



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» розглянула проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Правил надання послуг у морських портах України» (далі – проект наказу), разом з додатками, поданий листом Міністерства інфраструктури України від 04.09.2020 № 2900/25/14-20.

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

встановила:

проектом наказу пропонується затвердити зміни до Правил надання послуг у морських портах України шляхом встановлення вимог портовим операторам (операторам термінала) здійснювати визначення вагових параметрів транспортних засобів після їх завантаження в морському порту, та про результати інформувати Укртрансбезпеку у режимі реального часу із зазначенням марки, номерного знаку та вагових параметрів такого автомобільного засобу.

На думку розробника зазначене сприятиме посиленню державного габаритно-вагового контролю на дорогах; скороченню видатків на утримання доріг загального користування та забезпечення їх збереження тощо.

Однак, Мінінфраструктури під час підготовки зазначеного проекту наказу не дотримано вимог статей 4 та 8 Закону, беручи до уваги таке.

Згідно з п. 1 Положення про Державну службу України з питань безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103 (із змінами та доповненнями), Укртрансбезпека є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України, який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті.

РІШЕННЯ № 581 від 30.09.2020

Григор'єва Марія Володимирівна



Вимогами п. 5 цього Положення встановлено, що Укртрансбезпека, відповідно до покладених на неї завдань, здійснює, зокрема, габаритно-ваговий контроль транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування, нарахування плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, під час здійснення габаритно-вагового контролю.

Таким чином вимогами чинного законодавства встановлено, що виконання функцій габаритно-вагового контролю транспортних засобів та нарахування відповідної плати за перевищення нормативів допустимої ваги транспортних засобів покладено на Укртрансбезпеку.

Також вимогами статті 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» встановлено, що габаритно-ваговий контроль транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України покладено на центральний орган виконавчої влади, що реалізує митну політику.

Згідно з Положенням про Державну митну службу України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України № 227 від 06 березня 2019 р., таким органом є Державна митна служба України.

Відповідно до вимог статті 11 цього Закону, на території морських потів і морських терміналів, через які здійснюється міжнародне сполучення, за рішенням Кабінету Міністрів України, відкриваються пункти пропуску через державний кордон України у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Таким чином здійснення габаритно-вагового контролю у пунктах пропуску через державний кордон, а отже, в тому числі і на територіях морських портів України, покладено на Державну митну службу України.

Згідно з вимогами статті 21 Закону України «Про інформацію», одним із різновидів інформації з обмеженим доступом є конфіденційна інформація, до якої, серед іншого, належить інформація, доступ до якої обмежено юридичною особою. Конфіденційна інформація може поширюватися за бажанням (згодою) відповідної особи у визначеному нею порядку, відповідно до передбачених нею умов, а також в інших випадках, визначених законом. Відносини, пов'язані з правовим режимом конфіденційної інформації, регулюються законом.

Зауважуємо, що портові оператори здійснюють діяльність щодо перезавантаження вантажів у вітчизняних морських портах України на підставі договорів зі своїми клієнтами, які, як правило, містять положення про заборону розголошення будь-якої інформації, пов'язаної з виконанням таких договорів, будь-яким третім особам (включаючи органи державної влади) крім випадків, коли таке розголошення імперативно вимагається законом (запити правоохоронних органів тощо).

Таким чином інформація, яку згідно із проектом наказу портові оператори будуть зобов'язані надавати Укртрансбезпеці, буде належати до конфіденційної



інформації, розголошення якої без згоди клієнтів портових операторів можливе лише у разі встановлення вимог на рівні закону (а не на рівні наказу Мінінфраструктури).

Слід також зазначити, що на сьогодні не всі портові оператори мають належне технічне обладнання, яке б дозволило проводити зважування всіх транспортних засобів, і для виконання вимог запропонованого розробником регулювання необхідно буде залучити додаткові інвестиції в інфраструктуру терміналів.

Також необхідно враховувати, що портові площі є досить обмеженими, і встановлення запропонованого регулювання може мати негативний вплив на швидкість вантажообробки, призводити до утворення автомобільних заторів на терміналах тощо.

Таким чином проект наказу розроблений з порушенням вимог чинного законодавства і не може бути погодженим.

