



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 надсилає для погодження проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України» (далі – проєкт наказу).

Просимо погодити проєкт наказу в десятиденний строк.

- Додатки: 1. Проєкт наказу на 4 арк. в 1 прим.  
2. Пояснювальна записка до проєкту наказу на 5 арк. в 1 прим.  
3. Аналіз регуляторного впливу на 23 арк. в 1 прим.  
4. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

421639 \*

Олена Бобрик 351 48 41



№814/48/14-21 від 15.03.2021



## Повідомлення про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України

**«Про внесення змін до Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України»**

12 Березня 2021, 10:29

[Оголошення](#) [Регуляторна діяльність](#) [Повідомлення про оприлюднення](#)

Наказ «Про внесення змін до Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України» розроблено на виконання положень Повітряного кодексу України з метою урегулювання питань, пов'язаних з обов'язковим застосуванням нормативних документів Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль) в рамках процедури управління плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування (далі – АНО) з користуачів повітряного простору України, а також з метою удосконалення державної тарифної політики у сфері транспорту.

Також, прийняття наказу сприятиме відновленню транзитного потенціалу повітряного простору України в частині польотів повітряних суден у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну, за рахунок встановлення окремої ставки плати за послуги з АНО на маршруті для польотів повітряних суден у частині повітряного простору України над акваторією Чорного моря.

Реалізація наказу створить сприятливі умови для розвитку авіаційних перевезень через українські аеропорти, а також дасть змогу залучити нові авіакомпанії для здійснення польотів до/з аеропортів України. Вказане сприятиме збільшенню обсягів руху повітряних суден в повітряному просторі України.

Зуваження та пропозиції до проєкту наказу приймаються протягом 30 календарних днів з дня опублікування нормативно-правового акту від зацікавлених юридичних та фізичних осіб у письмовому та електронному вигляді за адресою: Міністерства інфраструктури України, 01135, м. Київ, prospect Перемоги, 14; [kuznir@mtu.gov.ua](mailto:kuznir@mtu.gov.ua)

Поділіться сторінкою

- За галузями**
- Автомобільний та міський транспорт
  - Дорожнє господарство
  - Залізничний транспорт
  - Водний транспорт
  - Авіатранспорт
  - Поштовий зв'язок

- За темами**
- Безпека на транспорті
  - Аналітика
  - Відкриті дані
  - Громадська рада
  - Дозволи
  - Дорадчі органи
  - Євроінтеграція
  - Регуляторна діяльність
  - Закупівлі
  - Інформаційні технології

Міністерство інфраструктури України



# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

м. Київ

№ \_\_\_\_\_

### **Про внесення змін до Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України**

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)», абзацу третього підпункту 36 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, з метою удосконалення державної тарифної політики у транспортній сфері **н а к а з у ю:**

1. Внести зміни до Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України 04 червня 2019 року № 415, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 10 липня 2019 року за № 761/33732, виклавши їх у новій редакції, що додається.

2. Директорату авіаційного транспорту (Кушніль Д.) забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому порядку.

3. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

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

5. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'В. Криклій', written in a cursive style.

Владислав КРИКЛІЙ

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства

інфраструктури України

04 червня 2019 року № 415

(у редакції наказу Міністерства

інфраструктури України

від \_\_\_\_\_ 2021 року № \_\_\_\_\_)

### **Ставки плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України**

1. За послуги з аеронавігаційного обслуговування (далі – АНО) повітряних суден (далі – ПС) у повітряному просторі районів польотної інформації України (далі – ПП РПІ) на маршруті, а також на підході та в районі аеродрому, стягується плата за встановленими ставками.

2. Одиничні ставки плати встановлюються незалежно від національної належності ПС та форми власності експлуатанта.

3. Розмір плати за послуги з АНО на маршруті для польоту у ПП РПІ обчислюється за формулою

$$r = t \times n,$$

де:  $r$  – розмір плати за послуги з АНО на маршруті;

$t$  – одинична ставка плати за послуги з АНО на маршруті;

$n$  – кількість одиниць обслуговування такого польоту.

Для кожного конкретного польоту кількість одиниць обслуговування ( $n$ ) визначається за формулою

$$n = d \times p,$$

де:  $d$  – коефіцієнт відстані для ПП РПІ;

$p$  – ваговий коефіцієнт для відповідного ПС.

Коефіцієнт відстані для ПП РПІ ( $d$ ) визначається діленням на 100 ортодромічної відстані в кілометрах між аеродромом вильоту в межах ПП РПІ або точкою входження в ПП РПІ та аеродромом першої посадки в межах ПП РПІ або точкою виходу з ПП РПІ.

Ортодромічна відстань, яка береться до розрахунку, зменшується на 20 кілометрів для кожного зльоту і для кожної посадки на території України.

Ваговий коефіцієнт для відповідного ПС ( $p$ ), виражений числом із двома десятковими знаками після коми, визначається як квадратний корінь із частки від ділення на 50 максимальної сертифікованої злітної маси ПС (у метричних тоннах, з одним десятковим знаком після коми), зазначеної у Керівництві з льотної експлуатації ПС (AFM) або, за його відсутності, в іншому рівноцінному офіційному документі, за формулою

$$p = \frac{W}{50},$$

де:  $W$  – максимальна сертифікована злітна маса ПС (далі – MTOW) у метричних тоннах, з одним десятковим знаком після коми, зазначеної у Керівництві з льотної експлуатації ПС (AFM) або, за його відсутності, в іншому рівноцінному офіційному документі, в якому виробник відповідного ПС визначає MTOW.

Якщо MTOW даного ПС невідома, для розрахунку вагового коефіцієнта береться маса найважчого відомого ПС того самого типу.

Якщо для одного ПС є кілька значень MTOW, ваговий коефіцієнт визначається на основі найбільшої MTOW, дозволеної для цього ПС державою його реєстрації.

У разі якщо експлуатант використовує два або більше ПС різних модифікацій одного типу, для обчислення вагового коефіцієнта для кожного з цих ПС використовується середнє значення MTOW всіх його ПС цього типу.

Зміни щодо парку ПС експлуатанта повинні переглядатись не рідше одного разу на рік.

4. Одинична ставка плати за послуги з АНО на маршруті ( $t$ ) для польотів у ПП РПІ в межах координат, визначених Додатком 1 до Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України, встановлюється у розмірі 25,00 євро.

