

Аналіз регуляторного впливу
проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про
затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до цивільних
аеродромів України щодо забезпечення обслуговування повітряного
руху»

I. Визначення проблеми

Потреба в наданні обслуговування повітряного руху визначається в главі 3 розділу II Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху», затвердженими наказом Державної авіаційної служби України від 16 квітня 2019 року № 475, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 4 липня 2019 року за № 727/33698 (далі – наказ від 16 квітня 2019 року № 475). Органи обслуговування повітряного руху, що утворюються для обслуговування повітряного руху зазначаються у пункті 47 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 6 грудня 2017 року № 954 (далі – постанова від 6 грудня 2017 року № 954). Види обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України визначені у розділі II Правил обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23 червня 2010 року № 383, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 25 жовтня 2010 року за № 979/18274 (далі – наказ від 25 жовтня 2010 року № 383).

Відповідно до наказу від 25 жовтня 2010 року № 383 за видами обслуговування повітряного руху цивільні аеродроми України поділяються на контрольовані аеродроми та неконтрольовані аеродроми. Неконтрольовані аеродроми поділяються на неконтрольовані аеродроми, на яких надається польотно – інформаційне обслуговування (далі – AFIS) та неконтрольовані аеродроми, на яких не надається AFIS. На контрольованих аеродромах надається аеродромне диспетчерське обслуговування, польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування. Обслуговування повітряного

руху на контрольованих аеродромах надається аеродромною диспетчерською вишкою (далі – АДВ). На аеродромах AFIS надається польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування. Обслуговування повітряного руху на аеродромах AFIS надається органами польотно-інформаційного обслуговування на аеродромі.

Згідно пунктів 4, 5 наказу від 16 квітня 2019 року № 475 обґрунтовані пропозиції щодо організації, припинення, зміни виду та/або розкладу обслуговування повітряного руху надає провайдер послуг обслуговування повітряного руху. Зазначені пропозиції мають бути предметом спільного прийняття рішення із зацікавленими суб'єктами авіаційної діяльності. Рішення про організацію, скасування, припинення та зміну виду обслуговування повітряного руху приймає уповноважений орган з питань цивільної авіації.

Зважаючи на вимоги четвертого пункту статті 33 Повітряного кодексу України обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах, що належать державним органам, органам місцевого самоврядування, суб'єктам авіаційної діяльності, здійснюється в порядку, встановленому уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Згідно підпункту 10.6.1 пункту 10.6 глави 10 Положення про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 31.05.2010 № 320, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 30.06.2010 № 446/17741 (далі – Положення про нагляд), рішення щодо впровадження змін першої категорії (у тому числі рішення про організацію, скасування, припинення та/або зміну виду обслуговування повітряного руху) приймає уповноважений орган з питань цивільної авіації. Також, згідно підпункту 10.6.2 пункту 10.6 глави 10 Положення про нагляд уповноважений орган з питань цивільної авіації приймає рішення про впровадження зміни першої категорії на основі проведеної ініціатором зміни (провайдером аеронавігаційного

обслуговування) оцінки безпеки польотів та разом із наданим планом її імплементації в частині, що стосується дотримання заходів з безпеки польотів.

Відсутність чітких критеріїв для неупередженого прийняття Державіаслужбою рішення про організацію, скасування, припинення та/або зміну виду обслуговування повітряного руху на підставі отриманих пропозицій від провайдерів обслуговування повітряного руху, експлуатантів аеродромів, інших зацікавлених суб'єктів авіаційної діяльності щодо визначення потреби у впровадженні та/або зміні виду обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах та аеродромах спільного використання України обмежує та часто унеможлиблює прийняття рішення Державіаслужбою у разі наявності суперечливих питань щодо виду обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах між суб'єктами авіаційної діяльності.

Проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до цивільних аеродромів України щодо забезпечення обслуговування повітряного руху» розроблено згідно вимог Повітряного кодексу України, за ініціативою Державного підприємства обслуговування повітряного руху України.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

Групи	Так	Ні
Громадяни	-	+
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання	+	-

