АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проєкту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про затвердження Порядку підготовки та підтвердження кваліфікації судноводіїв малих суден і водних мотоциклів, а також видачі міжнародного посвідчення на право управління прогулянковим судном»

І. Визначення проблеми

У 2019 році з метою вдосконалення контролю за проведенням підготовки, перепідготовки, підвищенням кваліфікації судноводіїв маломірних (малих) суден (крім суден флоту рибної промисловості) та відповідно до вимог Резолюції № 40 Робочої групи по внутрішньому водного транспорту Європейської Економічної Комісії Організації Об'єднаних Націй «Міжнародне посвідчення на право керування прогулянковим судном», внесено низку змін до Положення про порядок видачі посвідчення судноводія малого/маломірного судна, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 07.05.2013 № 283 та зареєстрованим в Мін'юсті 29.05.2013 за № 831/23363 (у редакції наказу Мінінфраструктури від 26.08.2014 № 413) (далі – наказ).

Наказом вдосконалено видачу посвідчень судноводіїв малих/маломірних суден (далі - Посвідчення) шляхом виключення видачі документа у паперовому вигляді. Наразі Посвідчення має вигляд пластикової картки.

Разом з цим, проведення тестування колегіальним органом відбувається у вигляді тестових завдань, після чого здійснюється автоматичне визначення результатів тестування за допомогою програмного забезпечення, що сприятиме мінімізації корупційних ризиків, усуненню передумов щодо їх проявів під час підтвердження кваліфікації кандидата у кваліфікаційній комісії.

Однак, із прийняттям 03 грудня 2020 року Закону України «Про внутрішній водний транспорт», передбачено оновлені вимоги до видачі посвідчення на право управління малими суднами та водними мотоциклами.

Так, Мінінфраструктури з метою реалізації положень Закону України «Про внутрішній водний транспорт», який набрав чинності 01.01.2022, розроблено відповідний проєкт наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Порядку підготовки та підтвердження кваліфікації судноводіїв малих суден і водних мотоциклів, а також видачі міжнародного посвідчення на право управління прогулянковим судном», яким пропонується:

приведення термінології сфери внутрішнього водного транспорту у відповідність до Закону України «Про внутрішній водний транспорт»;

встановлення типів прогулянкового/малого судна;

спрощення доступу до отримання Посвідчення, шляхом зменшення прохідного відсотку за результатами тестування (було 80%, запроваджується 70%);

ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури
Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000020AD32006A5A9800
Дійсний з 11.08.2021 по 10.08.2023
Міністерство інфраструктури України
523/46/10-22 від 18.01.2022

удосконалення процесу видачі міжнародного посвідчення на право управління прогулянковим судном (далі – Посвідчення) шляхом встановлення граничних строків його видачі на вибір заявника;

установлення, що власникам посвідчень судноводія малого судна або водного мотоцикла, які отримали такі посвідчення до набрання чинності Законом, Посвідчення для управління аналогічними суднами видається без проходження ними додаткової оцінки кваліфікації;

спрощення процесу оскарження результатів засідання кваліфікаційної комісії;

зменшення строків допуску до повторного підтвердження кваліфікації;

зменшення кількісного складу кваліфікаційної комісії, а також прийняття рішення щодо видачі Посвідчення на основі результатів комп'ютерного тестування, що у свою чергу дерегулює вплив органу видачі на кандидата, а також мінімізує корупційний ризик.

Враховуючи, що Закон України «Про внутрішній водний транспорт», який, за виключенням окремих норм, набирає чинності 01 січня 2022 року, регуляторна норма проєкту акта, пов'язана із необхідністю виконання вимог статті 41 цього Закону почала діяти із зазначеної дати (відповідно перший рік дії регуляторної норми – 2022 рік).

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

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

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою:

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

діючих регуляторних актів, оскільки чинним законодавством порушені питання не врегульовані.

Для цього розроблено проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку підготовки та підтвердження кваліфікації судноводіїв малих суден і водних мотоциклів, а також видачі міжнародного посвідчення на право управління прогулянковим судном» (далі – проєкт наказу).

