



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба України

Міністерство інфраструктури України за результатами наради, яка відбулася 18.02.2020, під головуванням т. в. о. Голови Державної регуляторної служби України Мірошніченка О. М. щодо обговорення проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про встановлення Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України», надсилає на заміну доопрацьований в частині фінансово-економічного обґрунтування ставок плати за аеронавігаційне обслуговування аналіз регуляторного впливу, який був надісланий листом від 20.01.2020 № 1531/48/14-20.

Додаток: аналіз регуляторного впливу на 25 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

395266 *

Олена Бобрик 351 48 41



№3773/09/10-20 від 19.03.2020

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України»

I. Визначення проблеми

Відповідно до статті 36 Повітряного кодексу України аеронавігаційне обслуговування польотів повітряних суден (на маршруті, на підході та в районі аеродрому) здійснюється провайдерами аеронавігаційного обслуговування (далі – АНО) на платній основі. Розмір одиничних ставок плати за послуги з АНО польотів повітряних суден (на маршруті, на підході та в районі аеродрому) встановлюється однаковим для всіх користувачів повітряного простору України і визначається відповідно до законодавства України, стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) і документів Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль). Плата за послуги з АНО використовується провайдером (провайдерами) АНО для покриття витрат на надання таких послуг у порядку, визначеному законодавством України, стандартами та рекомендованою практикою ІСАО і документами Євроконтролю, а також для сплати членських внесків України до Євроконтролю та компенсації витрат Євроконтролю на справляння цієї плати.

Основною метою проекту наказу є встановлення економічно обґрунтованого та справедливого розміру ставок плати за послуги з АНО повітряних суден у повітряному просторі України, враховуючи необхідний рівень витрат на надання послуг, актуальний прогноз руху повітряних суден до/з аеропортів України на 2020 рік, а також прогнозні макроекономічні показники розвитку країни на 2020 рік.

Ставки плати за послуги з АНО, у відповідності до вимог ІСАО та Євроконтролю, підлягають перегляду в залежності від обсягів наданих послуг та понесених витрат на надання таких послуг.

Відповідно до Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів (Закон України «Про приєднання України до Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів») договірні держави домовились запровадити спільну політику стосовно плати за користування засобами та послугами організації повітряного руху на маршруті. Для запровадження спільної системи плати за послуги з організації повітряного руху на маршруті розширена Комісія ЄВРОКОНТРОЛЮ визначає принципи визначення бази витрат, що стосується організації повітряного руху на маршруті, та обчислення одиничних ставок плати за аеронавігаційне обслуговування.

У рамках процедури технічної інтеграції України до Спільної системи маршрутних зборів ЄВРОКОНТРОЛЮ було підготовлено звіт Центрального бюро маршрутних зборів щодо відповідності національної бази витрат України на 2020 рік принципам цієї міжнародної організації, а також здійснено розрахунок

для України розміру ставок плати за АНО на маршруті та на підході і в районі аеродрому на 2020 рік.

Відповідний розрахунок ставок плати за АНО здійснено Мінінфраструктури у повній відповідності до вимог документу ЄВРОКОНТРОЛЮ «Principles for establishing the cost-base for en route charges and the calculation of the unit rates».

У рамках вищезазначеного звіту фахівцями ЄВРОКОНТРОЛЮ було проаналізовано національну базу витрат України та визначено плановий обсяг витрат, необхідний для забезпечення безперебійного функціонування аеронавігаційної системи України на період протягом 2020 – 2024 років, у відповідності до методик та стандартів цієї міжнародної організації. За результатом сформованої бази витрат України на 2020 – 2024 роки було здійснено розрахунок одиничних ставок плати за послуги з АНО повітряних суден, при застосуванні яких буде забезпечено принцип повного відшкодування витрат провайдера аеронавігаційного обслуговування країни необхідного для забезпечення безперебійного функціонування аеронавігаційної системи країни та забезпечення високого рівня безпеки польотів повітряних суден у повітряному просторі України та надання високої якості послуг користувачам повітряного простору України.

Розмір одиничної ставки плати за послуги з АНО на маршруті на 2020 рік складає 57,55 євро (Додаток 1).

1.	Розрахунок планової ставки плати за АНО на маршруті на 2020 рік	
1.1	Планова база витрат України, тис. грн	3 011 426
1.2	Кількість сервісних одиниць обслуговування на маршруті, тис. од.	1 804
1.3	Вартість одиниці обслуговування, грн	1 669
1.4	Курс обміну за 1 євро	29,000
1.5	Вартість одиниці обслуговування, євро	57,55

Крім того, у рамках підготовленого звіту ЄВРОКОНТРОЛЮ здійснено розрахунок розміру одиничної ставки плати за АНО на підході та в районі аеродрому (Додаток 1), необхідної для покриття витрат на надання даного виду послуг, що складає 396,57 євро.

2.	Розрахунок планової ставки плати за АНО на підході та в районі аеродрому на 2020 рік	
2.1	Планова база витрат України, тис. грн	1 575 592
2.2	Кількість сервісних одиниць обслуговування на підході та в районі аеродрому, тис. од.	137
2.3	Вартість одиниці обслуговування, грн	11 501
2.4	Курс обміну за 1 євро	29,000
2.5	Вартість одиниці обслуговування, євро	396,57

З метою усунення зауважень Антимонопольного комітету України в частині встановлених наказом Мінінфраструктури України від 04.06.2019 № 415 різних ставок плати за АНО на підході та в районі аеродрому для ДП «МА «Бориспіль» та всіх інших аеропортів України, потребує врегулювання питання встановлення нової економічно обґрунтованої та єдиної для всіх користувачів одиничної ставки плати за аеронавігаційне обслуговування повітряних суден на підході та в районі аеродрому на 2020 рік відповідно до пункту 2 додатку постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» із змінами.

