

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ  
проекту наказу Державної авіаційної служби України  
«Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 24  
«Правила надання адреси повітряного судна»

I. Визначення проблеми

На сьогоднішній день в Україні діяльність цивільної авіації регулюється нормативно-правовими актами, які були розроблені на основі стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО).

За період з 2000 року по сьогодні документи Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) постійно вдосконалюються.

Так, Том 3 Додатку 10 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., що регламентує надання адреси повітряного судна, був перевиданий 2 рази та на сьогодні містить 90 поправок, останню з яких опубліковано 10 листопада 2016 року.

Ще однією проблемою, яку пропонується врегулювати шляхом прийняття регуляторного акта, є питання надання адреси повітряного судна цивільним повітряним суднам, які вносяться до Державного реєстру цивільних повітряних суден України і мають у складі бортового обладнання апаратуру систем зв'язку, навігації та спостереження та (або) аварійний приводний передавач для пошуку і рятування, та небортовим прийомовідповідачам, що встановлюються на аеродромних наземних транспортних засобах або псевдоавіаційним наземним станціям, які використовуються для спостереження та/або радіолокаційного моніторингу, що обумовлено Додатком 10 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.

Наявність чіткої і прозорої законодавчої бази в питанні надання адреси повітряного судна дозволить перейти на принципово новий рівень галузі цивільної авіації України, що, в свою чергу, створить надійне підґрунтя для роботи з європейськими партнерами, адже якісна випробувальна робота

являється запорукою успішних науково-випробувальних та дослідно-конструкторських робіт зі створення сучасних зразків авіаційної техніки.

Слід також зазначити, що Державною авіаційною службою України 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 Державна авіаційна служба України дійшла до висновку, що пасивний характер існуючого державного регулювання, не допустимий.

Отже, при реалізації сучасної державної політики в галузі цивільної авіації, а саме у сфері авіаційного електрозв'язку – наданні адреси повітряного судна цивільним повітряним суднам, які вносяться до Державного реєстру цивільних повітряних суден України і мають у складі бортового обладнання апаратуру систем зв'язку, навігації та спостереження та (або) аварійний приводний передавач для пошуку і рятування, та небортовим прийомовідповідачам, що встановлюються на аеродромних наземних транспортних засобах або псевдоавіаційним наземним станціям, які використовуються для спостереження та/або радіолокаційного моніторингу, питання державного регулювання, в першу чергу, потребують особливої уваги з боку органів державної влади і не можуть бути вирішені за рахунок ринкових механізмів.

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 та вдосконалення порядку надання адреси повітряного судна цивільним повітряним суднам, які вносяться до Державного

реєстру цивільних повітряних суден України і мають у складі бортового обладнання апаратуру систем зв'язку, навігації та спостереження і (або) аварійний приводний передавач для пошуку і рятування, та небортовим прийомовідповідачам, що встановлюються на аеродромних наземних транспортних засобах або псевдоавіаційним наземним станціям, які використовуються для спостереження та/або радіолокаційного моніторингу, що обумовлено Додатком 10 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., Державною авіаційною службою України розроблено проект наказу «Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 24 «Правила надання адреси повітряного судна» (далі – проект наказу), який полегшить роботу галузі цивільної авіації України 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 надання адреси повітряного судна цивільним повітряним суднам, які зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України і мають у складі бортового обладнання апаратуру систем зв'язку, навігації та спостереження і (або) аварійний приводний передавач для пошуку і рятування.</p> <p>Проте враховуючи те, що державне регулювання діяльності цивільної авіації розроблено на основі застарілих норм законодавства, а також їх невідповідність сьогоденним вимогам Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) та відсутності вимог щодо надання адреси повітряного судна небортовим прийомовідповідачам, що встановлюються на аеродромних наземних транспортних засобах або псевдоавіаційним наземним станціям, які використовуються для спостереження та/або радіолокаційного моніторингу, вибір даної альтернативи не сприятиме конкурентоспроможності національної системи регулювання діяльності в галузі цивільної авіації, спрямованої на гарантування безпеки авіації, і негативно впливатиме на міжнародний авторитет України в частині державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.</p> <p>Крім цього, залишаться понаднормові навантаження на Державну авіаційну службу України та на самих експлуатантів.</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 та вдосконалення порядку надання адреси повітряного судна цивільним повітряним суднам, які зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України і мають у складі бортового обладнання апаратуру систем зв'язку, навігації та спостереження і (або) аварійний приводний передавач для пошуку і рятування, а також небортовим прийомовідповідачам, що встановлюються на аеродромних наземних транспортних засобах або псевдоавіаційним наземним станціям, які використовуються для спостереження та/або радіолокаційного моніторингу, що обумовлено Додатком 10 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності національної системи регулювання діяльності в галузі цивільної авіації та спрямоване на гарантування безпеки авіації і позитивно впливатиме на міжнародний авторитет України в частині державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.</p>
----------------------------------	--