Одинична ставка плати за послуги з АНО на маршруті ( $t$ ) для польотів у ПП РПІ окрім ПП РПІ в межах координат, визначених Додатком 1 до Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України, встановлюється у розмірі 51,10 євро.

*Примітка: пункти 3 та 4 цих Ставок діють до 01 липня 2021 року.*

5. Розмір плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому визначається за формулою

$$R = T \times N,$$

де: R – розмір плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому;

T – одинична ставка плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому;

N – кількість одиниць обслуговування, виражена числом з двома десятковими знаками після коми, визначається як частка від ділення на 50 максимальної сертифікованої злітної маси ПС, яка піднесена до степеня 0,70, за формулою

$$N = \left( \frac{W}{50} \right)^{0.70}$$

де: W – MTOW ПС у метричних тоннах (з одним десятковим знаком після коми), вказаної у Керівництві з льотної експлуатації ПС (AFM) або, за його відсутності, в іншому рівноцінному офіційному документі, в якому виробник відповідного ПС визначає MTOW.

Якщо MTOW даного ПС невідома, для розрахунку береться маса найважчого відомого ПС того самого типу.

Якщо для одного ПС є кілька значень MTOW, то розрахунок здійснюється на основі найбільшої MTOW, дозволеної для цього ПС державою його реєстрації.

У разі якщо експлуатант використовує два або більше ПС різних модифікацій одного типу, для кожного з цих ПС використовується середнє значення MTOW всіх його ПС цього типу.

Зміни щодо парку ПС експлуатанта повинні переглядатись не рідше одного разу на рік.

Одинична ставка плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому (T) встановлюється (для всіх видів обслуговування повітряного руху) у розмірі 290,00 євро для польотів до міжнародних аеропортів «Бориспіль» та «Київ/Жуляни» та у розмірі 411,00 євро для всіх інших аеропортів України.

6. Одиничні ставки плати за послуги з АНО ПС у ПП РПІ встановлено без урахування податку на додану вартість. Нарахування сум податку на додану вартість проводиться відповідно до чинного законодавства України.

7. Звільняються від плати за послуги з АНО такі категорії польотів:

польоти, що здійснюються ПС з максимально дозволеною злітною масою менше двох метричних тонн;

польоти, що здійснюються з офіційною місією виключно для перевезення королівських осіб та безпосередніх членів їх родин, глав держав і урядів, міністрів. У всіх випадках це має бути підтверджено статусом польоту у відповідному плані польоту;

польоти з метою пошуку та рятування, які виконуються за завданням компетентних органів;

польоти, що закінчуються на аеродромі вильоту і здійснюються без проміжних посадок;

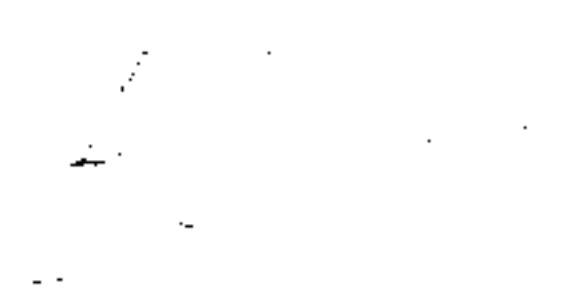
польоти для перевірки та тестування обладнання, яке використовується як наземний аеронавігаційний засіб;

навчально-тренувальні польоти, які виконуються виключно для отримання свідоцтва авіаційного персоналу або підвищення рівня кваліфікації членів екіпажу, про що зазначається в плані польоту, і при цьому здійснюються тільки в межах ІІІ РІІ та не використовуються для перевезення пасажирів, вантажу, переміщення або перебазування ІС;

польоти ІС, що внесені до Реєстру державних повітряних суден України та виконуються з некомерційною метою;

гуманітарні польоти, статус яких визначено уповноваженим державним органом України.

Генеральний директор  
Директорату авіаційного транспорту



Дмитро КУШПІЛЬ



Додаток 1  
до Ставок плати за послуги з  
аеронавігаційного обслуговування  
повітряних суден у повітряному  
просторі України

**Географічні координати окремої частини повітряного простору районів  
польотної інформації України.**

452723N 0313037E, 442609N 0323933E, 434206N 0332812E, 431435N 0340943E,  
424600N 0344908E, 424650N 0340516E, 424756N 0331052E, 424756N 0315652E,  
424800N 0304500E, 431512N 0303824E, 434812N 0303018E, 440511N 0302619E,  
441500N 0302400E, 444244N 0301010E, 444845N 0300750E, 445447N 0300448E,  
445230N 0302130E, 445848N 0303342E, 451530N 0310642E, 452436N 0312500E,  
452723N 0313037E

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

**1. Мета**

Проект акта розроблено на виконання положень Повітряного кодексу України з метою урегулювання питань, пов'язаних з обов'язковим застосуванням нормативних документів Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль) в рамках процедури справляння плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування (далі – АНО) з користувачів повітряного простору України, а також з метою удосконалення державної тарифної політики у сфері транспорту.

**2. Обґрунтування необхідності прийняття акта**

Відповідно до статті 36 Повітряного кодексу України аеронавігаційне обслуговування польотів повітряних суден (на маршруті, на підході та в районі аеродрому) здійснюється провайдерами 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 і документів Євроконтролю. Плата за послуги з АНО використовується провайдером (провайдерами) аеронавігаційного обслуговування для покриття витрат на надання таких послуг у порядку, визначеному законодавством України, стандартами та рекомендованою практикою Міжнародної організації цивільної авіації і документами Євроконтролю, а також для сплати членських внесків України до Євроконтролю та компенсації витрат Євроконтролю на справляння цієї плати.

Відповідно до Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів та Закону 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.

Також, потребує вирішення питання відновлення транзитного потенціалу повітряного простору України в частині польотів повітряних суден у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну, за рахунок встановлення окремої ставки плати за послуги з АНО на

маршруті для польотів повітряних суден у частині повітряного простору України над акваторією Чорного моря.

Враховуючи зазначене, потребує вирішення питання введення в дію на території України нових одиничних ставок плати за послуги з АНО на 2021 рік.

### **3. Основні положення проекту акта**

Проектом акта пропонується внести зміни до Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України 04 червня 2019 року № 415, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 10 липня 2019 року за № 761/33732, виклавши їх у новій редакції, та ввести в дію нові ставки плати за послуги з АНО на маршруті, а також на підході та в районі аеродрому.

