**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ** **проекту наказу Міністерства інфраструктури «Про внесення змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України»**

1. **Визначення проблеми**

Проблема виникла через неврегульованість питання справляння збору за наднормативну стоянку для авіакомпаній, що розміщуються на постійній основі (базуються) в аеропортах України.

Основними нормативно-правовими актами, що регулюють питання встановлення аеропортових зборів на основні аеропортові послуги,
є Повітряний кодекс України, Закон України «Про ціни і ціноутворення», постанова Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» та наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 14 квітня 2008 року № 433 «Про встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України та внесення змін до наказу Мінтрансу від 06.07.99 № 352», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14 травня 2008 року за
№ 408/15099. Проте зазначені документи не вирішують проблему, оскільки не містять чіткої норми щодо звільнення від збору за наднормативну стоянку авіакомпаній, які розміщуються на постійній основі (базуються) в аеропортах України.

Реалізація акта вплине на:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Групи (підгрупи) | Так | Ні |
| Громадяни | 🗹 | 🞎 |
| Держава | 🗹 | 🞎 |
| Суб’єкти господарювання | 🗹 | 🞎 |
| Утому числі суб’єкти малого підприємництва | 🞎 | 🗹 |

**II. Цілі державного регулювання**

Метою державного регулювання проекту наказу Міністерства інфраструктури «Про внесення змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України» (далі – проект акта) є вирішення проблеми справляння збору за наднормативну стоянку для авіакомпаній, що розміщуються на постійній основі (базуються) в аеропортах України.

Досягнення поставленої цілі передбачається шляхом внесення відповідних змін до наказу Міністерства транспорту та зв’язку України
від 14 квітня 2008 року № 433 «Про встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України та внесення змін до наказу Мінтрансу від 06.07.99 № 352», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 травня 2008 року за № 408/15099. Проектом акта передбачається внести уточнення, що збір за наднормативну стоянку не справляється, якщо розміщення (базування) повітряних суден на території аеропорту здійснюється на підставі договору про надання послуг
з користування місцями стоянок на пероні на визначений строк, укладеного між авіаперевізником та експлуатантом аеропорту.

**III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей**

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | Залишення чинного механізму справляння збору за наднормативну стоянку повітряних суден |
| Альтернатива 2.Прийняття регуляторного акта | Удосконалення механізму справляння збору за наднормативну стоянку повітряних суден, надання інструменту для оперативнішого керування економічними процесами, врегулювання питання стягнення збору за наднормативну стоянку повітряних суден |

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | Відсутні | Додаткових витрат не очікується |
| Альтернатива 2.Прийняття регуляторного акта | Підвищення статусу України як авіаційної держави | Додаткових витрат не очікується |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | Відсутні | Відсутні |
| Альтернатива 2.Прийняття регуляторного акта | Можливе зниження вартості квитків на авіаційні перевезення через конкуренцію у результаті залучення до аеропортів нових авіаперевізників  | Відсутні |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 21 | - | 21 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 100 % | - | Х |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | Відсутні | 1. Витрати відсутні.2. Втрата можливого доходу (втрачена вигода).Через неврегульованість порушеного питання на законодавчому рівні авіакомпанії відмовляються розміщувати на постійній основі (базувати) в аеропортах свої повітряні судна. Аеропорти втрачають потенційних користувачів аеропортових послуг.Усі розрахунки втрати можливого доходу (втраченої вигоди), що пов’язані з неврегульованістю порушеного питання, наведено на прикладі аеропорту «Львів»:- планово-розрахункова вартість послуги з користування місцями стоянок на пероні – 17,50 грн (без ПДВ) за 1 тонну максимальної злітної маси повітряного судна (МЗМ ПС) за добу (або її частину);- орієнтовна сума МЗМ ПС авіакомпаній, яким було відмовлено у розміщенні на місцях стоянок на пероні відповідно до договору про надання послуги з користування місцями стоянок на визначений термін (базування), – 354,5 тонни;- орієнтовний розмір втрат можливого доходу (втрачена вигода) за 1 добу становитиме 354,5\*17,5=6 203,8 грн; за 1 місяць – 6 203,8\*30=186 114 грн; за 1 рік – 186 114\*12= 2 233 368 грн.Виходячи з наведених розрахунків, орієнтовно кожен аеропорт, який відмовляє авіакомпаніям у наданні місць стоянок через неврегульованість порушеного питання, щороку втрачає значні суми доходів |
| Альтернатива 2.Прийняття регуляторного акта | Додаткові доходи.Орієнтовні додаткові доходи для одного аеропорту з пасажиропотоком в обсязі близько 700 тис. пас. на 1 рік становитимуть:6 203,8\*360=2 233 368 грн за 1 рік.Нестягнення збору за наднормативну стоянку повітряних суден в аеропорту з авіакомпаній, які розміщуються в аеропорту на постійній основі (базуються), підвищить ефективність співпраці аеропорту та авіакомпаній, сприятиме залученню додаткових авіаційних перевізників, що планують розміщувати (базувати) свої повітряні судна в аеропорту, укладаючи відповідні договори про надання послуг з користування місцями стоянок на пероні на визначений строк.Залучення нових додаткових авіаційних компаній до аеропортів України дасть змогу залучити нові пасажиропотоки. Крім того, збільшення кількості авіакомпаній сприятиме розвитку конкуренції в аеропорту та, як наслідок, зниженню вартості квитків на авіаційні перевезення, а також дасть змогу аеропортам отримати додаткові надходження за рахунок укладання договорів з авіакомпаніями про надання послуг з користування місцями стоянок на визначений термін (базування) | Очікувані витрати: податок на прибуток (18 %) - 0,4 млн грн на додаткові надходження в аеропортах за рахунок укладання договорів з авіакомпаніями на надання послуг з користування місцями стоянок на визначений термін (базування) |

