

АНАЛІЗ

регуляторного впливу до проекту наказу Міністерства оборони України “Про затвердження Порядку освоєння ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності”

1. Визначення та аналіз проблеми, яку передбачається розв’язати шляхом державного регулювання

Відповідно до Повітряного кодексу України уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі державної авіації є Міністерство оборони України, на яке покладено нормативно-правове регулювання питань підтримання льотної придатності державних повітряних суден.

У разі коли розробник, виробник не виконує своїх обов’язків із супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, підтримання їх льотної придатності, Міністерство оборони України вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки польотів та підтримання льотної придатності державних повітряних суден, зокрема шляхом прийняття відповідальності за виконання зазначених вище функцій.

Одним із шляхів виконання цього завдання є проведення ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації на підприємствах України з подальшим створенням системи технічного супроводження ремонту виробів авіаційної техніки цими підприємствами.

Видання наказу обумовлене необхідністю нормативного врегулювання порядку освоєння підприємствами України ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації, а також нагляду під час серійного виконання освоєного ремонту організаціями з технічного обслуговування і ремонту, у разі коли розробник, виробник не виконує своїх обов’язків із супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, підтримання їх льотної придатності, а Міністерство оборони України прийняло відповідальність на себе за виконання зазначених вище функцій.

Відповідно до частини другої статті 7 Повітряного кодексу України визначена проблема підлягає державному регулюванню з боку Міністерства оборони України, у зв’язку з чим не може бути розв’язана за допомогою ринкових механізмів.

Наказ визначає обов’язкові для виконання вимоги до суб’єктів господарювання під час освоєння ними ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності, має міжвідомчий характер та ознаки регуляторного акта.

Порушена проблема має вплив на суб’єкти господарювання, яким в установленому порядку надано повноваження (ліцензію) на провадження

господарської діяльності у сфері виготовлення, ремонту або модернізації авіаційної техніки.

За результатами обстеження існуючої нормативно-правової бази встановлено, що аналогічних чинних регуляторних актів немає, тому визначена проблема не може бути розв'язана за допомогою діючих регуляторних актів або шляхом внесення змін до них.

2. Визначення цілей державного регулювання

Метою видання наказу є визначення порядку освоєння підприємствами України ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації.

Вимоги наказу поширюються на уповноважені органи управління центральних органів виконавчої влади, які забезпечують експлуатацію державних повітряних суден, підприємства авіаційної галузі України, їх об'єднання, профільні науково-дослідні та науково-випробувальні установи України в частині, що їх стосується.

3. Визначення та оцінка всіх прийнятних альтернативних способів досягнення цілей, аргументи щодо переваги обраного способу

Альтернативними способами досягнення цілей щодо нормативно-правового врегулювання питання освоєння підприємствами України ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації можуть бути:

досягнення домовленостей між замовниками (головним замовником) робіт з освоєння ремонту авіаційної техніки, які мають право приймати такі послуги та контролювати їх якість, та представниками суб'єктів господарювання, які надають ці послуги (за домовленістю сторін). Цей спосіб містить ризики вчинення корупційних порушень та може призвести до зниження якості та кількості наданих послуг з підтримання льотної придатності державних повітряних суден;

прийняття рішення щодо якості та кількості наданих послуг одноосібно замовниками (головним замовником) робіт. Цей спосіб містить ризики адміністративного впливу на діяльність відповідних суб'єктів господарювання та ризики вчинення корупційних правопорушень.

Для забезпечення застосування зазначених способів необхідно врегулювати питання правових відносин між замовниками (головним замовником) робіт та виконавцями послуг з освоєння ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності.

Аргументами щодо переваги обраного способу, тобто нормативно-правового врегулювання порядку та правил взаємодії замовників (головного замовника) робіт та суб'єктів господарювання під час організації освоєння ремонту авіаційної техніки державної авіації, є:

вилучення ризиків корупційних порушень під час організації робіт з

освоєння ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації шляхом залучення організацій з наукового і методичного супроводження цих робіт та суб'єктів господарювання;

забезпечення прозорості в роботі замовників (головного замовника) робіт з освоєння ремонту, організації з наукового і методичного супроводження цих робіт та суб'єктів господарювання, які надають послуги з освоєння ремонту;

підвищення ефективності контролю за освоєнням ремонту та серійним його виконанням під час надання цих послуг суб'єктами господарювання;

забезпечення якісного та кількісного надання послуг з підтримання льотної придатності державних повітряних суден суб'єктами господарювання, що надають послуги з ремонту авіаційної техніки;

виключення будь-якого адміністративного впливу на суб'єктів господарювання під час надання послуг з освоєння ремонту авіаційної техніки та серійного його виконання;

забезпечення рівних умов у питаннях надання послуг із підтримання льотної придатності державних повітряних суден для всього кола суб'єктів господарювання, що надають послуги у цій сфері діяльності.