Проектом акта пропонується ввести в дію на території України нову ставку плати за послуги з АНО на маршруті для польотів повітряних суден в окремій частині повітряного простору України над акваторією Чорного моря, в межах координат визначених Додатком 1 до Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України, та залишити без змін ставку плати за послуги з АНО на маршруті для польотів повітряних суден, які здійснюються у повітряному просторі районів польотної інформації України поза межами зазначених координат.

Також, пропонується встановити нову єдину ставку плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому для польотів в аеропорти Київського авіаційного вузла (міжнародні аеропорти «Бориспіль» та «Київ/Жуляни») та залишити без змін ставку плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому для всіх інших аеропортів України.

### **4. Правові аспекти**

У цій сфері правового регулювання діють такі нормативно-правові акти:

- Повітряний кодекс України;
- Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів;
- Закон України «Про приєднання України до Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів»;

- наказ Мінінфраструктури «Про встановлення Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден в повітряному просторі України» від 04 липня 2019 року № 415 зареєстрований в Міністерстві юстиції України 10 липня 2019 року за № 761/33732.

### **5. Фінансово-економічне обґрунтування**

Реалізація акта не потребуватиме фінансування з державного чи місцевого бюджетів.

### **6. Позиція заінтересованих сторін**

Проект акта не стосується функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю, функціонування і застосування української мови як державної.

Проект акта не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності.

#### **7. Оцінка відповідності**

У проекті акта відсутні положення, що:

стосуються зобов'язань України у сфері європейської інтеграції;

стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод;

впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків;

містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією;

створюють підстави для дискримінації.

#### **8. Прогноз результатів**

Реалізація акта не має впливу на:

забезпечення захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян і держави;

розвиток регіонів, підвищення чи зниження спроможності територіальних громад;

ринок праці, рівень зайнятості населення;

громадське здоров'я, покращення чи погіршення стану здоров'я населення або його окремих груп;

екологію та навколишнє природне середовище, обсяг природних ресурсів, рівень забруднення атмосферного повітря, води, земель, зокрема забруднення утвореними відходами.

Реалізація акта має відповідний вплив на ринкове середовище. Інформація про вплив на інтереси заінтересованих сторін надається.

Міністр інфраструктури України

Владислав КРИКЛІЙ

\_\_\_\_\_ 2021 р.



**Інформація про вплив на інтереси заінтересованих сторін  
до наказу Міністерства інфраструктури України  
«Про внесення змін до Ставок плати за послуги з аеронавігаційного  
обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України»**

Заінтересована сторона	Вплив реалізації акта на заінтересовану сторону	Пояснення очікуваного впливу
<p>Суб'єкти господарювання (Державне підприємство обслуговування повітряного руху України)</p>	<p>Забезпечення повного покриття витрат на надання послуг з АНО за рахунок нових ставок та відповідного збільшення доходів з наданих послуг з АНО. Збільшення обсягів наданих послуг</p>	<p>Діючи ставки плати за послуги з АНО, затверджені наказом Мінінфраструктури від 04.06.2019 № 415 «Про встановлення Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден в повітряному просторі України», не забезпечують покриття всіх витрат національного провайдера аеронавігаційних послуг з огляду на суттєве падіння обсягів руху повітряних суден у повітряному просторі України в наслідок впровадження обмежувальних заходів з метою подолання пандемії COVID-19.</p> <p>За рахунок збільшення обсягів руху повітряних суден у повітряному просторі України та встановлення нових ставок плати за послуги АНО, а також відновлення транзитного потенціалу для польотів над Чорним морем за рахунок встановлення нової ставки плати за послуги з АНО на маршруті для окремої частини повітряного простору над акваторією Чорного моря.</p>
<p>Користувачі повітряного простору України</p>	<p>Застосування максимально прозорих та обґрунтованих ставок плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому для аеропортів Київського авіаційного вузла (МА «Бориспіль» та МА «Київ»), з гарантією забезпечення належного та постійно зростаючого рівня послуг з АНО та можливостей щодо модернізації</p>	<p>Відповідно до існуючих принципів Євроконтролю ставки плати за послуги з АНО мають забезпечувати конкуренцію, переглядатись щорічно, бути економічно обґрунтованими, забезпечувати покриття витрат понесених в процесі надання таких послуг, та вводитись в дію за прозорого інформування користувачів повітряного простору.</p>

	<p>аеронавігаційної системи із застосуванням найновітніших технологій та процедур.</p> <p>Створення конкурентного середовища для авіакомпаній, що здійснюють польоти з/до м. Києва за рахунок встановлення однакової ставки плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому для аеропортів Київського авіаційного вузла (МА «Бориспіль» та МА «Київ»).</p> <p>Суттєве скорочення витрат авіакомпаній на здійснення польотів повітряних суден в окремій частині повітряного простору України над акваторією Чорного моря за рахунок введення нової окремої ставки плати за послуги з АНО на маршруті.</p> <p>Належний рівень безпеки польотів повітряних суден у повітряному просторі України за рахунок достатнього фінансування витрат національного провайдера аеронавігаційного обслуговування</p>	
--	---	--

**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 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 Міжнародної організації цивільної авіації і документами Євроконтролю, а також для сплати членських внесків України до Євроконтролю та компенсації витрат Євроконтролю на справляння цієї плати.

Основною метою проекту акта є встановлення економічно обґрунтованих ставок плати за послуги з АНО повітряних суден у повітряному просторі України, враховуючи рівень витрат на надання послуг, актуальний прогноз руху повітряних суден до/з аеропортів України на 2021 рік та прогнозні макроекономічні показники розвитку України на 2021 рік.

Ставки плати за послуги з АНО відповідно до вимог ІСАО та Євроконтролю підлягають перегляду в залежності від обсягу наданих послуг та витрат на надання відповідних послуг.

Відповідно до Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів договірні держави домовились запровадити спільну політику стосовно сплати зборів за користування засобами та послугами організації повітряного руху на маршрутах. Для запровадження спільної системи плати за послуги з організації повітряного руху на маршруті розширена Комісія Євроконтролю визначає принципи визначення бази витрат, що стосуються організації повітряного руху на маршруті, та обчислення одиничних ставок плати за аеронавігаційне обслуговування.

Відповідний розрахунок ставок плати за послуги з 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».

На сьогодні, одним з пріоритетних завдань є відновлення транзитного потенціалу України, втраченого внаслідок подій 2014 року пов'язаних з

тимчасовою окупацією Російською Федерацією території АР Крим, а також військових дій на окремих територіях Луганської та Донецької областей.

