



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011, тел./факс (044) 239-76-40

E-mail: inform@drs.gov.ua, Сайт: www.drs.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 39582357

від _____ № _____ на № _____ від _____ 20__ р.

РІШЕННЯ

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 постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451» (далі – проект постанови), а також документи, що надані до нього листом Міністерства інфраструктури України від 19.11.2019 № 12993/27/10-19.

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

встановлено:

проектом постанови передбачається внесення змін до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними та Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451 (далі – Постанова № 451), за інформацією розробника, з метою сприяння розвитку конкуренції, справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, а також знешкодження корупційних ризиків та підвищення довіри до держави.

Проте, Міністерством інфраструктури України під час підготовки проекту постанови не дотримано вимог статей 4, 5 та 8 Закону, беручи до уваги таке.

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

Згідно з нормами абзацу одинадцятого 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



РІШЕННЯ № 555 від 24.12.2019

Запоровська Інна Сергіївна



проекту регуляторного акта принципам державної регуляторної політики – є Аналіз регуляторного впливу (далі - АРВ).

Аналіз регуляторного впливу до проекту регуляторного акта повинен містити обов'язкові положення, визначені статтею 8 Закону.

У цьому випадку, наданий розробником АРВ до проекту постанови містить формальний опис запропонованих ним змін, не є інформативним, та не відповідає вимогам Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (із змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151) (далі – Методика).

1. Так, у розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» розробник повинен визначити усі можливі альтернативні способи вирішення існуючої проблеми та оцінити вигоди і витрати держави, населення та суб'єктів господарювання від застосування кожного з них.

Однак розробник обмежився формальним описом вигод і витрат держави та суб'єктів господарювання від застосування обраних альтернатив, характеристика яких не розкриває зміст, характер впливу та переваги запропонованого проектом постанови механізму державного регулювання.

Так, розробником не визначені планові показники вартості впровадження інформаційної системи електронної взаємодії та інформаційної системи «Морське вікно» для відповідних уповноважених державних органів під час проведення оцінки впливу на сферу інтересів держави.

При проведенні оцінки впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання розробником зазначено, що «немає змоги здійснити обчислення, оскільки не можливо спрогнозувати поведінку та вибір експедиторів, адже прийняття акта забезпечить спрощення взаємодії та право вільного вибору де і в кого отримувати послуги у сфері морських портів».

Зазначений висновок розробника не узгоджується із змінам, які пропонуються проектом постанови, адже згідно з положеннями змін до пункту 7 Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними (далі - Типова технологічна схема пропуску через державний кордон), затвердженої Постановою № 451, *«подання інформації про судно через інформаційну систему «Морське Вікно» з 30 червня 2020 року із дотриманням структури та формат обміну даними, форми електронних документів, встановлених Адміністратором системи є обов'язковим».*

Таким чином, враховуючи, що проектом постанови декларується обов'язкове застосування єдиної інформаційної системи вважаємо за необхідне здійснити плановий розрахунок витрат суб'єктів господарювання на запровадження обов'язкової інформаційної системи «Морське Вікно», розмір яких буде мінімальним, та в подальшому може коригуватися залежно від задекларованого розробником твердження щодо «вільного вибору де і в кого отримувати послуги у сфері морських портів».

Також, розробником не визначено вартість заключення договорів (угод) щодо використання інформаційних систем електронної взаємодії учасників портових співтовариства та інформаційної системи «Морське вікно», що запропоновано змінами до пункту 7 Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон, а також платність/безоплатність користування цими системами для учасників портового співтовариства.

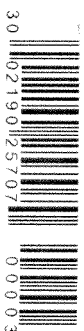
Загалом здійснений розробником опис впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання містить аналітичні дані 2017 року, що не дозволяє встановити їх актуальність, а також розробником застосовуються формальні тези, які не мають підтвердження, такі як: «буде забезпечено встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги у сфері морських портів, зниження кошторису експедиторських послуг, а також виключення порушень чинного законодавства України та прав транспортно-експедиторських організацій».

Зазначене не дозволяє об'єктивно оцінити, наскільки обраний розробником спосіб державного втручання відповідає проблемі, що потребує врегулювання, та наскільки його застосування буде ефективним для її вирішення.

