



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 про регуляторну політику) розглянула проект постанови Кабінету Міністрів України «Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску «Електронна черга перетину кордону» (далі – проект постанови), а також документи, що додаються до нього, подані листом Закарпатської обласної державної адміністрації від 09.09.2020 № 3750/06-03.

За результатами проведеного аналізу проекту постанови та аналізу регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону про регуляторну політику, Державна регуляторна служба України

встановила:

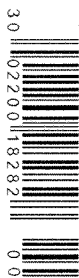
проект постанови передбачає реалізацію пілотного проекту організації управління чергами автотранспорту перед автомобільними пунктами пропуску «Електронна черга перетину кордону» упродовж 2021-2023 років з метою створення ефективної системи управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску (далі - АПП), комплексного вирішення соціально-економічних, криміногенних та природоохоронних проблем, зумовлених чергами автомобільного транспорту на під'їзних шляхах до міжнародних АПП.

Проектом постанови запропоновано затвердити Порядок реалізації пілотного проекту «Електронна черга перетину кордону» (далі – проект Порядку), положеннями якого визначити суб'єктів та умови реалізації пілотного проекту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску «Електронна черга перетину кордону» (далі – пілотний проект).

Користувачами сервісу пропонується визначити водіїв вантажних автомобільних транспортних засобів, а також представників суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, які здійснюють бронювання з метою митного оформлення вантажів для виїзду за кордон.

РІШЕННЯ № 649 від 30.10.2020

Запоровська Інна Сергіївна



Проблема, яку передбачається вирішити за результатом впровадження запропонованого проектом постанови регулювання, є наявність черг транспортних засобів на під'їзних шляхах до міжнародних АПП, які є наслідком, зокрема, відсутності логістичної диференціації транспортних засобів, а також з огляду на збільшення транспортного потоку, що спричиняє навантаження на роботу АПП відносно їх проектної пропускної здатності.

У якості підтвердження масштабу визначеної розробником проблеми наведена інформація згідно з якою, зокрема, у Закарпатській області з 2014-2019 рр. спостерігалась стала тенденція до зростання кількості громадян, транспортних засобів та товарів, що перетинають державний контроль, зокрема, по вантажівках – на 32%, по легковиках – на 11%, автобусів – майже на 103%, громадян – на 39,5%.

Водночас у контексті інформації розділу III АРВ розробником досліджені статистичні дані щодо кількості транспортних засобів АПП «Ужгород» та «Чоп (Тиса)», що виїхали з території України, відтак задекларований факт зниження у 2019 році по відношенню до 2018 року на 15% кількості вантажівок, що виїхали території України через АПП "Ужгород", та зниження на 1% - на "Чоп (Тиса)".

Зважаючи на динаміку вантажних автомобільних перевезень у 2015-2018 роках у зоні діяльності Закарпатської митниці, а також беручи до уваги негативний вплив пандемії на світову економіку, розробником прогнозується ситуація за якої на час дії пілотного проекту динаміка кількості вантажівок може варіюватися у наступних параметрах:

2020 до 2019 – зменшення кількості вантажівок на 15%;

2021 до 2020 – зростання кількості вантажівок на 5 %;

2022 до 2021 – зростання кількості вантажівок на 5%.

Як наслідок, за результатом аналізу наведених розробником даних, неможливо зробити однозначних висновків щодо наявності проблеми, оскільки дані щодо підтвердження її масштабів у різних розділах АРВ не корелюються між собою.

Більше того, зазначені розробником аналітичні дані в контексті розділів I та III АРВ не містять посилань на джерела походження цих даних, що не дозволяє перевірити та підтвердити достовірність наведеної розробником інформації.

Отже, за результатом розгляду, наданої у розділі I АРВ інформації, встановлено, що розробником не обґрунтована необхідність державного регулювання у перебіг відповідних правовідносин з огляду на відсутність підтверджень існування проблем, що є порушення принципу доцільності державної регуляторної політики.

У розділі III АРВ під час визначення альтернативних способів вирішення визначених проблем, розробником досліджені альтернативи виключно за особливостями процедури здійснення нормотворчої діяльності уповноважених на це суб'єктів, насамперед, за рахунок прийняття проекту постанови, залишення чинного регулювання без змін, а також шляхом внесення змін до законів та



підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного контролю.

З урахуванням виявлених обставин, звертаємо увагу розробника на тому, що згідно з вимогами статті 8 Закону про регуляторну діяльність розробник проекту регуляторного акта при підготовці аналізу регуляторного впливу повинен, серед іншого, визначити та оцінити усі прийнятні альтернативні способи досягнення встановлених цілей, у тому числі ті з них, які не передбачають безпосереднього державного регулювання господарських відносин.