Плата за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому за наказом МТЗУ від 15.09.2010 № 669 (наказ втратив чинність на підставі наказу МІУ від 04.06.2019 № 415)	Плата за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому за чинним наказом МІУ від 04.06.2019 № 415		Плата за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому за проектом наказу
Всі аеропорти України	ДП «МА «Бориспіль»	Інші аеропорти України	Всі аеропорти України
7,56 євро (= 398,0 євро еквівалент нової формули)	210,0 євро	411,0 євро	396,57 євро

Таким чином, ставка плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому за проектом наказу в розмірі 396,57 євро не перевищує відповідну ставку плати за послуги з АНО, яка діяла до липня 2019 року.

Зазначаємо, що основною причиною зростання ставок в євро є падіння обмінного курсу євро по відношенню до гривні з 33,5 грн за 1 євро, який закладався при розрахунку ставок плати за АНО на 2019 рік до 29,0 грн за 1 євро на 2020 рік, тобто на 14%. При застосуванні курсу 33,5 грн за 1 євро, що застосовувались при розрахунку ставок плати за АНО на 2019 рік, нові ставки на 2020 рік склали б 49,82 євро за обслуговування на маршруті та 343,30 євро за обслуговування на підході та в районі аеродрому, тобто нижче за діючі.

Розрахована ставка плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому застосовується до польотів з/до всіх сертифікованих аеропортів України та встановлюється однаковою для усіх користувачів повітряного простору (як для вітчизняних, так і для іноземних перевізників).

Також встановлення єдиної ставки плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому для всіх аеропортів забезпечує дотримання принципу рівності економічних умов доступу до послуг з АНО для авіакомпаній, що здійснюють польоти у повітряному просторі України.

Крім того, буде забезпечений базовий принцип рівності умов для конкуруючих суб'єктів, а саме рівних умов для всіх аеропортів країни, що є конкурентами між собою та з іншими суб'єктами транспортної галузі.

Запропонований принцип встановлення єдиної ставки плати за АНО на підході та в районі аеродрому для всіх аеропортів країни відповідає положенням статті 15 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Згідно з вказаною статтею кожен аеропорт у Договірній державі, відкритий для громадського користування її національними повітряними суднами, відкритий також, з урахуванням положень статті 68, на однакових умовах для повітряних суден усіх інших Договірних держав. Однакові умови також застосовуються при користуванні повітряними суднами кожної Договірної держави всіма аеронавігаційними засобами, включаючи радіо- і метеорологічне забезпечення, які можуть бути надані для суспільного користування з метою забезпечення безпеки та оперативності аеронавігації. При цьому безпосередніми учасниками відносин щодо надання/отримання послуг за АНО є провайдер АНО та користувачі повітряного простору (авіакомпанії).

Аеропорти України не є суб'єктами, у відношенні яких застосовуватиметься проєкт наказу, так як вони послуги з АНО не отримують/не надають та плату за відповідні послуги не сплачують/не отримують. Опосередковано проєкт наказу матиме різний вплив, переважно позитивний (крім авіакомпаній, які виконують більшість польотів з/до ДП «МА «Бориспіль»»), на діяльність аеропортів України та інших учасників ринку, що оперують у цих аеропортах.

Реалізація акта впливає на такі групи:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Держава	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Суб'єкти господарювання	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

II. Цілі державного регулювання

Основною метою державного регулювання є питання введення в дію на території України нових одиничних ставок плати за АНО у повній відповідності до вимог документів ІСАО та ЄВРОКОНТРОЛЮ, що передбачають визначення економічно обґрунтованого рівня ставок за послуги з АНО та встановлення такої плати, що б дозволяла повністю компенсувати витрати на надання відповідних послуг АНО на підході та в районі аеродрому, а також однакові умови конкуренції для всіх суб'єктів ринку послуг.

Реалізація вищезазначеної мети державного регулювання буде досягнута шляхом введення в дію нових одиничних ставок плати за АНО, які передбачені проєктом наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України», а саме ставки плати за АНО на маршруті та

