**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

**до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України**

**«Про лоцманське проведення внутрішніми водними шляхами»**

**І. Визначення проблеми**

03 грудня 2020 року прийнято Закон України «Про внутрішній водний транспорт», який набуває чинності з 01.01.2022 року (далі – Закон).

Згідно з частиною першою статті 47 Закону лоцманське проведення суден внутрішніми водними шляхами має на меті забезпечення безпеки судноплавства та здійснюється річковими лоцманами. Послуги з лоцманського проведення суден надаються державною лоцманською організацією всім суднам, у тому числі іноземним.

Відповідно до частини другої статті 47 Закону центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, встановлює порядок справляння лоцманського збору (плати за надання лоцманських послуг), форму та вимоги до заповнення лоцманської квитанції, що є підставою для справляння лоцманського збору.

Частиною другою статті 48 Закону передбачено, що посвідчення річкового лоцмана видається центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту, у порядку, встановленому положенням про лоцманське проведення внутрішніми водними шляхами.

Відповідно до частини третьої статті 48 Закону порядок проведення лоцманського стажування кандидатів на отримання посвідчення річкового лоцмана в районах обов’язкового та необов’язкового лоцманського проведення, вимоги до стажу їх плавання на суднах визначаються у положенні про лоцманське проведення внутрішніми водними шляхами.

Таким чином, Законом встановлена необхідність затвердження Положення про лоцманське проведення внутрішніми водним шляхами, яким встановлюється порядок видачі посвідчення річкового лоцмана та порядок проведення лоцманського стажування кандидатів на отримання посвідчення річкового лоцмана та отримання посвідчення річкового лоцмана, а також затвердження Порядку справляння лоцманського збору.

Разом з тим, зважаючи на норми статей 49-52 Закону, з метою належного правового врегулювання порядку здійснення річковими лоцманами діяльності та надання послуг з лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами, деталізації процедури та сприяння зручності отримання послуг лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами, а також виключення можливих ризиків надання судновласниками неповної та/або недостовірної інформації, необхідної для надання послуг лоцманського проведення, що може призвести до погіршення якості надання таких послуг, є необхідним встановити порядок видачі посвідчення річкового лоцмана, надання послуг лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами та справляння лоцманського збору, та затвердити форми посвідчення річкового лоцмана, заявки на лоцманське проведення та лоцманської квитанції на рівні підзаконного нормативно-правового акту.

Частиною п’ятою статті 5 Закону встановлено, що національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, зокрема, встановлює розміри лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах.

Також, згідно з частиною другою статті 47 Закону граничні розміри лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах встановлює національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Пунктом 5 Прикінцевих положень Закону встановлено, що до початку здійснення повноважень національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції та повноваження, визначені цим Законом, виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту.

На даний час порядок призначення річкових лоцманів, кваліфікаційні вимоги до річкових лоцманів, порядок здійснення річковими лоцманами діяльності та надання послуг з лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами, визначення кола прав і обов’язків, річкових лоцманів під час лоцманського проведення встановлено у Положенні про державних річкових лоцманів, затвердженому наказом Міністерства транспорту України від 14.01.2002 № 11, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 01 лютого 2002 р. за № 91/6379.

Відповідно до зазначеного Положення лоцманське проведення здійснюється державними річковими лоцманами (річкової лоцманської служби державного підприємства водних шляхів України «Укрводшлях» (далі –
ДП «Укрводшлях»), які мають на це лоцманське посвідчення встановленого зразка.

Однак, зазначеним Положенням не встановлено, зокрема, порядку видачі посвідчення річкового лоцмана та порядку проведення лоцманського стажування кандидатів на отримання посвідчення річкового лоцмана та отримання посвідчення річкового лоцмана. Окрім того назва зазначеного положення не відповідає положенням статті 48 Закону.

На цей час Порядок справляння лоцманського збору, необхідність встановлення якого передбачена статтею 47 Закону, чинними нормативно-правовими актами не встановлений.

Водночас, Положенням про державних річкових лоцманів, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 14.01.2002 № 11, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 01 лютого 2002 р. за № 91/6379 (пункт 4.8.) передбачено, що із суден, які користуються послугами лоцманів, справляється плата, порядок і розмір якої встановлюється за договором.

