



## ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011, тел./факс (044) 239-76-40

E-mail: [inform@drs.gov.ua](mailto:inform@drs.gov.ua), Сайт: [www.drs.gov.ua](http://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 03.06.2021 № 46/5279-21 та від 16.09.2021 № 3467/46/14-21.

За результатами проведеного аналізу проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4 та 8 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.

Проект наказу Міністерства інфраструктури України вже був предметом розгляду ДРС, за результатами розгляду якого було прийнято рішення про відмову в погодженні проекту регуляторного акта від 03.06.2021 № 277.

При опрацюванні повторно поданого на розгляд до ДРС проекту наказу встановлено, що Міністерством інфраструктури України під час його підготовки частково враховані зауваження, викладені ДРС у листі від 03.06.2021 № 277, тому проект наказу не може бути погоджений у запропонованій редакції, оскільки Міністерством інфраструктури України не дотримано вимог статей 5 та 8 Закону.

Розробником зазначено, що проект наказу розроблений на 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, з метою підвищення живучості пасажирських суден ро-ро у разі їх пошкодження під час аварійної морської події.



30 0221012668 02001



АСУД "ДОК ПРОФ З"

РІШЕННЯ № 509 від 23.10.2021

Кучер Олексій Володимирович

КЕП Кучер Олексій Володимирович

58E2D9E7F900307B04000003BF53000408B8E00

РІШЕННЯ № 509 від 23.10.2021



Відповідна Угода передбачає імплементацію Директиви Європейського парламенту і ради 2003/25/ЄС від 14 квітня 2003 року про спеціальні вимоги до остійності пасажирських суден типу ро-ро (далі – Директива).

Відповідно до п. 24 Директиви відповідні вимоги повинні вводитись протягом декількох років для того, щоб надати залученій частині галузі достатньо часу для виконання вимог: з цією метою повинен бути передбачений *графік* поступового введення в дію для існуючих суден. Цей *графік* поступового введення в дію не повинен впливати на застосування спеціальних вимог до остійності у морських районах, на які поширюється дія додатків до Стокгольмської угоди.

Таким чином, необхідно узгодити норми проекту наказу з вимогами Директиви.

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 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 суднах типу ро-ро, та в подальшому уникнення аварійних випадків на цих суднах.

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, розмірів 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» розробник повинен визначити всі прийнятні альтернативні способи досягнення цілей державного регулювання, *обрати* для проведення оцінки альтернативних способів досягнення цілей *не менше двох альтернатив, та стисло описати їх*, навести аргументи щодо переваги обраного способу.

Однак розробник обмежився виключно текстовим та формальним описом вигод і витрат держави, громадян та суб'єктів господарювання від застосування обраної альтернативи 2 «Прийняття проекту регуляторного акта», характеристика яких полягає переважно у виконанні або невиконанні вимог чинного законодавства. Натомість Альтернативу 1 «Збереження ситуації, яка існує на даний час» розробником не проаналізовано.

Також під час заповнення таблиць «Оцінка впливу на сферу інтересів держави», «Оцінка впливу на сферу інтересів громадян», «Оцінка впливу на сферу інтересів господарювання» розробником не наведено жодних аналітичних даних та/або розрахунків витрат суб'єктів господарювання, яких вони зазнають, як внаслідок впровадження проекту постанови, так і внаслідок застосування альтернативного способу досягнення цілей, що підтверджували б економічну доцільність обраного способу.

Підсумовуючи викладене, вказані обставини унеможливають надання об'єктивної оцінки тому, наскільки обраний розробником спосіб державного регулювання відповідає проблемі, що потребує врегулювання, та наскільки його застосування буде ефективним для її вирішення.



Зазначаємо також, що відсутність належним чином проведеного аналізу в розділі III АРВ унеможливує в подальшому обрання найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей, який необхідно здійснити у розділі IV АРВ «Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей».

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 АРВ «Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми» розробником не описано механізм дії запропонованого регулювання з урахуванням основних бізнес-процесів, які потрібно буде забезпечити суб'єктам господарювання для реалізації його вимог.

Натомість вказано, що у разі прийняття проекту наказу суб'єкти господарювання отримають єдині вимоги до всіх пасажирських суден ро-ро.

Слід зазначити, що наведена у цьому розділі інформація потребує уточнень та доповнень, зокрема, в частині необхідності використання суб'єктами господарювання вимог (наприклад, інформація щодо отримання суб'єктами господарювання оновленого Свідоцтва про безпеку пасажирського судна), 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, 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**

