**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

**до наказу Міністерства інфраструктури України**

**«Про деякі питання портових зборів»**

**І. Визначення проблеми**

Проєкт наказу Міністерства інфраструктури «Про деякі питання портових зборів» (далі – проєкт наказу) підготовлено відповідно до частини другої статті 22 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон), якою передбачено, що розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до затвердженої нею методики.

Відповідно до пункту 4 розділу VI Закону тимчасово, до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції та повноваження, визначені цим Законом, виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Проєктом наказу передбачено затвердження методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах (далі – Методика) та порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору (далі – Порядок).

Затвердження Методики передбачено Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р, а також оновленою Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548 (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020 р. № 1634-р)*.* Установлення прозорих та економічно обґрунтованих методики розрахунку, порядку справляння і виключно цільового використання портових зборів передбачено також як напрям розвитку портової діяльності в Морській доктрині України на період до 2035 року, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108). До того ж, Антимонопольний комітет України своїм Рішенням №113-р від 06 лютого 2020 р. «Про порушення законодавства про захист економічної конкуренції» зобов’язав Міністерство інфраструктури України **розробити та затвердити прозору і недискримінаційну методику** розрахунку розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах.

Відповідно до частини другої статті 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення» встановлено, що державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими (забезпечувати відповідність ціни на товар витратами на його виробництво, продаж (реалізацію) та прибуток від його продажу (реалізації).

Проблема, яку передбачається розв’язати шляхом державного регулювання, полягає у розробленні та затвердженні Методики, як засобу визначення розмірів ставок портових зборів на економічно обґрунтованому рівні з урахуванням структури та напрямків вантажопотоків, що забезпечить підвищення привабливості морських портів для користувачів транспортних послуг та створення гарантованого джерела компенсації витрат на утримання, відтворення та розвиток гідротехнічних споруд та інших об’єктів портової інфраструктури.

Наразі нарахування портових зборів здійснюється відповідно до Порядку справляння та розміри ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 «Про портові збори», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462 (далі – Порядок справляння). Зі вступом в дію Закону розміри ставок, порядок та умови справляння портових зборів Порядку справляння були прийняті на рівні ставок портових зборів та умов, які були визначені при нарахуванні коштів від портових зборів, відповідно до попереднього нормативно-правового акту – постанови Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2000 р. № 1544 «Про портові збори» (втратила чинність у 2013 році із набранням чинності Законом України «Про морські порти України»).

З дати набрання чинності Порядку справляння внесено численні зміни до положень цього нормативно-правового акта без застосування відповідної методики, передбаченої законодавством. У тому числі, наказом Міністерства інфраструктури України від 27 грудня 2017 р. № 474 «Про зниження ставок портових зборів», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12 січня 2018 р. за № 46/31498, при справлянні портових зборів із суден затверджено застосування коефіцієнту 0,8 до ставок портових зборів з 1 січня 2018 року.

Впровадження цих змін викликає численні питання як з боку суб’єктів господарювання, що здійснюють справляння портових зборів, так і тих, що працюють в інших сегментах товарного ринку чи ринку транспортних послуг. Також відсутність чітко визначеного переліку послуг, що оплачуються у складі портових зборів, призводить до неоднозначного тлумачення положень порядку використання коштів від портових зборів та судовим спорам між суб’єктами господарювання та стягувачами портових зборів.

Відповідно до частини першої статті 22 Закону встановлено, що в морському порту справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, адміністративний та санітарний. Використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням. Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об’ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик, здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються у морських портах, де розташовані такі гідротехнічні споруди.

Відсутність Методики не дає змоги здійснити розрахунок та встановити розмір ставок портових зборів, який забезпечить одночасно належний рівень фінансування об’єктів портової інфраструктури та оптимізацію розміру ставок портових зборів на економічно обґрунтованому рівні. Хоча у структурі логістичних витрат на одиницю вантажу питома вага портових зборів не є основною складовою, ставки портових зборів певним чином впливають на конкурентоздатність національних суб’єктів господарювання у зовнішній торгівлі.