Таким чином, зазначене Положення надає ДП «Укрводшлях» право самостійно визначати розмір та порядок сплати за послуги лоцманського проведення. Із врахуванням цього, наказом ДП «Укрводшлях» затверджено «Порядок нарахування та розмір плати за послуги з лоцманського проведення суден річковими внутрішніми водними шляхами України», яким встановлено, зокрема, базу нарахування плати за послуги з лоцманського проведення, ставки плати за послуги з лоцманського проведення суден річковими внутрішніми водними шляхами, надбавки, що можуть нараховуватись до плати за послуги з лоцманського проведення.

За інформацією, наданою ДП «Укрводшлях» іноземні та вітчизняні судновласники безпосередньо з ДП «Укрводшлях» договори про надання послуг лоцманського проведення не укладають. Такі договори від імені судновласника укладаються агентуючими організаціями, що є резидентами України.

У 2019 та 2020 роках послуги лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами надавалися ДП «Укрводшлях» за 17 договорами, укладеними з агентуючими організаціями.

Загалом державними річковими лоцманами було здійснено 295 лоцманських проведень внутрішніми водними шляхами суден в 2020 році.

Сума сплачених у 2020 році коштів за надання послуг лоцманських проведень внутрішніми водними шляхами склала 12 235 953 грн. без ПДВ.

Таким чином, середня вартість одного лоцманського проведення (лоцманського збору) за вказаний період складає 41 477,8 грн. без ПДВ.

Разом з тим, ДП «Укрводшлях» встановлено ставки плати за послуги з лоцманського проведення, а розмір лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах визначається із врахуванням умовного об’єму судна та відстані лоцманського проведення судна. Відтак, вартість кожного лоцманського проведення судна внутрішніми водними шляхами залежить від відстані та умовного об’єму судна, а також нарахованих надбавок.

За наданою інформацією, судновласниками суден, що користуються послугами лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами є суб’єкти господарювання, що використовують судна для цілей господарської діяльності.

У зв’язку із необхідністю виконання положень Закону в частині, що стосується лоцманських проведень внутрішніми водним шляхами, Міністерством інфраструктури України розроблено проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про лоцманське проведення внутрішніми водними шляхами», яким затверджується Положення про лоцманське проведення внутрішніми водним шляхами, Порядок справляння лоцманського збору та розміри лоцманського збору, в тому числі граничні розміри лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах (далі – проєкт акта).

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

Зазначена проблема не може бути розв’язана за допомогою:

ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно правовими актами;

чинних нормативно-правових актів, оскільки фактично здійснення заходів державного регулювання відбувається з урахуванням вимог Закону, а існуючі нормативно-правові акти не враховують положень статей 47, 48 Закону.

Незатвердження Положення про лоцманське проведення внутрішніми водними шляхами, Порядку справляння лоцманського збору та розмірів граничних розмірів лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах, в тому числі граничних розмірів лоцманського збору, призведе до не реалізації положень Закону. Також це може суттєво погіршити рівень безпеки судноплавства внутрішніми водними шляхами, збільшити ризики загрози безпеці людського життя та навколишнього середовища на внутрішніх водних шляхах України.

Прийняттям наказу передбачається виконати такі завдання:

* реалізувати положення статей 47, 48 Закону;
* упорядкувати відносини у сфері лоцманських проведень внутрішніми водними шляхами;
* сприяти забезпеченню безпеки судноплавства, охорони людського життя та запобігти забрудненню навколишнього природного середовища.

Забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, а також реалізація єдиної державної політики у сфері безпеки судноплавства, приведення системи управління у відповідність до чинного законодавства та з міжнародними, зокрема, європейськими стандартами з безпеки судноплавства є виключною компетенцією держави.

Варто зазначити, що положення Закону передбачають обов’язковість встановлення Міністерством інфраструктури України, як центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, Положення про лоцманське проведення внутрішніми водними шляхами та Порядку справляння лоцманського збору, а також на період до початку здійснення повноважень національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту – затвердження розмірів лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах, в тому числі граничних розмірів лоцманського збору.

У зв’язку з цим альтернативні (ринкові) механізми досягнення встановлених цілей відсутні.

Тому прийняття запропонованого наказу є найбільш прийнятним способом досягнення встановленої мети.

Реалізація наказу сприятиме реалізації положень Закону, підвищенню рівня безпеки судноплавства.

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Основними цілями проєкту акта є:

* реалізація положень Закону в частині, що стосується лоцманських проведень внутрішніми водними шляхами;
* підвищення рівня безпеки судноплавства внутрішніми водним шляхами;
* зростання ефективності перевезень внутрішніми водними шляхами та підвищення рівня охорони навколишнього природного середовища;
* регулювання розмірів лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах.

