



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 затвердження вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро» (далі – проект наказу), а також документи, що надані до нього листами Міністерства інфраструктури України від 08.04.2021 № 1223/46/14-21, від 26.04.2021 № 1462/46/14-21 та від 17.05.2021 № 1775/46/14-21.

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

встановила:

проектом наказу запропоновано затвердити Вимоги щодо остійності пасажирських суден типу ро-ро (далі – проект Вимог), з метою підвищення рівня безпеки експлуатації таких суден, збереження людського життя в разі пошкодження суден ро-ро внаслідок аварійної морської події, 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 № 277 від 03.06.2021

Кучер Олексій Володимирович

КЕП Кучер Олексій Володимирович

58E2D9E7F900307B040000003BF53000408B8E00

РІШЕННЯ № 277 від 03.06.2021



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 розробником вказано, що необхідність затвердження проекту Вимог зумовлена необхідністю підвищення рівня безпеки на судах типу ро-ро, та в подальшому уникнення аварійних випадків на цих судах.

Також розробником зазначено, що впровадження проекту Вимог є важливим фактором для безпеки таких суден і має бути частиною загальних заходів з безпеки, що застосовуються на судні.

Проте подана інформація, окрім опису необхідності внесення запропонованих розробником змін, не має опису проблем, які виникли у сфері господарських відносин при застосуванні вимог чинного законодавства.

Так у цьому розділі відсутня будь-яка статистична або інша інформація щодо: аварійних випадків, які відбувалися в Україні з суднами такого типу; кількості затоплень суден типу ро-ро, розміри збитків, які завдані навколишньому середовищу у зв'язку з аварійними ситуаціями на судах типу ро-ро тощо. Тобто у цьому розділі розробником *не доведено необхідність* запропонованого ним регулювання.

Отже в I розділі АРВ: 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.

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 розділі II «Цілі державного регулювання» необхідно чітко визначити цілі державного регулювання, що мають бути безпосередньо пов'язані із розв'язанням проблем, задекларованих розробником у I розділі АРВ.

Зазначаємо, що цілі державного регулювання, задекларовані розробником у цьому розділі, не відповідають проблемам, визначеним у I розділі АРВ.



У розділі III АРВ «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» розробником зазначено, що альтернативні способи досягнення зазначених цілей відсутні.

Однак розробник обмежився переважно текстовим та формальним описом вигод і витрат держави, громадян та суб'єктів господарювання від застосування обраних альтернатив, характеристика яких полягає, переважно, у виконанні або невиконанні вимог чинного законодавства.

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 (держави, суб'єкти господарювання, громадяни).

Натомість розробником задекларовані лише витрати суб'єктів господарювання на переоснащення суден типу ро-ро, та витрати Державної служби морського та річкового транспорту для виїзду інспектора на місце випробування моделі.

Таким чином постає питання щодо необхідності прийняття та впровадження в дію зазначених змін, адже факт відсутності належним чином проведеного економічного аналізу запропонованих альтернатив не дозволить у подальшому об'єктивно оцінити, наскільки обраний розробником спосіб державного втручання відповідає проблемі, що потребує врегулювання, та наскільки його застосування буде ефективним для її вирішення.

Звертаємо увагу розробника, що згідно з вимогами статті 4 Закону, одним із принципів державної регуляторної політики є, зокрема, *збалансованість* - забезпечення у регуляторній діяльності балансу інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави.

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.

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, 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 затвердження вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро».

**Голова Державної регуляторної
служби України**

Олексій КУЧЕР