Відновлення транзитного потенціалу нашої держави дозволить забезпечити конкурентний рівень тарифів на послуги з АНО в Україні порівняно з сусідніми державами та, як результат, сприятиме залученню нових авіакомпаній до польотів через повітряний простір України так і до польотів до/з аеропортів України.

Агентством Європейського Союзу з безпеки польотів (EASA) у серпні 2020 року здійснено перегляд та опубліковано оновлений Бюлетень з безпеки польотів SIB 2015-16R3 з метою розширення маршрутів обслуговування повітряного руху (далі – ОПР), доступних для планування та виконання польотів в окремій частині повітряного простору України над акваторією Чорного моря, з двох L851 (KUGOS – ADINA) та M856 (RAKUR – DIGAM) до шести L851 (KUGOS – ADINA), M856 (RAKUR – DIGAM), M860 (KUGOS – DIGAM), M854 (SUMOL – RASIL), M435 (LAROM – RASIL) та M861 (ROMOK – BIRMA) у межах Сімферопольського району польотної інформації (далі – РПІ), де відповідальність за ОПР у повітряному просторі над відкритим морем у межах РПІ Сімферополь делеговано Україні Рішенням Ради ICAO від 17 лютого 1997 року № EUR/NAT96/38-ATS.

В рамках реалізації концепції відновлення транзитного потенціалу України, а також, беручи до уваги рекомендації EASA в частині високого рівня безпеки польотів повітряних суден в окремій частині повітряного простору України над акваторією Чорного моря, вважається за доцільне встановити для польотів у даній частині повітряного простору окрему одиничну ставку плати за послуги з АНО на маршруті на конкурентному рівні із ставками плати, встановленими в сусідніх країнах даного регіону.

Встановлення окремої ставки плати за послуги з АНО на маршруті для польотів повітряних суден в окремій частині повітряного простору України над акваторією Чорного моря сільно з позитивним висновком EASA щодо високого рівня безпеки польотів, а також реалізація ефективної інформаційної компанії по відношенню до діючих та потенційних користувачів повітряного простору України щодо операційної та економічної ефективності використання даних маршрутів, дозволить суттєво збільшити кількість польотів повітряних суден у повітряному просторі України.

Водночас, проектом акта пропонується залишити без змін ставку плати за послуги з АНО на маршруті для всіх інших польотів повітряних суден, які здійснюються у повітряному просторі районів польотної інформації України поза межами окремої частини повітряного простору України над акваторією Чорного моря.

Аналогічний підхід до встановлення різних одиничних ставок для декількох зон в повітряному просторі країни застосовується декількома країнами Євроконтролю.



Зокрема, Іспанія та Португалія встановили в своїх повітряних просторах по 2 зони справляння плати за АНО з урахуванням великої океанічної частини повітряного простору (над відкритими нейтральними водами):

- Іспанія континентальна та Іспанія Канари;
- Португалія Лісабон та Португалія Санта-Марія.

Проектом акта запропоновано встановлення 2 зон справляння плати за АНО та відповідно 2 одиничних ставок:

- Україна (основна/материкова);
- Україна Південь (над нейтральними водами у окремій частині повітряного простору України над акваторією Чорного моря).

Враховуючи зазначене, розмір одиничної ставки плати за послуги з АНО на маршруті на 2021 рік для польотів у повітряному просторі районів польотної інформації України, крім польотів в окремій частині повітряного простору над акваторією Чорного моря, складатиме **51,10 євро**, а розмір одиничної ставки плати за послуги з АНО на маршруті для польотів повітряних суден в окремій частині повітряного простору України над акваторією Чорного моря – **25,0 євро**.

<b>1. Розрахунок ставки плати за послуги з АНО на маршруті на 2021 рік</b>			
		Основна ставка плати за АНО	Ставка плати за АНО для окремої частини III над акваторією Чорного моря
1.1	Планова база витрат України (тис. грн.)	2 258 475	80 037
1.2	Кількість сервісних одиниць обслуговування на маршруті, тис. од.	1 339	97
1.3	Вартість одиниці обслуговування, грн	1 687	825
1.4	Курс обміну за 1 євро	33,0004	33,0004
1.5	Вартість одиниці обслуговування, євро	51,10	25,0

У відповідності до документу Євроконтролю «Принципи визначення вартісної основи для маршрутних зборів та обчислення одиничних ставок» курс обміну, що застосовується для цього, приймають рівним середньому за місяць "заключному крос-курсу", який обчислює агентство "Рейтерс" на основі щоденних курсів попиту (BID) різних національних валют щодо євро, за квітень "n" року для попередніх даних, і за вересень "n" року - для остаточних даних.

Відповідне значення курсу Євро складає 33.0004, який і було застосовано для розрахунку одиничних ставок плати за АНО на 2021 рік.

Також, з метою перегляду та актуалізації тарифів на 2021 рік здійснено розрахунок розміру одиничної ставки плати за послуги з АНО на підході та в

районі аеродрому, необхідної для покриття витрат на надання зазначеного виду послуг.

<b>2.</b>	<b>Розрахунок ставки плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому на 2021 рік</b>	
2.1	Планова база витрат України (тис. грн)	1 217 552
2.2	Кількість сервісних одиниць обслуговування на підході та в районі аеродрому, тис. од.	113
2.3	Вартість одиниці обслуговування, грн	10 775
2.4	Курс обміну за 1 євро	33.0004
2.5	Вартість одиниці обслуговування, євро	326,5

Для країни-члена Євроконтролю можливим є застосування різних підходів щодо встановлення та введення в дію одиничних ставок плати за АНО на підході та в районі аеродрому, у повній відповідності до існуючих європейських практик, а саме:

**Альтернативний підхід 1** - Встановлення диференційованих ставок плати за АНО окремо для кожного аеропорту України в залежності від обсягів руху в кожному із аеропортів та витрат провайдера на надання послуг АНО у цих аеропортах.