ставки плати за АНО на підході та в районі аеродрому однакової для всіх аеропортів країни.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	<p>1. Зупинення процесу технічної інтеграції України до Спільної системи маршрутних зборів ЄВРОКОНТРОЛЮ через невиконання вимог ЄВРОКОНТРОЛЮ щодо застосування в Україні нових одиничних ставок плати за АНО.</p> <p>2. Невиконання рішень Антимонопольного комітету України в частині створених дискримінаційних умов щодо розвитку аеропортів України, в яких встановлено різні ставки плати за АНО на підході та в районі аеродрому.</p> <p>3. Чинні ставки плати за АНО затверджені наказом Мінінфраструктури від 04.06.2019 № 415 не покривають у повному обсязі витрати на надання належного рівня послуг з АНО повітряних суден у повітряному просторі України, що може призвести до потенційної загрози забезпечення безперебійного функціонування аеронавігаційної системи України.</p>
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	<p>Прийняття регуляторного акта дозволить:</p> <p>1. Усунути зауваження Антимонопольного комітету України та забезпечити рівні умови для всіх учасників ринку авіаційних послуг.</p> <p>2. Забезпечити виконання міжнародних вимог ЄВРОКОНТРОЛЮ щодо перегляду та введення в дію нових, економічно обґрунтованих ставок плати за АНО в Україні на 2020 рік.</p> <p>3. Забезпечити підвищення рівня привабливості авіаційного ринку країни за рахунок застосування прозорих та ефективних процедур розрахунку ставок плати за АНО та справляння плат, які є аналогічними до тих, що застосовуються у всіх країнах-членах ЄВРОКОНТРОЛЮ, а отже створення додаткових стимулів для збільшення обсягів руху повітряних суден у повітряному просторі України.</p> <p>4. Забезпечити необхідний обсяг фінансових ресурсів відповідно до вимог ІКАО та ЄВРОКОНТРОЛЮ з метою повного покриття витрат національного провайдера аеронавігаційних</p>

	<p>послуг України та забезпечення високого рівня безпеки польотів.</p> <p>5. Забезпечити виконання заходів Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням КМУ від 30.05.2018 № 430, в частині підтримки та розвитку регіональних аеропортів України, а саме шляхом усунення антиконкурентних умов застосування різних ставок плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому для ДП «МА «Бориспіль» та всіх інших аеропортів України.</p>
--	---

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Види альтернатив	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання</p>	<p>Розвиток окремо взятого суб'єкта господарських відносин в існуючих антиконкурентних умовах</p>	<p>Відсутність дієвих кроків щодо усунення зауважень Антимонопольного комітету України в частині існуючих антиконкурентних умов для деяких учасників ринку авіаційних послуг України.</p> <p>Гальмування стратегії розвитку українських аеропортів, передбаченої Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430, а також Державною цільовою програмою розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126.</p> <p>Відсутність позитивної динаміки збільшення обсягів руху повітряних суден у повітряному просторі України, в тому числі відновлення транзитних польотів, а також небажання авіакомпаній</p>

		<p>нарощувати обсяги польотів до/з аеропортів України в створених антиконкурентних умовах.</p> <p>Відсутність позитивної динаміки (або зменшення) обсягів фактично отриманих доходів за надані послуги з АНО національним провайдером та відповідне зменшення відрахувань до державного та місцевих бюджетів.</p>
<p>Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта</p>	<p>Забезпечення високого рівня безпеки польотів повітряних суден у повітряному просторі України шляхом створення умов для повного покриття витрат провайдера аеронавігаційних послуг на надання послуг АНО за рахунок нових ставок плати за АНО.</p> <p>Дотримання міжнародних зобов'язань держави перед ІКАО та Євроконтролем в частині забезпечення ефективного та дієвого нагляду за суб'єктами ринку авіаційних послуг країни.</p> <p>Застосування максимально прозорих та обґрунтованих тарифів є гарантією забезпечення належного та постійно зростаючого рівня послуг з АНО та</p>	<p>Додаткових витрат не очікується.</p>

	<p>модернізації аеронавігаційної системи із застосуванням найновітніших технологій та процедур.</p> <p>Покращення репутації України в міжнародних авіаційних колах.</p> <p>Збільшення обсягів польотів за рахунок застосування прозорих та обґрунтованих тарифів на АНО, сформованих спільно з ЄВРОКОНТРОЛЕМ у відповідності до нормативних документів цієї організації.</p>	
--	--	--

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	Нижчий рівень витрат авіакомпаній, які здійснюють польоти до/з ДП «МА «Бориспіль», порівняно із витратами авіакомпаній, які здійснюють польоти до/з інших аеропортів України.	Відсутність дієвих кроків щодо усунення зауважень Антимонопольного комітету України в частині створення антиконкурентних умов розвитку аеропортів, як одного з факторів привабливості повітряного простору України, та як результат, відсутність позитивних тенденцій розвитку ринку авіаційних перевезень для створення додаткових робочих місць інших суб'єктів

		<p>господарювання, що функціонують на ринку. Вища вартість послуг авіакомпаній, які здійснюють польоти з/до регіональних аеропортів України, порівняно із вартістю перельотів з/до ДП «МА «Бориспіль».</p>
<p>Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта</p>	<p>Відсутність суттєвого негативного впливу на вартість послуг перевезення пасажирів у зв'язку із вкрай низькою часткою витрат на послуги АНО у структурі витрат авіакомпаній (4,1% за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту). Приклади зміни плати за АНО на різних маршрутах наведено у Додатку 2. Часткове вирівнювання вартості послуг на авіаційні перевезення пасажирів з/до всіх аеропортів України, за рахунок забезпечення врівноваження частки вартості послуг з АНО у загальній вартості авіаційного квитка. Збільшення зайнятості населення за рахунок створення додаткових робочих місць іншими суб'єктами господарювання, внаслідок збільшення обсягів польотів повітряних суден у повітряному просторі України. Поступове здешевлення</p>	<p>Мінімальне подорожчання частки вартості послуг з аеронавігаційного обслуговування у загальній вартості авіаційного квитка на польоти з ДП «МА «Бориспіль».</p> <p>Ефект від зміни ставок плати за АНО на загальні витрати авіакомпаній коливається в межах 0 – 0,3%. Тобто, вплив безпосередньо на вартість квитка для пасажирів є мінімальним (до 0,2%).</p> <p>В умовах вкрай низької частки витрат на послуги АНО у структурі витрат авіакомпаній, а також за умови постійної зміни інших складових у структурі витрат (авіаційне паливо, послуги аеропортів, послуги АНО інших країн, ремонти, ТО та інше) вплив часткового мінімального здороження послуг АНО в Україні не матиме впливу на цінову політику авіакомпаній.</p>

