



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 _____ № _____

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

Державною регуляторною службою України (ДРС) відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянуто проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України» (далі – проект наказу), а також документи, що надані до нього листом Міністерства інфраструктури України від 20.07.2017 № 3405/27/14-17.

За результатами розгляду проекту наказу 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 наказу передбачається виключити понижувальний коефіцієнт 0,7 на переміщення зернових вантажів на спеціалізованих терміналах із застосуванням перевантажувальних машин (з продуктивністю навантаження не менше ніж 500 т на годину) з Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України (далі - Тарифи), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 року № 541 (далі – Наказ № 541).

За інформацією розробника, прийняття проекту наказу спрямоване на припинення цінової дискримінації портових операторів, які працюють у сегменті переробки провідного для морських портів та всього національного транспортного комплексу вантажопотоку зернових вантажів, що має важливе значення для національної економіки.

Однак, проект наказу не може бути погоджений в даній редакції з огляду на наступне.

Згідно вимог статті 1 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» документом, який містить обґрунтування необхідності державного регулювання шляхом прийняття регуляторного акта, аналіз впливу, який справлятиме регуляторний акт на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів

Державна регуляторна служба України

ВИХ №7848/0/20-17 від 08.09.2017



господарювання, громадян та держави, а також обґрунтування відповідності проекту регуляторного акта принципам державної регуляторної політики – е Аналіз регуляторного впливу (далі - АРВ).

В даному випадку, наданий розробником АРВ до проекту наказу містить формальний опис запропонованого механізму державного регулювання, не є інформативним, та не відповідає вимогам 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).

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

1. 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.

Проте, при визначенні проблеми, розробник обмежився переважно її словесним описом, вказавши, що необхідністю впровадження відповідного державного регулювання є, серед іншого, застосування цілеспрямованих заходів із виключення тарифних преференцій для окремих суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту, забезпечення створення максимально прозорих умов застосування державних регульованих цін.

При цьому, надана розробником інформація щодо опису проблемних питань, які склалися під час організації функціонування морських портів, ґрунтується переважно на опису технічних переваг одних портових операторів по відношенню до інших, що в свою чергу не доводить доцільність скасування понижуючого коефіцієнту при розрахунку вартості послуг перевантажування зернових вантажів, оскільки ефективна організація господарської діяльності підприємства (в тому числі з метою отримання відповідних стимулюючих заходів) залежить перш за все від якісного менеджменту самого суб'єкта.

Вважаємо, що в даному випадку, необхідно привести дані, які підтверджують недовірливість застосування відповідного коефіцієнту при розрахунку вартості послуг перевантажування зернових вантажів; вказати на неспроможності досягнення цілей державного регулювання задекларованих свого часу під час прийняття вищезгаданого Наказу № 541, яким було прийнято відповідний понижуючий коефіцієнт; підтвердити недосягнення відповідного позитивного ефекту від практичного застосування цього наказу, а також окремо проаналізувати причинно-наслідковий зв'язок випадків суперечливого тлумачення при застосування положень Тарифів між суб'єктами

господарювання, що призводить до задекларованої розробником проекту наказу дискримінації окремих портових операторів.

За наявною у ДРС інформацією, в тому числі за результатом аналізу низки отриманих звернень від представників зацікавлених суб'єктів господарювання, було встановлено, що на практиці має місце довільне трактування ДП «Адміністрація морських портів України» норм вищезгаданого Наказу № 541, застосовуючи певні критерії, а також вимагаючи надання додаткових підтверджень щодо можливості скористатися портовими операторами правом на знижку у вигляді застосування коефіцієнту 0,7 при розрахунку вартості послуг перевантажування зернових вантажів за допомогою машин продуктивністю 500 тонн на годину та більше.

При цьому, ДРС неодноразово було наголошено на імперативності норми визначеної пунктом 3 розділу II Тарифів, якою надано право суб'єктам господарювання скористатися даним коефіцієнтом, а також вказано на те, що основним критерієм визначення продуктивності мають бути незмінні технічні характеристики перевантажувальних машин, закладені виробником навантажувального обладнання, а не ситуативна фактична продуктивність під час навантаження вантажів.