Застосування такого підходу призвело б до встановлення конкурентних ставок в аеропортах з найбільшою інтенсивністю польотів (Бориспіль, Жуляни, Львів, Одеса), але при цьому надзвичайно високих одиничних ставок плати за АНО на підході та в районі аеродрому для аеропортів з низькою інтенсивністю польотів:

<b>Аеропорт</b>	<b>Ставка, Євро</b>
Вінниця	5 981
Херсон	586
Харків	1 535
Полтава	5 425
Дніпро	930
Запоріжжя	435
Кривий Ріг	11 469
Ужгород	5 862
Івано-Франківськ	726
Чернівці	1 932
Рівне	10 117

Застосування даного підходу в частині встановлення диференційованих ставок плати за АНО для всіх аеропортів України неодмінно призвело б до повного припинення польотів авіакомпаній до аеропортів з низькою інтенсивністю польотів через надзвичайно високу вартість послуг АНО (подекуди більше 10 тис євро на один рейс).

Цей підхід використовується окремими країнами Європейського союзу з оптимальною структурою регіональних аеропортів та більш рівномірним розподілом польотів (Нідерланди, Данія).

**Альтернативний підхід 2** - Встановлення усередненої/єдиної ставки плати за аеронавігаційне обслуговування на підході та в районі аеродрому для всіх аеропортів України.

Такий підхід використовується у багатьох країнах Європейського союзу.

Він працює за рахунок механізму крос-субсидування та забезпечує утримання служб аеронавігаційного обслуговування у малих аеропортах в першу чергу за рахунок великої кількості польотів повітряних суден в аеропортах з великою інтенсивністю, що може призвести до виникнення ознак дискримінації. Єдина (усереднена) ставка встановлена у ряді країн-членів Євроконтролю, де розрив між аеропортами з найбільшою та найменшою інтенсивністю не такий значний, як в Україні: Німеччина, Угорщина, Молдова, Греція, Словенія.

**Альтернативний підхід 3** - Встановлення окремої єдиної ставки плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому для польотів в аеропорти Київського авіаційного вузла (міжнародні аеропорти «Бориспіль» та «Київ/Жуляни»), що мають найбільшу інтенсивність в Україні, та єдиної ставки для всіх інших аеропортів.

Даний підхід дозволяє розподілити витрати провайдера АНО серед користувачів повітряного простору на найбільш справедливій основі та мінімізувати ефект крос-субсидування витрат провайдера при наданні послуг в регіональних аеропортах, в тому числі і забезпечити рівні умови функціонування для двох конкуруючих між собою аеропортів, а саме МА «Бориспіль» та МА «Київ» (Жуляни).

Запропонований підхід щодо встановлення диференційних ставок плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому за групами аеропортів із виділенням «аеровузлів» широко застосовується країнами Європейського союзу:

Країна	Підхід до встановлення ставки плати за АНО на підході та в районі аеродрому
Франція	Диференціація за групами та виділення аеровузла Париж Орлі /Париж Шарль-де-Голь
Італія	Диференціація за групами та виділення аеровузлів Мілан Мальпенз/Мілан Лінате та Турін Каселе/Турін Аеріталія
Хорватія	Диференціація за групами та виділення аеровузла Загреб/Загреб Луко

Проектом акта пропонується встановити нову ставку плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому для польотів в аеропорти Київського авіаційного вузла (міжнародні аеропорти «Бориспіль» та «Київ/Жуляни») та залишити без змін ставку плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому для всіх інших аеропортів України.

Послуги АНО	Планові витрати на 2021 рік, тис. грн.	Кількість одиниць обслуг., тис. од	Одинична ставка плати за АНО, грн.	Курс обміну	Одинична ставка плати за АНО, євро.
МА "Бориспіль" та МА "Київ"	730 283	76	9 561,19	33,0004	290
Інші аеропорти	487 269	36	13 572,94		411
Всього витрати	1 217 552	113	10 775		326,5

Ставки плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому за чинним наказом Мінінфраструктури «Про встановлення Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден в повітряному просторі України» від 04 червня 2019 року № 415, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 10 липня 2019 року за № 761/33732

Плата за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому за проектом акта

МА «Бориспіль»	Інші аеропорти України	МА «Бориспіль»/ МА «Київ»	Інші аеропорти України
210,0 євро	411,0 євро	290,0 євро	411,0 євро

Запропонований механізм, встановлення єдиної ставки плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому для аеропортів Київського авіаційного вузла (МА «Бориспіль» та МА «Київ»), забезпечує дотримання принципу рівності економічних умов доступу до послуг з АНО для авіакомпаній, що здійснюють польоти до м. Києва. Тим самим забезпечується збереження конкурентних умов функціонування двох аеропортів, що функціонують безпосередньо у одному місті та конкурують між собою за надання більш економічно вигідних послуг авіакомпаніям.

Запропонований принцип встановлення ставок плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому для аеропортів Київського авіаційного вузла (МА «Бориспіль» та МА «Київ») та всіх інших аеропортів України 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. Такі самі умови 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 з АНО є провайдер АНО та користувачі повітряного простору (авіакомпанії).

Аеропорти України послуги з АНО не отримують/не надають та плату за відповідні послуги не сплачують/не отримують, у зв'язку з чим не є суб'єктами, у відношенні яких застосовуватиметься проект акта.

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 одиничних ставок плати за послуги з 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.

Реалізація вищезазначеної мети державного регулювання досягається шляхом введення в дію нових одиничних ставок плати за послуги з АНО проектом наказом Міністерства інфраструктури України «Про встановлення Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України».

## III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

### 1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1. Чинні Ставки плати за послуги з АНО затверджені наказом Мінінфраструктури «Про встановлення Ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден в повітряному просторі України» від 04 червня 2019 року № 415, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України від 10 липня 2019 року за № 761/33372 не покривають у повному обсязі витрати на надання належного рівня послуг з АНО повітряних суден у повітряному просторі України, що може призвести до

	<p>потенційних загроз у забезпеченні безперебійного функціонування аеронавігаційної системи України.</p> <p>2. Відсутність дієвих та ефективних заходів, спрямованих на реалізацію державної політики щодо відновлення транзитного потенціалу країни, в т. ч. польотів повітряних суден у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну.</p>
<p>Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта</p>	<p>Прийняття регуляторного акта дозволить:</p> <p>1. Забезпечити виконання міжнародних вимог Євроконтролю щодо перегляду та введення в дію нових та економічно обґрунтованих ставок плати за послуги з АНО в Україні на 2021 рік.</p> <p>2. Забезпечити підвищення рівня привабливості повітряного простору України за рахунок введення в дію економічно обґрунтованих ставок плати за АНО, а також встановлення окремої ставки плати за АНО на маршруті для окремої частини повітряного простору над Чорним морем, що буде нижчою за аналогічні ставки плати за АНО у сусідніх країнах.</p> <p>3. Забезпечити необхідний обсяг фінансових ресурсів, відповідно до вимог ІКАО та Євроконтролю, з метою повного покриття витрат національного провайдера аеронавігаційних послуг України та забезпечення високого рівня безпеки польотів.</p>