4. Опис механізмів і заходів, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми шляхом прийняття регуляторного акта

Проектом цього регуляторного акта передбачено затвердження Порядку освоєння підприємствами України ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності.

Розв'язання проблеми пропонується здійснити шляхом застосування у цьому Порядку чітких і зрозумілих правил отримання послуг з освоєння ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації.

Зокрема, у Порядку визначено:

права й обов'язки головного замовника, замовника, головної організації та виконавця робіт, які виконують певні функції під час організації робіт з освоєння ремонту та його серійного виконання;

порядок прийняття рішень та надання послуг з освоєння ремонту;

особливості організації робіт з освоєння ремонту із залученням суб'єктів господарювання;

загальні технічні вимоги до організації, що надає послуги з освоєння ремонту та серійного його виконання.

5. Обґрунтування можливостей досягнення цілей у разі прийняття регуляторного акта

Питання щодо впровадження та застосування цього регуляторного акта стосується тільки суб'єктів державної авіації України та визначеного кола

суб'єктів господарювання – підприємств авіаційної галузі України, яким в установленому порядку надано повноваження (ліцензію) на провадження господарської діяльності у сфері виготовлення, ремонту або модернізації авіаційної техніки та які за результатами проведеної Міністерством оборони України процедури закупівлі визначено згідно із законодавством переможцями конкурсних торгів та з якими укладено відповідні договори.

У разі прийняття регуляторного акта не вбачається перешкод для забезпечення всіх можливостей щодо досягнення визначених цілей.

6. Визначення очікуваних результатів прийняття регуляторного акта

Прийняття цього регуляторного акта дозволить забезпечити чіткий розподіл функцій між головним замовником, замовником, головною організацією та виконавцем робіт під час організації та виконання робіт з освоєння ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації та його серійного виконання.

Негативних результатів від прийняття та застосування регуляторного акта не вбачається.

Регуляторний акт не містить вимог, що можуть призвести до виникнення витрат, та норм, які передбачають проведення контролю за виконанням вимог та/або встановлюють санкції за їх невиконання.

Досягнення запропонованим регуляторним актом встановлених цілей є можливим без витрат для суб'єктів господарювання, громадян та держави.

Вигоди, які виникатимуть внаслідок дії запропонованого регуляторного акта, полягають в організаційному унормуванні порядку освоєння підприємствами України ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації та не носять монетарний характер.

Оцінка можливості впровадження та виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи державної влади, органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги, виконання не потребує.

7. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії цього регуляторного акта запропоновано встановити на необмежений термін, оскільки дія норм Повітряного кодексу України, на виконання яких розроблений регуляторний акт, за часом не обмежена.

8. Визначення показників результативності регуляторного акта

Реалізація регуляторного акта в разі його прийняття матиме позитивний вплив, що буде характеризуватися створенням рівних умов у питаннях підтримання льотної придатності державних повітряних суден, виключенням будь-якого адміністративного впливу на суб'єктів господарювання та корупційних чинників під час надання послуг.

9. Заходи, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності регуляторного акта в разі його прийняття

Після прийняття проекту регуляторного акта відстеження його результативності буде здійснювати Міністерство оборони України.

Строки відстеження:

базове відстеження – до набрання чинності наказу;

повторне відстеження – через рік після набрання наказом чинності;

періодичне – раз на 3 роки з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього наказу.

Під час відстеження результативності акта будуть відстежуватися питання взаємодії між суб'єктами державної авіації України та підприємствами авіаційної галузі України, що надають послуги з освоєння ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації та виконання її серійного ремонту.

Міністр оборони України
генерал-полковник



С.Т.ПОЛТОРАК