**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

**проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку ведення Реєстру морських портів України»**

**І. Визначення проблеми**

Набравши чинності Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) розпочалася реформа портової галузі України, яка в тому числі, формує нові вимоги до взаємовідносин між підприємствами різної форми власності, які надають послуги в морських портах.

Відповідно до статті 6 Закону ведеться Реєстр морських портів України, що представляє собою електронну базу даних. Метою ведення Реєстру морських портів України є забезпечення даними, необхідними для виконання завдань у сфері безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, а також для здійснення державного нагляду (контролю). Ведення Реєстру морських портів України здійснюється у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України. Постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 496 затверджено Порядок ведення Реєстру морських портів України (далі − Порядок). Пунктом 2 Порядку визначено, що Адміністратор Реєстру − державне підприємство «Адміністрація морських портів України», яке збирає, веде облік, узагальнює, систематизує, аналізує та проводить перевірку відомостей, що подаються адміністраціями морських портів, вносить відомості до Реєстру або виключає з нього та вирішує організаційні питання в процесі його ведення.

Враховуючи терміни, визначені пунктами 7 та 11 частини першої статті 1 Закону, на портового оператора покладено відповідальність за надання замовникам якісних портових послуг, зберігання вантажів, забезпечення безпеки проведення вантажних робіт та організації безпечної стоянки та обслуговування суден і пасажирів. Але, чітких критеріїв, яким повинен відповідати портовий оператор законодавством не визначено. У зв’язку з цим, наявні спроби з боку суб’єктів господарювання здійснювати в портах стивідорну діяльність та отримати доступ до причалів без достатнього організаційного та технічного забезпечення, а також виконання всіх, передбачених діючим законодавством заходів щодо безпеки. Такі суб’єкти господарювання не можуть організувати на морському терміналі достатній рівень морської безпеки, екологічної безпеки, охорони праці, цивільного захисту, пожежної безпеки та безпечного перевезення небезпечних вантажів та як наслідок цього, ефективно використовувати причали та інші об’єкти портової інфраструктури державної власності. При цьому слід зазначити, що пунктом 1 частини першої статті 15 Закону встановлено, що ДП «АМПУ» утворюється, зокрема, з метою утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання.

Питання, що стосуються безпеки, технічного та організаційного забезпечення надання портових послуг, повинні перевірятися до початку роботи портового оператора в порту та надання спеціалізованої послуги доступу до причалу у відповідності до Переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб’єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.06.2013 № 405 (зі змінами) (далі – спеціалізована послуга). Зазначену норму необхідно впровадити для уникнення надання спеціалізованої послуги суб’єкту господарювання, який не забезпечив організаційно та технічно можливість надання замовнику безпечних та якісних портових послуг та не може забезпечити ефективне використання державної власності, яким є причали в морському порту та не виконав всіх вимог національного законодавства та міжнародних норм щодо безпеки.

Реалізація акта вплине на:

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

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Запропоновані зміни до Порядку дозволять:

проводити подальші реформи в портовій галузі;

виключити можливість отримання спеціалізованої послуги суб’єктом господарювання, який не має можливості організаційно та технічно надавати безпечні та якісні портові послуги та ефективно використовувати причали в морських портах;

стандартизувати взаємовідносини між портовими операторами та адміністраціями морських портів;

забезпечити в морських портах достатній рівень морської безпеки, екологічної безпеки, охорони праці, цивільного захисту, пожежної безпеки та безпечного перевезення небезпечних вантажів.

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

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1.  Збереження чинного регулювання | Може призвести до отримання у використання державного майна (причалів в морських портах) підприємствами, які не мають можливості організаційно та технічно надавати безпечні та якісні портові послуги та ефективно використовувати причали |
| Альтернатива 2.  Внесення змін до Порядку ведення Реєстру морських портів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 496 | Дозволить проводити подальші реформи в портовій галузі;  виключить можливість отримання спеціалізованої послуги суб’єктом господарювання, який не має можливості організаційно та технічно надавати безпечні та якісні портові послуги та ефективно використовувати державне майно − причали в морських портах;  стандартизує взаємовідносини між портовими операторами та адміністраціями морських портів;  забезпечить в морських портах достатній рівень морської безпеки, екологічної безпеки, охорони праці, цивільного захисту, пожежної безпеки та безпечного перевезення небезпечних вантажів;  приведе до збільшення надходжень коштів від надання спеціалізованої послуги до Адміністрації морських портів України. |

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1.  Збереження чинного регулювання | Х | Х |
| Альтернатива 2.  Внесення змін до Порядку ведення Реєстру морських портів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 496 | Стане продовженням проведення реформ в портовій галузі;  виключить можливість отримання спеціалізованої послуги суб’єктом господарювання, який не має можливості організаційно та технічно надавати безпечні та якісні портові послуги та ефективно використовувати причали в морських портах;  стандартизує взаємовідносини між портовими операторами та адміністраціями морських портів;  забезпечить в морських портах достатній рівень морської безпеки, екологічної безпеки, охорони праці, цивільного захисту, пожежної безпеки та безпечного перевезення небезпечних вантажів;  приведе до збільшення надходжень коштів від надання спеціалізованої послуги до Адміністрації морських портів України;  підвищить привабливість та конкурентоздатність морських портів України. | Х |

