**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

**проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України**

**від 20 червня 2012 року № 331»**

**І.** **Визначення проблеми**

Проект наказу розроблено Міністерством інфраструктури України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (зі змінами) (далі - Правила).

На сьогодні типову форму договору про здійснення нерегулярних перевезень затверджує Мінінфраструктури.

Відповідно до частин першої та другої статті 179 Господарського кодексу України майново-господарські зобов’язання, які виникають між суб’єктами господарювання або між суб’єктами господарювання і негосподарюючими суб’єктами – юридичними особами на підставі господарських договорів, є господарсько-договірними зобов’язаннями. Кабінет Міністрів України, уповноважені ним або законом органи виконавчої влади можуть рекомендувати суб’єктам господарювання орієнтовні умови господарських договорів (примірні договори), а у визначеним законом випадках – затверджувати типові договори.

Враховуючи викладене, свого часу було видано наказ Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331 «Про затвердження Типової форми договору про здійснення нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом на внутрішньо обласних маршрутах протяжністю понад 50 км та міжобласних маршрутах», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 09 липня 2012 року за № 1130/21442 (далі – Наказ про затвердження типової форми).

Застосування на практиці положень Наказу про затвердження типової форми засвідчило його неефективність у боротьбі з нелегальними перевізниками.

Крім того, потребує вирішення питання щодо захисту персональних даних пасажирів, прізвища та імена яких пропонувалося зазначати в обов’язковому порядку у договорі про здійснення нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом на внутрішньообласних маршрутах протяжністю понад 50 км та міжобласних маршрутах. Фактично зазначення таких даних – це була основна мета і причина існування відповідної типової форми договору. Однак це питання достатньо неоднозначне та може трактуватися по-різному. В іншому ж такий договір цілком може бути укладено відповідно до загальних положень Цивільного та Господарського кодексів України.

Втручання державних органів у вільні договірні відносини має відбуватися лише за крайньої необхідності, але в будь-якому випадку воно має обмежувальний для ринкових відносин характер, а значить – негативний.

Крім того, застосування на практиці положень Наказу про затвердження типової форми засвідчило його неефективність у боротьбі з нелегальними перевізниками. На підставі цього, Мінінфраструктури було зроблено висновок про те, що боротьба з регулярними пасажирськими перевезеннями під виглядом нерегулярних має здійснюватися шляхом активізації діяльності контролюючих органів, зокрема Укртрансбезпеки, у межах наданих цьому органові повноважень, а не шляхом зарегулювання ринку пасажирських автомобільних перевезень, переобтяження нормативно-правової бази другорядними та неефективними актами.

Розвиток ринкових відносин в цілому та сфери надання послуг пасажирського автомобільного транспорту зокрема засвідчив відсутність у необхідності жорсткого втручання держави у взаємостосунки між учасниками ринку надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Ця сфера послуг успішно розвивається, оптимізується, стає більш мобільною, підлаштовується під потреби пасажирів.

Враховуючи викладене, Міністерством інфраструктури України розроблено проект наказу «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331».

**Основні групи, на які проблема справляє вплив**

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

На цей час автомобільна транспортна система України налічує понад
9,2 млн транспортних засобів, у тому числі ≈ 250 тис. автобусів.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Вид перевезень** | **Кількість чинних ліцензій** | **Транспортні засоби** | **Кількість транспортних засобів** |
| Надання послуг з перевезення пасажирів автобусами | 13295 | Автобуси | 74527 |

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Головною метою прийняття акта є дерегуляція ринкових відносин в Україні та зменшення втручання держави у діяльність суб’єктів господарювання.

Основними цілями державного регулювання є:

- забезпечення виконання вимог законів України «Про автомобільний транспорт», «Про захист персональних даних», «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»;

- приведення нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України у відповідність із нормативно-правовими актами вищої юридичної сили;

- удосконалення законодавства у сфері автомобільного транспорту;

- зменшення регуляторного тиску держави на суб’єктів господарювання;

- створення умов для конкурентоспроможності бізнесу;

- спрощення умов провадження господарської діяльності;

- виконання зобов’язань держави стосовно лібералізації правил ведення господарської діяльності;

- захист персональних даних пасажирів;

- створення умов для розвитку ринку праці.

