

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»

I. Визначення проблеми

На сьогоднішні в Україні діяльність цивільної авіації регулюється нормативно-правовими актами, які були розроблені на основі законодавства радянського союзу, документів Міжнародної організації цивільної авіації та деяких документів Європейського союзу що розроблялися в 1995 – 2000 роках.

За період з 2000 року по сьогодні документи Міжнародної організації цивільної авіації та Європейського союзу постійно вдосконалювалися.

Так, Додаток VI до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., що регламентує стандарти експлуатації цивільних повітряних суден в трьох частинах, був перевиданий більше восьми разів та на сьогодні містить більше дев'яноста поправок, а в 2011 році законодавство Європейського союзу, що регламентує діяльність цілої галузі цивільної авіації зазнало значних змін, що спричинило труднощі під час забезпечення стандартів експлуатації повітряних суден експлуатантів України в регіоні застосування зазначеного законодавства та рекомендованої практики Конвенції про міжнародну цивільну авіацію під час проходження процедур сертифікації експлуатантів повітряних суден, видачі форм сертифікатів і додатків до них та неможливості визнання відповідних процедур забезпечення безпеки польотів іноземними державами.

Ще однією проблемою, яку пропонується врегулювати шляхом прийняття регуляторного акта є питання забезпечення нагляду за дотриманням заходів з безпеки польотів не комерційної цивільної авіації (у т.ч. приватна). Слід зазначити, що на теперішній час значно збільшилась кількість авіаційних подій при виконанні не комерційних польотів. Нагляд за не комерційною авіацією законодавством України не врегульовано.

До Державіаслужби постійно надходять прохання від експлуатантів повітряних суден України з проханням якнайскорішого введення нових авіаційних правил, адже гармонізація авіаційних правил України із законодавством Європейського союзу та стандартами Конвенції про міжнародну цивільну авіацію дасть можливість конкурентоспроможності національних експлуатантів цивільних повітряних суден на світових теренах.

Наявність чіткої і прозорої законодавчої бази в питанні вимог до експлуатації цивільних повітряних суден дозволить перейти на принципово новий рівень цілої галузі цивільної авіації України, що, в свою чергу, створить надійне підґрунтя для роботи з нашими європейськими партнерами, адже забезпечення безпеки польотів являється запорукою успішних взаємовідносин для досягнення цілей об'єднання України з європейською спільнотою.

Наступним питанням, яке пропонується врегулювати шляхом врегулювати шляхом прийняття регуляторного акта є спрощення для експлуатантів цивільних повітряних суден процедури продовження терміну дії сертифікату та додатків до нього.

Станом на 2017 рік нараховується 68 експлуатантів цивільних повітряних суден, які раз на два роки повинні звернутися до Державіаслужби з метою продовження терміну дії сертифікату. Така процедура є застарілою, та не використовується в міжнародній практиці.

З огляду на зазначене, можна дійти висновку, що виконання вказаної процедури враховуючи застарілі норми законодавства України, впливає як на фінансові витрати самих експлуатантів так і на її трудомісткість в цілому, що є економічно та практично необґрунтованим. Упродовж 2016 року на ринку пасажирських та вантажних авіап перевезень працювало 68 вітчизняних експлуатантів. За статистичними даними за 2016 рік українськими авіакомпаніями виконано 79,5 тис. комерційних рейсів (за 2015 рік – 66,3 тис. рейсів). Кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з попереднім роком на 31,3 відсотка та склала 8277,9 тис. чоловік. Обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 5,2 відсотка та склали 74,3 тис. тонн.

Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 20,9 відсотка та становили 12929,9 тис. чоловік.

З огляду на зазначене, стан безпеки польотів в Україні має відповідати міжнародному рівню, досягнення якого можливе шляхом гармонізації національних правил до стандартів Міжнародної організації цивільної авіації та вимог Європейської Комісії з безпеки польотів (EASA) і в першу чергу до правил, встановлених у Європейському регіоні Міжнародною організацією цивільної авіації.

