



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 № 163 від "19" квітня 2019 р. про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державна регуляторна служба України (далі - ДРС) відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі - Закон) розглянула проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів портових зборів» (далі – проект наказу), а також документи, що надані до нього листом Міністерства інфраструктури України від 26.02.2019 № 2335/27/10-19.

За результатами розгляду проекту наказу та відповідного аналізу регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону

встановлено:

проект наказу розроблено з метою збільшення фінансування національної системи навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, шляхом внесення до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів» (далі – Порядок) змін щодо скасування для суден, які заходять у морські порти України для виконання операцій з навантаження та (або) розвантаження транзитних вантажів при справлянні портових зборів, знижки у розмірі 50 відсотків від ставок усіх видів портових зборів, крім адміністративного.

Запропоновані зміни вносяться розробником з огляду на те, що за результатом практичного застосування запропонованого цим регуляторним актом регулювання не було досягнуто цілей щодо забезпечення позитивного ефекту для держави за рахунок додаткових надходжень та ефективного використання виробничих ресурсів.

За інформацією розробника, застосування норм чинного регуляторного акта не вплинуло на збільшення вантажопотоку та підвищення рівня використання портових потужностей, а також не сприяло зростанню економічних показників і додаткових бюджетних надходжень для морських портів.

Проте, встановлення факту наявності вищезазначеного не є можливим, виходячи з такого.

Засадами державної регуляторної політики, визначеними Законом, встановлюється необхідність доведення регуляторним органом доцільності прийняття та впровадження в дію кожного окремого регуляторного акта.

301021901068251
01001



При цьому, враховуючи вимоги статті 21 Закону, ДРС приймає рішення про погодження або про відмову в погодженні проектів регуляторних актів з урахуванням як самого проекту акта, так і супровідних до нього документів, визначених цим Законом, обов'язковим серед яких є, насамперед, Аналіз регуляторного впливу (далі – АРВ) цього проекту акта.

АРВ, відповідно до вимог статті 1 Закону є 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 політики.

У цьому 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 (зі змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151) (далі – Методика).

Так, у розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» АРВ розробником під час оцінки альтернативних способів досягнення цілей державного регулювання не було здійснено належного порівняльного аналізу прийнятих до уваги альтернатив.

Натомість розробником зазначено, що в разі скасування знижки при здійсненні такої ж кількості транзитних перевезень маяковий збір буде нараховуватись у повному обсязі. Зазначене сприятиме збільшенню фінансування національної системи навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, зокрема, ДУ «Держгідрографія», та забезпеченню безпечного судноплавства у територіальних водах України.

При цьому жодних аргументів та обґрунтувань на користь того, що після запровадження цих змін кількість транзитних перевезень залишиться на тому ж рівні або суттєво не зменшиться, розробником не надано.

Інформуємо розробника, що при здійсненні аналізу ефективності зазначених альтернатив слід брати до уваги не лише позитивні, а й негативні фактори.

Так, під час розгляду проекту наказу необхідно враховувати, що прийняття запропонованого регулювання призведе до збільшення фінансового навантаження для власників суден, які заходять в морські порти України для виконання операцій з навантаження та (або) розвантаження транзитних вантажів, що може ще більше посилити негативний ефект, наслідком якого може стати суттєве зменшення обсягів вантажопотоку в морських портах.

З урахуванням формального заповнення розділу III 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 суб'єктів господарювання, громадян та держави.

Також інформуємо, що з метою врегулювання спірних питань щодо дієвості чинних наказів Міністерства інфраструктури України в частині ефективності застосування тарифів, пропонуємо скористатися механізмом проведення відстеження результативності регуляторних актів, визначеним вимогами статті 10 Закону.

Так, кожен регуляторний акт повинен пройти кілька етапів відстеження результативності (базове, повторне, періодичні). За результатами кожного етапу відстеження результативності регуляторного акта відповідний регуляторний орган повинен підготувати та оприлюднити через 10 днів з дня підписання офіційний звіт про відстеження результативності регуляторного акта.

Слід зазначити, що за результатом аналізу наявних у ДРС даних було встановлено, що звіти про відстеження результативності щодо наказу Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, до редакції якого проектом наказу запропоновано внести зміни – на адресу ДРС протягом останніх трьох років не надходили.

Таким чином, можна зробити висновок, що результат дії відповідних регуляторних актів та рівень досягнення цілей державного регулювання у спосіб, визначений Законом, розробником не доведено.

Зважаючи на те, що аргументація розробника, наведена в розділі I АРВ, щодо недієвості застосування відповідних стимулюючих механізмів під час формування суми портових зборів зводиться, перш за все, до необхідності залучення більшої суми грошових коштів на утримання національної системи навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, ДРС вважає, що єдиної обґрунтованої позиції щодо ефективності та дієвості запропонованого проектом наказу регулювання не було досягнуто.

При цьому, факт недоцільності та неефективності чинного регуляторного акта, а також необхідність внесення змін до нього потребує:

- здійснення заходів відстеження результативності дії регуляторного акта;
- приведення належного фінансово-економічного обґрунтування.

З огляду на викладене, за результатами розгляду положень проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу, з урахуванням додатково наданих матеріалів, встановлено, що проект акта розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики, зокрема, доцільності, ефективності та збалансованості, визначених вимогами статті 4 Закону; вимог статті 10 Закону, в частині відстеження результативності проектів регуляторних актів; вимог статті 8 Закону, в частині підготовки АРВ з урахуванням вимог Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (із змінами).

Враховуючи зазначене, керуючись вимогами частини четвертої статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державна регуляторна служба України

вирішила:

відмовити в погодженні проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів».

**Голова Державної регуляторної
служби України**



Ксенія ЛЯПІНА