2. 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.

3. 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 акта, тобто яким чином будуть діяти положення проекту постанови та якою прогнозується ситуація після набрання регуляторним актом чинності.

Зокрема, розробником не аргументовано доцільність впровадження двох інформаційних систем електронного документообігу між учасниками портового співтовариства, та яким чином обране регулювання узгоджується із визначеними розробником законодавчими підставами необхідності розробки зазначеного проекту регуляторного акта, зокрема, статтею 31 Митного кодексу України, згідно з вимогами якої, серед іншого, встановлено, що створення та функціонування *єдиної* автоматизованої інформаційної системи органів доходів і зборів, автоматизованої системи митного оформлення та *єдиного* державного інформаційного веб-порталу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» *забезпечуються центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну податкову та митну політику.*



Крім цього, розробником не доведено доцільність встановлення, а також реальність виконання визначеного проектом постанови обов'язку подавати інформацію про судно через інформаційну систему «Морське Вікно» усіма учасниками портового співтовариства, починаючи саме з 30 червня 2020 року.

Водночас розробником формально оцінено організаційні заходи, які мають здійснити суб'єкти господарювання для виконання вимог зазначеного регуляторного акта та органи влади для його впровадження після набрання чинності, а також не визначено практичну ситуацію щодо обміну інформацією між учасниками портового співтовариства станом на цей час.

Зазначене не дозволяє встановити реальність досягнення задекларованих розробником цілей державного регулювання та встановити ефективність застосування обраного розробником способу вирішення задекларованих проблем у сфері морських портів в Україні.

4. За даними розробника у сфері дії проекту постанови господарську діяльність здійснює 1130 суб'єктів малого підприємництва, що складає 97,7% у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання. Зважаючи на це, розробник на виконання вимог пункту 8 Методики 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» повинен був забезпечити проведення М-Тесту.

Однак, в АРВ до проекту постанови М-Тест згідно з Додатком 4 до Методики не проведено, що не дозволяє виміряти вплив регулювання на суб'єктів малого підприємництва, оцінити витрати, які вони понесуть внаслідок провадження регулювання, та, як наслідок, визначити необхідність вирівнювання питомої вартості навантаження між суб'єктами великого, середнього та малого підприємництва шляхом запровадження компенсаторних механізмів для суб'єктів малого підприємництва.

При цьому, задеклароване розробником твердження, що проведення М-тесту є неможливим, оскільки відсутні витрати у суб'єктів господарювання – не відповідає дійсності, адже проектом постанови запропоновано ряд обов'язкових для виконання адміністративних процедур, таких як: створення інформаційної системи електронної взаємодії, заключення договорів (угод) щодо інформаційної підтримки електронного документообігу тощо, що потребують проведення оцінки їх впливу на діяльність суб'єктів господарювання – учасників портового співтовариства, та визначення прогнозних витрат останніх на виконання вимог цього проекту регуляторного акта у разі його прийняття та застосування.

Додатково зазначаємо, що на адресу Державної регуляторної служби України надійшли листи від Громадської спілки «Асоціація морських агентств України» від 09.12.2019 № 54/12, Європейської Бізнес Асоціації від 09.12.2019 № 12932/2019/07, а також від Асоціації міжнародних експедиторів України від 10.12.2019 № 02/94-19 (у тому числі на адресу Міністерства інфраструктури України), якими надано зауваження та пропозиції до проекту постанови.



Повідомляємо, що відповідно до статті 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», 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, 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 інформувати їх авторів, а також Державну регуляторну службу України, про досягнуті результати.

З огляду на вищевикладене, за результатами розгляду положень проекту постанови та аналізу його регуляторного впливу, встановлено, що проект розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики: ефективності, збалансованості, прозорості та врахування громадської думки, визначених статтею 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», вимог статті 5 Закону в частині недопущення прийняття регуляторних актів, які не узгоджуються з діючими регуляторними актами, а також 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)

Ураховуючи зазначене, 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 постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451».

**Т. в. о. Голови Державної
регуляторної служби України**

Олег МІРОШНІЧЕНКО