	вартості авіаційних перевезень за рахунок здешевлення вартості послуг з АНО в середньостроковій перспективі.	
--	--	--

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	357 авіакомпаній	602 авіакомпанії	-	-	959 авіакомпаній
Питома вага групи загальній кількості, відсотків	37%	63%	-	-	100%

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Види альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	Вищий рівень економічної привабливості ДП «МА «Бориспіль» для авіакомпаній порівняно із іншими аеропортами України за рахунок диференційованих ставок плати за АНО на підході та в районі аеродрому.	Невиконання рішення Антимонопольного комітету України. Репутаційні втрати держави в частині невиконання міжнародних зобов'язань перед ЄВРОКОНТРОЛЕМ та відсутність дієвих механізмів залучення нових користувачів повітряного простору України. Відсутність достатнього обсягу надходжень за надані послуги АНО для належного покриття витрат на надання

		<p>послуг АНО, а отже забезпечення безпеки польотів повітряних суден у повітряному просторі України.</p>
<p>Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта</p>	<p>Застосування максимально прозорих та обґрунтованих тарифів є гарантією забезпечення належного та постійно зростаючого рівня послуг з АНО та можливостей щодо здійснення модернізації аеронавігаційної системи із застосуванням найновітніших технологій та процедур.</p> <p>Зменшення розміру плати за АНО на підході та в районі аеродрому для авіакомпаній, що здійснюють польоти до/з всіх аеропортів крім ДП «МА «Бориспіль».</p> <p>Покращення показників продуктивності роботи диспетчерського персоналу провайдера послуг АНО, а також аеропортів, внаслідок збільшення обсягів польотів повітряних суден у повітряному просторі України.</p> <p>Приведення у відповідність до Європейської та світової прогресивної практики механізму справляння плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому із застосуванням нормативних документів ЄВРОКОНТРОЛЮ.</p> <p>Зменшення для авіакомпаній плати за послуги АНО (порівняно з діючими ставками затвердженими наказом Мінінфраструктури</p>	<p>Збільшення розміру плати за АНО на підході та в районі аеродрому для авіакомпаній, що здійснюють польоти до/з ДП «МА «Бориспіль».</p>

	<p>від 04.06.2019 № 415), що надаються на підході та в районі аеродрому в переважній більшості аеропортів України, а саме, наприклад, для таких внутрішніх польотів:</p> <p>Харків – Ів.Франківськ (ПС – Embraer 145) зменшення плати на 16 євро;</p> <p>МА «Київ» - Одеса (ПС – АН 24) зменшення плати на 16 євро;</p> <p>Запоріжжя – МА «Київ» (ПС – ЯК 40) зменшення плати на 13,7 євро.</p> <p>Крім того, очікується зменшення плати за послуги АНО на підході та в районі аеродрому і для міжнародних польотів, наприклад:</p> <p>Львів (Україна) – Варшава (Польща) (ПС – Embraer 140) зменшення плати на 14 євро;</p> <p>Херсон (Україна) – Стамбул (Туреччина) (ПС – Airbus A319) зменшення плати на 18,3 євро;</p> <p>Запоріжжя (Україна) – Стамбул (Туреччина) (ПС – Boeing 737) зменшення плати на 20 євро;</p> <p>МА «Київ» (Україна) – Варшава (Польща) (ПС – Airbus A320) зменшення плати на 18,3 євро;</p> <p>МА «Київ» (Україна) – Тель-Авів (Ізраїль) (ПС – H25B) зменшення плати на 5,5 євро.</p> <p>Збільшення доходів отриманих від наданих послуг АНО, в т. ч. переважно за рахунок збільшення обсягів руху повітряних суден у</p>	
--	---	--

	<p>повітряному просторі України на суму понад 740,0 млн грн порівняно до очікуваного показника на 2019 рік, що дозволить забезпечити повне покриття витрат на надання послуг з АНО за рахунок нових ставок. Застосування максимально прозорих та обґрунтованих тарифів є гарантією забезпечення належного та постійно зростаючого рівня послуг з АНО та можливостей щодо здійснення модернізації аеронавігаційної системи із застосуванням найновітніших технологій та процедур.</p>	
--	--	--

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	Додаткових витрат не передбачається
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	<p>Зростання витрат на послуги АНО частини авіакомпаній, що здійснюють переважну більшість своїх польотів до/з МА «Бориспіль» та зменшення або нейтральний ефект на витрати авіакомпаній України для польотів з регіональних аеропортів.</p> <p>Грошовий ефект на користувачів аеронавігаційних послуг суттєво відрізняється в залежності від типу повітряного судна, відстані польоту та аеропорту вильоту.</p> <p>Зокрема щодо переважної більшості польотів з МА «Бориспіль» такий ефект складає від 1000 грн до 8000 грн для повітряних суден малої та великої маси відповідно. Натомість для польотів з інших аеропортів України такий ефект коливатиметься від економії у 500 грн до збільшення витрат на 1000 грн на рейс.</p> <p>При цьому середнє значення зміни розміру плати за АНО повітряних суден різного типу буде коливатись в межах 1 тис грн.</p>