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями прийняття цього регуляторного акта є:

реалізація державної політики у сфері морського та внутрішнього водного транспорту;

забезпечення реалізації положень Закону України «Про внутрішній водний транспорт» в частині приведення у відповідність до статті 41 Закону.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Залишення наказу без змін	Унеможливить: виконання вимог Закону України «Про внутрішній водний транспорт»; оптимізацію строків видачі Посвідчення; спрощення процесу обміну, поновлення Посвідчення; зменшити вплив людського фактору на прийняття рішення щодо кваліфікації кандидата; спростити процес оскарження результатів засідання кваліфікаційної комісії; зменшити строки допуску до повторного підтвердження кваліфікації.
Альтернатива 2 Внесення змін до наказу	Запропонований спосіб вирішення зазначених проблем є найбільш доцільним, оскільки дозволить забезпечити: виконання вимог Закону України «Про внутрішній водний транспорт»; ліквідацію протиріччя між наказами та нормами законодавства; оптимізацію строків видачі Посвідчення; спрощення доступу до отримання Посвідчення, шляхом зменшення прохідного відсотку за результатами тестування; спрощення процесу обміну, поновлення Посвідчення; зменшення впливу людського фактору на прийняття рішення щодо кваліфікації кандидата; спрощення процесу оскарження результатів засідання кваліфікаційної комісії; зменшення строків допуску до повторного підтвердження кваліфікації.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення наказу без змін	ситуація залишиться на існуючому рівні, не узгодженість між собою правових норм	у разі збереження існуючої ситуації без змін, не приведення наказу у відповідність до Закону України «Про внутрішній водний транспорт», не відповідність нормативно-правових актів законодавству України

Альтернатива 2 Внесення змін до наказу	приведення наказу у відповідність до Закону України «Про внутрішній водний транспорт», відповідність нормативно-правового акту законодавству України	додаткових витрат з державного бюджету не передбачається

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Під дію регулювання проєкту акта станом на січень 2022 підпадають близько 25-ти суб'єктів господарювання.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць*	25*		0	0	
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	100%		0%	0%	100

**Оперативні дані Державної служби морського та річкового транспорту України*

Вид альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення наказу без змін	відсутні	витрати залишаться на існуючому рівні
Альтернатива 2 Внесення змін до наказу	зменшяться витрати на підготовку інструкторів, за рахунок зменшення вимоги до стажу роботи інструкторів, які здійснюють підготовку судноводіїв малих суден в навчально-тренажерному закладі з 3-х років до 2-х років. Середньомісячна заробітна плата працівників водного транспорту в 2020 році становила 12807 грн., або 153684 грн. за рік*. В середньому, за рік відкриваються близько 3-х нових навчально-тренажерних закладів, які здійснюють підготовку судноводіїв малих суден, в яких має працювати мінімум 2 інструктори (залежно від обсягу підготовки слухачів).** Таким чином, економічні вигоди таких суб'єктів господарювання	середня заробітна плата працівника суб'єкта господарювання - закладу освіти за 1 робочу годину 59 грн: 10 309 грн (середня заробітна плата працівників закладів освіти за місяць***)/22 робочих дня/ 8 годин. Витрати працівника суб'єкта господарювання - закладу освіти на ознайомлення з новими регуляторними нормами становлять 2 робочі години або 59 грн * 2 = 118 грн. З розрахунку, що на рік розпочинають свою діяльність 3 нових НТЗ витрати становитимуть:

	становитимуть: 3 (нових НТЗ) * 2 (інструктори) * 153684 грн./рік = 922104 грн./рік. протягом першого року, або 4 610520 грн/5 років. З урахуванням витрат на ознайомлення , чиста економічна вигода НТЗ становитиме 922104 – 354 =921750 грн. протягом першого року, 4610520 – 1770 = 4608750 грн. протягом 5 років.	3 (нових НТЗ)* 118 (грн/2год) = 354 грн/рік. протягом першого року, або 1770 грн/5 років.