Таким чином, можна зробити висновок, що замість встановлення ефективної політики щодо застосування понижувального коефіцієнту, а також вирішення спорів під час практики надання права на застосування зазначеної знижки відповідними портовими операторами, розробником було прийнято найпростіше логічне рішення щодо вирішення існуючих спорів в частині скасування відповідного стимулюючого заходу в цілому.

Вважаємо, що така ситуація не відповідає принципу передбачуваності державної регуляторної політики, а саме порушує послідовність регуляторної політики, відповідності її цілям, а також не дозволяє суб'єктам господарювання здійснювати планування їх діяльності з огляду на мінливість вжитих заходів з боку Регулятора.

Враховуючи вищезазначене, розробником не доведено існування проблем під час організації роботи морських портів, на вирішення яких пропонується, зокрема скасувати відповідний понижувальний коефіцієнт, також не наведено даних у числовій формі, які б обґрунтовували наявність проблеми, її масштаб та важливість, а також не охарактеризовано та не оцінено сфери, на яких проблема має найбільший негативний вплив, що в свою чергу не відповідає принципу доцільності державної регуляторної політики.

2. У розділі III «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 при визначенні альтернативних способів досягнення цілей обмежився лише формальним описом вигод і витрат держави, громадян та суб'єктів господарювання від застосування кожного з них, характеристика яких зводиться до можливості досягнення/недосягнення цілей державного регулювання.

Під час проведення оцінки запропонованих альтернатив на сферу інтересів громадян та суб'єктів господарювання, розробником не встановлено характер впливу передбаченого проектом наказу механізму державного регулювання на діяльність інших учасників ринку перевезення зернових вантажів через морські порти України, а також не визначено, як скасування відповідних стимулюючих заходів для портових операторів вплине на кінцеву вартість товарів, які користуються наданими ними послугами.

Також, розробником не встановлено кількість та структуру суб'єктів господарювання на яких поширюватиметься дія даного акта, а саме портових операторів, а також кількісно не визначено витрати, які будуть виникати внаслідок застосування кожного з альтернативних способів у грошовому еквіваленті у тому числі за допомогою Додатків до АРВ (за необхідності із застосуванням Додатку 2 або Додатку 4 до Методики), що підтверджували б економічну доцільність обраного способу.

Слід підкреслити, що факт відсутності економічного аналізу запропонованих альтернатив не дозволить в подальшому об'єктивно оцінити, наскільки обраний розробником спосіб державного втручання відповідає проблемі, що потребує врегулювання, та наскільки його застосування буде ефективним для її вирішення.

3. 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.

На адресу Державної регуляторної служби України надійшло Відкрите звернення портових операторів від 07.07.2017 року № 07.07/2, яким надано зауваження до відповідного проекту наказу (додається).

Повідомляємо, що відповідно до статті 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі - Закон), усі зауваження та пропозиції щодо проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу, одержані протягом встановленого строку, підлягають обов'язковому розгляду розробником цього проекту. За результатами цього розгляду розробник проекту регуляторного акта повністю або частково враховує одержані зауваження та пропозиції або мотивовано їх відхиляє.

Водночас, зазначаємо, що один із ключових принципів державної регуляторної політики, визначених статтею 4 Закону - принцип прозорості та врахування громадської думки, передбачає відкритість для фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань дій регуляторних органів на всіх етапах їх регуляторної діяльності, обов'язковий розгляд регуляторними органами

ініціатив, зауважень та пропозицій, наданих у встановленому законом порядку фізичними та юридичними особами, їх об'єднаннями, обов'язковість і своєчасність доведення прийнятих регуляторних актів до відома фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, інформування громадськості про здійснення регуляторної діяльності.

Таким чином, з метою дотримання зазначених вимог Закону, пропонуємо здійснити об'єктивний розгляд вищевказаного звернення, та поінформувати відповідних авторів, а також Державну регуляторну службу України, про його результати.

Враховуючи вищевикладене, за результатами розгляду положень проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу, встановлено, що проект розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості, передбачуваності, визначених статтею 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», а також вимог статті 8 Закону в частині підготовки АРВ з урахуванням вимог Методики проведення аналізу регуляторного впливу, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (зі змінами).

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 наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України».

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



О. М. Мірошніченко