

## АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

**проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 28 вересня 1993 року № 819»**

### I. Визначення проблеми

Проблема виникла через відмову деяких авіакомпаній сплачувати державний збір за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях (далі – Фонд).

Основними нормативно-правовими актами, що регламентують діяльність Фонду є Повітряний кодекс України та постанова Кабінету Міністрів України від 28.09.1993 № 819 «Про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях». Проте зазначені документи не вирішують проблему, так як не містять чітких норм розрахунку та сплати даного державного збору, а саме: не встановлено хто подає звіт для розрахунку державного збору, термін подання звітів та термін сплати державного збору.

Станом на 01.08.2016 заборгованість зі сплати державних зборів до Фонду вже складає більше 200 млн. грн.

| Групи (підгрупи)        | Так                                 | Ні                       |
|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Громадяни               | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Держава                 | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Суб'єкти господарювання | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### II. Цілі державного регулювання

Ціллю державного регулювання проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 28 вересня 1993 року № 819» (далі – проект регуляторного акта) є вирішення проблеми, унеможливлення не сплати авіакомпаніями державного збору за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України та уникнення втрат Державного бюджету України.

Вирішення поставлених цілей буде досягнуто шляхом внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 28.09.1993 № 819 «Про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях». В проекті акта передбачається визначити суб'єктів авіаційної діяльності, які повинні подавати звіт для проведення розрахунку державного збору, термін його подання, термін сплати державного збору, та документ, на підставі якого здійснюється оплата державного збору, тощо.

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

#### 1. Визначення альтернативних способів

| Вид альтернативи                                     | Опис альтернативи  |
|--|--|
| Альтернатива 1<br>Залишити все без змін              | Залишення існуючого механізму справляння державних зборів до Фонду.  |
| Альтернатива 2<br>Прийняти проект регуляторного акта | Удосконалення механізму управління в галузі цивільної авіації України, надання інструменту для більш оперативного керування економічними процесами, підвищення ефективності використання коштів Фонду, врегулювання ставок державних зборів. |

#### 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

##### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

| Вид альтернативи                                     | Вигоди  | Витрати  |
|--|---|--|
| Альтернатива 1<br>Залишити все без змін              | Відсутні  | Зменшення надходження коштів до Фонду і як наслідок необхідність в додаткових коштах з державного бюджету на забезпечення належного рівні державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації. На сьогодні заборгованість зі сплати державних зборів до Фонду вже складає більше 200 млн. грн. і майбутні втрати Державного бюджету України прогножуються в обсязі 110-120 млн. грн. в рік  |
| Альтернатива 2<br>Прийняти проект регуляторного акта | Врегулювання питання сплати авіакомпаніями державних зборів до Фонду та забезпечення стабільного надходження коштів до Фонду. Орієнтовні вигоди складуть 217,25 млн. грн., а саме:<br>$((4,2 \text{ млн. пас.} * 2 \text{ дол. США}) + (0,4 \text{ млн. пас.} * 0,5 \text{ дол. США})) * 25 \text{ грн./дол. США} = 217,25 \text{ млн. грн.}$ | Розрахункові витрати, що пов'язані з організацією оформлення та надсилання рахунків-фактур:<br>- оформлення. Опрацювання звітів всіх аеропортів та безпосереднє оформлення всіх рахунків-фактур займе близько 5-6 робочих годин. Таким чином з урахуванням розміру мінімальної заробітної плати у погодинному розмірі на початок року (8,29 грн.) витрати на оформлення всіх рахунків-фактур складе $5,5 \text{ год.} * 8,29 = 45,60 \text{ грн.}$<br>- надсилання. Вартість |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  | надсилання одного рекомендовано листа (з повідомленням) складає 10,40 грн. Загальна вартість з урахуванням 47 авіакомпаній складе $10,40 * 47 = 488,80$ грн. Періодичність подання звітів та надсилання рахунків-фактур проектом встановлюється один раз на місяць, тому загальні витрати, що пов'язані з організацією оформлення та надсилання рахунків-фактур, на рік складуть $(45,60 + 488,80 \text{ грн.}) * 12 = 6\,412,80$ грн. |
|--|--|--|

## Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

| Вид альтернативи                                     | Вигоди   | Витрати  |
|--|--|--|
| Альтернатива 1<br>Залишити все без змін              | Відсутні   | Відсутні   |
| Альтернатива 2<br>Прийняти проект регуляторного акта | Забезпечення на належному рівні державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації | Зміни, що запропоновані проектом регуляторного акта ніяким чином не впливають на вартість квитка: По-перше, розмір державного збору, що сплачує пасажир не змінюється; По-друге, інформація для звіту, що буде подаватися, готується кожним аеропортом для ведення своєї господарської діяльності, а саме для проведення розрахунків з авіакомпаніями з аеропортових зборів. |

## Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

| Показник   | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
|--|--------|---------|------|-------|-------|
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць |        | 71      |      | -     | 71    |

|  |       |   |   |
|--|-------|---|---|
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 100 % | - | X |
|--|-------|---|---|

| Вид альтернативи                                     | Вигоди   | Витрати   |
|--|--|---|
| Альтернатива 1<br>Залишити все без змін              | Недоліки в законодавстві призводять до подвійного тлумачення норм чинних нормативно-правових актів. Як наслідок, деякі авіакомпанії не сплачують до Фонду кошти та використовують їх у своїй господарській діяльності. | Витрати авіакомпаній<br>Підготовка звіту про пасажирів, які відлітають з аеропорту України, та про вантаж, що відправляється чи прибуває до аеропорту України в одній авіакомпанії займає не більше 4 годин. Таким чином витрати однієї авіакомпанії з урахуванням розміру мінімальної заробітної плати у погодинному розмірі на початок року (8,29 грн.) та вартості надсилання звіту рекомендованим листом (з повідомленням) (10,40 грн.) складають:<br>$4 * 8,29 + 10,40 = 43,56$ грн.<br>Загальна вартість з урахуванням 47 авіакомпаній складає<br>$43,56 * 47 = 2\,047,32$ грн.<br>Періодичність подання звітів становить один раз на місяць, тому загальні витрати всіх авіакомпаній, що пов'язані з поданням звітів, на рік складає<br>$2\,047,32 * 12 = 24\,567,84$ грн.<br>Витрати аеропортів відсутні. |
| Альтернатива 2<br>Прийняти проект регуляторного акта | Забезпечення на належному рівні державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації   | Витрати авіакомпаній відсутні.<br>Витрати аеропортів. Підготовка звіту про пасажирів, які відлітають з аеропорту України, та про вантаж, що відправляється чи прибуває до аеропорту України в одному аеропорту займає не більше 30 хвилин. Дана інформація готується кожним аеропортом для ведення своєї господарської діяльності, а саме   |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  | <p>для проведення розрахунків з авіакомпаніями з аеропортових зборів.</p> <p>Таким чином витрати одного аеропорту з урахуванням розміру мінімальної заробітної плати у погодинному розмірі на початок року (8,29 грн.) та вартості надсилання звіту рекомендованим листом (з повідомленням) (10,40 грн.) складуть :</p> $0,5 * 8,29 + 10,40 = 13,05 \text{ грн.}$ <p>Загальна вартість з урахуванням 23 аеропортів складе</p> $13,05 * 23 = 300,15 \text{ грн.}$ <p>Періодичність подання звітів проектом встановлюється один раз на місяць, тому загальні витрати всіх аеропортів, що пов'язані з поданням звітів, на рік складуть</p> $300,15 * 12 = 3\,601,80 \text{ грн.}$ |
|--|--|--|

#### 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<br>Залишити все без змін                                | 1   | проблема продовжує існувати   |
| Альтернатива 2<br>Прийняти проект регуляторного акта                   | 4   | ця альтернатива дає змогу в повній мірі досягнути поставлених цілей державного регулювання без будь-яких витрат |

| Рейтинг результативності                | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок)      | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
|---|-------------------|-------------------------|--|
| Альтернатива 1<br>Залишити все без змін | Відсутні          | 110-120 млн. грн. в рік | проблема продовжує існувати                              |

