



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 розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду» (далі – проект постанови), а також документи, що надані до нього листом Міністерства інфраструктури України від 24.12.2019 № 4153/46/14-19.

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

встановлено:

проектом постанови запропоновано збільшити плату за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду, з метою підвищення фінансування для утримання шлюзового господарства у належному стані та підвищення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах України.

Однак, проект постанови не може бути погоджений у запропонованій редакції з огляду на таке.

Згідно з вимогами постанови Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 № 83 «Про затвердження переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави» внутрішні водні шляхи та судноплавні шлюзи України віднесено до переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави.

Планом заходів щодо дерегуляції господарської діяльності та покращення бізнес-клімату (далі – План заходів), затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 04 грудня 2019 р. № 1413-р, зокрема, вимогами пункту 114 «Скасування плати за розведення та або/підіймання ферм мостів» Мінінфраструктури необхідно протягом II кварталу 2020 року розробити та подати до Кабінету Міністрів України відповідний проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 р. № 457».



РІШЕННЯ № 103 від 14.02.2020

Григор'єва Марія Володимирівна



Також, вимогами пункту 115 «Скасування плати за шлюзування для суден, зобов'язання гідроенергетичних електростанцій утримувати шлюзові господарства» Плану заходів Мінінфраструктури зобов'язано протягом I кварталу 2020 року розробити та подати до Кабінету Міністрів України проект постанови Кабінету Міністрів України, зокрема, із встановленням вимог щодо обов'язку утримання шлюзів гідроенергетичними спорудами, а також визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 22 лютого 1999 р. № 236.

Аналогічні вимоги були також визначені пунктами 27 і 28 Плану заходів щодо дерегуляції господарської діяльності, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 23.08.2016 № 615-р «Про затвердження плану заходів щодо дерегуляції господарської діяльності та визнання такими, що втратили чинність, деяких розпоряджень Кабінету Міністрів України» (втратив чинність у зв'язку з набранням чинності Плану заходів), в частині скасування Мінінфраструктури плати за шлюзування для суден, та зобов'язання гідроенергетичних електростанцій утримувати шлюзові господарства, а також скасування плати за розведення та/або підймання ферм мостів.

Питання щодо утримання шлюзів гідротехнічними електростанціями передбачено також у проекті Закону України № 1182-1-д від 17 січня 2020 р. «Про внутрішній водний транспорт», який схвалений Мінінфраструктури та на сьогодні опрацьовується Комітетом з питань транспорту та інфраструктури Верховної Ради України.

Разом з тим Мінінфраструктури пропонує підвищити розмір плати за шлюзування суден на 110,9 відсотків, що, на його думку, забезпечить зростання доходів ДП «Укрводшлях» на 16,1 млн грн на рік.

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

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 цього проекту акта.

Відповідно до 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 політики – є Аналіз регуляторного впливу (далі – АРВ), який розробляється відповідно до вимог Методики 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).



У цьому випадку, наданий розробником АРВ до проекту постанови містить формальний опис запропонованого ним регулювання, не є інформативним та не відповідає вимогам Методики.

Так, у розділі І «Визначення проблеми» АРВ надана розробником інформація щодо опису проблемних питань ґрунтується виключно на необхідності збільшення фінансування ДП «Укрводшлях» шляхом підвищення у 2,1 рази плати за шлюзування за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду.

На думку розробника, зазначене у середньостроковій перспективі (у Додатку 1 до АРВ розрахунки здійснені на 5 років) забезпечить належний рівень експлуатаційної готовності шлюзів Дніпровського каскаду та сприятиме підвищенню техноекологічної безпеки судноплавних шляхів у територіальних водах України.

Згідно з розрахунками ДП «Укрводшлях» на поточні витрати із забезпечення експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів у 2019 році необхідно 97,5 млн грн, з яких підприємство може забезпечити лише 13,5 млн грн через справляння плати за шлюзування суден.

При цьому розробником зазначено, що на 2019 рік наказом Мінінфраструктури від 24.04.2019 № 319 «Про затвердження паспорта бюджетної програми на 2019 рік за КПКВК 3101210» *затверджено заходи з капітальних ремонтів судноплавних шлюзів в сумі 124,3 млн грн бюджетних коштів* (загальний фонд) за бюджетною програмою КПКВК 31012010 «Забезпечення експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів».

У той же час на офіційному сайті Мінінфраструктури (посилання <http://mtu.gov.ua/content/byudzh-et-ministerstva.html>) зазначено, що за КПКВК 3101210 «Забезпечення експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів» загальний обсяг фінансування для забезпечення системи пропуску суден через судноплавні шлюзи, здійснення експлуатації та ремонту судноплавних шлюзів складає 163 339,7 тис. грн.

