



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 відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянула проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення Змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340» (далі – проект наказу), а також документи, що надані до нього листом Міністерства інфраструктури України від 02.09.2020 № 2869/39/14-20.

За результатами розгляду проекту наказу та 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 наказу передбачається внесення змін до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 року № 340.

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

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 (далі – АРВ) цього проекту акта.

АРВ, відповідно до вимог статті 1 Закону є 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.

У цьому випадку, Наданий розробником аналіз регуляторного впливу до проекту наказу 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

РІШЕННЯ № 595 від 06.10.2020

Мисько Володимир Іванович



постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151) (далі – Методика).

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.

При цьому при визначенні проблеми, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, розробник обмежився лише текстовим описом проблеми, не наведено жодних даних у числовій формі, які б обґрунтовували наявність проблеми, її масштаб та важливість.

Разом з цим, розробником використанні формулювання без будь-якого підтвердження або обґрунтування, що в свою чергу не дозволяє перевірити або підтвердити факт існування проблеми.

Наприклад, розробником зазначено, що на сьогодні виникла ситуація, коли водії, задіяні в міжнародних перевезеннях, більш захищені порівняно із водіями, задіяними для внутрішніх перевезень пасажирів та вантажів. Однак в АРВ жодним чином не розкрито причини даної проблеми, її суть та масштаб.

Разом з цим, розробником зазначається, що Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340, обмежує тривалість керування водія протягом тижня, включаючи надурочні роботи, 48 годинами (на відміну від європейського законодавства, де дозволено максимальну тривалість керування водія на тиждень 56 годин із збільшенням відповідно часу відпочинку). Проте розробником не проаналізовано та зазначено економічних, соціальних або законодавчих підстав для приведення обмеження тривалості керування водія до європейських норм.

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.

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 проаналізував вигоди і витрати держави, населення та суб'єктів господарювання від застосування кожного з них.

В АРВ розробником не наведено розрахунків витрат суб'єктів господарювання (крім **формального обрахунку витрат на придбання канцтоварів та отримання первинної інформації про вимоги регулювання**), яких вони зазнають як внаслідок впровадження проекту постанови, так і



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

Наприклад, необраховані додаткові витрати суб'єкта господарювання на заробітну плату водія за час охорони транспортного засобу, у зв'язку із запровадженням зарахування 100% робочого часу на противагу діючій нормі в розмірі 1/3 робочого часу за даний вид роботи.

Зазначене 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.

Окремо зауважуємо, що проект наказу підготовлено без дотримання принципу передбачуваності державної регуляторної політики в частині відповідності планам з підготовки проектів регуляторних актів.

Зокрема, згідно зі статтею 7 Закону регуляторні органи затверджують плани діяльності з підготовки ними проектів регуляторних актів на наступний календарний рік не пізніше 15 грудня поточного року, якщо інше не встановлено законом.

Затверджені плани діяльності з підготовки проектів регуляторних актів, а також зміни до них оприлюднюються у спосіб, передбачений статтею 13 цього Закону, не пізніш як у десятиденний строк після їх затвердження.

Якщо регуляторний орган готує або розглядає проект регуляторного акта, який не внесений до затвердженого цим регуляторним органом плану діяльності з підготовки проектів регуляторних актів, цей орган повинен внести відповідні зміни до плану не пізніше десяти робочих днів з дня початку підготовки цього проекту або з дня внесення проекту на розгляд до цього регуляторного органу, але не пізніше дня оприлюднення цього проекту.

Однак, на час розгляду проекту наказу інформація щодо внесення даного проекту регуляторного акта до плану діяльності регуляторного органу з підготовки проектів регуляторних актів на 2020 рік відсутня.

Також, одним з принципів державної регуляторної політики є прозорість та врахування громадської думки - 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 (стаття 4 Закону).07.09.2020, з зауваженнями щодо недоцільності прийняття даного проекту регуляторного акта (копія листа додаються).

Звертаємо увагу розробника, що згідно з частиною сьомою статті 9 Закону усі зауваження і 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 чи частково враховує одержані зауваження і пропозиції або мотивовано їх відхиляє.

Таким чином, з метою дотримання зазначених вимог Закону, пропонуємо здійснити об'єктивний розгляд вищевказаного листа, та інформувати його автора, а також Державну регуляторну службу України, про досягнуті результати.

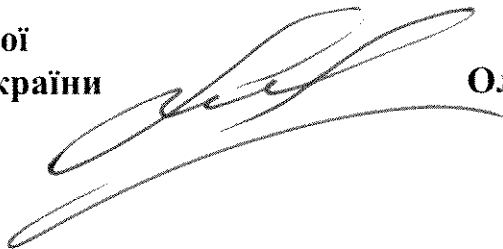
Враховуючи вищевикладене, за результатами розгляду положень проекту наказу та АРВ, встановлено, що проект розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики доцільності, ефективності та збалансованості, визначених статтею 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», а також вимог статті 8 цього 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).

Ураховуючи 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 Змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340».

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



Олег МІРОШНІЧЕНКО