Слід також зазначити, що Державіаслужбою були неодноразово проведені обговорення з представниками суб'єктів господарювання (експлуатантами) з приводу розв'язання вказаних проблем альтернативними способами шляхом залучення ринкових механізмів. За результатами таких обговорень Державіаслужба дійшла до висновку, що пасивний характер існуючого державного регулювання, який став однією з причин кризового стану української економіки в 90-х роках, не допустимий.

Отже, при реалізації сучасної державної політики в області цивільної авіації, а саме сертифікації та нагляду за експлуатантами цивільних повітряних суден у межах нагляду за безпекою польотів в першу чергу потребують особливої уваги з боку уповноважених органів державної влади і не можуть бути вирішені за рахунок ринкових механізмів.

Принагідно зазначаємо, що прийняття проекту наказу обумовлено необхідністю виконання Україною міжнародних зобов'язань, передбачених, зокрема, Загальнодержавною програмою адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу, затвердженої Законом України від 18 березня 2004 року № 1629-IV, якою серед пріоритетних сфер, в яких здійснюється адаптація законодавства України, є, зокрема, сфера транспорту, а також приведення нормативно-правової бази, що регулює діяльність цивільної авіації України у відповідність із вимогами Міжнародної організації цивільної авіації, Регламенту Європейської Комісії (EU) № 965/2012 від 05 жовтня 2012 року про встановлення технічних вимог та адміністративних процедур,

пов'язаних з льотною експлуатацією (з поправками враховуючи Регламент Європейської Комісії (EU) № 2017/363 від 01 березня 2017 року) та Регламенту Європейського Парламенту та Ради від 20 лютого 2008 року (EC) № 216/2008.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

II. Цілі державного регулювання

З метою врегулювання вищезазначених проблем, виконання Україною міжнародних зобов'язань для сприяння забезпеченню безпеки міжнародної авіонавігації шляхом встановлення вимог до забезпечення безпечної експлуатації повітряних суден, а також сприяння ефективності і регулярності міжнародних польотів експлуатантами України шляхом вжиття заходів для полегшення прольоту над міжнародними територіями цивільних повітряних суден України та вдосконалення порядку сертифікації авіаційних перевізників цивільної авіації України, порядку отримання експлуатантами цивільної авіації України необхідних схвалень для виконання польотів, Державіаслужбою розроблено проект наказу «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» (далі – проект наказу), який повністю змінить підхід до сертифікації та нагляду безпеки польотів експлуатантів повітряних суден, полегшить роботу індустрії та буде детально регулювати її розвиток та функціонування.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	<p>Першим альтернативним способом є збереження чинних нормативно-правових актів у сфері сертифікації та нагляду за експлуатантами цивільних повітряних суден в Україні.</p> <p>Проте враховуючи те, що державне регулювання діяльності цивільної авіації розроблено на основі застарілих норм законодавства СРСР, а також їх невідповідність вимогам Міжнародної організації цивільної авіації та Регламенту Європейської Комісії (EU) № 965/2012 від 05 жовтня 2012 року, вибір даної альтернативи не сприятиме конкурентоспроможності національної системи сертифікації в цивільній авіації та негативно впливатиме на міжнародний авторитет України в частині рівня забезпечення безпеки польотів.</p>
Альтернатива 2 Обраний спосіб	<p>Другим альтернативним способом є прийняття проекту наказу.</p> <p>При цьому будуть створені умови для реалізації принципів регуляторної політики і вдосконалення порядку сертифікації та нагляду за експлуатантами повітряних суден цивільної авіації України, що сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів повітряних суден авіації в національній системі стандартів зі зменшенням ризиків.</p>

1. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Втрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не передбачаються	Втрата позиції України в міжнародних рейтингах та конкурентоспроможності національних авіакомпаній цивільної авіації.
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Позитивний вплив на позиції України в міжнародних рейтингах та виконання міжнародних зобов'язань, а також підвищення рівня безпеки польотів та конкурентоспроможності	Не передбачаються

	національної системи сертифікації цивільної авіації.	
--	---	--

2.2.Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	9	17	38	4	68
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	13%	25%	56%	6%	100%

Вид альтернативи	Вигоди	Втрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не передбачаються	Втрата конкурентоспроможності національних авіакомпаній цивільної авіації.
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Позитивний вплив на продуктивність та конкурентоспроможність суб'єктів господарювання	Не передбачаються

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1 Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта")	267724.60 грн.
Альтернатива 2 Обраний спосіб Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва,	133862.30 грн.