Водночас у пункті 11 «Результативні показники бюджетної програми» Паспорту бюджетної програми на 2019 рік зазначено, що рівень виконання робіт з ремонту склав лише 27,4 відсотки.

При цьому будь-яка інформація щодо причин невиконання ремонтних робіт у повному обсязі в наданому АРВ відсутня.

Крім того, жодних аргументів та обґрунтувань на користь того, що після запровадження запропонованих розробником змін ремонтні роботи будуть виконуватися на 100 відсотків розробником також не надано.

При цьому розробником не доведено, що невиконання запланованих ремонтних робіт пов'язане саме з браком коштів на їх здійснення.

Таким чином розробнику доцільно розглядати можливість регулювання не лише за допомогою підвищення встановлених тарифів, а й за допомогою встановлення на підприємстві ефективного менеджменту, скорочення окремих видатків, системи чіткого контролю тощо.

У розділі III АРВ у таблиці 2 «Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей» при розгляді Альтернативи 2 «Прийняття проекту постанови Кабінетом Міністрів України» розробником зазначено, що вигодами для держави стануть: забезпечення належного технічного стану судноплавних шлюзів, забезпечення заявок на шлюзування суден, виконання планів виробництва на відвантаження продукції, дотримання строків реалізації продукції, виконання контрактів, отримання від індексації розмірів плати за шлюзування додаткових відрахувань до державного та місцевих бюджетів.

При цьому вигоди, які планується отримати від встановлення цього регулювання згідно з розділом II «Цілі державного регулювання» АРВ - залучення позабюджетних джерел фінансування, необхідних для *безпосереднього виконання заходів із забезпечення стабільної роботи шлюзів*.

Таким чином проблема, яку описує розробник у I розділі АРВ, тобто, необхідність залучення додаткових коштів, які потрібні для проведення ремонтних робіт для підтримання в належному технічному стані шлюзів Дніпровського каскаду, не узгоджується з II розділом АРВ «Цілі державного регулювання», оскільки отримані кошти планується в подальшому направити на забезпечення заявок на шлюзування суден, виконання планів виробництва на відвантаження продукції тощо.

Крім того, під час здійснення аналізу ефективності обраних альтернатив розробнику слід брати до уваги не лише можливі позитивні, а й негативні фактори, такі як зниження ефективності використання річкового транспорту у зв'язку із зростанням собівартості транспортних операцій та продукції, яка перевозиться тощо.

Звертаємо увагу, що у розділі III АРВ у таблиці «Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання» розробнику необхідно визначити «кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць» та «питома вага групи у загальній кількості, відсотків» в числовій формі. Визначення «н/д» є недопустимим та не дозволяє встановити, який вплив матиме запропоноване регулювання на суб'єктів господарювання.

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 суб'єктів господарювання, громадян та держави.

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 державі, громадянам та 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.

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» зазначено, що проведення тесту малого підприємництва (М-Тест) недоцільно, оскільки частка малого підприємництва (суден, які здійснюють проходження шлюзами) становить менше 7 відсотків загального обсягу шлюзувань.

Проте, із наведеної в АРВ інформації неможливо встановити її достовірність, оскільки загальну кількість суб'єктів господарювання (із розподілом по групах) розробником не встановлено. У зв'язку з цим неможливо встановити також, чи потребують заповнення додатки 2, 3 та 4 до Методики.

Отже, можна зробити висновок, що результат дії відповідного регуляторного акта та рівень досягнення цілей державного регулювання за результатом його практичного застосування розробником не було доведено.

Також, згідно з вимогами пункту 10 Методики, розробнику необхідно визначити обов'язкові показники результативності регуляторного акта та додаткові дані, які безпосередньо пов'язані із дією цього акта, та яких, відповідно до вимог Методики, повинно бути у кількості не менше трьох.

Проте при опрацюванні розділу VIII «Визначення показників результативності дії регуляторного акта» АРВ встановлено, що розробником наведені не всі обов'язкові показники результативності, зокрема, не враховано розмір коштів, що витрачається суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта.

Звертаємо увагу розробника, що недотримання ним вимог Закону та Методики в частині визначення показників результативності регуляторного акта не дозволить в подальшому належним чином провести відстеження його результативності, як це передбачено вимогами статті 10 Закону.

Таким чином, проект регуляторного акта потребує доопрацювання з урахуванням вищевказаних зауважень.

Виходячи з наведеного, за результатами розгляду проекту постанови та аналізу його регуляторного впливу встановлено, що проект регуляторного акта розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики, а саме: доцільності, адекватності, ефективності та збалансованості, визначених вимогами статті 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»; 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 розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду».

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



Олег МІРОШНІЧЕНКО