**Згідно з даними Державної служби статистики України http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/gdn/szpshp/arh_szp_ed_u.html*

***Згідно інформації Державної служби морського та річкового транспорту України наданої в робочому порядку, наказ Міністерства інфраструктури України від 18.11.2021 № 628 «Про внесення змін до Переліку схвалених навчально-тренажерних закладів, підготовка в яких відповідає вимогам Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками, та національним вимогам»*

**** Згідно з даними Державної служби статистики України http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/gdn/Zarp_ek_m/Zp_ek_m_u/arh_zpm_u.html*

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення наказу без змін	ситуація залишиться на існуючому рівні	в середньому, протягом року близько 300-т осіб виявляють бажання отримати Посвідчення. Із зазначених 300-т осіб, близько 150-ти осіб використовують Посвідчення для підприємницької діяльності (прогулянкові судна, призначені для занять спортом або відпочинку, а також риболовецькі судна). Для цих категорій простій судна є прямою економічною втратою. Станом на сьогодні термін видачі становить виключно 10 днів. Наказом пропонується встановити альтернативу у виборі

		терміну видачі, на вибір заявника, 5 або 10 днів. В середньому вартість одного робочого дня становить 14300* грн/22 дні = 650 грн./день Таким чином, втрати заявників, які використовують Посвідчення для ведення господарської діяльності становлять: Так 650 грн * 10 днів = 3250 грн, для однієї особи, або * 150 осіб = 487500 грн на рік – для 150 осіб. Таким чином, протягом 5 років збитки на час очікування для таких осіб становитимуть 2437500 грн.
Альтернатива 2 Внесення змін до наказу	Вдосконалення надання адміністративної послуги із видачі та поновлення Посвідчення шляхом встановлення граничних строків їх надання відповідно до вимог Закону. Відповідно до наказу строк очікування на отримання Посвідчення, за бажанням кандидата, скорочується з 10 до 5 днів. В середньому, протягом року близько 300-т осіб виявляють бажання отримати Посвідчення. Із зазначених 300-т осіб, близько 150-ти осіб використовують Посвідчення для підприємницької діяльності (прогулянкові судна, призначені для занять спортом або відпочинку, а також риболовецькі судна). Для зазначеної категорії є економічно-доцільним (вигідним) отримання такого Посвідчення не за 10 робочих днів, а значно швидше – за 5 робочих днів. Що у свою чергу, суттєво зменшує простій засобів виробництва у так званий «високий» сезон. В середньому вартість одного робочого дня становить 14300* грн/22 дні = 650 грн./день	Витрати відсутні

	Так 650 грн * 5 днів = 3250 грн, для однієї особи, або * 150 осіб = 487500 грн на рік – для 150 осіб. Таким чином, протягом 5 років економія для таких осіб становить 2437500 грн.	

*Розрахунок здійснений на основі середньостатистичної заробітної плати, оскільки вказані особи займаються різними видами господарської діяльності, тому середню заробітну плату для конкретного виду діяльності не можливо визначити https://www.kmu.gov.ua/news/minekonomiki-za-rik-serednya-zarplata-v-ukrayini-zrosla-majzhe-na-20.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1 Залишення наказу без змін	У зв'язку з не приведенням наказу у відповідність до Закону України «Про внутрішній водний транспорт» витрати становлять настпне. В середньому, протягом року близько 300-т осіб виявляють бажання отримати Посвідчення. Із зазначених 300-т осіб, близько 150-ти осіб використовують Посвідчення для підприємницької діяльності (прогулянкові судна, призначені для занять спортом або відпочинку, а також риболовецькі судна). Для цих категорій простій судна є прямою економічною втратою. Станом на сьогодні термін видачі становить виключно 10 днів. Наказом пропонується встановити альтернативу у виборі терміну видачі, на вибір заявника, 5 або 10 днів. В середньому вартість одного робочого дня становить 14300* грн/22 дні = 650 грн./день Таким чином, втрати заявників, які використовують Посвідчення для ведення господарської діяльності становлять: Так 650 грн * 10 днів = 3250 грн, для однієї особи, або * 150 осіб = 487500 грн на рік – для 150 осіб. Таким чином, протягом 5 років збитки на час очікування для таких осіб становитимуть 2437500 грн.
Альтернатива 2 Внесення змін до наказу	Внаслідок реалізації положень регуляторного акта передбачаються економія для кандидатів, які бажають отримати Посвідчення у розмірі 2437500 грн.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Ефективним способом досягнення поставленої мети є прийняття регуляторного акта, реалізація якого дозволить привести нормативно-правові акти у відповідність до Закону України «Про внутрішній водний транспорт»

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1 Залишення наказу без змін	1	Збереження чинного регулювання не дає змоги досягнути мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу
Альтернатива 2 Внесення змін до наказу	4	Внесення змін до наказу є найбільш прийнятним та ефективним способом, який і дозволить досягти мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу. Внесення змін до наказу: ліквідує протиріччя між наказом та нормами законодавства; дозволить скоротити витрати суб'єктів господарювання (НТЗ та судноводіїв).

