



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 № 164 від 19.04 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 постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації» (далі – проект постанови), а також документи, що додаються до нього, подані листом Державної авіаційної служби України від 15.03.2019 № 1.19-1878-19.

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

встановлено:

проектом постанови пропонується затвердити Державну програму контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації.

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

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 постанови містить формальний опис запропонованого ним регулювання, не є інформативним, та не відповідає вимогам Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (зі змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151) (далі – Методика).

301
02190106782
02001



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.

Так в АРВ до проекту постанови розробником вказано на те, що останнім часом збільшились випадки виявлення у пасажирів, їх ручній поклажі, багажі заборонених до перевезення на борту повітряного судна предметів, зокрема зброї (вогнепальної, холодної, травматичної) та наведені відповідні дані щодо кількості таких подій за 2017 та 2018 роки.

Разом з тим, розробником не зазначено чому діючий наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.04.2007 № 329 не здатний забезпечити належний рівень контролю якості авіаційної безпеки та яким чином дані зміни допоможуть у вирішенні проблеми, а також не наведено відповідних статистичних показників чи аналітичних даних, які б свідчили про існування такої проблеми.

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

2. У розділі ІІІ «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.

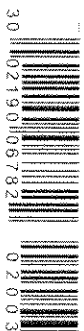
Однак, розробник при визначенні альтернативних способів досягнення цілей обмежився лише текстовим описом бюджетних вигод і витрат. Зокрема, не було здійснено обрахунку затрат Державіаслужби на розробку та внесення змін до плану контролю якості забезпечення авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності, організації відповідної підготовки державних інспекторів, стажування та атестації державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок, здійснення усіх видів перевірок, ситуаційних експериментів, де зокрема наявні витрати на працівників правоохоронних органів, що залучаються до їх проведення, оформлення результатів таких перевірок, а також визначення рівня відповідності стану авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності, виявлення недоліків та забезпечення їхнього своєчасного усунення, надання суб'єктам авіаційної діяльності рекомендацій щодо покращення стану авіаційної безпеки, та інших процедур передбачених проектом постанови, що потребують витрат бюджетних коштів.

Також, при визначенні витрат суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва до кожного з альтернативних способів державного регулювання розробником зазначено лише витрати на найм додаткового персоналу із зазначенням розміру витрат у розмірі 12000 грн. на місяць на 1 суб'єкта господарювання без обґрунтування складових таких витрат та додаткових пояснень щодо їх величини, наприклад стосовно штатної чисельності інспекторів контролю якості авіаційної безпеки, що визначається керівником суб'єкта авіаційної діяльності з урахуванням специфіки функціонування суб'єкта авіаційної діяльності, обсягу повітряних перевезень або авіаційних робіт та розміру їх заробітної плати.

Окрім цього, розробником не наведено розрахунків щодо вартості забезпечення відповідної підготовки інспектора контролю якості авіаційної безпеки для проведення заходів контролю якості авіаційної безпеки, виділення необхідних матеріальних ресурсів (оргтехніки, засобів зв'язку, коштів для відповідної підготовки та відряджень, тест-об'єктів, нормативно-правових актів тощо) для впровадження заходів контролю якості авіаційної безпеки, впровадження процесу аналізу та звітності стосовно виявлених недоліків стану забезпечення авіаційної безпеки суб'єктом авіаційної діяльності, своєчасного виконання коригуючих дій у разі виявлення недоліків стану забезпечення авіаційної безпеки, внесення змін, у разі необхідності, до програми авіаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності з метою приведення процедур забезпечення авіаційної безпеки у відповідність до вимог державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, стандартів та рекомендованої практики ІКАО, ЄКЦА, інших нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки, складання та подавання до Державіаслужби звітів про усунення недоліків за результатами перевірок, які були виявлені державними інспекторами або особами, уповноваженими на проведення перевірок, звітів щодо проведення ситуаційних експериментів, щоквартальних та щорічних звітів за результатами контролю якості авіаційної безпеки та інші витрати, що можуть понести суб'єкти господарювання у зв'язку з виконанням норм проекту постанови.

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.

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



4. У розділі V АРВ «Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми» розробником лише частково 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 постанови та якою прогнозується ситуація після набрання регуляторним актом чинності.

Враховуючи вищевикладене, за результатами розгляду положень проекту постанови та аналізу його регуляторного впливу, встановлено, що проект постанови розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики – доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості, 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 постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації».

**Голова Державної
регуляторної служби України**



Ксенія ЛЯПІНА