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### 2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не передбачаються	397 737,85 грн
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 національної системи регулювання діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України, спрямоване на гарантування безпеки авіації, та позитивно впливатиме на міжнародний авторитет України в частині державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації	397 737,85 грн

### 2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не передбачаються	Не передбачаються
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Не передбачаються	Не передбачаються

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

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	11	24	44	305	384
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	3	6	11	80	100

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не передбачаються	264 495,53 грн
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Позитивний вплив на продуктивність та конкурентоспроможність суб'єктів господарювання	555 098,68 грн

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»)	264 495,53 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, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	540 270,67 грн

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За перший рік Альтернатива 1	За перший рік Альтернатива 2
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/ підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	Відсутні	Відсутні
2	Податки та збори (зміна розміру	Відсутні	Відсутні

	податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень		
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	Оціночно: 3,5 години – подання до Державної авіаційної служби України заявки $3,5 * 42,49 = 148,72$ грн	Оціночно: 10 годин – ознайомлення з регуляторним актом; 2,5 години – подання до Державної авіаційної служби України заявки $(10+2,5) * 42,49 = 531,13$ грн
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	Оціночно: 40 годин – отримання адміністративних послуг загалом; 51 грн – існуючий розмір державних зборів на одного суб'єкта господарювання; 4 середня кількість заявок – на надання адреси повітряного судна цивільним повітряним суднам, які зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України $(40 * 42,49 + 51) * 4 = 7\ 002,40$ грн	Оціночно: 39 годин – отримання адміністративних послуг загалом; * + 4 прогнозованих додаткових заявок – на надання адреси повітряного судна небортовим прийомовідповідачам, що встановлюються на аеродромних наземних транспортних засобах або псевдоавіаційним наземним станціям, які використовуються для спостереження та/або радіолокаційного моніторингу) $(39 * 42,49 + 51) * 8 = 13\ 664,88$ грн
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	405,90 грн	405,90 грн
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Відсутні	Відсутні
8	Інше (уточнити), гривень	Відсутні	Відсутні
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	7 557,02 грн	14 601,91 грн
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць	35	37
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 × рядок 10), гривень	264 495,53 грн	540 270,67 грн
12	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на	*Сума аналогічна рядку 11 таблиці, так як це	*Сума аналогічна рядку 11 таблиці, так як це

виконання регулювання (вартість регулювання) за 5 років, гривень	регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур	регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур
--	--	--

### Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур		

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур	

Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	Альтернатива 1 Оціночно: 3,5 години – подання до Державної авіаційної служби України заявки $3,5 * 42,49 = 148,72$ грн Альтернатива 2 Оціночно: 10 годин – ознайомлення з регуляторним актом; 2,5 години – подання до Державної авіаційної служби України заявки $(10+2,5) * 42,49 = 531,13$ грн	Відсутні		Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур

Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду(контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	<p>Альтернатива 1 Оціночно: 40 годин – отримання адміністративних послуг загалом (40 * 42,49 + 51) * 4 = 7 002,40 грн</p> <p>Альтернатива 2 Оціночно: 39 годин – отримання адміністративних послуг загалом; (39 * 42,49 + 51) * 8 = 13 664,88 грн</p>	Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур	Відсутні.	Відсутні.

Вид витрат	Разом за рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	Відсутні	Відсутні	Відсутні



Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур	

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

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

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної 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), гривень
1 Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	3	49,55	1	349	51 878,85
2 Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	регулювання, у тому числі:					
	камеральні	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	виїзні	16	49,55	1	349	276 687,20
3	Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	Відсутні				
4	Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	Відсутні				
5	Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарюва ння	Відсутні				
6	Підготовка звітності за результатами регулювання	4	49,55	1	349	69 171,80
7	Інші адміністрати вні процедури (Витрати часу)	Відсутні				
Разом за рік		23	49,55	1	349	397 737,85
Сумарно за п'ять років		Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур				

Дані розрахунки було спроектовано для ситуації економічного зростання та позитивного розвитку авіаційної галузі України в наступному році після набрання чинності даного регуляторного акту (сумарно з максимально можливою ймовірністю за 5 років).

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

### Тест малого підприємництва (М-Тест)

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання.

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з «13» лютого 2017 р. по «13» вересня 2017 р.