У зв’язку зі специфікою проекту регуляторного акта тут і далі під державним регулюванням слід одночасно розуміти відміну такого державного регулювання.

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

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | Не забезпечує досягнення цілей.Нормативно-правовий акт Міністерства інфраструктури України не відповідатиме актам вищої юридичної сили |
| Альтернатива 2.Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який встановлював би вимоги до договору про нерегулярні перевезення пасажирів (на рівні акта Уряду України чи закону) | Втручання держави у діяльність суб’єктів господарювання в цьому випадку є недоцільним та неефективним, що доведено практикою застосування положень Наказу про затвердження типової форми |
| Альтернатива 3.Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331» | Лібералізація правил ведення господарської діяльності.Зменшення регулятивних процедур.Забезпечення можливості діяльності на підставі вільних договірних відносин.Зменшення витрат на організацію діяльності.Сприяння забезпеченню прав та інтересів суб’єктів господарювання.Можливість додаткових доходів автоперевізників внаслідок спрощення процедури організації нерегулярних перевезень та потенційного збільшення кількості замовлень.Створення умов для додаткової бази оподаткування та додаткових надходжень до бюджетів усіх рівнів.Створення умов для розвитку ринку праці |

Інші способи, що не передбачають розроблення та затвердження регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | Відсутні  | Прямі фінансові витрати відсутні, але збереження чинного регулювання призведе до зниження авторитету органів державної влади внаслідок недотримання декларованого курсу на лібералізацію господарської діяльності.Подальша тінізація ринку автомобільних перевезень. Нормативно-правовий акт Міністерства інфраструктури України не відповідатиме актам вищої юридичної сили |
| Альтернатива 2.Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який встановлював би вимоги до договору про нерегулярні перевезення пасажирів (на рівні акта уряду України чи закону) | Відсутні | Аналогічно витратам альтернативи 1 |
| Альтернатива 3.Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331» | Виконання зобов’язань держави щодо лібералізації умов ведення господарської діяльності.Створення умов для додаткової бази оподаткування та додаткових надходжень до бюджетів усіх рівнів.Створення умов для розвитку ринку праці | Відсутні.Витрати часових та адміністративних ресурсів зменшаться |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | Відсутні | Витрати часових ресурсів для оформлення своєї участі у групі пасажирів, яка перевозиться перевізником.Незабезпечення захисту персональних даних |
| Альтернатива 2.Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який встановлював би вимоги до договору про нерегулярні перевезення пасажирів (на рівні акта Уряду України чи закону) | Відсутні | Аналогічно витратамальтернативи 1 |
| Альтернатива 3.Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331» | Створення можливості для зменшення бюрократичних процедур оформлення пасажирів для поїздки у вигляді нерегулярного перевезення.Захист персональних даних пасажирів | Відсутні |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 90 | 1910 | 1000 | 11500 | 14500 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 0,6% | 13,1% | 6,9% | 79,3% | 100% |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | Відсутні | Витрати додаткових часових та адміністративних ресурсів для організації перевезення. Ускладнене діловодство. Можлива упущена вигода від втрати замовника, обтяженого бюрократичними процедурами замовлення перевезення |
| Альтернатива 2.Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який встановлював би вимоги до договору про нерегулярні перевезення пасажирів (на рівні акта Уряду України чи закону) | Відсутні | Аналогічно витратам альтернативи 1.Наявність додаткового до положень цивільного та господарського законодавства втручання держави у господарські відносини між замовником нерегулярних перевезень та їх виконавцем |
| Альтернатива 3.Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331». | Можливість додаткових доходів внаслідок спрощення процедури організації нерегулярних перевезень, та потенційного збільшення кількості замовлень.Лібералізація правил провадження господарської діяльності.Зменшення регулятивних процедур.Сприяння забезпеченню прав та інтересів суб’єктів господарювання. | Відсутні.Витрати часових та адміністративних ресурсів зменшаться |

Витрати на виконання вимог регуляторного акта з боку суб’єктів господарювання відсутні, окрім витрат незначного часу на ознайомлення із його положеннями.