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

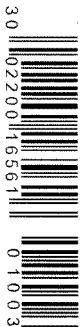
При цьому, враховуючи вимоги статті 21 Закону, ДРС приймає рішення про погодження або про відмову в погодженні проектів регуляторних актів з урахуванням як самого проекту акта, так і супровідних до нього документів, визначених цим Законом, обов'язковим серед яких є, насамперед, Аналіз регуляторного впливу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

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 I «Визначення проблеми, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання» АРВ згідно з вимогами Методики, розробник повинен, крім визначення проблеми, зробити, зокрема, короткий аналіз цієї проблеми, причин, через які вона виникла, і залежно від її характеру та масштабу вказати основні групи та підгрупи, на які вона впливає (громадяни, суб'єкти господарської діяльності, держава).

У цьому випадку розробником зазначено, що однією з основних проблем, якою зумовлена необхідність прийняття проекту наказу, є щорічні збитки (більш



ніж 2 млрд грн), які завдаються дорожньому господарству внаслідок руйнування доріг, спричинених рухом великовагових транспортних засобів.

Також зазначено, що врегулювання задекларованих розробником проблемних питань не може бути розв'язано за допомогою чинних регуляторних актів.

При цьому, здійснивши аналіз чинних регуляторних актів, встановлено, що на сьогодні визначення вагових параметрів автомобільних транспортних засобів, що здійснюють, зокрема, перевезення вантажів із морського порту, покладено на відповідні органи державної влади.

Таким чином, виходячи із наявної в I розділі АРВ інформації, неможливо зробити висновок щодо наявності проблеми, яка потребує запропонованого розробником регулювання.

Отже в I розділі АРВ розробником: не проаналізовано стан існуючого регулювання господарських та адміністративних відносин, щодо яких склалась проблема; не доведено, чому існуючі регулювання не розв'язують проблему та потребують вдосконалення; не наведено жодних даних у числовій формі, які б обґрунтовували наявність проблеми, її масштаб та важливість; не охарактеризовано та не оцінено сфери, на які проблема має найбільший негативний вплив.

Враховуючи викладене, наведена в цьому розділі АРВ інформація 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.

У розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення поставлених цілей» необхідно, зокрема, оцінити кожен з наведених альтернатив та вказати причини відмови від застосування тієї чи іншої альтернативи, а також переваги щодо вибраної альтернативи.

Однак, під час проведення оцінки впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва при розгляді Альтернативи 2 (яку розробник визначив оптимальною) вказано, що витрати лише на придбання комплексів для визначення вагових параметрів транспортних засобів на одного суб'єкта складуть 150-350 тис. грн.

При цьому ефективність запропонованого розробником регулювання ґрунтується виключно на його припущенні, не підтверджена жодними економічними розрахунками та обґрунтуваннями, і є сумнівною.

Підсумовуючи викладене, вказані 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 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 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 наказу, 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 впроваджувати або виконувати ці вимоги» 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 держави та суб'єктів господарювання, та чи є обраний спосіб регулювання оптимальним з позиції мінімізації витрат держави.

Також розробником зазначено, що оцінку виконання вимог регуляторного акта можливо буде зробити в подальшому в заходах відстеження, шляхом підготовки аналітичних висновків щодо спостереження за реалізацією акта за результатами одержання зауважень та пропозицій суб'єктів, на яких поширюватиметься дія регуляторного акта.

При цьому на адресу ДРС надходять звернення від суб'єктів господарювання (які також направлені на адресу Міністерства інфраструктури України), характер яких свідчить про те, що проект наказу не може бути погоджений у чинній редакції.

У розділі VIII «Визначення показників результативності дії регуляторного акта» АРВ, в порушення вимог пункту 10 Методики, розробник не визначив додаткові дані, які безпосередньо пов'язані із дією цього акта, та яких, відповідно до вимог Методики, повинно бути у кількості не менше трьох показників.

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.



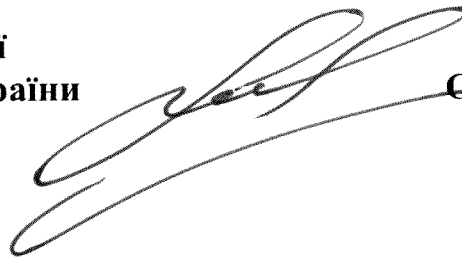
Таким чином, за результатами розгляду положень проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу встановлено, що проект наказу розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики, зокрема, доцільності, адекватності, ефективності та збалансованості, визначених вимогами статті 4 Закону; 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 (зі змінами).

Враховуючи вищевикладене, 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 наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Правил надання послуг у морських портах України».

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



Олег МІРОШНІЧЕНКО