які виникають внаслідок дії регуляторного акта")

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	Відсутні	
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Відсутні	Сертифікат
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	Оціночно 3 години. Подання до Державіаслужби заявки на отримання сертифікату (безстрокова дія сертифікату) або подання до Державіаслужби конвертаційного звіту $(0,5+40+3)*25,30 * 1 = 1100,55$ грн	видається безстроково по цьому регулюванню, а конвертаційний звіт є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	Відсутні	
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків,	Оціночні: 40 годин - визначення поправок та змін до діючих	

	проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	керівництв; -розробка поправок та змін до діючих керівництв 40 * 25,30 * 4 = 4048 грн	
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Відсутні	
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Відсутні	
8	Інше (уточнити), гривень	Відсутні	
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	5148,55 грн.	
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць	26	
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	133862.30 грн.	

М-тест

Консультації з представниками мікро та малого підприємства щодо оцінки впливу регулювання.

Таблиця 1

№ п/п	Вид консультації	Кількість учасників консульт ацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1.1	Публічні консультації прями (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо); інтернет-консультації прями (інтернет-форуми,	68	Зазначена необхідність наявності посилань на Регламенти Європейської Комісії

	соціальні мережі тощо); запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)		
1.2	Консультації з представниками експлуатанта	52	Обговорені терміни введення в дію нових АПУ та перехідний термін для підготовки установчої та звітної документації
1.2.	Інтернет - та телефонні консультації з представниками експлуатанта	8	Висловлено побажання найскорішого введення даних авіаційних правил в Україні.

2.3 Оцінка впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва.

Кількість експлуатантів цивільної авіації, на які поширюється регулювання.

Усього кількість експлуатантів станом на 01.09.2017 року – 68 одиниць. Усі підприємства – юридичні особи. Джерело: данні Державної авіаційної служби України vdz@avia.gov.ua

Кількість зайнятого персоналу у суб'єктах господарювання, на які поширюється регулювання.

Кількість зайнятого персоналу (на 01.09.2017 рік) усього 9819 особи. Джерело: данні Державної авіаційної служби України vdz@avia.gov.ua

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого/мікро підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

Таблиця 2

№ п/п	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання	У перший рік (стартовий рік упровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за 5 років
2.1	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів)	0.00	Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики	

			стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур	
2.2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	0.00	0.00	0.00
2.3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати – витратні матеріали)	0.00	0.00	0.00
2.4	Процедури обслуговування обладнання (ТО)	0.00	0.00	0.00
2.5	Інші процедури (уточнити):	Відсутні		
2.6	Разом, грн.	0,00		
2.7	Кількість суб'єктів господарювання, що мають виконати вимоги регулювання, одиниць	42		
2.8	Сумарно,	0.00 грн.		

3.1 Розрахунок вартості одну людино-годину норма робочого часу на 2016 рік становить при 40-годинному робочому тижні 1996 год. (норми тривалості робочого часу на 2016 рік, лист Мінпраці від 20.07.2015 № 10846/0/14-15/13).

А) для підприємств бізнесу (юридичні особи):

Середня з/плата за 2016 року – 6878 грн. (Джерело: Основні показники соціально-економічного розвитку України за 2016 рік, Державна служба статистики України).

$$6878 * 12 : 1996 = 41,35 \text{ грн}$$

Б) для інспекторів Державіаслужби:

Середня з/плата за 2016 рік – 8720 грн. Джерело: данні Державної авіаційної служби України

$$8720 * 12 : 1996 = 52,42 \text{ грн}$$

Таблиця 3

№	Оцінка вартості	У перший рік	Періодичні	Витрати за
---	-----------------	--------------	------------	------------