II. Цілі державного регулювання

Метою впровадження проєкту наказу є встановлення порядку забезпечення обслуговування повітряного руху та врегулювання питань призначення провайдера аеронавігаційного обслуговування та визначення виду обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Види альтернативи	Опис альтернативи
<p>Альтернатива 1</p> <p>Не приймати проєкт регуляторного акта</p>	<p>У випадку залишення ситуації без змін (тобто відсутність чітких критеріїв щодо визначення виду обслуговування повітряного руху), встановлені вимоги наказу від 16 квітня 2019 року № 475 не будуть досягнуті, або будуть досягнуті не у повному обсязі.</p> <p>Відсутність змоги неупередженого визначення порядку регулювання Державіаслужбою дає змогу суб'єктам авіаційної діяльності визначати та впроваджувати (змінювати) види обслуговування повітряного руху за власними побажаннями, часто не враховуючи економічну доцільність та зміну у рівні забезпечення безпеки польотів під час надання послуг з обслуговування повітряного руху.</p>
<p>Альтернатива 2</p> <p>Прийняття проєкту регуляторного акта</p>	<p>Прийняття наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до цивільних аеродромів України щодо забезпечення обслуговування повітряного руху» дає змогу неупереджено визначати необхідний вид обслуговування повітряного руху на аеродромах України, що буде мати позитивні наслідки для забезпечення безпеки польотів.</p>

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
------------------	--------	---------

Альтернатива 1 Не прийняття проекту регуляторного акта	Відсутні	Обмежена можливість впливу держави на визначення або зміну виду обслуговування повітряного руху та нагляду за безпекою польотів при обслуговуванні повітряного руху на цивільних аеродромах України.
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта	Можливість неупередженого прийняття рішень щодо організації, скасування, припинення ОПР та зміни виду ОПР на цивільних аеродромах України на підставі аналізу чисельних критеріїв завантаженості аеродромів та отриманих пропозицій від суб'єктів авіаційної діяльності.	Відсутні

2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2	Підвищення рівня безпеки польотів при організації обслуговування	Відсутні

	повітряного руху на аеродромах України	
--	--	--

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	12	29	-	-	41*
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	29	71	-	-	100

* Джерело отримання інформації: результати аналізу кількості зареєстрованих на 1 квітня 2021 року аеродромів та провайдерів обслуговування повітряного руху.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2	Спрощення процедури організації, скасування, припинення та зміни виду обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України	Не передбачаються

ВИТРАТИ

на суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва,
які виникають внаслідок дії регуляторного акта

№ з/п	Витрати	1 Альтернатива	2 Альтернатива
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації тощо, гривень	Додаткових витрат не передбачається	
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
3	Ознайомлення з Авіаційними правилами (одноразово), гривень <i>(Оціночно: 1 годину потрібно на ознайомлення. Вартість однієї години робочого часу 36,11 грн/год $3 \times 36,11 = 108,33$ грн)</i>	Відсутні	108,33 грн
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Додаткових витрат не передбачається	
8	Інше (уточнити), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень		108,33 грн
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	41	41
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	Відсутні	4441,53 грн

*Вартість однієї години робочого часу співробітника взято на підставі даних розміру мінімальної зарплатної плати визначеної Законом України «Про державний бюджет на 2021 рік», із розрахунку на одного штатного працівника – 36,11 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 Не прийняття проекту регуляторного акта	1	Проблема продовжує існувати
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта	4	Дозволить неупереджене прийняття рішень щодо організації, скасування, припинення ОПР та зміни виду ОПР на цивільних аеродромах України. Цілі можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде)

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця
--------------------------	-------------------	--------------------	----------------------------------

			альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Не прийняття проекту регуляторного акта	Для держави: Ситуація залишиться на існуючому рівні Для громадян: Відсутні Для суб'єктів господарювання: Відсутні	Для держави: Відсутність чітких критеріїв щодо визначення виду обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України не дозволить виконувати у повному обсязі вимоги статті 33 Повітряного кодексу України Для громадян: Витрати залишаться на існуючому рівні Для суб'єктів господарювання: Витрати залишаться на існуючому рівні	Не дасть змогу досягнути поставлених цілей державного регулювання між суб'єктами авіаційної діяльності

Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта	<p>Для держави: Ситуація залишиться на існуючому рівні</p> <p>Для громадян: Підвищення рівня безпеки польотів</p> <p>Для суб'єктів господарювання: Підвищення рівня безпеки польотів, неупередженого визначення необхідного виду обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України</p>	<p>Для держави: Реалізація не потребує додаткових витрат Державного бюджету</p> <p>Для громадян: Витрати відсутні</p> <p>Для суб'єктів господарювання: Відсутні</p>	<p>Дає змогу досягнути поставлених цілей державного регулювання відносин між суб'єктами авіаційної діяльності</p>
---	---	--	---

Рейтинг	Аргументи щодо переваги / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
---------	--	--

Альтернатива 1	Відсутність змоги неупередженого державного регулювання з питань визначення необхідного виду обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України	X
Альтернатива 2	Створюються умови для реалізації принципів регуляторної політики та вдосконалення порядку обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України, що позитивно впливатиме на безпеку польотів	Вплив зовнішніх чинників на дію регуляторного акта у разі його прийняття – відсутній

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми є прийняття регуляторного акта, та фактична реалізація його положень з питань визначення та застосування необхідного виду обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України.

