



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 наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах» (далі – проект наказу), а також документи, що надані до нього листом Міністерства інфраструктури України від 01.02.2021 № 311/46/14-21.

За результатами розгляду проекту наказу та відповідного аналізу регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону про регуляторну політику, ДРС

встановлено:

проектом наказу запропоновано внести зміни до Правил надання послуг у морських портах (далі – проект Правил) з метою встановлення єдиного порядку розробки та затвердження робочої технологічної документації для технологічних процесів перевантаження комерційних вантажів та територіях та в акваторіях морських портів України, наближення законодавства України до законодавства ЄС тощо.

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

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

При цьому, враховуючи вимоги статті 21 Закону про регуляторну політику, 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 про регуляторну політику документом, який містить обґрунтування необхідності державного регулювання



АСУД "ДОК ПРОФ 3"

РІШЕННЯ № 101 від 01.03.2021

Кучер Олексій Володимирович

КЕП Кучер Олексій Володимирович

58E2D9E7F900307B040000003BF53000408B8E00

РІШЕННЯ № 101 від 01.03.2021



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 наказу містить формальний опис запропонованого ним регулювання, не є інформативним та не відповідає вимогам Методики.

Так у розділі I «Визначення проблеми» АРВ, за інформацією розробника, однією з основних проблем, наявністю яких зумовлена необхідність внесення змін до Правил надання послуг у морських портах України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 № 348 (далі – Правила надання послуг у морських портах), є відсутність чітких вимог до тих розділів, що стосуються виконання перевантажувальних операцій, питань екологічної, техногенної безпеки, охорони праці. Крім того в діючих Правилах не визначено питання перевезення пасажирів, багажу та пошти морським транспортом, що створює значну прогалину в логічній структурі документа.

Також розробником зазначено, що в робочу технологічну документацію небезпечних вантажів необхідно вносити всебічну інформацію щодо транспортної класифікації, враховувати її при розробці таких розділів технологічного документу, як вимоги безпеки (підрозділи: охорона праці, промислова санітарія, пожежна безпека), заходи по дотриманню норм екологічної безпеки, першочергові заходи з питань локалізації, ліквідації аварійних ситуацій, аварій, надання першої допомоги постраждалим тощо.

Проте подана інформація, окрім опису необхідності внесення запропонованих проектом Правил змін, не має опису проблем, які виникли у сфері господарських відносин при застосуванні Правил надання послуг у морських портах.

Також в наданому АРВ відсутні дані у числовій формі, які б підтверджували практичну наявність проблеми, її масштаб та важливість, не охарактеризовано та не оцінено сфери, на які проблема має найбільший негативний вплив.

У розділі II «Цілі державного регулювання» необхідно чітко визначити цілі державного регулювання, що мають бути безпосередньо пов'язані із розв'язанням проблеми.

Натомість у цьому розділі розробник зазначає, що регуляторний акт розроблений з метою встановлення єдиного порядку розробки та затвердження робочої технологічної документації для технологічних процесів перевантаження комерційних вантажів на територіях та в акваторіях морських портів України,



наближення законодавства України до законодавства ЄС та усунення прогалин у діючих Правилах.

Зазначаємо, що цілі державного регулювання, задекларовані розробником у цьому розділі, не відповідають проблемам, визначеним у I розділі АРВ, є абстрактними та не вимірюваними, зокрема, в ньому не визначені індикатори зменшення масштабів проблеми, які характеризували б досягнення мети регулювання.

Таким чином розробником порушений принцип адекватності, оскільки належним чином не обґрунтовано, наскільки така форма державного регулювання відповідає вирішенню існуючих проблем.

У розділі III АРВ необхідно, зокрема, оцінити кожен з наведених альтернатив та вказати причини відмови від застосування тієї чи іншої альтернативи, а також переваги щодо вибраної альтернативи.

Однак розробник обмежився виключно текстовим описом вигод і витрат держави та суб'єктів господарювання від застосування однієї альтернативи, а саме затвердження розробленого проекту наказу, а представлені ним інші альтернативні варіанти: «Збереження чинного регулювання», «Розробка окремих наказів Мінінфраструктури щодо затвердження Правил навантаження та розвантаження навалювальних вантажів, Правил розробки та затвердження робочої технологічної документації в портах України та Правил надання послуг з перевезення пасажів, багажу та пошти морським транспортом» та «Прийняття національних стандартів з питань навантаження та розвантаження навалювальних вантажів та розробки робочої технологічної документації в портах України» є такими, які взагалі не проаналізовані, та не встановлені факти відсутності позитивних та/або наявності негативних чинників для держави та зацікавлених суб'єктів господарювання.