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу

досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	1	Проблема залишається не вирішеною
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	4	Ця альтернатива дає змогу повністю досягти поставлених цілей державного регулювання без додаткових витрат

Рейтинг результативнос ті	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	Відсутні	Репутаційні втрати держави, відсутність динаміки збільшення нових користувачів повітряного простору України. Невдоволення авіакомпаній, які здійснюють польотів з аеропортів України крім МА «Бориспіль»	Проблема залишається не вирішеною. Неможливість залучення нових авіакомпаній для польотів до/з аеропортів України. Створення негативних стримуючих факторів для подальшого розвитку регіональних аеропортів України.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Прийняття проєкту наказу підвищить статус України як авіаційної держави, що виконує взяті на себе	Часткове зростання вартості послуг АНО для авіакомпаній, які здійснюють переважну більшість своїх	При розробці проєкту наказу враховано вимоги ІКАО та ЄВРОКОНТРОЛЮ щодо перегляду та введення в дію актуальних одиничних ставок плати за АНО.

	<p>міжнародні зобов'язання. Зменшення вартості послуг з АНО на підході та в районі аеродрому, що сплачують авіакомпанії в рамках виконання польотів до/з переважної більшості аеропортів України. Крім того, Україна отримає додаткові можливості залучення нових авіаперевізників та, як результат, розвиток регіональних аеропортів, а також розвиток внутрішнього авіаційного сполучення між містами України.</p>	<p>польотів до/з МА «Бориспіль», та зменшення або нейтральний ефект на витрати авіакомпаній України для польотів з регіональних аеропортів.</p>	
--	--	---	--

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблеми, є прийняття регуляторного акта.

Прийняття регуляторного акта дозволить забезпечити:

- усунення існуючих антиконкурентних умови в частині економічної привабливості аеропортів країни для авіакомпаній користувачів повітряного простору України;

- виконання міжнародних зобов'язань України щодо щорічного перегляду розміру одиничних ставок плати за АНО;
- застосування принципів розрахунку та справляння плати за послуги з АНО польотів повітряних суден на підході та в районі аеродрому відповідно до існуючих положень нормативних документів ІСАО та ЄВРОКОНТРОЛЮ;
- прозоре формування розміру плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому відповідно до сучасних світових практик;
- проведення прозорих та змістовних консультацій з користувачами повітряного простору України;
- покращення показників економічної привабливості авіаційного ринку України для залучення нових авіакомпаній.

Основні способи та організаційні заходи розв'язання визначеної проблеми:

- здійснення аналізу сучасних тенденцій та перспектив розвитку ринку авіаційних перевезень у країнах Європи, а також нормативних документів та існуючих практик міжнародних організацій, членами яких виступає Україна;
- введення в дію наказу Мінінфраструктури «Про внесення змін до Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України»;
- публікація у збірнику аеронавігаційної інформації України (AIP) інформації щодо розміру та періоду застосування єдиної для всіх аеропортів України одиничної ставки плати за АНО на підході та в районі аеродрому.

Для впровадження регуляторного акта після набрання ним чинності жодних додаткових організаційних дій, крім наведених вище, не вимагається.

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

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу або нового структурного підрозділу діючого органу. Відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

Додаткових витрат коштів та часу, пов'язаних зі сплатою за послуги АНО у зв'язку із прийняттям регуляторного акта, не передбачається.

Із урахуванням особливостей питань, для вирішення яких розроблено регуляторний акт, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

Регуляторний акт не стосується підприємств, що є представниками мікро- та малого підприємництва, тест малого підприємництва (М-Тест) згідно з

додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

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

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Результативність регуляторного акта визначатиметься за такими кількісними показниками:

- збільшення надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акту внаслідок росту обсягів польотів до/з аеропортів України, та, як результат, наданих послуг з АНО на підході та в районі аеродрому, на суму понад 50,0 млн грн у 2020 році у порівнянні з очікуваним показником 2019 року;

- збільшення кількості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акту, авіакомпаній користувачів повітряного простору України. У 2018 році комерційні перевезення авіаційним транспортом до/з України здійснювали 34 національних авіакомпанії та 38 іноземних авіаперевізники. За рахунок введення в дію нових одиничних ставок плати за АНО очікується поступове щорічне збільшення на 5% кількості користувачів повітряного простору України за рахунок виходу на український ринок нових авіаперевізників;

- загальний розмір коштів, що буде витрачено суб'єктами господарювання (три чверті іноземні та одна чверть українські користувачі), пов'язаний із виконанням вимог акту, збільшиться на 549 млн грн (надходження від надання послуг з АНО) враховуючи прогнозні обсяги збільшення польотів. Разом з тим, грошовий ефект на користувачів аеронавігаційних послуг суттєво відрізняється в залежності від типу повітряного судна, відстані польоту та аеропорту вильоту. Щодо переважної більшості польотів з МА «Бориспіль» такий ефект складає від 1000 до 8000 грн для повітряних суден малої та великої маси відповідно. Натомість для польотів з інших аеропортів України такий ефект коливатиметься від економії у 500 грн до збільшення витрат на 1000 грн на рейс. При цьому середнє значення зміни розміру плати за АНО повітряних суден різного типу буде коливатись в межах 1 тис грн;

- рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень акту – високий, з огляду на проведені декілька раундів консультацій з користувачами повітряного простору, а також громадського обговорення з суб'єктами авіаційного ринку (аеропорти, громадські та авіаційні організації);

- збільшення інтенсивності повітряного руху у повітряному просторі України на 5-10% щорічно в залежності від категорії польотів (транзит, зі

зльотом/посадкою), економічної привабливості аеропорту, купівельної спроможності населення відповідного регіону, існуючої транспортної та туристичної інфраструктури.