№ п/п	Вид консультації	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Публічні консультації прямі (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо); інтернет-консультації прямі (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо); запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	50	Запропоновано 2 поправки та доповнення. Враховано або частково враховано 2
2	Консультації з керівним складом організацій, що експлуатують повітряні судна	7	Узгоджено зміст та обсяг змін, які необхідно внести, у зв'язку з введенням в дію Авіаційних правил України, Частина 24 «Правила надання адреси повітряного судна»
3	Інтернет- та телефонні запити до керівного складу навчальних закладів	50	Відпрацювання поправок та змін до діючих керівництв

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: усього кількість суб'єктів авіаційної діяльності (2017 рік) – 349 (одиниць), у тому числі малого підприємництва – 44 (одиниць) та мікропідприємництва – 305 (одиниць);

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 91 (відсотків).

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

№ п/п	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік упровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за 5 років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання				
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	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	0,00	0,00	0,00
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати – витратні матеріали)	0,00	0,00	0,00
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування)	0,00	0,00	0,00
5	Інші процедури (уточнити)	Відсутні		
6	Разом, гривень	0,00		

7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	349	
8	Сумарно, гривень	0,00 грн	
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування			
9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання	Оціночно: 1 людино-година $1 * 42,49 = 42,49$	Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур
10	Процедури організації виконання вимог регулювання	Відсутні	
11	Процедури офіційного звітування	Відсутні	
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	Відсутні	
13	Інші процедури (уточнити)	Відсутні	
14	Разом, гривень	$42,49 + 0,00 + 0,00 + 0,00 + 0,00 = 42,49$	
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що мають виконати вимоги регулювання, одиниць	349	
16	Сумарно, гривень	$42,49 * 349 = 14\ 828,01$	

Розрахунок вартості однієї людино-години норми робочого часу на 2017 рік становить при 40-годинному робочому тижні 1986 год. (норми тривалості робочого часу на 2017 рік, дані офіційного веб-сайту Міністерства соціальної політики України).

А) для підприємств малого підприємництва (юридичні особи):

Середня з/плата за червень 2017 року – 7032 грн 28 коп. Джерело: дані Пенсійного фонду України

$$7\,032,28 * 12 : 1986 = 42,49 \text{ грн}$$

Б) для інспекторів Державної авіаційної служби України:

Середня з/плата за 2017 рік – 8 200 грн. Джерело: дані Державної авіаційної служби України

$$8200 * 12 : 1986 = 49,55 \text{ грн.}$$

4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

№ п/п	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)
1	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	дані рядка 8 пункту 3 цього М-Теста 0,00 грн
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	дані рядка 16 пункту 3 цього М-Теста 14 828,01 грн
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	сума рядків 1 та 2 цієї таблиці 14 828,01 грн
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	дані з таблиці «Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва» цього М-Теста 397 737,85 грн
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	сума рядків 3 та 4 цієї таблиці 412 565,86 грн

Дані розрахунки було спроектовано для ситуації економічного зростання та позитивного розвитку авіаційної галузі України в наступному році після набрання чинності даного регуляторного акту (сумарно з максимально можливою ймовірністю за 5 років).

Загалом витрати на одного суб'єкта малого підприємництва на виконання регулювання як за Альтернативою 1, так і за Альтернативою 2, відбуваються виключно один раз та лише у разі виникнення у даного суб'єкта необхідності отримання адреси повітряного судна для цивільного повітряного судна, що зареєстровано в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України і має у складі бортового обладнання апаратуру систем зв'язку, навігації та спостереження та (або) аварійний приводний передавач для пошуку та рятування.

«Прямі» витрати одного суб'єкта малого підприємництва на виконання регулювання за Альтернативою 1 складають 0,00 грн.

Оціночні витрати на отримання первинної інформації про вимоги регулювання за Альтернативою 1 для одного діючого суб'єкта малого підприємництва відсутні, а для нового суб'єкта малого підприємництва – 1 людино-година.

Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур.

5. Розроблення корегуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання не передбачено.

#### IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

У разі збереження чинного регулювання (Альтернатива 1) Україна як країна, що є учасником Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) 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 авіаційного електрозв'язку та забезпечити 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	1	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)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Цілі не досягнуті	662 233,38 грн	Цілі прийняття регуляторного акта не досягнуті
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Цілі досягнуті повною мірою	952 836,53 грн	Цілі прийняття регуляторного акта будуть досягнуті повною мірою



Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Збереження чинного нормативно-правового акту спричинить значну різницю в застосовних процедурах надання адреси повітряного судна виключно цивільним повітряним суднам, вплине на позицію України в міжнародному рейтингу та на безпеку польотів цивільної авіації	Не передбачаються
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Оптимальне рішення, що дасть змогу привести національну нормативно-правову базу у відповідність із міжнародними вимогами, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності національної системи авіаційного електрозв'язку та забезпечити високий рівень безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації	Не передбачаються

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми є прийняття регуляторного акта та здійснення заходів з реалізації вимог Додатку 10 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.

