



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 “ _____ ” _____ 2018 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 наказу Міністерства фінансів України «Про затвердження Порядку допущення дорожніх транспортних засобів та контейнерів до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами» (далі – проект наказу та проект Порядку відповідно), а також документи, що надані до нього листами Державної фіскальної служби України від 26.09.2017 № 16390/5/99-99-18-04-02-16 та від 01.12.2017 № 20420/5/99-99-18-04-02-16.

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 затвердити у новій редакції Порядок допущення дорожніх транспортних засобів та контейнерів до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами, з одночасним визнанням таким, що втратив чинність, наказу Міністерства фінансів України від 09.10.2012 № 1064 «Про затвердження Порядку видачі свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезення вантажів під митними печатками та пломбами».

За інформацією розробника, проект наказу розроблено з метою адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, та встановлення чіткого механізму допуску і відмови у допуску не тільки дорожніх транспортних засобів (далі - ТЗ), а також і контейнерів, власниками яких є резиденти, до міжнародних перевезень вантажів під митними печатками і пломбами.

Однак, проект наказу не може бути погоджений у запропонованій редакції з огляду на наступне.

Підпункт 10.3. пункту 10 розділу II проекту Порядку передбачає, що для отримання свідоцтва про допущення ТЗ або продовження строку його дії заявником подаються до митниці видачі такі документи, зокрема, ліцензія на здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.

Державна регуляторна служба України
В/ІХ №48/0/20-18 від 04.01.2018



Підпункт 10.4. пункту 10 розділу II проекту Порядку передбачає, що уповноважена посадова особа митниці видачі, зокрема, *перевіряє наявність ліцензії на здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом* та додає до електронного Журналу фотографії, зроблені під час огляду ТЗ, а також скановану копію письмової заяви власника ТЗ, скановану копію свідоцтва про реєстрацію ТЗ *та скановану копію ліцензії на здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.*

Одночасно підпунктом 10.7. пункту 10 розділу II проекту Порядку передбачається, що *заявнику може бути відмовлено у допущенні ТЗ з таких підстав, зокрема, неподання заявником документів, визначених у підпункті 10.3. пункту 10 розділу II Порядку та відсутність ліцензії на здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.*

В той же час, підпунктом 5.2. пункту 5 розділу III проекту Порядку передбачається, що для отримання свідоцтва про допущення контейнера після виготовлення *заявником* до митниці видачі *подаються* такі документи, зокрема, *ліцензія на здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.*

Підпункт 5.3. пункту 5 розділу III проекту Порядку передбачає, що уповноважена посадова особа митниці видачі за відсутності недоліків та зауважень, зокрема, додає до електронного Журналу фотографії, зроблені під час огляду контейнера, скановану копію письмової заяви власника контейнера, документів, що підтверджують право власності або користування контейнером, та *ліцензії на здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.*

Поряд з цим, підпунктом 5.7. пункту 5 розділу III проекту Порядку передбачається, що *власнику контейнера може бути відмовлено у видачі свідоцтва про допущення контейнера після виготовлення з таких підстав, зокрема, неподання заявником документів, визначених у підпункті 5.2. пункту 5 розділу III цього Порядку та відсутність у поданих документах відомостей, які мають бути в них наведені відповідно до вимог підпункту 5.2. пункту 5 розділу III цього Порядку.*

Слід зазначити, що з 01 січня 2017 року набули чинності зміни до Закону України від 02.03.2015 № 222-VIII «Про ліцензування видів господарської діяльності» (далі – Закон № 222), передбачені Законом України від 26.11.2015 № 835-VIII «Про внесення змін до Закону України «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців» (далі – Закон № 835), зокрема, скасовано оформлення ліцензії, як документа у паперовій формі.

Так, у розумінні Закону № 222 *ліцензія* – запис у Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань про рішення органу ліцензування щодо наявності у суб'єкта господарювання права на провадження визначеного ним виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню (*пункт 5 частини першої статті 1 Закону № 222*).

Крім цього, Законом України від 06.10.2016 № 1666-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення державної реєстрації прав на нерухоме майно та захисту прав власності» (*набув чинності*

02.11.2016) внесено зміни до розділу «Прикінцеві та перехідні положення» Закону № 835 та встановлено, що до 01 січня 2019 року набуття здобувачем ліцензії права на провадження виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, відбувається з моменту оприлюднення прийнятого органом ліцензування рішення про видачу ліцензій на їх офіційних веб-сайтах.

Враховуючи наведене зазначаємо, що на сьогоднішній день ліцензія на здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом може бути подана заявником лише у разі її отримання у паперовому вигляді відповідно до чинних раніше норм законодавства у сфері ліцензування (тобто за наявності).

З огляду на викладене, враховуючи зміни в законодавстві у сфері ліцензування, вищевикладені положення проекту Порядку потребують доопрацювання в частині приведення їх у відповідність до норм чинного законодавства у сфері ліцензування, а саме, в частині врахування визначення ліцензії, що вище викладено.