Проект наказу та аналіз регуляторного впливу розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України (<http://www.mtu.gov.ua>) у розділі «Регуляторна діяльність».

ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності акта буде здійснено на підставі показників, визначених у розділі VIII цього аналізу.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено після набрання чинності актом, але не пізніше дня з початку проведення повторного відстеження результативності регуляторного акта.

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

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності акта.

Відстеження результативності буде здійснюватися за допомогою статистичного методу та на основі статистичних даних (державна статистична звітність «Про роботу авіаційного транспорту» форма № 31-ЦА), а також отриманої інформації від суб'єктів авіаційної діяльності.

Міністр інфраструктури України

«_____» _____ 20__ р.

Владислав КРИКЛІЙ

Розрахунок бази витрат та ставок плат за АНО

Національна база витрат України на 2020 рік сформована у повній відповідності до положень документів Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО), а також відповідних документів Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ), повноправним членом якої Україна виступає з 2004 року.

Відповідно до положень нормативних документів ЄВРОКОНТРОЛЮ національна база витрат України на 2020 рік складається з планової бази витрат Державної авіаційної служби України (національний орган нагляду за безпекою польотів) та планової бази витрат Державного підприємства обслуговування повітряного руху України (національний провайдер аеронавігаційного обслуговування) на 2020 рік.

Рішенням 113-ї сесії Розширеного Комітету ЄВРОКОНТРОЛЮ з маршрутних зборів, яка відбулась у листопаді 2019 року, було підтверджено відповідність національної бази витрат України принципам цієї міжнародної організації. Тобто, принципи формування національної бази витрат України, а також її складові та методика розподілу витрат щодо видів надання послуг з аеронавігаційного обслуговування на маршруті, а також на підході та в районі аеродрому, повністю відповідають принципам формування визначеними ЄВРОКОТРОЛЕМ та чинній практиці, що широко застосовується в інших країнах-членах даної міжнародної організації.

До складу бази витрат включаються витрати понесені провайдером аеронавігаційних послуг в процесі надання послуг з АНО повітряних суден, в т. ч. і витрати відповідного наглядового органу. Національна база витрат України на 2020 рік сформована з метою дотримання основоположного принципу ІСАО та ЄВРОКОНТРОЛЮ щодо забезпечення повної компенсації витрат, понесених в процесі надання аеронавігаційних послуг з метою забезпечення безперебійного та безпечного функціонування аеронавігаційної системи країни.

На основі критерії розподілу витрат на надання послуг з обслуговування на маршруті, а також підході і в районі аеродрому національна база витрат розподіляється на базу витрат з надання послуг АНО на маршруті та базу витрат надання послуг АНО на підході та в районі аеродрому.

База витрат Украероруху на маршруті (тис. грн)	План на 2020 рік
Витрати на персонал	2 044 243
Операційні витрати ⁽¹⁾	430 629
Амортизація	202 155
Вартість капіталу	169 134
Інші витрати ⁽²⁾	6 023
Всього	2 852 184
Частка (%) у складі національної бази витрат	98%

(1) Без врахування витрат на послуги ЄВРОКОНТРОЛЮ та збору за сертифікацію провайдера АНО;

(2) Резерв безнадійної дебіторської заборгованості, відповідно до останнього показника відшкодування (0.2%) плати за АНО по Спільній системі маршрутних зборів ЄВРОКОНТРОЛЮ.

База витрат Державіаслужби на маршруті (тис. грн)	План на 2020 рік
Витрати на персонал	41 987
Операційні витрати	10 858
Амортизація	-
Вартість капіталу	-
Інші витрати	-
Всього	52 845
Частка (%) у складі національної бази витрат	2%

До основних складових бази витрат включено витрати на персонал, операційні витрати, амортизаційні відрахування, вартість капіталу та інші витрати. З них витрати на персонал включають: валові витрати на заробітну плату, оплату понаднормової праці, соціальне та пенсійне забезпечення, а також інші виплати.

Операційні витрати - це інші експлуатаційні витрати, що включають: витрати на закупівлю товарів та послуг, які використовувались для надання послуг з аеронавігаційного обслуговування, а також оплата послуг, які надають сторонні організації, матеріалів, електроенергії, комунальних послуг, оренди будівель, обладнання та виробничих об'єктів, технічного обслуговування, страхування та відрядження.

Амортизаційні відрахування стосуються усіх основних засобів, які введені в експлуатацію та використовуються для надання послуг з аеронавігаційного обслуговування. Вартість основних засобів амортизується відповідно до їх очікуваного терміну експлуатації, застосовуючи прямий лінійний метод до вартості активів, які амортизуються.