Крім того, серед заходів, які необхідно здійснити органам влади для впровадження цього регуляторного акта є, зокрема, його прийняття, здійснення обліку суб'єктів господарювання, що знаходяться у сфері регулювання та контролю за виконанням вимог, визначених регуляторним актом.

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

Механізм контролю за додержанням вимог регуляторного акта базуватиметься на функціях, що випливають із повноважень Державної авіаційної служби України, 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, серед пріоритетних сфер якої є здійснення адаптації законодавства України, у тому числі у сфері транспорту, що швидкими темпами розширює міжнародне співробітництво в авіаційній галузі та збільшує обсяг авіаційних перевезень.

Упродовж 2017 року на ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень працювало 32 вітчизняні авіакомпанії. За статистичними даними за 2017 рік українськими авіакомпаніями виконано 93,0 тис. комерційних рейсів (за 2016 рік – 79,5 тис. рейсів). Кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з попереднім роком на 27,5 відсотка та склала 10555,6 тис. чоловік. Обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 11,4 відсотка та склали 82,8 тис. тонн. Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 27,6 відсотка та становили 16498,9 тис. чоловік.

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

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 регуляторного акта не застосовується, що позитивно вплине на рівень безпеки польотів цивільної України.

Зміна строку дії регуляторного акта можлива у разі зміни нормативно-правових актів, на вимогах яких базується регуляторний акт.

Термін набрання чинності регуляторного акта – 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	Суб'єкти авіаційної діяльності (2017 рік) – 384 од. 11 підприємства великого, 24 середнього, 44 малого та 305 мікропідприємництва. Кількість зайнятих у суб'єктах господарювання, на які поширюється регулювання. Кількість зайнятих (за 2017 рік) усього 906 осіб
Рівень інформованості	Рівень інформованості суб'єктів господарювання стосовно положень регуляторного акта є високим за рахунок публічного оприлюднення акта та проведення нагляду (відстеження)
Розмір надходжень до державного та місцевого бюджетів	Оціночно (прогнозовано): 5100 грн – додатково до існуючого розміру надходжень.

	<p>Зростання доходів Державного бюджету України внаслідок реалізації проекту регуляторного акта відбуватиметься за рахунок надходжень від сплати суб'єктами господарювання великого і середнього підприємництва державних зборів за надання адреси повітряного судна, установлених законодавством</p>
<p>Розмір коштів і часу, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта</p>	<p>Оціночно (прогнозовано):  555 098,68 грн, з яких:  51 грн – існуючий розмір державних зборів на одного суб'єкта господарювання;  39 годин – отримання адміністративних послуг загалом;  * + 2 нових суб'єкта господарювання – великого і середнього підприємництва, які будуть діяти в рамках регуляторного акта;  * + 4 прогнозованих додаткових заявок – на надання адреси повітряного судна небортовим прийомовідповідачам, що встановлюються на аеродромних наземних транспортних засобах або псевдоавіаційним наземним станціям, які використовуються для спостереження та/або радіолокаційного моніторингу).</p> <p>Скорочення коштів і часу, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог проекту регуляторного акта за рахунок спрощення процедури (скасування інспектування повітряного судна посадовою особою уповноваженого органу з питань цивільної авіації щодо перевірки вилучення адреси повітряного судна з відповідної апаратури) у разі скасування (втрати чинності) адреси повітряного судна.</p> <p>Реалізація проекту регуляторного акта не потребує додаткових матеріальних та інших витрат суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, пов'язаних з виконанням вимог акта</p>
<p>Посвідчення про надання адреси повітряного судна</p>	<p>Кількість наданих адрес повітряного судна цивільним повітряним суднам, які зареєстровані в Державному реєстрі</p>

	цивільних повітряних суден України і мають у складі бортового обладнання апаратуру систем зв'язку, навігації та спостереження та (або) аварійний приводний передавач для пошуку та рятування за рік
Посвідчення про надання адреси повітряного судна небортовому прийомовідповідачу режиму S псевдоповітряного судна	Кількість наданих адрес повітряного судна небортовим прийомовідповідачам, що встановлюються на аеродромних наземних транспортних засобах або псевдоавіаційним наземним станціям, які використовуються для спостереження та/або радіолокаційного моніторингу за рік

#### IX. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься Державною авіаційною службою України.

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься статистичним методом на підставі статистичних даних.

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься через рік після набрання чинності даного регуляторного акту.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через рік після проведення базового відстеження, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності даним регуляторним актом.

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

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

Періодичні відстеження результативності будуть здійснюватися з метою перевірки сталого досягнення регуляторним актом цілей, задекларованих під

час його прийняття, після здійснення повторного відстеження результативності цього регуляторного акта.

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

Голова

Державної авіаційної служби України

О. БІЛЬЧУК

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 р.