п/п	адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	(стартовий рік упровадження регулювання)	(за наступний рік)	п'ять років
3.1	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання	Оціночні: 16 людино-години. $16 * 41,35 = 661,6$ грн	Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур	
3.2	Процедури організації виконання вимог регулювання	Оціночні: 40 годин - визначення поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки; -розробка поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки; $40 * 41,35 * 4 = 6616,00$ грн.		
3.3	Процедури офіційного звітування	Оціночні: 3 години - погодження у Державіаслужбі поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки. $(0,5+40+3)* 41,35 * 1 = 1798,73$ грн		
3.4	Процедури із забезпечення процесу перевірок	Відсутні.		
3.5	Інші процедури	Відсутні.		
3.6	Разом, грн.	$661,6 + 6616,00 + 1798,73 + 0,00 + 0,00 = 9076,33$		
3.7	Кількість суб'єктів малого	42		

	підприємництва, що мають виконати вимоги регулювання, одиниць		
3.8	Сумарно, грн..	9076.33 * 42 =	381205.86 грн.

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва.

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

Таблиця 4.

Процедури регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва)	Планові витрати часу на процедур у	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідно її категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, на яких поширюється відповідна процедура	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), грн.	
4.1	Процедура обліку суб'єкту господарювання, що знаходиться у сфері регулювання	3	52,42	1	42	6604.92
4.2	Процедури поточного контролю за суб'єктом господарювання, що знаходиться у сфері регулювання	16	52,42	4	42	140904.96
	у т.ч. камеральні	-	-	-	-	-

	у т.ч. виїзні	16	52,42	4	42	140904.96
4.3	Процедури підготовки, затвердження та опрацювання актів про порушення вимог регулювання (на одиницю)	Відсутні				
4.4	Процедури реалізації рішень щодо порушення вимог регулювання (на одиницю)	Відсутні				
4.5	Процедури оскарження рішень суб'єктами господарювання (на одиницю)	Відсутні				
4.6	Процедури підготовки звітності за результатами регулювання	4	52,42	4	42	35226.24
4.7	Витрати часу на інші адміністративні процедури	Відсутні				
Разом по органу державного регулювання за рік		23	52,42	9	42	455739.48
Сумарно по органу державного регулювання за 5 років		Кількість процедур по нагляду за суб'єктом може змінюватися в залежності від пріоритетів за відсутності недоліків в роботі суб'єкта (експлуатанта)				

Створення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу) не передбачено.

Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого/мікро підприємництва на виконання вимог регулювання

Таблиця 5.

		Перший рік регулювання (стартовий)
5.1	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого/мікро підприємництва на виконання регулювання	----
5.2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого/мікро підприємництва, необхідних для виконання регулювання та звітування	381205.86
5.3	Сумарні витрати малого/мікро підприємництва на виконання запланованого регулювання	381205.86
5.4.	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого/мікро підприємництва	455739.48
5.5.	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	836945.34

5. Розробка коригуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання не передбачена.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

В разі збереження чинного регулювання (Альтернатива 1) Україна як країна, що є учасником Міжнародної організації цивільної авіації не зможе в повній мірі виконувати покладені на неї обов'язки що буде прямою загрозою для безпеки польотів та, як наслідок можливими обмеженнями в польотах до інших регіонів світу.

Таким чином оптимальним рішенням, яке дасть змогу привести національну нормативно-правову базу у відповідність із міжнародними вимогами, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності національної системи сертифікації та нагляду та забезпечить високий рівень безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації, є прийняття проекту наказу (Альтернатива 2).

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)		Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	2		Цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати)
Альтернатива 2 Обраний спосіб	4		Цілі прийняття регуляторного акта будуть досягнуті повною мірою.
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Втрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Цілі не досягнуті	Втрата позиції України в міжнародних рейтингах та конкурентоспроможності національних авіакомпаній цивільної авіації.	Цілі прийняття регуляторного акта не досягнуті
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Цілі досягнуті повною мірою	Не передбачаються	Цілі прийняття регуляторного акта будуть досягнуті повною мірою

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми є прийняття проекту наказу та здійснення заходів з реалізації вимог Додатку 6 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., Регламенту Європейської Комісії (EU) № 965/2012 від 05 жовтня 2012 року про встановлення технічних вимог та адміністративних процедур, пов'язаних з льотною експлуатацією (з поправками враховуючи Регламент Європейської Комісії (EU) № 2017/363 від 01 березня 2017 року) згідно з Регламентом (ЄС) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради.