У разі погодження проєкту акту буде встановлено регулювання порядку видачі посвідчення річкового лоцмана, порядку проведення лоцманського стажування кандидатів на отримання посвідчення річкового лоцмана та отримання посвідчення річкового лоцмана, порядку здійснення річковими лоцманами діяльності та надання послуг з лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами, визначено коло прав і обов’язків річкових лоцманів під час лоцманського проведення, а також встановлено порядок справляння лоцманського збору, що передбачено Законом. Окрім того, встановлення розмірів лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах, в тому числі граничних розмірів лоцманського збору, на рівні підзаконного нормативно-правового акту забезпечить прозору процедуру визначення розміру лоцманського збору, що в свою чергу забезпечить можливість довгострокового планування судновласниками господарської діяльності, пов’язаної з перевезеннями внутрішніми водними шляхами.

Таким чином, прийняття акту сприятиме належному виконанню центральним органом виконавчої влади своїх обов’язків та функцій.

**ІІІ. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей**

1. **Визначення альтернативних способів**

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| *Альтернатива 1.*Збереження ситуації, яка існує на цей час | Залишення без змін нинішньої ситуації не надасть змоги розв’язати вищезазначені проблеми  |
| *Альтернатива 2.*Прийняття наказу | Сприятиме: реалізації положень Закону, в частині, що стосується лоцманських проведень внутрішніми водними шляхами;підвищенню рівня безпеки судноплавства внутрішніми водними шляхами;зростанню ефективності перевезень внутрішніми водними шляхами та підвищенню рівня охорони навколишнього природного середовища;Нормативно буде визначено порядок видачі посвідчення річкового лоцмана, порядок проведення лоцманського стажування кандидатів на отримання посвідчення річкового лоцмана та порядок отримання посвідчення річкового лоцмана, здійснення лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами, коло прав і обов’язків річкових лоцманів під час лоцманського проведення, а також порядок справляння лоцманського збору та розміри лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах, в тому числі граничні розміри лоцманського збору. |

Таким чином, Альтернатива 2 є прийнятним і єдиним способом досягнення зазначених цілей.

**2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей**

**Оцінка впливу на сферу інтересів держави**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| *Альтернатива 1.*Збереження ситуації, яка існує на цей час | Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною  | Витрати відсутні.Залишаються не реалізованими положення Закону, в частині, що стосується лоцманського проведення внутрішніми водними шляхами, погіршується рівень безпеки судноплавства, збільшуються ризики загрози безпеці людського життя та навколишнього природного середовища на внутрішніх водних шляхах України. |
| *Альтернатива 2.*Прийняття наказу | Нормативно буде визначено порядок видачі посвідчення річкового лоцмана, порядок проведення лоцманського стажування кандидатів на отримання посвідчення річкового лоцмана та порядок отримання посвідчення річкового лоцмана, порядок здійснення лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами, коло прав і обов’язків річкових лоцманів під час лоцманського проведення, а також порядок справляння лоцманського збору та розміри лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах, в тому числі граничні розміри лоцманського збору. Буде реалізовано положення Закону, в частині, що стосується лоцманських проведень внутрішніми водними шляхами; підвищено рівень безпеки судноплавства внутрішніми водними шляхами; забезпечено сприяння зростанню ефективності перевезень внутрішніми водними шляхами та підвищенню рівня охорони навколишнього природного середовища. | Витрати відсутні. |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

Кінцевими користувачами послуг лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами є судновласники. За інформацією, наданою
ДП «Укрводшлях», протягом 2019-2020 років безпосередньо судновласниками договори про надання послуг лоцманського проведення з ДП «Укрводшлях» не укладалися. Такі договори від імені та в інтересах судновласників укладалися агентуючими організаціями, що є резидентами України. В 2020 році за укладеними договорами річковими лоцманами здійснювалися проведення виключно суден під іноземним прапором. При цьому ДП «Укрводшлях» веде облік виключно кількості суден щодо яких здійснюються лоцманські проведення та кількість лоцманських проведень.

Таким чином, визначити кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, в розрізі великих, середніх, малих та мікропідприємств визначити неможливо, у зв’язку із відсутністю таких вихідних даних, а проєкт акта однаково впливає на всіх суб’єктів господарювання, що користуються послугами лоцманських проведень внутрішніми водними шляхами, незалежно від форми власності та рівня доходу.

