



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11 м. Київ 01011, тел. (044) 254-56-73, факс (044) 254-43-93
E-mail: inform@dkrp.gov.ua, Web: <http://www.drs.gov.ua>, код ЄДРПОУ 39582357

від _____ № _____

на № _____ 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 постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» (далі – проект постанови), а також документи, що додаються до проекту постанови, надіслані Державним агентством автомобільних доріг України листами від 14.08.2018 № 2071/3/10-11 та від 27.08.2018 № 2163/3/10-11.

За результатами проведеного аналізу проекту постанови та відповідного аналізу регуляторного впливу (далі – АРВ) на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон про регуляторну політику)

встановлено:

проектом постанови передбачається внести зміни до Правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 січня 2001р. № 30, до Деяких питань управління дорожнім комплексом, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 6 серпня 2003р. № 1221, до Порядку здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007р. № 879 та до Положення про Державне агентство автомобільних доріг України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014р. № 439 (далі – проект Змін).

Однак проект постанови не може бути погоджений з огляду на те, що наданий розробником АРВ до проекту постанови 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

Державна регуляторна служба України

ВІХ №9427/0/20-18 від 21.09.2018



регуляторного акта» із змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151 (далі – Методика).

Відповідно до пункту 13 Методики результати АРВ, викладаються письмово згідно з додатком 1 до 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, зокрема:

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;

обґрунтувати, чому проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів та діючих регуляторних актів.

Разом з цим, в АРВ до проекту постанови розробником не проаналізовано існуюче правове регулювання господарських та адміністративних відносин, щодо яких склалась проблема, не доведено, чому існуючі регулювання не вирішують проблему та потребують вдосконалення.

Також, при визначенні проблем, які передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, розробником не наведено жодних даних у числовій формі, які б обґрунтовували наявність проблем, визначали їх масштаб та важливість, а також не охарактеризовано та не оцінено сфери, на які ці проблеми мають найбільший негативний вплив.

У даному розділі АРВ розробник лише зазначив, що проект постанови розроблено у зв'язку із розмежуванням на законодавчому рівні повноважень центральних і місцевих органів виконавчої влади в частині управління автомобільними дорогами загального користування та необхідністю перегляду та приведення у відповідність до положень Закону України від 17 листопада 2016 року № VIII «Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування» деяких актів Кабінету Міністрів України.

Однак, під час здійснення аналізу редакції проекту Змін було встановлено, що зазначені зміни запроваджують проходження додаткових дозвільних процедур суб'єктами господарювання, про що розробником не було вказано у АРВ.

Зазначене, в свою чергу, не відповідає вимогам статті 4 Закону, зокрема, принципу доцільності, оскільки розробником не доведена наявність проблем, що потребують державного втручання, та не обґрунтована необхідність державного регулювання господарських відносин з метою її вирішення.

У розділі II «Цілі державного регулювання» АРВ розробник повинен чітко визначити мету державного регулювання, що має бути безпосередньо пов'язана з розв'язанням проблеми.

Натомість, в цьому розділі розробником зазначено, що проект постанови спрямований на розв'язання проблем, визначених у попередньому розділі АРВ.

Задекларовані розробником цілі державного регулювання викладені не чітко і лаконічно та не є вимірюваними.

Зокрема, розробником не визначено індикаторів зменшення масштабів проблеми, що характеризувало б досягнення мети регулювання, а тому зробити висновок, чи є цілі реально досяжними не вбачається можливим.

Таким чином, розробником порушено принцип адекватності, оскільки належним чином не обгрунтовано наскільки обраний спосіб державного регулювання відповідає вирішенню існуючої проблеми та дозволить досягти поставлених цілей.

У розділі III АРВ до проекту постанови «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» розробнику необхідно стисло описати їх та оцінити вигоди і витрати держави, населення та суб'єктів господарювання від застосування кожної з них.

В АРВ розробником не наведено жодних розрахунків витрат суб'єктів господарювання, яких вони зазнають як внаслідок впровадження проекту наказу, так і внаслідок застосування альтернативних способів досягнення цілей, що підтверджували б економічну доцільність обраного способу.

Зазначене 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.

Наведені розробником альтернативний спосіб досягнення цілей (збереження чинного регулювання), є формальним та належним чином не проаналізованим, що, в свою чергу є порушенням пункту 5 Методики, згідно якого при визначенні та оцінці прийнятних альтернативних способів досягнення цілей державного регулювання необхідно оцінити кожний із способів, причини відмови від застосування альтернативних способів розв'язання проблеми, аргументи щодо переваги обраного способу.

Так, у розділі III АРВ виміри додаткових витрат з боку держави, громадян та суб'єктів господарювання на впровадження зазначеного регуляторного акта взагалі відсутні.

Зауважуємо, що без наведених відповідних розрахунків витрат суб'єктів господарювання, яких вони зазнають як внаслідок впровадження проекту наказу, так і внаслідок застосування альтернативних способів досягнення цілей, що підтверджували б економічну доцільність обраного способу, неможливо у подальшому 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 зазначеного розділу АРВ до проекту постанови, у розділі IV АРВ «Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей» розробником не доведено вибір оптимального альтернативного способу, 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.

У розділі V АРВ до проекту постанови «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 акта, тобто, необхідно встановити, яким чином будуть діяти положення проекту постанови, та якою прогнозується ситуація після набрання регуляторним актом чинності.

Крім того, розробником не оцінено, які організаційні заходи мають здійснити органи влади для впровадження цього регуляторного акта після набрання ним чинності.