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Види альтернатив	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання</p>	<p>Відсутні. Альтернатива є непринятною. Розвиток окремо взятого суб'єкта господарювання в існуючих анти конкурентних умовах</p>	<p>Ризик відсутності позитивних тенденцій збільшення обсягів руху повітряних суден у повітряному просторі України, в тому числі і відновлення транзитних польотів, а також небажання авіакомпаній нарощувати обсяги польотів до/з аеропортів України.</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 АНО на надання послуг з АНО за рахунок встановлених ставок плати за послуги з АНО.</p> <p>Дотримання міжнародних зобов'язань держави перед ІКАО та Євроконтролем в частині забезпечення ефективного та дієвого нагляду на суб'єктами ринку авіаційних послуг України.</p> <p>Відновлення транзитного потенціалу країни та збільшення обсягів польотів повітряних суден у повітряному</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>Гальмування стратегії розвитку аеропортів країни, передбаченої Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430.</p> <p>Витрат не передбачається</p>
---	---	---

	<p>просторі над акваторією Чорного моря.</p> <p>Застосування максимально прозорих та обґрунтованих тарифів є гарантією забезпечення належного та постійно зростаючого рівня надання послуг з АНО та модернізації аеронавігаційної системи із застосуванням найновітніших технологій та процедур.</p> <p>Покращення іміджу України в міжнародних авіаційних колах.</p> <p>Збільшення обсягів польотів за рахунок застосування прозорих та обґрунтованих тарифів за послуги з АНО, сформованих у відповідності до нормативних документів Євроконтролю.</p>	
--	--	--

#### Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання</p>	<p>Нижчий рівень витрат авіакомпаній, які здійснюють польоти в аеропорти Київського авіаційного вузла (міжнародні аеропорти «Бориспіль» та «Київ/Жуляни»).</p>	<p>Відсутні. Ризик отримати позитивні тенденції розвитку ринку авіаційних перевезень для створення додаткових робочих місць інших суб'єктів господарювання, що функціонують на ринку.</p> <p>Вище вартість за послуги з АНО для авіакомпаній, які здійснюють польоти з/до регіональних аеропортів України, окрім польотів до міжнародних аеропортів</p>



		«Бориспіль» та «Київ/Жуляни».
<p>Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта</p>	<p>Позитивний ефект в частині зниження вартості авіаційних перевезень: відсутність суттєвого негативного впливу на вартість послуг з перевезення пасажирів з до МА «Бориспіль» в зв'язку із вкрай низькою часткою витрат на послуги з АНО у структурі витрат авіакомпаній (4,1% за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту), також відчутне зниження витрат авіакомпаній при польотах з/до МА «Київ» та на окремих маршрутах над акваторією Чорного моря.</p> <p>Встановлення однакової вартості за послуги з АНО на авіаційні перевезення пасажирів з/до МА «Бориспіль» та МА «Київ» за рахунок забезпечення врівноваження частки вартості послуг з АНО у загальній вартості авіаційного квитка авіакомпаній, що здійснюють польоти до цих аеропортів.</p> <p>Збільшення зайнятості населення за рахунок створення додаткових робочих місць іншими суб'єктами господарювання</p>	<p>Мінімальне здороження вартості послуг з АНО на польоти з/до МА «Бориспіль».</p> <p>Ефект від зміни ставок плати за послуги з АНО на загальні витрати авіакомпаній коливається в межах 0 – 0,3%. Тобто, вплив безпосередньо на вартість квитка та пасажира є мінімальним (до 0,2%). 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 і ТО та інше) вплив часткового мінімального здороження послуг АНО на підході та в районі аеродрому для МА «Бориспіль» не матиме суттєвого впливу на цінову політику авіакомпаній.</p>

внаслідок збільшення обсягів польотів повітряних суден у повітряному просторі України.

#### 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 у загальній кількості, відсотків	37%	63%	-	-	100%

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

Види альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Більший рівень економічної привабливості МА «Бориспіль» для авіакомпаній порівняно із іншими аеропортами країни за рахунок встановленої окремої ставки плати за АНО на підході та в районі аеродрому.	Відсутність дієвих механізмів залучення нових користувачів повітряного простору України та, як результат, гальмування у реалізації політики відновлення транзитного потенціалу України. Відсутність достатнього обсягу коштів (надходжень за надані послуги АНО) для належного покриття витрат на надання послуг АНО, а отже, забезпечення безпеки польотів повітряних суден у

		повітряному просторі України.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	<p>Застосування максимально прозорих та обґрунтованих тарифів, є гарантією забезпечення належного та постійно зростаючого рівня надання 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 МА «Київ».</p> <p>Збільшення обсягів польотів повітряних суден у повітряному просторі України та над окремими частинами акваторії Чорного моря, покращить показники продуктивності роботи диспетчерського персоналу провайдера послуг АНО та сприятиме збільшенню кількості транзитних польотів повітряних суден у повітряному просторі України.</p> <p>Приведення у відповідність до Європейської та світової практики механізму справляння плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому для аеропортів, що функціонують у безпосередній близькості один від одного та конкурують за надання послуг авіакомпаніям.</p>	<p>Збільшення розміру плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому для авіакомпаній, що здійснюють польоти виключно до/з МА «Бориспіль».</p>

Зменшення для авіакомпаній плати за послуги з АНО, що надаються на підході та в районі аеродрому МА «Київ», наприклад для таких внутрішніх польотів:

МА «Київ» – Одеса (ПС – АН-24) зменшення плати на 135 євро;

Запоріжжя – МА «Київ» (ПС – ЯК 40) зменшення плати на 115 євро.

Крім того, очікується зменшення плати за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому і для міжнародних польотів, наприклад:

МА «Київ» (Україна) – Варшава (Польща) (ПС – Airbus A320) зменшення плати на 153 євро;

МА «Київ» (Україна) – Тель-Авів (Ізраїль) (ПС – H25B) зменшення плати на 46 євро.