Проєктом акта передбачено встановлення вимог до кандидатів на посаду річкового лоцмана та до річкових лоцманів, порядку проведення лоцманського стажування та отримання посвідчення річкового лоцмана, вимог до державної лоцманської організації, порядку здійснення лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами, прав і обов’язків річкових лоцманів, порядок взаємодії лоцмана і капітана (судноводія) судна під час лоцманського проведення; порядку нарахування та сплати лоцманського збору за послуги з лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами, який справляється із усіх суден, що користуються послугами річкових лоцманів, розмірів лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах, в тому числі граничних розмірів лоцманського збору, а також затвердження форм документів у сфері лоцманських проведень суден внутрішніми водними шляхами, а саме посвідчення річкового лоцмана, заявки на лоцманське проведення,лоцманської квитанції та примірного договору про надання послуг лоцманського проведення суден внутрішніми водним шляхами.

Таким чином, витрати суб’єктів господарювання та процедура отримання послуг лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами в залежності від обраної альтернативи не зміняться.

Разом з цим проєкт акта не передбачає спричинення нових витрат суб’єктів господарювання, пов’язаних з отриманням послуг лоцманського проведення суден, в порівнянні з діючими, та не запроваджує обов’язку для суб’єктів господарювання користування послугами лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами та/або будь-якими іншими послугами. Натомість проєкт акту встановлює граничні розміри лоцманського збору, які передбачають методику розрахунку лоцманського збору, що буде розраховуватися відповідно до розміру базової ставки лоцманського збору за одну проводку, розміру змінної складової ставки лоцманського збору, та відстані лоцманського проведення, а існуючі витрати суб’єктів господарювання внаслідок прийняття проєкту акту змінюються не суттєво.

Більш того, на сьогодні відповідні розміри плати за лоцманське проведенні встановленні в доларах США, а у проєкті граничні розміри встановлюються у національній валюті, що забезпечить зручність розрахунку для перевізників.

Слід зазначити, що проєкт акта передбачає деталізацію процедури отримання послуг лоцманського проведення та встановлює форми документів, зокрема, заявки на лоцманське проведення та лоцманської квитанції, що сприятиме зручності отримання послуг та виключення можливості погіршення якості надання таких послуг.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернатив | Вигоди | Витрати |
| *Альтернатива 1.*Збереження ситуації, яка існує на цей час | Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною | Середня вартість одного лоцманського проведення за 2020 рік складає 41 477,8 грн. без ПДВ грн. з ПДВ\*.Залишаються не реалізованими положення Закону, в частині, що стосується лоцманського проведення внутрішніми водними шляхами, погіршується рівень безпеки судноплавства, збільшуються ризики загрози безпеці людського життя та навколишнього природного середовища на внутрішніх водних шляхах України. |
| *Альтернатива 2.*Прийняття наказу | Нормативно буде визначено порядок видачі посвідчення річкового лоцмана, порядок проведення лоцманського стажування кандидатів на отримання посвідчення річкового лоцмана та порядок отримання посвідчення річкового лоцмана, порядок здійснення лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами, коло прав і обов’язків річкових лоцманів під час лоцманського проведення, а також порядок справляння лоцманського збору та розміри лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах, в тому числі граничні розміри лоцманського збору. Буде підвищено рівень безпеки судноплавства внутрішніми водними шляхами; забезпечено сприяння зростанню ефективності перевезень внутрішніми водними шляхами та підвищенню рівня охорони навколишнього природного середовища. | В середньому 1 273,20 грн. без ПДВ за одне лоцманське проведення \*\*.Реалізація положеньрегуляторного акта не потребує інших додаткових матеріальних чи інших витрат. |

\* Розрахунок здійснено на підставі даних, отриманих від ДП «Укрводшлях».

(295 лоцманських проведень внутрішніми водними шляхами суден в 2020 році, за які сплачено 12 235 953 грн. без ПДВ. 12 235 953/295= 41 477,8 грн. без ПДВ.)

\*\* Середньозважена вартість одного лоцманського проведення внутрішніми водними шляхами за новою методикою розрахунку, що передбачена проєктом акту (за умови однакової кількості проведень та суми відповідних відстаней) складає 42 751 грн. без ПДВ. Таким чином, додаткові витрати суб’єктів господарювання на одному лоцманському проведенні в середньому становлять: 42 751,00 (грн.) – 41 477,8 (грн.) = 1 273,2 (грн.)