Вартість капіталу визначається як добуток суми середньої чистої балансової вартості основних засобів та можливих коригувань загальної вартості активів, що використовується провайдером аеронавігаційних послуг в процесі експлуатації або будівництва, та середньої вартості чистих оборотних коштів, а також середньозваженої відсоткової ставки за боргами і рентабельності власного капіталу.

До інших витрат включають інші непередбачувані витрати в тому числі і резерв сформований щодо безнадійної дебіторської заборгованості.

Всього витрати на обслуговування на маршруті (тис. грн)	План на 2020 рік
Витрати на персонал	2 086 230
Операційні витрати	441 487
Амортизація	202 155
Вартість капіталу	169 134
Інші витрати	6 023
Всього	2 905 029
Національна база витрат (%)	100%

Одинична ставка плати за АНО на маршруті у національній валюті розраховується шляхом ділення маршрутної бази витрат на плановий показник сервісних одиниць (коефіцієнт відстані польоту повітряного судна помножений на ваговий коефіцієнт відповідного повітряного судна) обслуговування повітряних суден у 2020 році.

Для розрахунку ставок плати за АНО на маршруті на 2020 рік використано плановий показник кількості сервісних одиниць обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України на 2020 рік згідно до середньострокового прогнозу обсягів руху повітряних суден «EUROCONTROL Seven-Year Forecast» опублікованого ЄВРОКОНТРОЛЕМ у жовтні 2019 року.

При розрахунку загальних витрат на надання послуг АНО на маршруті відповідно до положень статті 36 Повітряного Кодексу України і документів ЄВРОКОНТРОЛЮ включаються також витрати ЄВРОКОНТРОЛЮ на експлуатацію системи плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування на маршруті (щорічний членський внесок України до бюджету даної організації). Планова база витрат на надання послуг АНО на маршруті зменшується на суму інших доходів, які не стосуються надання аеронавігаційних послуг.

Розрахунок одиничної ставки плати за АНО на маршруті на 2020 рік:

Витрати на обслуговування на маршруті + витрати ЄВРОКОНТРОЛЮ	План на 2020 рік
Украерорух	2 852 184
Інші доходи (які не стосуються АНО)	-23 065
Державіаслужба	52 845
База витрат України	2 881 964
Витрати ЄВРОКОНТРОЛЮ, тис. грн	129 462
Всього витрати (тис. грн)	3 011 426
Всього сервісних одиниць (в тис. од.)	1 804
Одинична ставка плати за АНО на маршруті (грн)	1 669
Курс обміну за 1 євро	29,000
Одинична ставка плати за АНО на маршруті (євро)	57,55

База витрат Украероруху на підході та в районі аеродрому (тис. грн)	План на 2020 рік
Витрати на персонал	1 119 334
Операційні витрати ⁽¹⁾	211 371
Амортизація	114 060
Вартість капіталу	107 232
Інші витрати ⁽²⁾	3 151
Всього	1 555 148
Частка (%) у складі національної бази витрат	98%

(1) Без врахування витрат на послуги ЄВРОКОНТРОЛЮ та збору за сертифікацію провайдера АНО;

(2) Резерв безнадійної дебіторської заборгованості відповідно до останнього показника відшкодування (0.2%) плати за АНО по Спільній системі маршрутних зборів ЄВРОКОНТРОЛЮ.

База витрат Державіаслужби на підході та в районі аеродрому (тис. грн)	План на 2020 рік
Витрати на персонал	23 915
Операційні витрати	6 184
Амортизація	-
Вартість капіталу	-
Інші витрати	-
Всього	30 099
Частка (%) у складі національної бази витрат	2%

Всього витрати на обслуговування на підході та в районі аеродрому (тис. грн)	План на 2020 рік
Витрати на персонал	1 143 249
Операційні витрати	217 555
Амортизація	114 060
Вартість капіталу	107 232
Інші витрати	3 151
Всього	1 585 247
Національна база витрат (%)	100%

Відповідно до статті 36 Повітряного Кодексу України і документів ЄВРОКОНТРОЛЮ планова база витрат на надання послуг АНО на підході та в районі аеродрому зменшується на суму інших доходів, які не стосуються надання аеронавігаційних послуг.

Одинична ставка плати за АНО на підході та в районі аеродрому у національній валюті розраховується шляхом ділення бази витрат на плановий показник сервісних одиниць (частка від ділення на п'ятдесят максимальної

сертифікованої злітної маси повітряного судна, яка піднесена до степеню 0,70) обслуговування повітряних суден у 2020 році.

Розрахунок одиничної ставки плати за АНО на підході та в районі аеродрому на 2020 рік:

Витрати на обслуговування на підході та в районі аеродрому + витрати ЄВРОКОНТРОЛЮ	План на 2020 рік
Украерорух	1 555 148
Інші доходи (які не стосуються АНО)	-12 555
Державіаслужба	30 099
База витрат України	1 572 692
Витрати ЄВРОКОНТРОЛЮ на надання послуг	2 900
Всього витрати (тис. грн.)	1 575 592
Всього сервісних одиниць (в тис. од.)	137
Одинична ставка плати за АНО на підході та в районі аеродрому (грн)	11 501
Курс обміну за 1 євро	29,000
Одинична ставка плати за АНО на підході та в районі аеродрому (євро)	396,57

Вплив зміни ставок плати за АНО на витрати авіакомпаній

Проведений аналіз щодо потенційного впливу зміни розміру одиничних ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України здійснено з метою оцінки можливих наслідків для авіакомпаній користувачів повітряного простору України та кінцевих споживачів послуг пасажирських перевезень.