Зазначені вимоги поширюються на суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність з обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України.

Механізм контролю за додержанням вимог регуляторного акта базуватиметься на функціях, що витікають із повноважень Державіаслужби та відповідних видів відстеження, передбачених законодавством України.

Державіаслужба здійснює нагляд за діяльністю провайдерів аеронавігаційного обслуговування та експлуатантів цивільних аеродромів України з питань дотримання встановленого рівня безпеки польотів під час надання обслуговування повітряного руху.

З метою реалізації цього регуляторного акта:

1) Суб'єктам авіаційної діяльності:

ознайомитися з вимогами регулювання (пошук та опрацювання регуляторного акту на офіційному сайті Державіаслужби);

за необхідністю переглянути та подати до Державіаслужби пропозиції щодо визначення виду обслуговування повітряного руху на аеродромі, шляхом внесення змін до Інструкції з виконання польотів та використання повітряного простору;

2) Державіаслужбі:

інформування про вимоги регуляторного акта суб'єктів авіаційної діяльності шляхом оприлюднення регуляторного акту на офіційному сайті Державіаслужби;

при надходженні пропозицій щодо зміни виду обслуговування на аеродромі, проводити оцінку відповідності запланованих змін вимогам цього регуляторного акту.

Ризику впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає.

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів.

Прийняття регуляторного акту не приведе до неочікуваних результатів і не потребує додаткових витрат з державного бюджету.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії регуляторного акту не прогнозується.

VI. Оцінка очікування 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 потребує додаткових бюджетних витрат та ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи місцевими органами самоврядування.

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

Відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування згідно з додатком 3 до методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

Проведено розрахунок витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства (Додаток 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта), додається.

Прийняття та оприлюднення регуляторного акта у встановленому порядку забезпечить доведення його вимог до суб'єктів авіаційної діяльності.

Досягнення цілей на передбачає додаткових організаційних заходів.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

**Бюджетні витрати
на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього
підприємства**

Розрахунок витрат на адміністрування регулювання здійснюється окремо для кожного відповідного органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання.

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування, регулювання:

Державна авіаційна служба України

№ з/п	Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємства (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (з/п)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процесу регулювання	Витрати адміністрування регулювання (за рік), грн
1	Погодження змін до Інструкції з виконання польотів	8	151	1	41	6191

**Вартість однієї години робочого часу співробітника взято на підставі даних розміру заробітної плати державного інспектора з авіаційного нагляду за безпекою авіації – 151 грн.*

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Обмеження строку дії регуляторного акта немає, що позитивно вплине на рівень безпеки польотів та обслуговування повітряного руху на аеродромах України.

Зміна строку дії регуляторного акта можлива у разі зміни 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
Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта	
Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта	Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта є високим, за рахунок публічного оприлюднення акта та проведення нагляду (відсьєження). Проект оприлюднено на офіційному сайті Державіаслужби.
Розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта	Оціночна (прогнозовано): Кожен з суб'єктів господарювання на первинне виконання вимог запропонованого регуляторного акта витратить 1 годину робочого часу. Сумарні витрати на виконання вимог запропонованого регуляторного акта суб'єктами господарювання за перший рік 6191 грн
Розмір надходжень до державного та місцевого бюджетів і державних цільових фондів	Не передбачено

Зміни до Інструкції з виконання польотів в районі аеродрому, вертодрому	Не передбачено
Зміни до Збірника аеронавігаційної інформації	Не передбачено

XI. Визначення заходів за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта буде проводитись Державіаслужбою за показниками результативності цього регуляторного акта.

Базове відстеження результативності цього регуляторного акта буде здійснюватися через 1 рік після набрання чинності актом.

Повторне відстеження результативності цього регуляторного акта буде здійснюватися через 2 роки після набрання чинності актом, шляхом аналізу статистичних даних в порівнянні з базовим обстеженням.

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

Вид даних, які використовуватимуться для відстеження – статистичні дані за основними показниками результативності регуляторного акта.

Голова Державіаслужби



Олександр БІЛЬЧУК

« ____ » _____ 20 ____