|  |  |
| --- | --- |
| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат, гривень |
| *Альтернатива 1.*Збереження ситуації, яка існує на цей час | Витрати суб’єктів господарювання, пов’язані з оплатою послуг лоцманського проведення внутрішніми водними шляхами у 2020 році становили 12 235 953 грн. без ПДВ. |
| *Альтернатива 2.*Прийняття наказу | Середньозважена вартість одного лоцманського проведення внутрішніми водними шляхами за новими розмірами складає 42 751,00 грн. без ПДВ.За умови однакової кількості лоцманських проведень та та відстаней відповідних проведень витрати суб’єктів господарювання, пов’язані з оплатою послуг лоцманського проведення внутрішніми водними шляхами у 2022 році складуть 12 955 419 грн. без ПДВ.  |

**Витрати на одного суб’єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Порядковий номер | Витрати | За перший рік | За п’ять років |
| 1 | Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень | - | - |
| 2 | Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень | - | - |
| 3 | Витрати, пов’язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень | - | - |
| 4 | Витрати, пов’язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень | - | - |
| 5 | Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов’язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень | - | - |
| 6 | Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень | - | - |
| 7 | Витрати, пов’язані із наймом додаткового персоналу, гривень | - | - |
| 8 | Інше (різниця між вартістю одного лоцманського проведення в середньому у 2020 році та середньозваженою вартістю одного лоцманського проведення, розрахованою за новою методикою), гривень | 1 273,20 | 6 366,00 |
| 9 | РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень | 1 273,20 | 6 366,00 |
| 10 | Кількість суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць | - | - |
| 11 | Сумарні витрати суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), гривень | - | - |

**Розрахунок відповідних витрат на одного суб’єкта господарювання**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | У перший рік | Періодичні (за рік) | Витрати за п’ять років |
| Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо | - | - | - |
|  |  |  |  |
| Вид витрат | Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік) | Витрати за п’ять років |
| Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів) | - | - |
|  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | Витрати\* на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік) | Витрати на оплату штрафних санкцій за рік | Разом за рік | Витрати за п’ять років |
| Витрати, пов’язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу) | - | - | - | - |

\* Вартість витрат, пов’язаних із підготовкою та поданням звітності державним органам, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації).

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | Витрати\* на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)  | Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік) | Разом за рік | Витрати за п’ять років |
| Витрати, пов’язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо) | - | - | - | - |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо) | Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий) | Разом за рік (стартовий) | Витрати за п’ять років |
| Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов’язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо) | - | - | - | - |
|  |  |  |  |  |
| Вид витрат | За рік (стартовий) | Періодичні(за наступний рік) | Витрати за п’ять років |
| Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо) | - | - | - |

**IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей**

Вартість балів визначається за чотирибальною системою оцінки ступеня досягнення визначених цілей, де:

1 - цілі прийняття проєкту наказу, які не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати);

2 - цілі прийняття проєкту наказу, які можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невирішеними);

3 - цілі прийняття проєкту наказу, які можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);

4 - цілі прийняття проєкту наказу, які можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)  | Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки) | Коментарі щодо присвоєння відповідного бала |
| *Альтернатива 1.*Збереження ситуації, яка існує на цей час | 1 | Цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати). |
| *Альтернатива 2.*Прийняття наказу | 4 | Прийняття проєкту наказу забезпечить повною міроюдосягнення поставлених цілей (проблема більше існувати не буде) |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| *Альтернатива 1.*Збереження ситуації, яка існує на цей час | Відсутні | Відсутні | У разі залишення нинішньої ситуації без змін проблему не буде розв’язано, що не забезпечить досягнення поставлених цілей  |
| *Альтернатива 2.*Прийняття наказу | Прийняття наказу забезпечить досягнення встановлених цілей.Нормативно буде визначено порядок видачі посвідчення річкового лоцмана, порядок проведення лоцманського стажування кандидатів на отримання посвідчення річкового лоцмана та порядок отримання посвідчення річкового лоцмана, порядок здійснення лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами, коло прав і обов’язків річкових лоцманів під час лоцманського проведення, а також порядок справляння лоцманського збору та розміри лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах, в тому числі граничні розміри лоцманського збору. Буде підвищено рівень безпеки судноплавства внутрішніми водними шляхами; забезпечено сприяння зростанню ефективності перевезень внутрішніми водними шляхами та підвищенню рівня охорони навколишнього природного середовища. | Витрати держави відсутні.Витрати одного суб’єкта господарювання, пов’язані з оплатою послуг одного лоцманського проведення внутрішніми водними шляхами збільшуються на 1 273,20 грн. порівняно із середньозваженою вартістю одного лоцманського проведення внутрішніми водними шляхами у 2020 році. | Прийняття наказу забезпечить реалізацію положень статей 47, 48 Закону, удосконалення державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, яка сприятиме ефективній взаємодії судновласників і капітанів (судноводіїв суден) та річкових лоцманів і державної лоцманської організації, що в свою чергу підвищить рівень безпеки судноплавства внутрішніми водними шляхами. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг | Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого наказу |
| *Альтернатива 1.*Збереження ситуації, яка існує на цей час | Не надасть змоги розв’язати вищезазначену проблему. Отже, цю альтернативу визнано недоцільною. | Відсутні |
| *Альтернатива 2.*Прийняття наказу | Забезпечить розв’язання вищезазначеної проблеми та досягнення встановлених цілей. | Відсутні |