3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 60 | 298 | 0 | 0 | 358 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 16,76% | 83,24% | 0 | 0 | 100% |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1.  Збереження чинного регулювання | Х | Х |
| Альтернатива 2.  Внесення змін до Порядку ведення Реєстру морських портів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 496 | Стане продовженням проведення реформ в портовій галузі;  виключить можливість отримання спеціалізованої послуги суб’єктом господарювання, який не має можливості організаційно та технічно надавати безпечні та якісні портові послуги та ефективно використовувати причали в морських портах;  стандартизує взаємовідносини між портовими операторами та адміністраціями морських портів;  забезпечить в морських портах достатній рівень морської безпеки, екологічної безпеки, охорони праці, цивільного захисту, пожежної безпеки та безпечного перевезення небезпечних вантажів;  приведе до збільшення надходжень коштів від надання спеціалізованої послуги до Адміністрації морських портів України. | Додаткові витрати будуть полягати у пересилці суб’єктом господарювання документів заказаним листом та копіюванні, в середньому, 50 листів відповідних документів. Всього 75 гривень. |

|  |  |
| --- | --- |
| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат, гривень |
| Альтернатива 1.  Збереження чинного регулювання.  Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не зміняться | Х |
| Альтернатива 2.  Внесення змін до Порядку ведення Реєстру морських портів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 496. | 75 грн. |

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

Відсутній альтернативний спосіб досягнення поставленої мети, окрім прийняття регуляторного акта, що дозволить:

забезпечити в морських портах достатній рівень морської безпеки, екологічної безпеки, охорони праці, цивільного захисту, пожежної безпеки та безпечного перевезення небезпечних вантажів;

підвищити привабливість та конкурентоздатність морських портів України.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 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 | Цілі державного регулювання не будуть досягнені |
| Альтернатива 2.  Внесення змін до Порядку ведення Реєстру морських портів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 496 | 4 | Цілі державного регулювання будуть досягнені |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| Альтернатива 1.  Збереження чинного регулювання | Вигоди відсутні | Витрати відсутні | У разі залишення чинної редакції без змін проблему не буде вирішено. |
| Альтернатива 2.  Внесення змін до Порядку ведення Реєстру морських портів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 496 | Запропоновані зміни до Порядку дозволять:  проводити подальші реформи в портовій галузі;  виключити можливість отримання спеціалізованої послуги суб’єктом господарювання, який не має можливості організаційно та технічно надавати безпечні та якісні портові послуги та ефективно використовувати причали в морських портах;  стандартизувати взаємовідносини між портовими операторами та адміністраціями морських портів;  забезпечити в морських портах достатній рівень морської безпеки, екологічної безпеки, охорони праці, цивільного захисту, пожежної безпеки та безпечного перевезення небезпечних вантажів. | Додаткові витрати будуть полягати у пересилці суб’єктом господарювання документів заказаним листом та копіюванні, в середньому, 50 листів відповідних документів. Всього 75 гривень. | Прийняття регуляторного акта забезпечить  розв’язання проблеми щодо уникнення надання спеціалізованої послуги суб’єкту господарювання, який не забезпечив організаційно та технічно можливість надання замовнику безпечних та якісних портових послуг. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| Альтернатива 1.  Збереження чинного регулювання | Х | Х |
| Альтернатива 2.  Внесення змін до Порядку ведення Реєстру морських портів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 496 | Підвищиться безпека надання послуг у морських портах України та покращиться виконання вимог міжнародних договорів щодо безпеки в портах, обов’язки по виконанню яких добровільно взяті на себе Україною. | Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |

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

Для забезпечення розв’язання проблеми щодо уникнення надання спеціалізованої послуги суб’єкту господарювання, який не забезпечив організаційно та технічно можливість надання замовнику безпечних та якісних портових послуг, необхідно прийняти зміни до Порядку ведення Реєстру морських портів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 496.

Механізм дії запропонованого регулювання полягає в тому, що з прийняттям регуляторного акта буде здійснюватися перевірка наявності у портового оператора, що планує одержати спеціалізовану послугу, передбачених національним законодавством та міжнародними нормами документів, які підтверджують забезпечення портовим оператором вимог безпеки мореплавства, морської безпеки, екологічної безпеки, пожежної безпеки, цивільного захисту, охорони праці та перевезення небезпечних вантажів.

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

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади. Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу або нового структурного підрозділу діючого органу. У зв’язку з цим, витрати на адміністрування регулювання для суб’єктів великого і середнього підприємництва (Додаток 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта) не розраховувалися.

Тест малого підприємництва (М-Тест) не розроблявся так як мікро- та малі підприємництва, не здійснюють стивідорну діяльність та не виступають власниками морських терміналів.

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

Термін дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

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

Показником результативності запровадження регуляторного акта є:

покращення якості надання портових послуг;

зменшення часу знаходження в порту суден та вантажів на 5%;

збільшення надходжень до державного та місцевих бюджетів та державних цільових фондів від надання спеціалізованої послуги на 2-5%.

Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта не обмежується.

Рівень поінформованості суб’єктів господарювання з основних положень акта середній. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність» з метою отримання зауважень та пропозицій від фізичних та юридичних осіб.

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України.

Для проведення відстеження результативності регуляторного акта будуть використовуватись показники щодо часу знаходження вантажу на території порту та збільшення надходжень від надання спеціалізованої послуги.

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься на основі статистичних даних, після набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта здійснюватимуться раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта. Установлені кількісні значення показників результативності акта порівнюватимуться із значенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Міністр інфраструктури України Владислав КРИКЛІЙ

“\_\_\_\_”\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2019 р.