українська
Авіаперевізницька
Асоціація

Адреса для листування: 02068, м. Київ, вул. 92, тел. (044)593 70 89, e-mail: uata.ho.ua@gmail.com, код ЄДРПОУ 40707135

20 лютого 2019 року № 12-19-вд

Голові Державної регуляторної служби України
Ляпіній К.М.

Шановна Ксеніє Михайлівна!

Від імені Громадської спілки «Українська авіатранспортна Асоціація», яка представляє спільні інтереси авіаперевізників, міжнародних аеропортів України та постачальників послуг з наземного обслуговування, користуючись нагодою, засвідчуємо Вам свою повагу та звертаємося з приводу наступного.

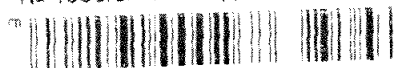
05.02.2019 на сайті Державної регуляторної служби України оприлюднено поданий Державіаслужбою проект «Спільний наказ Державіаслужби та Міноборони «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України».

Дотепер в Україні має чинність Наказ Державіаслужби та Міноборони від 28.11.2005 N 897/703 «Про затвердження «Правил надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України».

Відповідно до 1.3. зазначених Правил вони використовуються українськими та іноземними експлуатантами для отримання дозволів на виконання міжнародних, внутрішніх та транзитних польотів у повітряному просторі України та в міжнародному повітряному просторі, що перебуває під відповідальністю України.

Необхідність отримання дозволів для нерегулярних польотів повітряних суден є порушенням статті 5 «Право нерегулярних польотів» Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., згідно з якою

«Кожна Договірна держава погоджується, що всі повітряні судна інших Договірних держав, які не є повітряними суднами, зайнятими в регулярних міжнародних повітряних сполученнях, мають право за умови дотримання положень цієї Конвенції, здійснювати польоти на її територію або транзитні безпосадочні польоти через її територію і здійснювати посадки з некомерційними цілями, без необхідності отримання попереднього дозволу і за умови, що держава, над територією якої здійснюється політ, має право вимагати здійснення посадки. Проте кожна Договірна держава зберігає за собою право з міркувань безпеки польотів вимагати від повітряних суден, які мають намір слідувати над районами, що



частиною першою статті 364 Кримінального кодексу України, а відсутність закріпленого в нормативно-правових актах статусу ІСПС та порядку функціонування ІСПС не забезпечують прозорості її роботи та доступу до неї усім учасникам.

Станом на сьогодні, проект акта знаходиться на погодженні в Міністерстві фінансів України. Разом з цим, отримано погодження від Державної служби України з безпеки на транспорті, Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства економічного розвитку та торгівлі України, Антимонопольного комітету України та Державного агентства рибного господарства України без зауважень. Міністерство аграрної політики України та державна установа «Держгідрографія» погодили зазначений проект акта із зауваженнями.

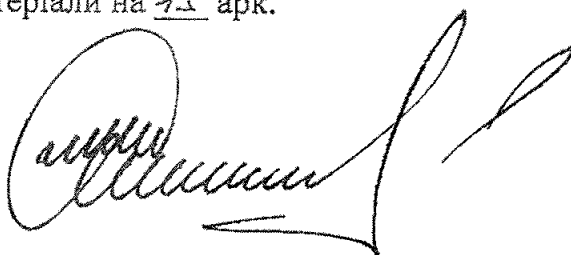
12.09.2017 проект акта був оприлюднений на офіційному веб-сайті Мінінфраструктури для публічного громадського обговорення (<http://mtu.gov.ua/projects/139/>) протягом 30-денного терміну. Відповідно до Правил громадського обговорення проектів нормативно-правових актів обговорення цього проекту тривало з 12 вересня 2017 року по 12 жовтня 2017 року (22 голоси за, 21 проти).

Зважаючи на вищевикладене, розуміючи важливість порушеного питання для нашої країни, а також з метою сприяння розвитку конкуренції, справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, знешкодження корупційних ризиків і підвищення довіри до держави, просимо переглянути рішення щодо погодження проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України».