Крім того, серед заходів, які необхідно здійснити органам влади для впровадження цього проекту наказу є, зокрема, його прийняття, здійснення сертифікації суб'єктів господарювання, що знаходиться у сфері регулювання та контролю за виконанням вимог, визначених проектом наказу.

Зазначені вимоги будуть поширюватись на фізичних та юридичних осіб, які незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості здійснюють діяльність у галузі цивільної авіації України.

Механізм контролю за додержанням вимог проекту наказу базуватиметься на функціях, що впливають із повноважень Державіаслужби, та відповідних видах відстежень, передбачених законодавством України.

Слід зазначити, що у зв'язку з необхідністю виконання Україною міжнародних зобов'язань, передбачених, зокрема, Загальнодержавною програмою адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу, затвердженої Законом України від 18 березня 2004 року № 1629-IV, якою серед пріоритетних сфер, в яких здійснюється адаптація законодавства України, є, зокрема, сфера транспорту, швидкими темпами розширюється міжнародне співробітництво в авіаційній галузі, збільшується обсяг авіаційних перевезень.

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

Відповідний розрахунок наведений у розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» аналізу регуляторного впливу.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Обмеження строку дії проекту наказу не передбачається, що позитивно вплине на рівень безпеки польотів цивільної України.

Зміна строку дії проекту наказу можлива у разі зміни правових актів, на вимогах яких базується проект наказу.

Термін набрання чинності проекту наказу – відповідно до законодавства з дня його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Найменування показника	Розмір показника
Суб'єкти господарювання, на яких поширюється дія акта	Експлуатанти ПС цивільної авіації України. Усього кількість експлуатантів цивільної авіації – 68 одиниць. Усі підприємства – юридичні особи. Кількість зайнятих у суб'єктах господарювання, на які поширюється регулювання. Кількість зайнятих (за 2016 рік) усього 9819 осіб.
Рівень інформованості	Рівень інформованості суб'єктів господарювання стосовно положень регуляторного акта є високим за рахунок публічного оприлюднення проекту наказу та проведення громадського

	обговорення
Розмір надходжень до державного та місцевого бюджетів	Відсутній
Розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта	Розрахунок вартості 1 людино-години норма робочого часу на 2016 рік становить при 40-годинному робочому тижні 1996 год. (Норми тривалості робочого часу на 2016 рік).
Підвищення конкурентоспроможності національної системи сертифікації та нагляду за експлуатантами повітряних суден цивільної авіації України	Збільшення українських авіакомпаній на ринку авіаційних перевезень в європейських країнах з 6 авіакомпаній до 12.
Забезпечення високого рівня безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації України	Зменшення кількості інцидентів на 50% в порівнянні з 2016 роком (21 подія)
Усунення невідповідностей аудитів Міжнародної організації цивільної авіації та виконання Україною міжнародних зобов'язань, передбачених Загальнодержавною програмою адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу.	Збільшення відповідності авіаційних правил України вимогам стандартів Міжнародної організації цивільної авіації за результатами аудиту з 39% до 72% до кінця 2019 року.

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

Відстеження результативності проекту наказу здійснюватиметься Державіаслужбою.

Відстеження результативності проекту наказу здійснюватиметься статистичним методом, шляхом проведення додаткових консультацій з експлуатантами, що залучатимуться для відстеження.

Базове відстеження результативності проекту акту здійснюватиметься через один рік після набрання чинності цього проекту акту.

Повторне відстеження результативності проекту наказу буде здійснюватися через два роки з дня набрання ним чинності або набрання чинності більшістю його положеннями.

Одержані дані під час здійснення повторного відстеження результативності будуть порівнюватися із значеннями показників, що були одержані в процесі базового відстеження.

Періодичні відстеження результативності проекту наказу будуть здійснюватися раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього проекту наказу.

Періодичні відстеження результативності будуть здійснюватися з метою перевірки сталого досягнення проектом наказу цілей, задекларованих під час його прийняття, після здійснення повторного відстеження результативності цього проекту наказу.

Установлені кількісні та якісні значення показників результативності проекту наказу будуть порівнюватись із значеннями аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

В.о. Голови Державіаслужби

С. КОРШУК

« _____ » _____ 2018 р.