



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

*На додаток до листа
від 08.04.2021 № 1223/46/14-21*

Міністерство інфраструктури України надсилає доопрацьований аналіз регуляторного впливу проекту наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро» з урахуванням рекомендацій Державної регуляторної служби України, наданих в робочому порядку.

Додаток: Аналіз регуляторного впливу на 14 арк.

Заступник Міністра з питань
європейської інтеграції

Наталія ФОРСЮК

425031 *

Оксана Чеваль 351 41 87



№1775/46/14-21 від 17.05.2021

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження
Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро»

I. Визначення проблеми

Стійкість до пошкодження пасажирських суден ро-ро є важливим фактором для забезпечення безпеки пасажирів та членів екіпажу, оскільки порушення остійності такого судна призводить до його миттєвого затоплення і, відповідно, численних людських жертв.

Найбільшою небезпекою для остійності пасажирського судна типу ро-ро з палубою для навантаження-розвантаження в разі аварійної ситуації є накопичення значного об'єму води саме на такій платформі.

Впровадження стандартів щодо остійності пасажирських суден ро-ро є важливим для безпеки таких суден та має бути частиною загальних заходів з безпеки, що застосовуються на судні.

Проєктом наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро» (далі – проєкт акта) пропонується підвищити рівень безпеки шляхом встановлення уніфікованих специфічних вимог щодо остійності, що підвищать рівень стійкості суден такого типу у разі пошкодження та сприятимуть забезпеченню високого рівня безпеки для пасажирів і суднової команди.

Очікуваними перевагами нового нормативного регулювання є уникнення, за допомогою комплексу спеціальних заходів, аварійних випадків на пасажирських судах типу ро-ро, що можуть призвести до смертельних випадків.

Реалізація акта вплине на:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		+
Держава	+	
Суб'єкти господарювання,	+	
у тому числі суб'єкти малого підприємництва		+

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами.

II. Цілі державного регулювання

Метою державного регулювання є:

запровадження на національному рівні вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро відповідно до Директиви 2003/25/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 14 квітня 2003 року про спеціальні вимоги до остійності пасажирських суден ро-ро;

підвищення рівня безпеки таких суден для запобігання аварійним ситуаціям та збереження людського життя;

забезпечення виконання міжнародно-правових зобов'язань України, передбачених Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію).

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутність законодавчого врегулювання питання остійності пасажирських суден ро-ро може призвести до: збільшення ймовірності загрози життю пасажирів та членів екіпажу у разі виникнення аварійної ситуації та пошкодження судна; забруднення морського середовища; унеможливлення виконання зобов'язань, прийнятих Україною в рамках Угоди про асоціацію.
Альтернатива 2. Видання наказу Міністерства інфраструктури України	Дозволить встановити: чіткі уніфіковані вимоги до конструкції судна для забезпечення його остійності у разі пошкодження під час аварії для забезпечення високого рівня безпеки пасажирів, членів екіпажу та вантажів на морському транспорті; процедуру оцінювання живучості пошкодженого пасажирського судна типу ро-ро у разі хвилювання моря; значення висоти істотних хвиль для районів, які перетинають судна типу ро-ро, що здійснюють регулярні перевезення до/з портів України.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	1) Збільшення витрат (у тому числі у вигляді відшкодувань, компенсацій витрат на ліквідацію наслідків можливих збитків навколишньому природному середовищу).

		2) Зниження рівня безпеки під час перевезень морським транспортом. 3) Невиконання міжнародних зобов'язань, узятих Україною перед ЄС у рамках Угоди про асоціацію.
Альтернатива 2. Видання наказу Міністерства інфраструктури України	1) Зменшення витрат (у тому числі у вигляді відшкодувань, компенсацій витрат на ліквідацію наслідків можливих збитків навколишньому природному середовищу). 2) Підвищення рівня безпеки перевезень морським транспортом. 3) Виконання міжнародних зобов'язань, узятих Україною перед ЄС у рамках Угоди про асоціацію.	Витрат з державного бюджету не передбачається.

3. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян.

Наказ не впливатиме на сферу інтересів громадян.

4. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	2	0	0	0	2*
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	100%	0%	0%	0%	100%

* Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, за інформацією Державної служби морського та річкового транспорту України.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	1) У разі завдання шкоди навколишньому природному середовищу під час аварійних морських подій; 2) У разі спричинення шкоди життю та здоров'ю пасажирів та екіпажу суден під час перевезень морським транспортом.
Альтернатива 2. Видання наказу Міністерства інфраструктури України	1) зменшення ймовірності завдання шкоди навколишньому природному середовищу; 2) підвищення рівня безпеки для пасажирів та екіпажу суден під час перевезень морським транспортом.	Відсутні

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Відсутній альтернативний спосіб досягнення поставленої мети, окрім прийняття регуляторного акта, реалізація якого дозволить забезпечити належний рівень безпеки живучості пасажирських суден ро-ро та підвищити рівень безпеки для пасажирів та екіпажу суден під час перевезень морським транспортом.

