



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 _____ 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) розглянула проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку організації регулярних, нерегулярних і маятникових (човникових) перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні» (далі - проект наказу), а також документи, що додаються до нього, подані листом Міністерства інфраструктури України від 03.08.2021 № 2842/37/14-21.

За результатами проведеного аналізу проекту Закону та аналізу регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону, ДРС

встановила:

проектом наказу передбачається затвердження у новій редакції Порядок організації регулярних, нерегулярних і маятникових (човникових) перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні (далі – проект Порядку) з метою приведення у відповідність до вимог законодавства та дерегулювання окремих процедур, пов'язаних з відкриттям, внесенням змін чи закриттям регулярних, нерегулярних і маятникових (човникових) перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, а також продовженням дії дозволів на їх виконання.

Як зазначається розробником в аналізі регуляторного впливу (далі – АРВ), необхідність розроблення проекту наказу обумовлена тим, що чинна редакція Порядку організації регулярних, нерегулярних і маятникових (човникових) перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, затверджена наказом міністерства транспорту України від 09 лютого 2004 року № 75, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 22 червня 2004 року за № 759/9358, прийнято в 2004 році з огляду на наявний стан розвитку ринку міжнародних пасажирських перевезень автомобільним транспортом. Незважаючи на внесені до нього зміни у 2012, 2015 та 2016 роках зміни, які стосувались повноважень Комісії на прийняття рішення щодо відкриття, внесення змін чи закриття маршрутів та продовження дії дозволів на їх виконання, а також зміни назв органів державної влади, Порядок на сьогодні

30 02210123332 0 1001



АСУД "ДОК ПРОФ З"

РІШЕННЯ № 427 від 08.09.2021

Кучер Олексій Володимирович

КЕП Кучер Олексій Володимирович

58E2D9E7F900307B040000003BF53000408B8E00

РІШЕННЯ № 427 від 08.09.2021



залишається зарегульованим та таким, що містить ряд застарілих норм.

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

Проектом Порядку пропонується ввести нові терміни, зокрема «додатковий (спарений) рейс» та «паритетне виконання перевезень».

Законом України «Про автомобільний транспорт» надано визначення термінам «рейс» та «оборотний рейс». Законодавство не містить розмежування рейсів на основні та додаткові.

Введення терміну «додатковий (спарений) рейс» та встановлення до нього особливих вимог у порівнянні з основним рейсом (пункт 7 проекту Порядку) суперечить принципам доцільності та адекватності, визначеним статтею 4 Закону, оскільки розробником не обґрунтована необхідність саме такого додаткового державного регулювання та відповідність такої форми державного регулювання господарських відносин потребі у вирішенні наявної проблеми та ринковим вимогам з урахуванням усіх прийнятних альтернатив.

Щодо терміну «паритетне виконання перевезень» зазначаємо, що пунктом 2 Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України 03 грудня 2008 р. № 1081, визначено, що паритетне виконання перевезень – це обслуговування оборотного рейсу міжміського сполучення, що передбачає відправлення одночасно двох автобусів з різних кінцевих пунктів маршруту.

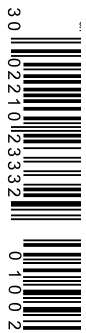
Надання визначення терміну «паритетне виконання перевезень» у проекті Порядку у іншому смисловому навантаженні та редакції, відмінній від тієї, яка вже відображена в чинному нормативно-правовому акті суперечить принципу передбачуваності (послідовності) та може призвести до неоднакового трактування норм.

Пунктом 3 проекту Порядку встановлюються загальні засади формування та роботи Комісії для розгляду заяв перевізників та прийняття рішень. При цьому, проект Порядку не містить чітких вимог та алгоритму формування такої комісії, регламент її роботи, форму та зміст прийнятих рішень, порядок їх реалізації тощо. Відсутність належного регулювання цього процесу може мати наслідком некоректне формування та роботу комісії у розрізі досягнення поставлених перед проектом наказу цілей і загальної мети такого державного регулювання.

Відсутність прозорого і зрозумілого порядку формування і роботи комісії, у тому числі залучення до її роботи представників громадськості та заявників, планування роботи та інформування про результати, суперечить принципам ефективності та прозорості.

Також проектом Порядку пропонується суттєво змінити вимоги до формування маршрутів міжнародних регулярних перевезень. При цьому АРВ не містить обґрунтування неефективності чинного регулювання та необхідності у його зміні.

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, з врахуванням вимог 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 АРВ цього проекту акта.

У розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення поставлених цілей» необхідно, зокрема, оцінити кожен з наведених альтернатив та вказати причини відмови від застосування тієї чи іншої альтернативи, а також переваги щодо вибраної альтернативи.

Однак у розділі III АРВ наявний формальний опис вигод та витрат для держави, громадян та суб'єктів господарювання.

Крім того при здійсненні оцінки впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання, при визначенні кількості суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, розробником не визначені джерела отримання такої інформації, що унеможлиблює здійснення оцінки об'єктивності та достовірності таких відомостей.

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).

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.

Наголошуємо, що факт відсутності належним чином проведеного економічного аналізу запропонованих альтернатив 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.

У зв'язку з неналежним опрацюванням попередніх розділів АРВ, у розділі IV «Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей» АРВ розробником не доведено вибір оптимального альтернативного способу з урахуванням системи бальної оцінки ступеня досягнення визначених цілей, не проаналізовано причини відмови від застосування того чи іншого способу та аргументи на користь обраного, що також є порушенням принципів ефективності – забезпечення досягнення внаслідок дії регуляторного акта максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів суб'єктів господарювання, громадян та держави; та збалансованості – забезпечення у регуляторній діяльності балансу інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави.

Розділ VIII АРВ заповнений з порушенням вимог пункту 10 Методики, адже



розробником серед визначеної кількості показників не наведені обов'язкові показники результативності регуляторного акта, такі як: розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта; кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта; розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта. Звертаємо також увагу, що обов'язкові показники результативності регуляторного акта, які визначені вимогами пункту 10 Методики, повинні бути не описовими, а кількісними та вимірювальними з відповідними базовими, аналітичними показниками.

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, зважаючи на цілі конкретного регуляторного акта.

З урахуванням зазначеного, за результатами розгляду положень проекту наказу та АРВ встановлено, що цей проект Закону розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики, зокрема ефективності та збалансованості, визначених вимогами статті 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», а також статті 5 цього Закону, в частині недопущення прийняття регуляторних актів, які є непослідовними.

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 Порядку організації регулярних, нерегулярних і маятникових (човникових) перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні»

**Голова Державної
регуляторної служби України**

Олексій КУЧЕР

