



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 постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879» (далі – проект постанови), а також документи, що додаються до проекту постанови, надіслані Державним агентством автомобільних доріг України листом від 13.05.2019 № 1138/1/10.

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)

встановила:

проектом постанови передбачається внести зміни до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 «Про Правила дорожнього руху» та від 27 червня 2007 р. № 879 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування», передбачивши зміну параметрів зовнішніх габаритів, фактичної маси та навантаження на вісь транспортних засобів та їх складових, в разі перевищення яких здійснюється дорожнє перевезення небезпечних вантажів, рух транспортних засобів та їх складових за спеціальними правилами, а також змінити ставки за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин та механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні.

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

РІШЕННЯ № 232 від 27.05.2019



результативності 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 І до цієї Методики.

Так, у розділі І «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.

Зазначене, у 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 їх вирішення.

У розділі ІІІ 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 кожного з них.

Наведені розробником альтернативні способи досягнення цілей, є формальними та належним чином не проаналізовані, що, у свою чергу, є порушенням пункту 5 Методики, згідно з яким 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.

Зазначені обставини унеможливають надання об'єктивної оцінки тому, наскільки обраний розробником спосіб державного регулювання відповідає проблемі, що потребує врегулювання, та наскільки його застосування буде ефективним для її вирішення.

У зв'язку з неналежним опрацюванням зазначених розділів АРВ до проекту постанови, у розділі ІV «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 суб'єктів господарювання, громадян та держави.

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.

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 зазначено, що реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, фізичних чи юридичних осіб.

Однак у розділі III АРВ «Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання» розробником наведені цифрові дані щодо кількості суб'єктів малого підприємництва, що складає 100% від загальної кількості суб'єктів господарювання.

Так, у додатку 1 до Методики зазначено, якщо питома вага суб'єктів малого підприємництва (малих та мікропідприємств разом) у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, перевищує 10 відсотків, необхідно здійснити розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (Тест малого підприємництва).

Слід зазначити, що відсутність М-Тесту до АРВ не дозволяє оцінити вплив регулювання на суб'єктів малого підприємництва і оцінити витрати, які вони понесуть внаслідок провадження 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.

Так, проектом пропонується надати право відповідному органу управління автомобільними дорогами підвищувати допустимі параметри

фактичної маси та навантаження на вісь, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства.

Зазначаємо, що у проекті постанови відсутній механізм реалізації зазначеної норми щодо підвищення та погодження допустимих параметрів, а у відповідних розділах АРВ не обраховані витрати, як суб'єктів господарювання, так і відповідних органів влади, які будуть виникати при його реалізації.

Також не обраховано витрат на одного великого та середнього суб'єкта 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 акта 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.

Відповідно до пункту 10 Методики прогнозні значення показників результативності регуляторного акта встановлюються протягом різних періодів після набрання чинності актом, обов'язковими з яких повинні бути:

розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта;

кількість суб'єктів господарювання;

розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання, пов'язаними з виконанням вимог акта;

рівень поінформованості суб'єктів господарювання.

Окрім цього, 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 про регуляторні політику 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 про регуляторну політику.

Крім того, прийняття проекту постанови здійснюється не у відповідності з визначеним статтею 4 Закону про регуляторну політику принципом *прозорості та врахування громадської думки*.

Вказаний принцип, 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 статтею 4 Закону про регуляторну політику 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.

На адресу ДРС листом Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України від 20.05.2019 № 1/14-4/422п надійшли зауваження та пропозиції до проекту постанови (копія додається).

Відповідно до частини сьомої статті 9 Закону про регуляторну політику всі зауваження і пропозиції щодо проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу підлягають обов'язковому розгляду розробником цього проекту. За результатами цього розгляду розробник проекту регуляторного акта повністю чи частково враховує одержані зауваження і пропозиції або мотивовано їх відхиляє.

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.

Ураховуючи викладене, 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 постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879».

Додаток: 1 арк.

**Голова Державної регуляторної
служби України**



Ксенія ЛЯПІНА



№ 1/14-4/48211
20.05.19

Голові Державної регуляторної
служби України
Ляпіній К.М.

Шановна Ксеніє Михайлівна!

Користуючись нагодою, засвідчую Вам свою повагу та звертаюсь від імені українських перевізників – учасників Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України, інтереси яких представляє АсМАП України.

На офіційному сайті Державної регуляторної служби України розміщений лист Укравтодору з проханням щодо погодження проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879».

Відповідно до пояснювальної записки даний проект постанови передбачає застосування диференційованих норм в залежності до типу транспортних засобів, а також гармонізацію національного законодавства з деякими вимогами Директиви Ради 96/53/ЄС.

Однак, здійснивши аналіз цього проекту постанови, можна констатувати погіршення умов перевезення вантажів транспортними засобами територією України. Перш за все це стосується транспортних засобів - контейнеровозів, для яких навантаження на осі зменшене в порівнянні з діючими. Крім того, запропонованим проектом постанови пропонується встановити навантаження для здвоєних осей лише 17 тонн, а для стросних осей залишити без змін, тобто 22 тонн.

Угодою про асоціацію між Україною та Європейським союзом, передбачено імплементацію в повному обсязі Директиви Ради 96/53/ЄС, якою визначено встановлення навантажень на вісі (здвоєні та стросні) для більш поширених типів транспортних засобів, які також використовують українські міжнародні автоперевізники, на рівні 18 т та 24 т відповідно.

Асоціація протягом декількох років порушувала питання щодо приведення національних габаритно-вагових параметрів до вимог Директивою Ради 96/53/ЄС, оскільки дуже важко пояснити європейським партнерам чому при максимально допустимій загальній масі 40 тонн навантаження на стросні осі складає лише 22 тонн замість 24 тонн.

На нашу думку, цей проект постанови не вирішує проблеми проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів та потребує доопрацювання в частині її повної гармонізації з усіма вимогами Директиви Ради 96/53/ЄС.

Враховуючи викладене, прошу Вас не погоджувати надісланий проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879».

Сподіваюся на Вашу підтримку у вирішенні цього питання.

З повагою,

Президент АсМАП України

Л.М. Костюченко