Розробником у даному розділі зазначено, що кількісну оцінку впливу на сферу інтересів громадян та суб'єктів господарювання оцінити немає можливості, оскільки на ці групи регуляторний акт не справляє впливу, але громадяни та суб'єкти господарювання повинні бути лише проінформовані про його положення.

Зазначене твердження не відповідає дійсності, оскільки проектом Змін, наданих на погодження, запроваджується зокрема:

у Правилах проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними - у разі коли маршрут великогабаритних та великовагових транспортних засобів проходить автомобільними дорогами загального користування кількох областей та Автономної республіки Крим, видача дозволу погоджується відповідно із Укравтодором, Радою міністрів Автономної Республіки Крим, обласними та Севастопольською міською державними адміністраціями. Якщо маршрут не виходить за межі однієї області чи Автономної республіки Крим, видача дозволу погоджується з відповідним балансоутримувачем дороги загального користування;

у Порядку здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні, погодження маршруту та видача дозволу на рух, при отриманні якого перевізник, який має намір використовувати великоваговий та/або великогабаритний транспортний засіб, зобов'язаний не пізніше ніж за три доби звернутися відповідно до Укравтодору, Ради міністрів Автономної Республіки Крим, обласних та Севастопольської міської державної адміністрацій або до відповідного балансоутримувача автомобільної дороги загального користування із заявою про видачу погодження маршруту.

Запропоноване регулювання створює значне додаткове часове та фінансове навантаження на суб'єктів господарювання, витрати на яке жодним чином не були відображені в АРВ.

У розділі VI АРВ до проекту постанови «Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги» розробником взагалі не визначено питомої ваги суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дане регулювання.

Також, розробником не обраховано витрати органів виконавчої влади на виконання вимог регуляторного акта згідно з Додатком 3 до Методики, що не

дозволяє зробити висновок щодо забезпечення балансу інтересів суб'єктів господарювання та держави, та чи є обрані способи регулювання оптимальними з позиції мінімізації витрат держави.

Зауважуємо, що видача та погодження дозвільних документів тягне за собою певні витрати органів виконавчої влади на розгляд заяви та погоджень документів, які також не обраховані розробником.

Також не обраховано витрат на одного великого та середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта згідно з Додатком 2 до Методики, що не дозволяє зробити висновок стосовно визначення грошового еквіваленту витрат, які будуть виникати внаслідок запровадження регуляторного акту для суб'єктів великого та середнього підприємництва.

Зазначені обставини унеможливають надання об'єктивного висновку стосовно забезпечення балансу інтересів суб'єктів господарювання та держави.

Розділ VIII АРВ до проекту постанови «Визначення показників результативності дії регуляторного акта» заповнено з порушенням вимог пункту 10 Методики.

Так, розробником не наведені додаткові показники результативності регуляторного акта.

Відповідно до вимог Методики, необхідно навести не менше ніж три кількісних показники, які безпосередньо характеризують результативність дії регуляторного акта, та які підлягають контролю (відстеження результативності).

Недотримання розробником вимог Закону та Методики в частині визначення показників результативності регуляторного акта не дозволить в подальшому належним чином провести відстеження його результативності, як це передбачено статтею 10 Закону.

Отже, проект постанови розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики, визначених статтею 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», а саме:

доцільності, тобто обґрунтованої необхідності державного регулювання господарських відносин з метою вирішення існуючої проблеми;

ефективності - забезпечення досягнення внаслідок дії регуляторного акта максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів суб'єктів господарювання, громадян та держави;

адекватності - відповідності форм та рівня державного регулювання господарських відносин потребі у вирішенні існуючої проблеми та ринковим вимогам з урахуванням усіх прийнятних альтернатив;

збалансованості - забезпечення у регуляторній діяльності балансу інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави.

Крім того, зауважуємо, що пунктом 32 Порядку здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 27.06.2007 № 879, передбачено, що перевізник, який має намір використовувати великоваговий та/або великогабаритний транспортний засіб, зобов'язаний не пізніше ніж за три доби звернутися до уповноважених Укравтодором підприємств із заявою про

видачу погодження маршруту. Дозвіл на рух великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу після отримання погодження маршруту видається уповноваженим підрозділом Національної поліції через центри надання адміністративних послуг.

Відповідно до пункту 31 Правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18.01.2001 № 30, для отримання дозволу на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні перевізник або уповноважена ним особа подає, зокрема, копії погоджувальних документів з власниками вулично-дорожньої мережі, залізничних переїздів, мостового господарства, служб міського електротранспорту, електромереж, електрифікації, електрозв'язку щодо проїзду автотранспорту.

Відповідно до статті 1 Закону України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності» (далі – Закон про дозвільну систему) дозвільна (погоджувальна) процедура - сукупність дій, що здійснюються адміністраторами та дозвільними органами під час проведення погодження (розгляду), оформлення, надання висновків тощо, які передують отриманню документа дозвільного характеру.

Згідно з частиною одинадцятою статті 4-1 Закону про дозвільну систему основні вимоги до порядку видачі, переоформлення, анулювання документів дозвільного характеру поширюються на всі документи дозвільного характеру, у тому числі на дозвільні (погоджувальні) процедури, якщо інше не встановлено законом.

Дії щодо одержання погоджень, висновків та інших документів, необхідних для видачі документа дозвільного характеру, вчиняються дозвільним органом, що оформляє документ дозвільного характеру, без залучення суб'єкта господарювання.

Враховуючи вищезазначене, положення Порядку № 879 та Правил № 30 потребують приведення у відповідність до вимог Закону про дозвільну систему.

Ураховуючи викладене, керуючись частиною п'ятою 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 деяких постанов Кабінету Міністрів України».

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



О.М. МІРОШНІЧЕНКО