Даний аналіз базується на офіційній інформації, наведеній Міжнародною асоціацією авіаційного транспорту (ІАТА), щодо частки витрат авіакомпаній на послуги з аеронавігаційного обслуговування (4,1%) у загальній структурі витрат.

Також аналіз здійснено з метою оцінки впливу на зміни розміру ставок плати за АНО з урахуванням проведення вибірки по різних аеропортах України, різних авіакомпаніям та повітряним суднам великої та меншої ваги, маршрутам з різною відстанню польотів повітряних суден у повітряному просторі України.

Через те, що проектом наказу запропоновано змінити розмір ставок плати за АНО на підході та в районі аеродрому (з 210,0 євро для польотів/посадок у МА «Бориспіль» та 411,0 євро у всіх інших аеропортах України до рівня 396,57 євро для всіх аеропортів України) витрати авіакомпаній, що виконують польоти на рейсі МА «Запоріжжя» – МА «Київ ім. Сікорського» зростають на 17,7 євро (або на 3%) за один рейс, на рейсі МА «Львів ім. Д. Галицького» - Варшава (Польща) зменшуються на 8,3 євро (або на -2%) за один рейс, на рейсі МА «Херсон» - Стамбул (Туреччина) збільшуються на 19,3 євро (або на 2%), на рейсі МА «Бориспіль» - Лондон (Великобританія) збільшуються на 331,9 євро (або на 35%) порівняно із чинними ставками плати за АНО, а на рейсі Одеса – Братислава (Словаччина) зменшується на 12,2 євро (або на 2%).

№	АП вильоту	АП посадки	Тип ПС	Плата за АНО (за чинними ставками)	Плата за АНО (за новими ставками)	Зміна плати за АНО	Зміна плати за АНО, %
1	Запоріжжя	Київ (Жуляни)	ЯК 40	637,9 €	655,6 €	17,7 €	3%
2	Львів	Варшава	Е 190	443,3 €	435,0 €	-8,3 €	-2%
3	Херсон	Стамбул	А 319	818,0 €	837,4 €	19,3 €	2%
4	Бориспіль	Лондон	В 737	951,2 €	1 283,0 €	331,9 €	35%
5	Одеса	Братислава	А 320	577,3 €	565,1 €	-12,2 €	-2%

Враховуючи зміну витрат авіакомпаній на послуги АНО в Україні, а також беручи до уваги відстань польоту у повітряному просторі України в загальній відстані польотів авіакомпаній за вищезазначеними напрямками, ефект від зміни плати за АНО в Україні на загальне АНО польоту складатиме від -1% для авіакомпаній, що виконують польоти за напрямком МА «Львів ім. Д. Галицького» - Варшава (Польща), до +7% для польотів за напрямком МА «Бориспіль» - Лондон (Великобританія).

№	АП вильоту	АП посадки	АК	Частка АНО в витратах АК за даними IATA	Відстань в ІІІ України в загальній відстані польоту	Зміна плати за АНО, %	Ефект зміни плати за АНО в Україні на загальне АНО польоту	Ефект зміни плати за АНО на витрати АК
1	Запоріжжя	Київ (Жуляни)	Мотор Січ	4,1%	100%	3%	3%	0,1%
2	Львів	Варшава	LOT	4,1%	33%	-2%	-1%	-0,1%
3	Херсон	Стамбул	Turkair	4,1%	67%	2%	2%	0,1%
4	Бориспіль	Лондон	МАУ	4,1%	20%	35%	7%	0,3%
5	Одеса	Братислава	WIZZ Air	4,1%	6%	-2%	0%	-0,1%

Як результат, проведений аналіз засвідчить, що ефект від зміни ставок плати за АНО на загальні витрати авіакомпаній коливається в межах 0 – 0,3%, в тому числі враховуючи 0,3% зростання вартості послуг АНО для авіакомпаній, які здійснюють польоти з найбільшого аеропорту країни МА «Бориспіль», як результат зростання ставки плати за АНО на підході та в районі аеродрому даного аеропорту порівняно із чинною ставкою, встановленою на значно нижчому рівні 210,0 євро.

Тобто, вплив безпосередньо на вартість квитка та пасажирів є мінімальним, а саме від 0 до 0,3%. В умовах вкрай низької частки витрат на послуги АНО у структурі витрат авіакомпаній, а також за умов постійної зміни інших складових у структурі витрат (авіаційне паливо, послуги аеропортів, послуги АНО інших країн, ремонти, ТО та інше) вплив часткового мінімального зростання послуг за АНО в Україні не матиме впливу на цінову політику авіакомпаній, а отже і жодного негативного впливу на пасажирів цих авіакомпаній.

Одночасно для ряду авіакомпаній, які здійснюють польоти з регіональних аеропортів України, зменшення ставки плати за АНО з 411,0 євро (згідно до наказу Мінінфраструктури від 04.06.2019 № 415) до 396,57 євро дозволить зменшити витрати на послуги аеронавігаційного обслуговування на підході та в районі аеродрому.