



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11 м. Київ 01011

тел. (044) 254-56-73, факс 254-43-93
e-mail: inform@dkrp.gov.ua

Від _____ № _____
на № _____ від _____

Рішення № _____ від “ _____ ” _____ 2017 р. про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державною регуляторною службою України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянуто проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду» (далі – проект постанови), а також документи, що надані до нього листом Міністерства інфраструктури України від 13.06.2017 № 2522/27/14-17.

За результатами розгляду проекту постанови та аналізу регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»

встановлено:

проектом постанови передбачає внесення змін до розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 22.02.1999 № 236, збільшивши їх розміри, зокрема, для суден у каботажному плаванні в середньому у 4,5 рази.

Однак, проект постанови не може бути погоджений з огляду на наступне.

Проект постанови суперечить Плану заходів щодо дерегуляції господарської діяльності, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 23.08.2016 № 615-р.

Так, пунктом 28 вказаного Плану передбачено розроблення Мінінфраструктури проекту постанови Кабінету Міністрів України щодо обов'язку утримання шлюзів гідроенергетичними електростанціями, а також визнання такою, що втратила чинність постанови Кабінету Міністрів України від 22.02.1999 № 236.

Проте, проектом постанови не лише не передбачається скасування плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду, а навпаки передбачається істотне підвищення ставок даної плати, що не відповідає принципу передбачуваності державної регуляторної політики, і як наслідок обраний розробником спосіб державного регулювання під час практичного застосування може суперечити інтересам суб'єктів господарювання, а



розробником в Аналізі регуляторного впливу, відповідно вимог Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта» зі змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151 (далі – Методика), *не доведено* доцільність, адекватність, ефективність та збалансованість запропонованого механізму державного регулювання.

Відповідно до пункту 13 Методики результати проведення аналізу впливу регуляторного акта (АРВ), викладаються письмово згідно з додатком 1 цієї Методики.

Так, у розділі I «Визначення проблеми» АРВ згідно з вимогами Методики розробник повинен чітко визначити проблему, яку пропонується розв'язати шляхом державного регулювання, визначити причини її виникнення, оцінити важливість зазначеної проблеми, зокрема навести дані у цифровому чи кількісному вимірі, що доводять факт існування проблеми і характеризують її масштаб, визначити основні групи, на які вона справляє вплив, а також обґрунтувати, чому проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів та діючих регуляторних актів.

Разом з тим, в АРВ до проекту наказу розробником не проаналізовано існуюче правове регулювання господарських та адміністративних відносин щодо яких склалась проблема, не доведено, чому існуючі регулювання не розв'язують проблему та потребують вдосконалення. При цьому, при визначенні проблеми, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, розробник обмежився лише формальним словесним описом проблеми. Не наведено жодних даних у числовій формі, які б обґрунтовували наявність проблеми, її масштаб та важливість.

Зазначене не відповідає вимогам статті 4 Закону, зокрема, принципу доцільності – оскільки розробником не доведена наявність проблеми, що потребує державного втручання, та не обґрунтована необхідність державного регулювання господарських відносин з метою її вирішення.

У розділі II «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» розробник повинен визначити всі можливі альтернативні способи вирішення існуючої проблеми та оцінити вигоди і витрати держави, населення та суб'єктів господарювання від застосування кожного з них.

Однак, розробник формально визначивши альтернативи (1-збереження чинного регулювання та 2-прийняття проекту постанови), обмежився лише текстовим описом вигод і витрат держави, населення та суб'єктів господарювання від застосування кожної з них. При цьому, під час проведення оцінки впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва окремо кількісно розробником не визначено витрати, які будуть виникати внаслідок запровадження кожного з альтернативних способів, у грошовому еквіваленті відповідно до Додатку 2 до Методики.