При здійсненні оцінки впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання необхідно оцінити вигоди та витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта для суб'єктів господарювання, на яких розповсюджуватиметься дія акта.

Натомість під час проведення оцінки запропонованих альтернатив на сферу інтересів суб'єктів господарювання розробником взагалі не визначено кількість суб'єктів господарювання (по групам), що підпадають під дію регулювання, а також питому вагу групи у загальній кількості (відсотків).

Відповідно, наявною в цьому розділі інформацією неможливо скористатися при здійсненні розрахунків витрат, які будуть виникати 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), та які підтверджували б економічну доцільність обраного способу.

Зауважуємо, що аналіз вигод та витрат показує соціальну та економічну доцільність запропонованого регулювання, допомагає оцінити вплив, який може мати регуляторний акт на інтереси різних груп (держава, суб'єкти господарювання, громадяни).



Так, наприклад, необхідно здійснити розрахунки витрат на заповнення суб'єктами господарювання форм (Додатки 1-9), які впроваджуються розробником тощо.

Інформуємо, що за відсутності можливості здійснити розрахунки вигод та витрат для всіх суб'єктів господарювання, на яких розповсюджуватиметься дія регуляторного акта, необхідно зробити такі обчислення розрахунково, на прикладі одного суб'єкта.

Натомість розробником лише зазначено, що «дія регуляторного акта буде поширюватись на всіх суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність на території та в акваторії морського порту. Враховуючи, що *кількість* таких суб'єктів не визначена, а також враховуючи *відсутність інших вихідних даних, відповідний аналіз не проводився*».

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

Водночас відповідно до вимог статті 4 Закону, одним із принципів державної регуляторної політики є, зокрема, *доцільність - обґрунтована необхідність державного регулювання* господарських відносин з метою вирішення існуючої проблеми.

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 проаналізовані 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 «Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми» АРВ розробником не описано механізму дії запропонованого регулювання з урахуванням основних бізнес-процесів, які потрібно буде забезпечити суб'єктам господарювання для реалізації його вимог (зазначити, яким чином будуть діяти норми цього акта, та якою прогнозується ситуація після набрання регуляторним актом чинності).

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 враховані: «розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними із виконанням вимог акта» та «розмір



надходжень до державного та місцевих бюджетів та державних цільових фондів, пов'язаних із дією акта».

Крім того, формально визначені показники: «зменшення кількості аварійних подій на морському транспорті», «зменшення кількості випадків виробничого травматизму» є досить абстрактними та не відповідають меті державного регулювання, заради якої розроблений проект регуляторного акта.

Зазначаємо, що саме за допомогою показників результативності можна визначити, чи досягає регуляторний акт мети, заради якої його було прийнято. Тому показники результативності обов'язково визначаються, виходячи з цілей конкретного регуляторного акта (у числовій та/або монетарній формі).

Таким чином розробнику необхідно визначити інші додаткові показники результативності, наприклад: «кількість аварійних подій, які виникли в процесі перевантаження навалювальних вантажів через порушення вимог Правил надання послуг у морських портах»; «кількість випадків виробничого травматизму, які сталися під час здійснення вантажно-розвантажувальних робіт та пов'язані із порушенням Правил надання послуг у морських портах»; «кількість скарг або звернень суб'єктів господарювання, пов'язаних із дією регуляторного акту» тощо.

Зауважуємо, що недотримання ним вимог Закону про регуляторну політику 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.

З огляду на викладене, проект регуляторного акта потребує доопрацювання з урахуванням вищевказаних зауважень.

Також звертаємо увагу розробника на той факт, що поданий ним АРВ до проекту наказу – це документ, який містить необхідну для здійснення експертизи проекту регуляторного акта інформацію, тому незадовільна якість друку поданого примірника значно ускладнює, а в деяких випадках навіть унеможлиблює сприйняття наведених у ньому даних. У зв'язку з цим необхідно в подальшому надсилати документи, якість яких дозволяє прочитати весь текст документа, а також дані, зазначені в таблицях тощо.

Виходячи з наведеного, за результатами розгляду проекту наказу та АРВ встановлено, що проект регуляторного акта розроблений 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 наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах».

**Голова Державної регуляторної
служби України**

Олексій КУЧЕР