Витрати на одного суб’єкта господарювання великого і середнього підприємства, 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 | - | - |
| 2 | Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень | Податок на прибуток – 18 %402 006 | 2 010 030 |
| 3 | Витрати, пов’язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень | - | - |
| 4 | Витрати, пов’язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень | - | - |
| 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 | - | - |
| 6 | Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень | - | - |
| 7 | Витрати, пов’язані із наймом додаткового персоналу, гривень | - | - |
| 8 | Інше (уточнити), гривень | - | - |
| 9 | РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень | 402 006 | 2 010 030 |
| 10 | Кількість суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 21 | 21 |
| 11 | Сумарні витрати суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), гривень | \*\* | \*\* |

\*\* - усі орієнтовні розрахунки проводились для одного середньо-розрахункового аеропорту з пасажиропотоком на рівні біля 700 тис. пас. на рік і проводити розрахунок сумарних витрат по 21 аеропорту - некоректно.

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 | - | - | - |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 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) | Податок на прибуток – 18 %402 006 | 2 010 030 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 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) | - | - | - | - |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 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) | - | - | - | - |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 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) | - | - | - | - |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | За рік (стартовий) | Періодичні(за наступний рік) | Витрати за п’ять років |
| Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо) | - | - | - |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид витрат | Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік) | Витрати за п’ять років |
| Витрати, пов’язані із наймом додаткового персоналу | - | - |

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта (згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта)

|  |  |
| --- | --- |
| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат (за п’ять років), гривень |
| Альтернатива 1Залишити все без змінСумарні 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») | Для одного середньо-розрахункового аеропорту – 11 166 840 |
| Альтернатива 2Прийняття регуляторного актаСумарні 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») | Для одного середньо-розрахункового аеропорту – 2 010 030 |

**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.Збереження чинного регулювання | 1 | Проблема продовжує існувати |
| Альтернатива 2.Прийняття регуляторного акта | 4 | Ця альтернатива дає змогу повною мірою досягнути 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 | Розмір втрати можливого доходу (втрачена вигода) становить близько 2,2 млн грн на рік для одного середньо-розрахункового аеропорту.Неврегульованість питання розміщення на постійній основі (базування) авіакомпаній в аеропортах України суперечить міжнародній практиці і стандартам Міжнародної організації цивільної авіації, а також призводить до втрачених вигод як для аеропортів, так і для авіакомпаній | Проблема продовжує існувати |
| Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта | Додатковий дохід становитиме близько2,2 млн грн на рік для одного середньо-розрахункового аеропорту. Прийняття акта дасть змогу залучити до аеропортів нових авіаційних перевізників і, як наслідок, знизити вартість авіаквитків та підвищити статус України як авіаційної держави. Крім того, аеропорти отримають додаткові доходи за рахунок укладання договорів з авіакомпаніями про надання послуг з користування місцями стоянок на визначений термін (базування) | Очікувані витрати: податок на прибуток(18 %) - 0,4 млн грн на додаткові надходження в аеропортах за рахунок укладання договорів з авіакомпаніями на надання послуг з користування місцями стоянок на визначений термін (базування) | Ця альтернатива дає змогу в повній мірі досягнути поставлених цілей державного регулювання без додаткових витрат, а саме, упорядкування механізму справляння збору за наднормативну стоянку, у випадку коли авіакомпанія розміщує на постійній основі (базує) свої повітряні судна в аеропорту. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | Переваги відсутні, проблема продовжує існувати  | Х |
| Альтернатива 2.Прийняття регуляторного акта | Урегулювання питання щодо справляння збору за наднормативну стоянку у випадку, коли авіакомпанія розміщує на постійній основі (базує) свої повітряні судна в аеропорту | Х |

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

Проектом акта передбачається впорядкувати механізм справляння збору за наднормативну стоянку повітряних суден в аеропортах, встановленого наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 14 квітня 2008 року
№ 433 «Про встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України», а саме не справляти цей збір з авіакомпаній, які розміщуються в аеропорту на постійній основі (базуються). Натомість відповідні авіакомпанії, що розміщуються (базуються) в аеропорту, будуть матимуть змогу укласти з експлуатантом аеропорту договір про надання послуг з користування місцями стоянок на пероні на визначений строк та відповідно до нього здійснювати розрахунки.

**VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги**

Від впровадження регуляторного акта негативних результатів не очікується. Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та юридичних осіб.

**VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

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

**VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

 Результативність проекту регуляторного акта визначатиметься за такими показниками:

кількість залучених до аеропортів України нових авіаційних перевізників;

кількість пасажирів відправлених з аеропортів України;

кількість пасажирів що прибули в аеропорти України;

кількість рейсів з/до аеропортів України;

отримання доходів аеропортами України від надання авіакомпаніям місць стоянок відповідно до договору про надання послуг з користування місцями стоянок на визначений термін (базування).

Дія регуляторного акта не призведе до підвищення вартості робіт або збільшення тривалості їх виконання для суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, пов'язаних з виконанням вимог акта.

Розмір надходжень до державних місцевих бюджетів.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб середній.

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

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

Відстеження результативності акта буде здійснювати Відділ авіаційного транспорту Міністерства інфраструктури України на підставі показників, визначених у розділі VIII цього аналізу регуляторного впливу.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено після набрання чинності 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 ніж через два роки 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 результатів цього акта.

Відстеження результативності буде здійснюватися за допомогою статистичного методу та з використанням статистичних даних.

Міністр інфраструктури України В. Омелян

«\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_ р.