Одночасно, як альтернативний спосіб, головний розробник повинен розглянути можливість розв'язання проблеми за допомогою ринкових механізмів, проаналізувати існуюче правове регулювання відносин, у сфері яких виникла проблема, та визначити, чи може проблема бути розв'язана за допомогою чинних регуляторних актів або внесення змін до них.

Наприклад, враховуючи вищенаведені зауваження та завдання в частині дерегуляції господарської діяльності, як альтернативний спосіб можливо розглянути питання щодо обов'язку утримання шлюзів гідроенергетичними електростанціями, і, як наслідок, розглянути питання доцільності існування в нормативному полі постанови Кабінету Міністрів України від 22.02.1999 № 236.

При опрацюванні альтернативних способів розробнику слід було врахувати, що запропонований механізм може мати зворотній ефект: із зростанням плати можливе скорочення обсягів річкових вантажних перевезень, і як наслідок зменшення об'єму інвестицій в будівництво об'єктів річкового транспорту.

Слід зазначити, що збільшення плати за шлюзування наближає річкові перевезення до вартості автомобільних перевезень, які набагато швидші.

Наприклад, собівартість перевезення зерна (на ділянці Кременчук – Миколаїв) станом на 1 квітня 2016:

- залізничні перевезення – 197, 34 грн/тонна,
- річкові – 249,82 грн/тонна,
- автомобільні – 342,72 грн/тонна.

Всі ці транспортні витрати, як правило, перекладаються на вантажовідправника, а 90% вантажопотоку формують аграрії своїми зерновими та олійними, значить усі оті сотні гривень будуть «відмінусовані» від закупівельної ціни збіжжя. Тобто рентабельність рослинництва стане ще нижчою.

Разом з цим, розробником при аналізі ситуації з утриманням шлюзів не враховується факт сплати річковиками державі акцизного податку на розвиток транспортної інфраструктури, купуючи пальне. Частина його йде саме на відновлення доріг, при тому, що судна ними не користуються, а навпаки — зберігають: за інформацією самого Мінінфраструктури, кожен мільйон тонн вантажів, перенесених на річку, заощаджує 790 млн. грн на ремонті дорожнього покриття, тобто 6 млн. тонн, що були перевезені річкою 2016-го року, зекономили державі 4,74 млрд. грн — майже половину всієї суми, виділеної на ремонт доріг минулого року.

Відсутність аналізу реального альтернативного способу вирішення проблеми, не дозволяє об'єктивно оцінити, наскільки обраний розробником спосіб державного втручання відповідає проблемі, що потребує врегулювання, та наскільки його застосування буде ефективним для її вирішення.

У зв'язку з неналежним опрацюванням попередніх розділів АРВ, у розділі IV «Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей» розробником не доведено вибір оптимального альтернативного способу з урахуванням системи бальної оцінки ступеня досягнення визначених цілей, не

проаналізовано причини відмови від застосування того чи іншого способу та аргументи на користь обраного, що є порушенням принципу ефективності – забезпечення досягнення внаслідок дії регуляторного акта максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів.

Разом з цим, в АРВ до проекту наказу М-Тест згідно з Додатком 4 до Методики не проведено, що не дозволяє виміряти вплив регулювання на суб'єктів малого підприємництва, не оцінено витрати, які вони понесуть внаслідок провадження регулювання, та, як наслідок унеможливило визначення необхідності вирівнювання питомої вартості навантаження між суб'єктами великого, середнього та малого підприємництва шляхом запровадження компенсаторних механізмів для суб'єктів малого підприємництва.

Таким чином, розробку проекту постанови здійснено з порушенням принципів державної регуляторної політики адекватності, ефективності та збалансованості, визначених статтею 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», а також вимог статті 8 в частині підготовки АРВ з урахуванням вимог Методики проведення аналізу регуляторного впливу, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308.

Ураховуючи вищенаведене, керуючись частиною четвертою статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державною регуляторною службою України

вирішено:

відмовити в погодженні проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду».

**В.о. Голови Державної
регуляторної служби України**



В. П. Загородній