При цьому відповідно до вимог Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (далі – Методика) під час визначення альтернатив доцільно розглянути можливі форми регулювання, зокрема, *залежно від предмета регулювання*.

Як наслідок, вибір альтернативних способів вирішення проблемних питань повинен відбуватися залежно від способів та механізмів управління чергами автотранспорту перед міжнародними АПП, для прикладу, розробнику доцільно дослідити альтернативу впровадження можливості вибору користувачами сервісу забронювати електронну чергу за відповідний фіксований платіж або безоплатно слідувати до пунктів митного оформлення у порядку живої черги.

Також розробник не визначив за формою передбаченою вимогами додатку 1 до Методики кількість та структуру суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія цього проекту акта, а також кількісно не визначив витрати, які будуть виникати в останніх внаслідок застосування кожного з альтернативних способів у грошовому еквіваленті за допомогою Додатків до АРВ (за необхідності із застосуванням Додатку 2 або Додатку 4 до Методики), що підтверджували б економічну доцільність обраного способу.

Відсутність вищезазначених даних не дозволяє встановити масштаб впливу положень проекту постанови, а також не дозволяє підтвердити економічну ефективність практичного застосування запропонованих ним регулювань.

У контексті розділу V АРВ розробником не аргументовані доцільність та ефективність застосування фіксованого платежу за використання сервісу у тому розмірі, який запропонований проектом Порядку, враховуючи відсутність у контексті цього розділу АРВ інформації щодо складових витрат та рентабельності, які були покладені в основу арифметичної формули визначення зазначеного платежу.

Більше того, розробником не обґрунтовані питання практичної реалізації проекту постанови, які доводитимуть стан готовності та ефективність застосування запропонованого ним регулювання, зокрема, яким чином буде діяти регулювання визначене проектом постанови на практиці; як буде організована робота пропускних пунктів після затвердження проекту акта Уряду;



яким чином впровадження електронної черги для відповідних представників суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності вплине на швидкість перетинання пунктів пропуску громадянами; а також чи достатній термін реалізації пілотного проекту задля дослідження ефективності пропонованого проектом постанови регулювання з урахуванням усіх процедур та заходів котрі повинні будуть здійснити суб'єкти реалізації зазначеного пілотного проекту.

Відсутність однозначної та всебічної оцінки механізму державного регулювання, що пропонується проектом постанови, не дозволяє визначити очікувані результати від його прийняття, а також довести, що виключно за рахунок прийняття проекту акта у запропонованій редакції досягаються цілі задекларовані розробником у розділі II АРВ.

Загалом, за результатом розгляду проекту постанови разом із супровідними до нього документами виявлений факт формально-декларативного підходу в частині здійснення аналізу його регуляторного впливу на відповідне бізнес-середовище, а також викладення в АРВ інформації, яка не доводить відповідність проекту постанови принципам державної регуляторної політики.

Розробником під час розробки проекту постанови не дотримані у повному обсязі приписи статті 8 Закону про регуляторну діяльність та Методики згідно з якими Аналіз регуляторного впливу (АРВ) – це *інформативно-аналітичний документ, який дає систематизовану оцінку регулюванню та містить обґрунтування необхідності державного регулювання шляхом прийняття відповідного регуляторного акта; аналіз впливу, який справлятиме регуляторний акт на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави; обґрунтування відповідності проекту регуляторного акта принципам державної регуляторної політики.*

Крім того, окремі положення проекту Порядку викладені у спосіб, який не є доступним та однозначним для розуміння особами, які повинні впроваджувати або виконувати вимоги цього регуляторного акта, та дозволяють їх множинне тлумачення.

Так, при встановленні проектом Порядку терміну та значення «жива черга» застосовується слово «бронювання». Поряд з цим проект Порядку встановлює термін «бронювання» під значенням якого слід розуміти «придбання місця в черзі очікування засобами сервісу». Відповідно може скластися ситуація за якої фіксований платіж може бути стягнений, як в порядку використання електронних сервісів, так і в порядку фактичної черговості проходження міжнародних АПП.

Підсумовуючи вищезазначене, проект постанови порушує основні принципи державної регуляторної політики, визначені статтею 4 Закону про регуляторну політику, а саме: доцільність, адекватність, ефективність, збалансованість; не відповідає вимогам статті 5 цього Закону в частині недопущення прийняття регуляторних актів з викладенням положень у спосіб,



який не є доступним та однозначним для розуміння особами, які повинні впроваджувати або виконувати вимоги цього регуляторного акта, а також статті 8 цього Закону в частині підготовки АРВ з урахуванням вимог Методики проведення аналізу регуляторного впливу, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (зі змінами).

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 «Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску «Електронна черга перетину кордону».

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



Олег МІРОШНІЧЕНКО

