



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

про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державна регуляторна служба України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянула проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» (далі – проект Закону), а також документи, що додаються до нього, подані листом Міністерства інфраструктури України від 08.05.2019 № 1424/39/14-19.

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

встановлено:

проектом Закону пропонується внести зміни до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

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

Так редакція проекту Закону містить формулювання про те, що з 01 березня 2019 року транспортні засоби комерційні, що здійснюють внутрішні перевезення пасажирів та вантажів, повинні бути обладнані тахографами. Ця та ряд інших норм, як наприклад, транспортні засоби комерційні, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та вантажів, повинні бути обладнані пристроями для обмеження швидкості з 01 липня 2019 року, що викладені у «Розділі V¹. ПЕРЕХІДНІ ПОЛОЖЕННЯ» є неактуальними на даний час через неможливість їх адекватного виконання суб'єктами господарювання та потребують перегляду.

Також, на адресу Державної регуляторної служби України надійшла низка листів (Український транспортний союз № 107/2 від 01.11.2018 року,

Державна регуляторна служба України
ВИХ №4109/0/20-19 від 07.06.2019

Крибун Михайло Викторович



Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України №3/14-2/946п від 01.11.2018 року, Громадська рада при Міністерстві внутрішніх справ України № 317/11-18 від 08.11.2018, Рада бізнес-омбудсмена 18985 від 21.05.2019), в яких надано зауваження та пропозиції до проекту Закону. При цьому, варто зазначити, що відповідно до переліку адресатів листи від Ради бізнес-омбудсмена та Громадської ради при Міністерстві внутрішніх справ України були направлені також на адресу розробника, а листи від Українського транспортного союзу та Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України додавалися до рішення Державної регуляторної служби України № 503 від 14.11.2018 року та були направлені листом від 14.11.2018 року № 11056/0/20-18 на адресу розробника.

Повідомляємо, що відповідно до статті 9 Закону, 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 вищевказаних листів, та поінформувати відповідні зацікавлені об'єднання громадян, а також Державну регуляторну службу України, про його результати.

Згідно вимог статті 1 Закону 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 Закону 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 АРВ, 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.

Разом з тим, в АРВ до проекту Закону розробником вказано на те, що за даними статистики, порівняно з країнами Європейського Союзу, Україна має надзвичайно низький рівень показників безпеки дорожнього руху. Однак, розробником не наведено жодних числових показників рівня безпеки дорожнього руху країн Європейського Союзу, та не проведено порівняння із альтернативними показниками в Україні. Зазначене не дозволить адекватно оцінити стан безпеки дорожнього руху в Україні порівняно із країнами Європейського Союзу.

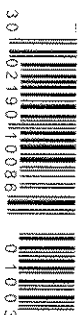
При цьому, в АРВ до проекту Закону розробником не доведено, що наведена статистика щодо безпеки дорожнього руху в Україні є наслідком саме недосконалого регулювання, яке не так ефективно запобігає дорожньо-транспортним пригодам та автокатастрофам як це буде після його вдосконалення шляхом прийняття проекту Закону.

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;

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 не в повній мірі проаналізував вигоди і витрати держави та населення від застосування кожного з них та не обрахував витрати держави і населення у грошовому еквіваленті від прийняття проекту Закону. Також розробником не було проведено аналізу оцінки впливу на суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва відповідно до Додатку 2 до Методики та не визначено витрати, які будуть виникати внаслідок прийняття проекту Закону, зокрема від проведення контролю та перевірок, штрафних санкцій, проходження перевірки на придатність до експлуатації і інші.

В АРВ розробником не наведено достатніх розрахунків витрат суб'єктів господарювання, яких вони зазнають як внаслідок впровадження проекту



Закону, так і внаслідок застосування альтернативних способів досягнення цілей, що підтверджували б економічну доцільність обраного способу.

Окрім цього розробником не обґрунтовано взаємозв'язок між прийняттям проекту Закону і вирішенням проблем які розробник зазначив у розділі I, зокрема не обґрунтовано потреби внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та не визначено витрати, які суб'єкти господарювання та громадяни зазнають внаслідок таких змін.

Вищевикладене 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. Під час проведення М-Тесту у розділі у розділі 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 застосовано недостатню для суб'єктів малого підприємництва деталізацію бізнес-процесів та лише частково враховано процеси, які потрібно буде забезпечити суб'єктам господарювання для реалізації вимог регулювання. Так розробником розраховані витрати суб'єктів господарювання із розрахунку встановлення одного обмежувача швидкості на один суб'єкт господарювання. Однак за інформацією розробника кількість суб'єктів господарювання на яких поширюється вплив проекту Закону – 75732, проте кількість вантажних автомобілів – приблизно 1,3 млн., кількість автобусів – приблизно 250 тис., що ставить під сумнів правильність розрахунків та потребує більш глибокого обрахунку.

Також розробником не було визначено витрати на тахографи, штрафні санкції, процедури забезпечення процесу перевірок (огляду), навчання персоналу, витрати часу і коштів у грошовому еквіваленті на проходження перевірки на придатність до експлуатації транспортних засобів та витрати на ремонт і купівлю колісних транспортних засобів з цією метою, витрати часу з метою дотримання водіями режиму праці та відпочинку та інші. Вищенаведене ставить під сумнів точність розрахунків, проведеного згідно з Додатком 4 до Методики.

5. Розділ VIII АРВ «Визначення показників результативності дії регуляторного акта» заповнено з порушенням вимог пункту 10 Методики. Так, додаткові показники, які безпосередньо характеризують результативність



регуляторного акта, розробником сформульовані некоректно, зокрема показник «кількість ДТП» може трактуватися по різному, оскільки не вказано місце і час в межах яких він буде обраховуватися. Відповідно до вимог Методики ці показники повинні бути не описовими, а кількісними та вимірjuвальними. При цьому, розробником наведено лише 2 додаткових показники, які безпосередньо характеризують результативність регуляторного акта.

Зазначене є порушенням вимог Методики, яка передбачає, що слід визначити не менше ніж три кількісних показники, які безпосередньо характеризують результативність дії регуляторного акта та які підлягають контролю (відстеження результативності).

Крім того, розробником не наведено прогнозних показників за основними та додатковими показниками результативності дії регуляторного акта у кількісному виразі.

Крім того, розробником не визначено строки проведення повторного відстеження результативності регуляторного акта.

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

Враховуючи вищевикладене, за результатами розгляду положень проекту Закону та аналізу його регуляторного впливу, встановлено, що даний проект Закону розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості, прозорості та врахування громадської думки, 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», Державна регуляторна служба України

вирішила:

відмовити в погодженні проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони».

**Голова Державної
регуляторної служби України**



Ксенія ЛЯПІНА