Додаток (тільки адресату):

1. Копія проекту акта на 10 арк.
2. Аналіз регуляторного впливу проекту акта на 12 арк.
3. Копія порівняльної таблиці на 8 арк.
4. Додаткові матеріали на 15 арк.

Заступник Міністра



Ю. Лавренюк

недосяжними або не мають належних аеронавігаційних засобів, слідувати за приписаними маршрутами або одержувати спеціальний дозвіл на такі польоти.

Такі повітряні судна, якщо вони зайняті в перевезенні пасажирів, вантажу або пошти за винагороду або за наймом, але не в регулярних міжнародних повітряних сполученнях, користуються також, з урахуванням положень Статті 7, привілеєм брати на борт або вивантажувати пасажирів, вантаж або пошту за умови, що будь-яка держава, де відбувається таке навантаження або вивантаження, має право встановлювати такі правила, умови або обмеження, які вона може визнати бажаними”.

Вище зазначене порушення міжнародної угоди призводить до того, що діюча процедура надання експлуатантам дозволів Відділом координації польотів департаменту планування та забезпечення польотів Державіаслужби на приліт, транзит та виліт з аеропортів України є суттєвою перешкодою при виконанні польотів до України та фактично безпідставно утримує в залежному становищі експлуатантів та приватних власників повітряних суден, нерациональною, застарілою, має стійку складову корупційного ризику, та не відповідає нагальним сучасним потребам авіаційного ринку, суперечить принципам створення спільного авіаційного простору з ЄС.

Зважаючи на зарубіжний досвід та сталу практику країн Європи, в яких здійснення приватних польотів взагалі не передбачає отримання дозволу, цілком достатньо для повітряних суден місткістю до 19 місць, які виконують чартерні рейси, а також для повітряних суден авіації загального призначення, які виконують бізнес польоти, польоти приватного та медичного характеру, лише подання флайт-плану до відповідного органу об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України. А дозвільна процедура, що потребуватиме окремого спеціального дозволу Відділу координації польотів департаменту планування та забезпечення польотів Державіаслужби, повинна залишитися лише у випадках, передбачених статтею 5 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., тобто для повітряних суден, які мають намір слідувати над районами, що є недосяжними або не мають належних аеронавігаційних засобів.

На жаль, розроблений і оприлюднений Державіаслужбою Проект наказу Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України», яким передбачається замінити Наказ Державіаслужби та Міноборони від 28.11.2005 № 897/703 “Про затвердження “Правил надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України”, навіть після громадського обговорення в 2017 році та проведення Державіаслужбою Круглого столу за цією темою в квітні 2018 року, а також доопрацювання за результатами зауважень ДРС не вирішує проблему порушення норм Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.

вирішувати вищенаведені проблеми, одночасно опрацювавши алгоритм під час розроблення, впровадження та функціонуванні аналогічних електронних проектів.

До того ж, результатами спеціальних досліджень є конкретні висновки, зазначені в акті перевірки функціонування ІСПС в Одеській філії ДП «АМПУ» від 19.10.2016 № 226-05-02/10, проведеної відділом економічної безпеки ДП «АМПУ».

Вищезазначений акт перевірки функціонування ІСПС в Одеській філії ДП «АМПУ» від 19.10.2016 № 226-05-02/10 та лист Антимонопольного комітету України від 19.04.2017 № 130-29/01 являють собою узагальнення та систематизацію інформації щодо функціонування ІСПС, а також підтвердження існування проблеми, яка детально описана в аналізі регуляторного впливу проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України».

На отримані зауваження та пропозиції від представників зацікавлених сторін (листи: Асоціації міжнародних експедиторів України від 10.10.2017 № 03/28-17/1, Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України від 09.10.2017 № 1/6/1544п та Українського національного комітету Міжнародної торгової палати (ICC Ukraine) від 12.10.2017 № 409), Міністерство інфраструктури України направило відповідні пояснення листами від 19.12.2017 № 13175/27/10-17, від 20.12.2017 № 5914/27/14-17 та від 20.12.2017 № 5915/27/14-17, що додаються.