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

Механізмом, який забезпечить розв’язання визначеної проблеми з боку держави є прийняття запропонованого регуляторного акту.

Заходами, які забезпечать розв’язання визначеної проблеми з боку держави є забезпечення інформування судновласників, судноплавних компаній, підприємств, установ і організацій морського та річкового транспорту у галузі водного транспорту про вимоги наказу шляхом оприлюднення його на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

Затвердження наказу Міністерства інфраструктури України «Про лоцманське проведення внутрішніми водними шляхами», яким затверджується Положення про лоцманське проведення внутрішніми водними шляхами та Порядок справляння лоцманського збору забезпечить реалізацію положень Закону в частині, що стосується лоцманських проведень внутрішніми водним шляхами, забезпечить реалізацію положень Закону, удосконалення державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, яка сприятиме ефективній взаємодії судновласників і капітанів (судноводії) суден та річкових лоцманів і державної лоцманської організації, що в свою чергу підвищить рівень безпеки судноплавства внутрішніми водними шляхами.

Негативний вплив зовнішніх факторів на дію цього регуляторного акта відсутній.

Реалізація положень регуляторного акта не потребує додаткових матеріальних та фінансових витрат із Державного бюджету.

**VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги**

Для впровадження та виконання регуляторного акту органи виконавчої влади не будуть нести додаткових витрат.

Витрати на одного суб’єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта наводяться у розділі Ⅲ відповідно до додатку 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Додаток 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не розроблявся у зв’язку із відсутністю витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування.

Тест малого підприємництва (М-Тест) відповідно до Додатку 4 до Методики не проводився у зв’язку із неможливістю визначення кількості суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, в розрізі великих, середніх, малих та мікропідприємств, з огляду на відсутність таких вихідних даних, а проблема однаково впливає на всіх суб’єктів господарювання незалежно від форми власності та рівня доходу.

**VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акту**

Питання здійснення лоцманських проведень внутрішніми водними шляхами регулюється Законом.

Оскільки проєкт акта розроблено на виконання вимог Закону, його дія поширюється на необмежений термін і обмежується дією Закону.

**VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акту**

Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов’язаних з дією акта – надходження не передбачаються.

Рівень поінформованості суб’єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акту – середній. З цією метою регуляторний акт оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

Виходячи з цілей державного регулювання, показниками результативності регуляторного акту є:

реалізація положень статей 47, 48 Закону;

підвищення рівня безпеки судноплавства внутрішніми водним шляхами;

зростання ефективності перевезень внутрішніми водними шляхами та підвищення рівня охорони навколишнього природного середовища;

регулювання розмірів лоцманського збору на внутрішніх водних шляхах.

Прогнозні значенняпоказників результативності регуляторного акта мають бути виражені у кількісній формі. Однак, у разі неможливості обчислення розмірів тієї чи іншої вигоди, результативність може бути виражена в текстовій формі, грошових одиницях чи процентному співвідношенні.

Після набуття чинності проєктом акту його результативність визначатиметься такими показниками:

1. Кількість суб’єктів господарювання, на яких поширюється дія акта.
2. Розмір коштів і час, що витрачатимуться суб’єктами господарювання для виконання вимог регуляторного акту.
3. Кількість проходжень суден, внутрішніми водними шляхами з використанням послуг лоцманського проведення, які надаються річковими лоцманами, що забезпечують максимальний рівень безпеки судноплавства.

**IX. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності дії акта в разі його прийняття**

Стосовно регуляторного акта буде здійснюватися базове, повторне та періодичне статистичне відстеження його результативності.

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України за показниками результативності, зазначеними у розділі VIII цього аналізу регуляторного впливу.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності акта, шляхом аналізу статистичних даних.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься через рік з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження акта.

Установлені кількісні значення показників результативності регуляторного акта порівнюватимуться із зазначенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Міністр інфраструктури України Олександр КУБРАКОВ

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2021 року