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	Цілі державного регулювання не будуть досягнуті
Альтернатива 2. Видання наказу Міністерства інфраструктури України	3	Цілі державного регулювання будуть досягнені майже повною мірою

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Збереження чинного регулювання Для держави: Відсутні Для суб'єктів господарювання: Відсутні	Втрати держави 1) Збільшення витрат (у тому числі у вигляді відшкодувань, компенсацій витрат на локалізацію та ліквідацію наслідків можливих збитків, завданих навколишньому природному середовищу). 2) Зниження рівня безпеки під час перевезень морським транспортном. 3) Невиконання міжнародних зобов'язань, узятих Україною перед ЄС у рамках Угоди про асоціацію. Для суб'єктів господарювання витрати, пов'язані з відшкодуванням шкоди, завданої життю та здоров'ю пасажирів, членів екіпажу та навколишньому	Відсутність законодавчого регулювання не забезпечить досягнення поставлених цілей

		природному середовищу	
Альтернатива 2. Видання наказу Міністерства інфраструктури України	Для держави: 1) Зменшення витрат (у тому числі у вигляді відшкодувань, компенсацій витрат на ліквідацію наслідків можливих збитків навколишньому природному середовищу). 2) Підвищення рівня безпеки перевезень морським транспортом. 3) Виконання міжнародних зобов'язань, узятих Україною перед ЄС у рамках Угоди про асоціацію. Для суб'єктів господарювання: Удосконалені та уніфіковані процедури, пов'язані з оглядами суден ро-ро, які підтверджують безпеку суден.	Додаткові витрати можуть виникати у зв'язку з необхідністю модернізації існуючих пасажирських суден ро-ро	Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення цілі державного регулювання шляхом встановлення особливих вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
---------	---	--

Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Переваги відсутні, проблема буде існувати.	Погіршення безпеки пасажирів та членів екіпажу під час перевезення пасажирським судном типу ро-ро
Альтернатива 2. Видання наказу Міністерства інфраструктури України	Підвищення безпеки пасажирів та членів екіпажу під час перевезення морем завдяки дотриманню вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро.	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Для забезпечення розв'язання визначеної проблеми необхідно затвердити Вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро, що надасть можливість запровадити надійну процедуру для оцінки живучості пасажирського судна типу ро-ро шляхом методу модельного випробування; визначати морські райони та значення висоти істотних хвиль у межах економічної зони України, які перетинають пасажирські судна ро-ро, що здійснюють регулярні перевезення до/з портів України.

У разі видання наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро», суб'єкти господарювання повинні будуть забезпечити підвищення безпеки пасажирів і членів екіпажу судна шляхом переобладнання судна (модернізації) та отримати оновлене Свідоцтво про безпеку пасажирського судна (встановлюється уніфікована форма Свідоцтва відповідно до вимог Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС 74), у разі необхідності проводять модельні випробування живучості судна.

Морська адміністрація схвалює програми та звіти модельних випробувань живучості пасажирських суден ро-ро.

VI. 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

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади. Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу або нового структурного підрозділу діючого органу. У зв'язку з цим, розрахунок витрат на

адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва згідно з Додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не здійснювався.

Тест малого підприємництва (М-Тест) не розроблявся, оскільки мікро- та малі підприємництва не є перевізниками та операторами суден ро-ро.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі, що надасть можливість розв'язати проблему та досягти цілей державного регулювання.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозованими значеннями показників результативності регуляторного акта є:

розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів, пов'язаних із дією регуляторного акта;

кількість здійснених оглядів пасажирських суден ро-ро класифікаційним товариством;

кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта;

кількість звернень від громадян, пов'язаних з впровадженням дії регуляторного акта;

розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта;

кількість аварійних випадків з суднами типу ро-ро.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень проєкту акта – середній. Проєкт акта та відповідний аналіз регуляторного впливу розміщені на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність» з метою отримання зауважень та пропозицій від фізичних та юридичних осіб.

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься на основі статистичних даних, через рік після набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності дії цього акта.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься через два роки з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватимуться раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності дії цього акта. Установлені кількісні значення показників результативності дії акта порівнюватимуться із значенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Міністр

_____ 2021 р.



Владислав КРИКЛІЙ

Додаток 2
до Методики проведення аналізу
впливу регуляторного акта

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого і середнього
підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

№ з/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на модернізацію судна:	50 000	50 000
2	Кількість суб'єктів господарювання, на яких буде поширено регулювання, одиниць	2	2
3	Загальна кількість суден	3	3
4	Сумарні витрати 1 суб'єкта господарювання, на виконання регулювання за рік (модернізація головної палуби, модернізація дренажної системи (шпігати), модернізація надводного борту (вартість регулювання) Проведення модельних випробувань рівня живучості судна (складання звітів та відеозапису або інших візуальних записів) РАЗОМ (рядок 1), гривень	50 000	50 000
5	Сумарні витрати суб'єктів господарювання, на виконання регулювання (вартість регулювання) за рік РАЗОМ (рядок 3*3), гривень	150 000	150 000

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта	0
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта	150 000

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ
на адміністрування регулювання для суб’єктів великого і середнього підприємництва

Розрахунок витрат на адміністрування регулювання здійснюється окремо для кожного відповідного органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання.

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання:

Державна служба морського та річкового транспорту України

Процедура регулювання суб’єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб’єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб’єкта	Оцінка кількості суб’єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання * (за рік), гривень
1. Облік суб’єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання					
2. Поточний контроль за суб’єктом господарювання, що					

перебуває у сфері регулювання, у тому числі:					
камеральні					
виїзні					
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання					
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання					
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання					
6. Підготовка звітності за результатами регулювання					

7. Інші адміністративні процедури: 7.1. (Виїзд інспектора на місце випробування моделі,	32 год.	36,11	3	2	6 933,12
Разом за рік	32 год.	36,11	3	2	6 933,12
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	6 933,12

* Вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням процесу регулювання державними органами, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації та на кількість суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання, та на кількість процедур за рік.