До того ж, для впровадження ІСПС створено комерційне підприємство – ТОВ «ППЛ 33-35», засновником якого є ПАТ «ПЛАСКЕ». Керівник і засновник ПАТ «ПЛАСКЕ» Платонов О. І. одночасно є першим Віце-президентом з питань спрощення процедур торгівлі, митних питань і туризму Українського національного комітету Міжнародної торгової палати (ICC Ukraine), а також заступником голови Міжвідомчої робочої групи з реалізації концепції «Єдине вікно – локальне рішення», який захищає інтереси вищевказаного комерційного підприємства.

13 січня 2016 року у Верховній Раді України був зареєстрований проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про морські порти України» щодо функціонування інформаційної системи портового співтовариства» № 3761, після опрацювання якого Комітетом Верховної Ради України з питань запобігання та протидії корупції неодноразово встановлювалася наявність корупціогенних факторів щодо функціонування ІСПС, а саме висновок від 16.03.2016 та протокол засідання від 01.06.2016 № 73 (розміщено на офіційному веб-сайті Комітету з питань запобігання і протидії корупції).

Разом з цим, повідомляємо, що питання законності функціонування ІСПС знаходиться у компетенції правоохоронних органів, якими в даний час проводиться досудове розслідування № 12014160790000064, порушеного за фактом зловживання службовим становищем посадовими особами ТОВ «ППЛ 33-35» та наявності в їх діях складу злочину, передбаченого

Враховуючи вимоги статті 9 Конституції України та статей 15-17, 19 Закону України “Про міжнародні договори України”, необхідно при затвердженні “Правил надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України” припинити неналежне виконання зобов'язань України за Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.

Також виникають сумніви в необхідності і економічній доцільності такого державного регулювання враховуючи, що використання повітряного простору України неможливе без подання власником чи експлуатантом повітряного судна плану польоту до Укראероруху. Фактично подвійний дозвіл на виконання польотів від регулятора і Укראероруха надає регулятору можливість вибіркового ставлення до дотримання процедур при наданні дозволів.

В Україні щороку здійснюються десятки тисяч польотів. Дотримання всіх процедур отримання дозволів на польоти потребує значних матеріальних та людських витрат як власників та експлуатантів повітряних суден, так і органу регулювання. Про можливу вибірковість дотримання органом регулювання всіх процедур свідчить те, що в Державіаслужбі не ведеться облік кількості наданих експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України (лист Державіаслужби від 14.02.2017 № 1.1.19-1404). У зв'язку із зазначеним потребують перевірки дані “Аналізу регуляторного впливу”.

Громадська спілка «Українська авіатранспортна Асоціація» вважає за можливе прийняття вказаного нормативно-правового акта лише за умови врахування зауважень щодо виключення норм, які не відповідають вимогам міжнародної угоди та несуть корупційні ризики, а саме виключення з розділів III та IV норм щодо необхідності отримання дозволів для виконання нерегулярних некомерційних польотів, а також розділів VI та VIII цілком.

Просимо Вас, шановна Ксенія Михайлівно, врахувати наведені обґрунтування при прийнятті рішення щодо поданого Державіаслужбою проекту “Спільний наказ Державіаслужби та Міноборони “Про затвердження Авіаційних правил України “Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України”.

Про результати розгляду порушеного питання просимо поінформувати Громадську спілку “УАТА” на електронну адресу uata.ho@gmail.com.

Додаток: лист Державіаслужби від 14.02.2017 № 1.1.19-1404

З повагою,

Виконавчий директор

Микола Щербина



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

За результатами розгляду рішення Державної регуляторної служби України від 26.10.2017 № 473 про відмову в погодженні проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» (далі – проект акта), що стосується внесення змін до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451, та Порядку інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 року № 364, Міністерство інфраструктури України надає роз'яснення щодо функціонування Інформаційної системи портового співтовариства (далі – ІСПС).

Проблема функціонування ІСПС існує з 2013 року, а саме з моменту впровадження її державним підприємством «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») в Одеському морському порту.