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 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 | Зарегульованість відносин між суб’єктами господарювання. Відсутність умов розвитку ринку перевезень. Відсутність передумов для збільшення доходів автоперевізників та збільшення бази оподаткування прибутку суб’єктів господарювання.Відсутність передумов для розвитку ринку праці.Відсутність умов для детінізації ринку перевезень.Низький рівень безпечності та якості перевезень автобусами |
| Альтернатива 2.Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який встановлював би вимоги до договору про нерегулярні перевезення пасажирів (на рівні акта Уряду України чи закону) | 1 | Неефективний та недоцільний спосіб досягнення поставлених цілей.Коментарі, аналогічні до альтернативи 1 |
| Альтернатива 3.Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331» | 4 | Узгодження актів нижчої юридичної сили з актами законодавства вищої юридичної сили. Бал присвоєно з огляду на те, що саме таким способом буде досягнуто цілі державного регулювання: - забезпечення виконання вимог законів України «Про автомобільний транспорт», «Про захист персональних даних», «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»;- приведення нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України у відповідність із нормативно-правовими актами вищої юридичної сили;- удосконалення законодавства у сфері автомобільного транспорту;- створення умов для отримання пасажирами якісних послуг і належного комфорту;- зменшення регуляторного тиску держави на суб’єктів господарювання;- створення умов для конкурентоспроможності бізнесу;- спрощення провадження господарської діяльності;- виконання зобов’язань держави стосовно лібералізації правил провадження господарської діяльності;- захист персональних даних пасажирів;- створення умов для розвитку ринку праці |
|  |  |  |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | **Для держави:**відсутні. **Для громадян:**відсутні.**Для суб’єктів господарювання:**відсутні | **Для держави:**невиконання задекларованих перед громадянами та бізнесом заходів, спрямованих на зменшення бюрократичних процедур та зниження рівня жорсткості регулювання господарських відносин.Втрата можливості виведення перевізників, що здійснюють нерегулярні перевезення із «тіньового» сектору економіки.Втрата можливості розвитку ринку праці. **Для громадян:**витрати часових ресурсів на оформлення поїздки під час нерегулярних перевезень. Незахищеність персональних даних та доступ до них третіх осіб. **Для суб’єктів господарювання:** залишаються витрати на адміністрування та оформлення нерегулярних перевезень пасажирів. Упущена вигода від втрати замовників через жорстке регулювання процедури оформлення нерегулярного перевезення | Альтернатива показала себе такою, що не відповідає потребам держави, потребам надавачів та споживачів послуг |
| Альтернатива 2.Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який встановлював би вимоги до договору про нерегулярні перевезення пасажирів (на рівні акта Уряду України чи закону) | **Для держави:**відсутні. **Для громадян:**відсутні.**Для суб’єктів господарювання:**відсутні | **Для держави:**аналогічні до витрат альтернативи 1. **Для громадян:**аналогічні до витрат альтернативи 1. **Для суб’єктів господарювання:** аналогічні до витрат альтернативи 1 | Альтернатива показала себе такою, що не відповідає потребам надавачів та споживачів послуг |
| Альтернатива 3.Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331» | **Для держави:**виконання зобов’язань держави стосовно лібералізації правил провадження господарської діяльності.Забезпечення розвитку ринку автоперевезень, його детінізація, збільшення надходжень від оподаткування легальної діяльності. Створення нових робочих місць.**Для громадян:** можливість користування якісними послугами автоперевізників. Уникнення бюрократичних процедур.Захист персональних даних.**Для суб’єктів господарювання:**лібералізація правил провадження господарської діяльності.Зменшення регулятивних та дозвільних процедур.Забезпечення можливості діяльності на підставі вільних договірних відносин.Зменшення витрат на організацію діяльності.Сприяння забезпеченню прав та інтересів суб’єктів господарювання.Можливість додаткових доходів внаслідок спрощення процедури організації нерегулярних перевезень та потенційного збільшення кількості замовлень | **Для держави:** додаткових витрат не очікується.**Для громадян:** додаткових витрат не очікується.**Для суб’єктів господарювання:** витрати незначного часу на ознайомлення із положеннями акта в мережі Інтернет або у офіційних друкованих засобах масової інформації | Цей регуляторний акт повністю забезпечує потреби у розв’язанні проблеми та відповідає принципам державної регуляторної політики. Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей |
|  |  |  |
| 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 | Відсутні |
| Альтернатива 2.Розроблення проекту акта вищої юридичної сили, який встановлював би вимоги до договору про нерегулярні перевезення пасажирів (на рівні акта Уряду України чи закону) | Переваги відсутні | Відсутні |
| Альтернатива 3.Прийняття наказу Мінінфраструктури «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 року № 331» | Вирішення проблеми лежить у правовій площині. Міністерство пропонує обрати цю альтернативу, оскільки, по-перше, акт Міністерства на цей час суперечить положенням Правил, по-друге - буде досягнуто цілі державного регулювання | Відсутні ризики зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |

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

Механізмом, який забезпечить розв’язання проблематики, є прийняття регуляторного акта. При цьому розв’язання визначених проблем забезпечать заходи, якими передбачається визнання таким, що втратив чинність, Наказу про затвердження типової форми.

Натомість основні питання здійснення нерегулярних автомобільних перевезень та укладення відповідного договору врегульовано Правилами.

Організаційні заходи для впровадження регулювання:

Для впровадження цього регуляторного акта необхідно забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення у засобах масової інформації, розміщення на на **веб-сайті Міністерства інфраструктури України**.

Заходи, які необхідно здійснити суб’єктам господарювання:

1. ознайомитися з вимогами регулювання (пошук та опрацювання регуляторного акта в мережі Інтернет);
2. переглянути внутрішні операційні та управлінські процеси для забезпечення виконання вимог регулювання.

Акт набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

**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**

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Загалом прийняття акта спрямоване на спрощення державного регулювання, що забезпечить зменшення витрат ресурсів як суб’єктів господарювання, так і державних органів.

Відповідно розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування згідно з
додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

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

Строк дії цього регуляторного акта запропоновано не обмежувати.

Зміна строку дії акта можлива в разі внесення змін до правових актів, на вимогах яких базується проект регуляторного акта.

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

|  |  |
| --- | --- |
| Найменування показника | Розмір показника |
| Розмір надходжень до державного і місцевого бюджетів, пов’язаних з дією акта | Очікується збільшення.За рахунок розвитку ринку автоперевезень, його детінізації, збільшення надходжень від оподаткування легальної діяльності перевізників, збільшення податку з доходів фізичних осіб завдяки збільшенню кількості робочих місць.  |
| Суб’єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акта | Близько 14500. Кількість суб’єктів господарювання, які надають послуги з перевезень та на яких поширюватиметься дія акта, не обмежується.Очікується зростання кількості суб’єктів |
| Розмір коштів і час, що витрачатиметься суб’єктами господарювання, пов’язаними з виконанням вимог акта | Передбачається економія коштів суб’єктів господарювання під час здійснення діяльності без зайвих регулятивних процедур та витрат на їх адміністрування.Суб’єктам господарювання знадобиться незначний час на ознайомлення з актом та на врегулювання своїх адміністративно-господарських процедур |
| Рівень поінформованості суб’єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта | Середній, розміщення проекту регуляторного акта на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України |

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

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься шляхом проведення базового, повторного та періодичного відстеження статистичних показників результативності акта, визначених під час проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься після набрання ним чинності, оскільки для цього використовуватимуться виключно статистичні показники, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься через рік з дня набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання ним чинності. За результатами цього відстеження відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватиме Міністерство інфраструктури України протягом усього строку його дії шляхом розгляду пропозицій та зауважень, які надійдуть до Міністерства, а також аналізу статистичних показників результативності регуляторного акта.

Міністр інфраструктури України В. ОМЕЛЯН

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2018 р.