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Залишення наказу без змін	Для держави: Ситуація залишиться на існуючому рівні Для суб'єктів господарювання та громадян: Відсутні	Для держави: Витрати залишаться на існуючому рівні Для суб'єктів господарювання та громадян: НТЗ 4608750 грн	Обрання зазначеної альтернативи не дає змоги досягнути мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу

		Громадян 2437500	регуляторного впливу
Альтернатива 2 Внесення змін до наказу	Для держави: Приведення у відповідність наказу до Закону України «Про внутрішній водний транспорт» Для суб'єктів господарювання та громадян: Зменшення витрат на підготовку інструкторів та зменшення часу очікування на отримання Посвідчення	Для держави: Не передбачаються Для суб'єктів господарювання та громадян: Внаслідок реалізації положень регуляторного акта передбачаються зменшення витрат НТЗ на підготовку інструкторів та зменшення часу очікування видачі Посвідчення, що у свою чергу суттєво зменшує простій засобів виробництва у так званий «високий» сезон.	Внесення змін до наказу є найбільш прийнятним та ефективним способом, який і дозволить досягти мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Залишення наказу без змін	Альтернатива є неприйнятною, оскільки ситуація залишається не змінною – не досягнено поставлених цілей	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 2 Внесення змін до наказу	Внесення змін до наказу є найбільш прийнятним та ефективним способом, який і дозволить досягти мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу. Внесення змін до наказу:	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта

	ліквідує протиріччя між наказом та нормами законодавства; приведення нормативно-правових актів у відповідність до Закону України «Про внутрішній водний транспорт»	

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

Основним механізмом для розв'язання зазначеної проблеми є затвердження Порядку підготовки та підтвердження кваліфікації судноводіїв малих суден і водних мотоциклів, а також видачі міжнародного посвідчення на право управління прогулянковим судном.

Реалізація положень проєкту наказу сприятиме:

удосконаленню державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту;

реалізації положень Закону України «Про внутрішній водний транспорт».

ліквідацію протиріччя між наказами та нормами законодавства;

оптимізацію строків видачі Посвідчення;

спрощення доступу до отримання Посвідчення, шляхом зменшення прохідного відсотку за результатами тестування;

спрощення процесу обміну, поновлення Посвідчення;

зменшення впливу людського фактору на прийняття рішення щодо кваліфікації кандидата;

спрощення процесу оскарження результатів засідання кваліфікаційної комісії;

зменшення строків допуску до повторного підтвердження кваліфікації

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).

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

Регуляторний акт не стосується підприємств, що є представниками мікро та малого підприємництва.

Відповідно, Тест малого підприємництва (М-Тест) згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акту

Строк дії регуляторного акта не обмежується в часі. Зміна терміну дії регуляторного акта можлива у разі зміни нормативно - правових актів, на виконання вимог яких базується акт.

Строк набрання чинності регуляторного акта, з дня його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акту

Для визначення результативності цього регуляторного акта пропонується встановити такі показники:

кількість суб'єктів господарювання або фізичних осіб, на яких поширюється дія акта - 25;

зменшення розмір коштів і час, що витрачатимуть суб'єкти господарювання, на виконання вимог акта;

зменшення часу на отримання кандидатами Посвідчень;

кількість звернень/скарг від суб’єктів господарювання, пов’язаних із дією регуляторного акта. Прийняття регуляторного акта не призведе до збільшення часу, що витрачатиметься суб’єктами господарювання у зв’язку з виконанням вимог цього акту.

Рівень поінформованості суб’єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акту – високий.

Проєкт наказу та відповідний аналіз регуляторного впливу розміщені 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 буде здійснюватися відстеження результативності дії акта в разі його прийняття

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися Державною службою морського та річкового транспорту України.

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

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься через два роки з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватимуться раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з

повторного відстеження результативності дії цього акта. Установлені кількісні значення показників результативності дії акта порівнюватимуться із значенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Т. в. о. Міністра
інфраструктури України Василь ШКУРАКОВ

___ _____ 2022 року