Антимонопольним комітетом України було опрацьовано інформацію та матеріали, що стосуються ІСПС, починаючи від її розроблення по теперішній час. Узагальнюючим підсумком дослідження Антимонопольного комітету України стало направлення пропозицій до Кабінету Міністрів України щодо відповідності вимогам законодавства про захист економічної конкуренції порядку використання та підключення до ІСПС, сформульовані у листі від 19.04.2017 № 130-29/01.

Таким чином, на сьогоднішній день питання впровадження та функціонування ІСПС у повній мірі досліджено та опрацьовано, враховані допущені помилки, зафіксовані порушення, виявлені невідповідності нормам чинного законодавства, що у свою чергу дозволяє центральним органам виконавчої влади, зокрема, Міністерству інфраструктури України ефективно

328905

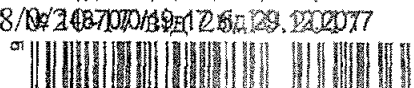


15:23

№13466/27/10-17 від 26.12.2017 на №9398/0/2017/12 від 29.12.2017

0.31

Державна регуляторна служба України





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

Українська авіатранспортна асоціація

Державіаслужбою розглянуто Ваш запит від 13.02.2017 на отримання публічної інформації та за результатами розгляду повідомляється наступне.

В Державіаслужбі не ведеться облік кількості наданих експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України.

Враховуючи зазначене надаємо інформацію щодо кількості виконаних польотів з/до аеропортів України відповідно до наданих Державіаслужбою дозволів:

Види польотів	Кількість виконаних польотів за періоди						
	2010р.	2011р.	2012р.	2013р.	2014р.	2015р.	2016р.
Регулярні міжнародні українських експлуатантів	44629	54370	54028	45218	39490	36733	44123
Регулярні міжнародні іноземних експлуатантів	40102	46276	52383	60708	42781	38499	36841
Регулярні внутрішні українських експлуатантів	21125	21758	21867	18525	10654	8541	10541
Нерегулярні міжнародні українських експлуатантів	17737	16332	16488	18669	13114	11285	14633
Нерегулярні міжнародні іноземних експлуатантів	14667	16359	18149	18138	10912	8658	8524
Нерегулярні внутрішні Українських експлуатантів	7432	6532	7163	6500	3426	2073	1177
Нерегулярні внутрішні іноземних експлуатантів	3805	4228	4563	4629	2669	1309	1368

В.о. першого заступника Голови

С.М. Коршук

009455

програмного продукту, яким будуть користуватися, окрім перевізників та експедиторів, також митники, прикордонники тощо.

У третьому пункті статті 12-1 законопроекту пропонується, щоб «З метою програмного та технічного забезпечення інформаційної системи портового співтовариства адміністрація морських портів України може залучати інших суб'єктів господарювання, осіб шляхом укладення з ними відповідних договорів (угод)».

Тобто на законодавчому рівні закріплюється теперішня ситуація, коли ДП «Адміністрація морських портів України», враховуючи складність та трудомісткість реалізації вказаної інформаційної системи портового співтовариства, передало повноваження щодо розробки та впровадження такого програмного продукту спеціалізованій організації – центру обробки даних (ЦОД) ТОВ «ППЛ 33-35», одним із засновників якого є ПАТ «Пласке».

Таким чином, склалася зовсім однозначна ситуація, коли приватна компанія, що здійснює забезпечення функціонування Інформаційної системи портового співтовариства, фактично отримала монопольне становище на встановлення розмірів та строків підвищення абонентської плати за користування її послугами.

Для усунення даних корупціогенних факторів пропонується врахувати те, щоб договір (угода) із суб'єктом господарювання щодо здійснення програмного та технічного забезпечення Інформаційною системою портового співтовариства укладався виключно за підсумками відкритого конкурсу, а також врегульовувалось питання вартості користування Інформаційною системою портового співтовариства для оформлення вантажів з метою уникнення необґрунтованого підняття ціни на дані послуги.

Також суттєвим моментом, який необхідно передбачити у законопроекті, є питання щодо державного володільця такого програмного продукту, який потенційно може розроблятися і обслуговуватися приватними суб'єктами підприємницької діяльності, але повинний бути переданий у державне володіння.

Голова Комітету

Є. СОБОЛЄВ