|  |                  |   |  |
|--|------------------|---|--|
| Альтернатива 2<br>Прийняти проект регуляторного акта | 217,25 млн. грн. | Витрати держави:<br>6 412,80 грн.<br><br>Витрати аеропортів:<br>3 601,80 грн. | ця альтернатива дає змогу в повній мірі досягнути поставлених цілей державного регулювання без будь-яких витрат, а саме врегулювання питання сплати авіакомпаніями державних зборів до Фонду та забезпечення на належному рівні державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації і стабільного надходження коштів до Фонду |
|--|------------------|---|--|

| Рейтинг  | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи  | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
|--|--|--|
| Альтернатива 1<br>Залишити все без змін              | Преваги відсутні і проблема продовжує існувати   | X  |
| Альтернатива 2<br>Прийняти проект регуляторного акта | Врегулювання питання сплати авіакомпаніями державних зборів до Фонду та забезпечення на належному рівні державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації і стабільного надходження коштів до Фонду | X  |

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

На даний час звіт щодо кількості відправлених пасажирів надають безпосередньо авіакомпанії.

Регуляторним актом пропонується встановити, що такий звіт буде подаватися лише аеропортом в термін до 10 числа місяця, що настає за звітним. Такий механізм дозволить уникнути подвійного тлумачення норм законодавства деякими авіакомпаніями.

Заходи, які необхідно здійснити центральним органам виконавчої влади для реалізації поставлених цілей, є підготовка та подання на розгляд Кабінету

Міністрів України проекту регуляторного акта відповідно до регламентних вимог.

**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**

Від впровадження регуляторного акта негативних результатів не очікується.

Реалізація проекту регуляторного акта:

для громадян не спричинить додаткових витрат (розмір державного збору, що сплачує пасажир не змінюється);

для держави орієнтовні витрати, що пов'язані з організацією оформлення та надсилання рахунків-фактур, складуть 6 412,80 грн. (державні збори з суб'єктів авіаційної діяльності на сьогодні справляються і проект регуляторного акта не запроваджує нових механізмів їх справляння. Змінюється лише суб'єкт авіаційної діяльності, що подає звіт);

для суб'єктів господарювання, а саме:

для авіакомпаній орієнтовні витрати, що пов'язані з поданням до Державіаслужби звітів, зникнуть, так як такий звіт буде подавати аеропорт;

для аеропортів орієнтовні витрати, що пов'язані з поданням до Державіаслужби звітів, складуть 3 601,80 грн.

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

Строк дії регуляторного акта не обмежується у часі. Проект регуляторного акта набирає чинності з 01.01.2017.

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

Прийняття проекту акта забезпечить виконання Державіаслужбою своїх функцій, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 № 520 «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України» на належному рівні.

Показники результативності регуляторного акта:

| Найменування показника                             | Розмір показника   |
|--|--|
| Суб'єкти, на яких поширюватиметься дія акта        | Юридичні і фізичні особи, що є суб'єктами авіаційної діяльності в кількості 71 підприємство (47 авіакомпаній, 23 аеропорти та Державне підприємство обслуговування повітряного руху України).<br>Пасажири, які користуються повітряним транспортом (за 2015 рік перевезено 6 302,7 тис. чол.). |
| Розмір коштів та часу, що витратиметься суб'єктами | Часові витрати на підготовку одним аеропортом місячного звіту – до 30 хвилин.  |

|  |  |
|--|--|
| на виконання вимог акта  | Орієнтовні грошові витрати аеропортів на подання до Державіаслужби звіту складуть 3 601,80 грн.  |
| Рівень інформованості суб'єктів  | Повний проект постанови розміщено на офіційному сайті Державіаслужби та Мінінфраструктури.   |
| Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів | Збільшення надходжень до загального та спеціального фондів Державного бюджету України в частині надходжень до Фонду. На 2017 рік надходження плануються в розмірі 217,25 млн. грн. |

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

Відстеження результативності застосування даного регуляторного акта здійснюватиметься Державною авіаційною службою України.

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься після набрання чинності регуляторним актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через рік з дня набрання ним чинності.

Періодичне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результатів цього акта.

Проведення відстеження результативності буде здійснюватися за допомогою статистичного методу та буде проводитись за допомогою статистичних даних.

Голова Державіаслужби



О.В. Більчук