Збільшення доходів, отриманих від наданих послуг АНО, що дозволить забезпечити повне покриття витрат на надання послуг з АНО за рахунок нових ставок.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Витрат не передбачається
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Збільшення витрат на послуги АНО частини авіакомпаній, що здійснюють переважну більшість своїх польотів до/з МА «Бориспіль» та нейтральний ефект на витрати авіакомпаній при здійсненні польотів з/до регіональних аеропортів. Грошовий ефект на користувачів аеронавігаційних послуг суттєво відрізняється в залежності від типу

повітряного судна, відстані польоту та аеропорту вильоту. При цьому середнє значення зміни розміру плати за послуги з АНО повітряних суден різного типу буде позитивним та коливатиметься в межах 1 тис грн.
---

#### 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 результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Погіршення іміджу держави, відсутність динаміки збільшення нових користувачів повітряного простору України.	Проблема залишається не вирішеною. Відсутність змін в частині реалізації політики відновлення транзитного потенціалу України. Неможливість залучення нових авіакомпаній для польотів до/з аеропортів України та створення негативних факторів для подальшого розвитку регіональних аеропортів України.

<p>Альтернатива Прийняття регуляторного акта</p>	<p>2. Прийняття проекту акта підвищить позицію України як авіаційної держави, що виконус взяті на себе міжнародні зобов'язання. Зменшення вартості за послуги з АНО на підході та в районі аеродрому для авіакомпаній при виконанні польотів до/з МА «Київ». Також, країна отримає додаткові можливості залучення нових користувачів повітряного простору України в частині транзитних польотів та розвиток регіональних аеропортів і внутрішнього авіаційного сполучення</p>	<p>Незначне зростання вартості за послуги з АНО для авіакомпаній, які здійснюють переважну більшість своїх польотів до/з МА «Бориспіль» та суттєве зменшення вартості за послуги з АНО для авіакомпаній, які здійснюють польотів з/до МА «Київ». Нейтральний ефект на витрати авіакомпаній для польотів з/до регіональних аеропортів України та зменшення розміру плати для користувачів окремих маршрутів над акваторією Чорного моря.</p>	<p>При розробці проекту акта враховано вимоги ІКАО та Євроконтролю щодо перегляду та введення в дію нових одиничних ставок плати за АНО.</p>
--	---	---	--

між містами  
України.

## **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:

- відновлення транзитного потенціалу України, в частині збільшення обсягу транзитних польотів повітряних суден через повітряний простір України;
- виконання міжнародних зобов'язань України щодо щорічного перегляду розміру одиничних ставок плати за послуги з 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 в частині встановлення єдиної ставки для аеропортів, що є безпосередніми конкурентами на даному ринку;
- 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 в країнах Європи, а також нормативних документів та існуючих практик міжнародних організацій, членами яких є Україна;
- введення в дію наказу Мінінфраструктури «Про встановлення 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 ставок плати за послуги з АНО;
- організація та проведення інформаційної компанії з авіакомпаніями з метою збільшення транзитних польотів через повітряний простір України, зокрема в частині повітряного простору над нейтральними водами де відповідальність за обслуговування міжнародними договорами покладена на Україну.

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 плати за послуги з 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. Відповідно, 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 з дня його офіційного опублікування. 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:

- розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта внаслідок росту обсягів польотів до/з аеропортів України та, як результат, наданих послуг з АНО на підході та в районі аеродрому, на суму понад 20,0 млн грн у 2021 році у порівнянні з очікуваним показником 2020 року;

- кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на які поширюватиметься дія акта;

- розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта;

- рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта – середній;



- збільшення кількості авіакомпаній користувачів повітряного простору України. В 2019 році комерційні перевезення авіаційним транспортом до/з України здійснювали 34 національні авіакомпанії та 38 іноземних авіаперевізників. За рахунок введення в дію нових одиничних ставок плати за АНО очікується поступове щорічне збільшення на 5%-10% кількості користувачів повітряного простору України, зокрема в частині збільшення кількості транзитних польотів через повітряний просторі України;

- збільшення інтенсивності повітряного руху у повітряному просторі районів польотної інформації України та у зонах відповідальності України на 10-15% щорічно в залежності від категорії польотів (транзит, зі зльотом/посадкою), економічної привабливості аеропорту, купівельної спроможності населення відповідного регіону та існуючої транспортної і туристичної інфраструктури.

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

#### **IX. 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 до набрання чинності цим актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта.

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

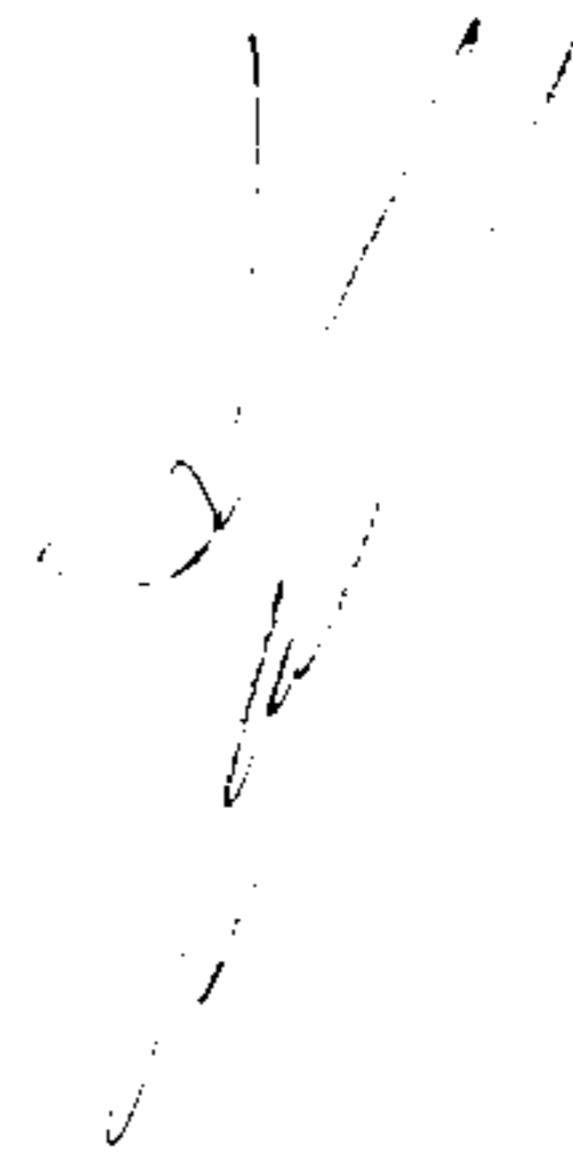
Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності акта.