Водночас, звертаємо увагу, що в розумінні Закону України «Про адміністративні послуги» (далі - Закон) свідоцтво про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами, свідоцтво про допущення контейнера до перевезення вантажів під митними печатками та пломбами за типом конструкції та свідоцтво про допущення контейнера до перевезення вантажів під митними печатками та пломбам, видане на будь-якому етапі після виготовлення мають ознаки адміністративної послуги.

Відповідно до статті 5 Закону виключно законами, які регулюють суспільні відносини щодо надання адміністративних послуг, встановлюються:

- найменування адміністративної послуги та підстави для її одержання;
- суб'єкт надання адміністративної послуги та його повноваження щодо надання адміністративної послуги;
- перелік та вимоги до документів, необхідних для отримання адміністративної послуги;
- платність або безоплатність надання адміністративної послуги;
- граничний строк надання адміністративної послуги;
- перелік підстав для відмови у наданні адміністративної послуги.

Тому, основні вимоги до регулювання надання адміністративної послуги мають визначатися виключно на рівні закону.

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

В даному випадку, наданий розробником АРВ до проекту наказу містить формальний опис запропонованого ним 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. 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.

Проте, при визначенні проблеми, розробник обмежився лише її словесним описом, вказавши, що необхідністю впровадження відповідного державного регулювання є адаптація законодавства України до законодавства ЄС, удосконалення порядку виконання митних формальностей під час допуску транспортних засобів та контейнерів до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами, зменшення ризиків зловживань та порушень у процесі здійснення процедури допущення ТЗ та контейнерів до таких перевезень тощо.

Зазначене не доводить необхідність прийняття проекту наказу, оскільки розробником не проаналізовано існуюче регулювання адміністративних відносин щодо яких склалась проблема, не доведено, чому існуючі регулювання не розв'язують проблему та потребують вдосконалення. Не наведено даних у числовій формі, які б обґрунтовували практичну наявність проблеми, її масштаб та важливість, а також не охарактеризовано та не оцінено сфери, на яких проблема має найбільший негативний вплив.

Загалом, надана інформація 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.

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 та суб'єктів господарювання від застосування кожного з них.

Однак, розробник при визначенні альтернативних способів досягнення цілей обмежився виключно формальним та текстовим описом вигод і витрат держави та суб'єктів господарювання від застосування кожного з них, характеристика яких пов'язана, зокрема із виконанням або невиконанням вимог міжнародного законодавства.

Також, розробником не встановлено структуру суб'єктів господарювання

на яких поширюватиметься дія даного акта, 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.

В даному випадку, розробнику доцільно визначити часові та грошові витрати на виконання митних формальностей відповідними суб'єктами господарювання під час здійснення перевезення вантажів під митними печатками і пломбами за чинного регулювання та у запропонований проектом наказу спосіб.

Зазначаємо, 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.

4. У розділі V АРВ «Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми» розробником не описано механізм дії запропонованого регулювання з урахуванням основних бізнес-процесів, які потрібно буде забезпечити суб'єктам господарювання для реалізації його вимог. При цьому, розробником не враховано, що механізм реалізації регуляторного акта має бути безпосередньо пов'язаний із цілями та очікуваними результатами регуляторного акту, тобто яким чином будуть діяти норми проекту наказу та якою прогнозується ситуація після набрання регуляторним актом чинності.

Крім того, розробнику необхідно оцінити, які організаційні заходи мають здійснити органи влади для впровадження цього регуляторного акта після набрання чинності, які мають бути пов'язані безпосередню із предметом регулювання зазначеного проекту наказу, а не з проходженням відповідного проекту регуляторного акта стадій погодження у окремих органів виконавчої влади.

5. При заповненні розділу VI АРВ «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» розробником не обраховано витрати органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування, фізичних та юридичних осіб, які повинні проваджувати або виконувати вимоги даного регуляторного акта, що не дозволяє зробити

висновок щодо забезпечення балансу інтересів суб'єктів господарювання та держави, та чи витрати держави не є оптимальними і не містять ознак корупційних ризиків.

В даному випадку, розробнику доцільно поррахувати вартість процедур, запропонованих проектом наказу, якими передбачається удосконалити існуючий Порядок допущення дорожніх транспортних засобів та контейнерів до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами, а саме: розробка програмного модуля у складі автоматизованої системи митного оформлення «Інспектор» Єдиної автоматизованої інформаційної системи органів доходів і зборів; часові витрати на виконання митних формальностей під час допущення дорожніх транспортних засобів та контейнерів до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами за чинного регулювання та у запропонований проектом наказу спосіб.

6. Розділ VIII АРВ «Визначення показників результативності дії регуляторного акта» заповнено з порушенням вимог пункту 10 Методики. Так, розробником не наведено обов'язкових показників результативності дії регуляторного акта у кількісному виразі.

Також, розробником не наведено додаткових прогнозних показників результативності дії регуляторного акта, які безпосередньо пов'язані із предметом регулювання проекту наказу, та яких, згідно Методики, повинно бути не менше трьох.

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, 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 (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 фінансів України «Про затвердження Порядку допущення дорожніх транспортних засобів та контейнерів до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами».

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



В. П. Загородній