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

Владислав КРИКЛІЙ

\_\_\_\_\_ 20\_\_ р.



## **Розрахунок бази витрат та ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування**

Національна база витрат України на 2021 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 2021 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 2021 рік.

До складу бази витрат включаються витрати понесені провайдером аеронавігаційних послуг в процесі надання послуг з аеронавігаційного обслуговування (далі – АНО) повітряних суден та витрати відповідного наглядового органу. Національна база витрат України на 2021 рік сформована з метою дотримання основоположного принципу ІСАО та Євроконтролю щодо забезпечення повної компенсації витрат, понесених протягом надання послуг з АНО, з метою забезпечення безперервного та безпечного функціонування аеронавігаційної системи України.

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 забезпечення, а також витрати на пенсійне забезпечення та витрати на інші виплати.

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

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

Вартість капіталу визначається як добуток суми середньої чистої балансової вартості основних засобів та можливих коригувань загальної вартості активів використовуваних провайдером АНО 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 і резерв, сформований щодо безнадійної дебіторської заборгованості.

На основні критерії розподілу витрат на надання послуг з обслуговування на маршруті, а також на 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.

<b>База витрат Украероруху на маршруті (тис грн)</b>	<b>План на 2021 рік</b>
Витрати на персонал	1 450 816
Операційні витрати	379 635
Амортизація	208 609
Вартість капіталу	134 803
Інші витрати	4 677
<b>Всього</b>	<b>2 178 541</b>
Частка (%) у складі національної бази витрат	98%

<b>База витрат Державіаслужби на маршруті (тис грн)</b>	<b>План на 2021 рік</b>
Витрати на персонал	26 377
Операційні витрати	12 448
Амортизація	-
Вартість капіталу	-
Інші витрати	-
<b>Всього</b>	<b>38 825</b>
Частка (%) у складі національної бази витрат	2%

Одинична ставка плати за послуги з 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 2021 році.

Для розрахунку ставок плати за АНО на маршруті на 2021 рік використано прогноз Євроконтролю щодо динаміки змін обсягу руху повітряних суден у 2020 та 2021 роках.

При розрахунку загальних витрат на надання послуг АНО на маршруті, відповідно до статті 36 Повітряного Кодексу України і документів Євроконтролю, включаються також витрати Євроконтролю на експлуатацію системи плати за послуги з АНО 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.

З метою реалізації державної політики, спрямованої на стимулювання авіаційних перевізників щодо використання повітряного простору України та відновлення транзитного потенціалу України та виконання транзитних польотів в окремій частині повітряного простору над акваторією Чорного моря, здійснено розрахунок ставки плати за АНО на маршруті для польотів у даній частині повітряного простору.

#### Розрахунок одиничної ставки плати за АНО на маршруті на 2021 рік

Витрати на обслуговування на маршруті + витрати ЄВРОКОНТРОЛЮ	Основна ставка плати за АНО на маршруті	Ставка плати за АНО для окремої частини ПП над
--	---	--

		акваторією Чорного моря
Украерорух	2 110 745	67 795
Інші доходи (які не стосуються АНО)	- 23 417	-752
Державіаслужба	36 086	2 740
База витрат України	2 123 414	69 783
Витрати ЄВРОКОНТРОЛЮ, тис. грн	135 061	10 254
<b>Всього витрати (тис. грн.)</b>	<b>2 258 475</b>	<b>80 037</b>
Всього сервісних одиниць (в тис. од.)	1 339	97
Одинична ставка плати за АНО на маршруті (грн)	1 687	825
Курс обміну за 1 євро	33,0004	33,0004
<b>Одинична ставка плати за АНО на маршруті (євро)</b>	<b>51,10</b>	<b>25,00</b>

У відповідності до документу Євроконтролю «Принципи визначення вартісної основи для маршрутних зборів та обчислення одиночних ставок» курс обміну, що застосовується для цього, приймають рівним середньому за місяць "заключному крос-курсу", який обчислює агентство "Рейтерс" на основі щоденних курсів попиту (BID) різних національних валют щодо євро, за квітень "n" року для попередніх даних, і за вересень "n" року - для остаточних даних.

Відповідне значення курсу Євро складає 33,0004, який і було застосовано для розрахунку одиночних ставок плати за АНО на 2021 рік.

Одинична ставка плати за АНО на підході та в районі аеродрому у національній валюті розраховується шляхом ділення маршрутної бази витрат на плановий показник сервісних одиниць обслуговування повітряних суден у 2021 році.

<b>База витрат Украероруху на підході та в районі аеродрому (тис. грн)</b>	<b>План на 2021 рік</b>
Витрати на персонал	820 511
Операційні витрати	180 217
Амортизація	121 228
Вартість капіталу	82 344
Інші витрати	2 435
<b>Всього</b>	<b>1 206 734</b>
Частка (%) у складі національної бази витрат	98%
<b>База витрат Державіаслужби на підході та в районі аеродрому (тис. грн)</b>	<b>План на 2021 рік</b>
Витрати на персонал	14 203
Операційні витрати	6 703
Амортизація	-

Вартість капіталу	-
Інші витрати	-
<b>Всього</b>	<b>20 906</b>
Частка (%) у складі національної бази витрат	2%

Відповідно до статті 36 положень 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 2021 році.

Розрахунок одиничної ставки плати за АНО на підході та в районі аеродрому  
на 2021 рік

Витрати на обслуговування на підході та в районі аеродрому + витрати ЄВРОКОНТРОЛЮ	План на 2021 рік
Украерорух	1 206 734
Інші доходи (які не стосуються АНО)	-13 388
Державіаслужба	20 906
База витрат України	1 214 252
Витрати ЄВРОКОНТРОЛЮ на надання послуг	3 300
<b>Всього витрати (тис. грн.)</b>	<b>1 217 552</b>
Всього сервісних одиниць (в тис. од.)	113
Одинична ставка плати за АНО на підході та в районі аеродрому (грн)	10 775
Курс обміну за 1 євро	33,0004
<b>Усереднена одинична ставка плати за АНО на підході та в районі аеродрому (євро)</b>	<b>326,5</b>
Одинична ставка плати за АНО за підході та в районі аеродрому Київського авіаційного вузла (МА «Бориспіль» та МА «Київ»), євро	290,0
Одинична ставка плати за АНО за підході та в районі аеродрому для всіх інших аеропортів	411,0