Водночас, необґрунтоване зниження ставок портових зборів, нехтування об’єктивними потребами фінансування об’єктів портової інфраструктури матиме негативний вплив на безпеку мореплавства, не дасть змоги підтримувати та забезпечувати розвиток інфраструктури морських портів на сучасному рівні. Це також може негативно вплинути на конкурентоспроможності національних експортерів, імпортерів та транзитний потенціал країни.

Вказану проблему можливо розв’язати шляхом прийняття відповідного регуляторного акта, який визначить механізм розрахунку розмірів ставок портових зборів, а також дасть змогу чітко окреслити перелік напрямів діяльності, які можуть фінансуватись за рахунок цільових коштів від портових зборів.

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Групи (підгрупи)** | **Так** | **Ні** |
| Громадяни |  | + |
| Держава | + |  |
| Суб’єкти господарювання  | + |  |
| у т. ч. суб’єкти малого підприємництва | + |  |

Необхідність затвердження Методики передусім пов’язана з відсутністю нормативно-правових актів, які б визначали економічно обґрунтований механізм розрахунку розмірів ставок портових зборів.

Визначити питому вагу суб’єктів малого підприємництва у загальній кількості суб’єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив, не є можливим, оскільки справляння портових зборів здійснюється з суден, які зареєстровані як в Україні, так і в інших країнах світу.

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Основними цілями державного регулювання проєкту наказу є:

виконання вимог Закону України «Про морські порти України» щодо затвердження механізму розрахунку розмірів ставок портових зборів, який у свою чергу, дасть можливість за рахунок коштів від портових зборів створити належне джерело утримання та розвитку об’єктів портової інфраструктури, судноплавних каналів, здійснення заходів щодо організації пошуку і рятування на морі, охорони людського життя у відкритому морі згідно з міжнародними договорами, стороною яких є Україна, маяків та інших засобів навігаційного забезпечення на рівні, що відповідає національним інтересам та вимогам безпеки судноплавства;

забезпечення економічно обґрунтованого єдиного підходу при справлянні коштів від портових зборів;

прогнозованість витрат судновласників при здійсненні заходу суден під прапором будь-якої країни у морські порти.

Задля приведення у відповідність до законодавства України, а також із кращими світовими практиками, у положеннях Методики закладено такі принципи та особливості, що застосовуються під час розрахунку розмірів ставок портових зборів:

застосування витратного методу розрахунку ставок портових зборів за критерієм достатності джерела необхідного для фінансування об’єктів портової інфраструктури та інших об’єктів, які утримуються за рахунок коштів від портових зборів, із дотриманням вимог до нормативно-правових актів щодо утримання цих об’єктів;

перехід до нової бази справляння портових зборів на підставі валової місткості судна, що наведена у міжнародному обмірному свідоцтві, обмірному свідоцтві класифікаційного товариства або визначена відповідно до положень Міжнародної Конвенції з обміру суден 1969 року;

нарахування корабельного, канального, адміністративного, маякового та санітарного портових зборів здійснюється на підставі валової місткості судна, а нарахування причального портового збору - на підставі валової місткості судна за добу;

ставки корабельного, причального, санітарного портових зборів визначаються за регіональним принципом на єдиному рівні для кожного портового збору, що дозволяє забезпечити створення рівних конкурентних умов серед суб’єктів господарювання в межах певного регіону, наступним чином:

1 регіон (Азовський регіон) – морський порт Маріуполь, морський порт Бердянськ;

2 регіон (Кримський регіон) – морський порт Керч, морський порт Севастополь, морський порт Феодосія, морський порт Ялта, морський порт Євпаторія;

3 регіон (Бузько-Дніпровський регіон) – морський порт Миколаїв, морський порт Херсон, морський порт Ольвія, морський порт Скадовськ;

4 регіон (Одеський) – морський порт Одеса, морський порт Південний, морський порт Чорноморськ, морський порт Білгород-Дністровський, морський порт Ізмаїл, морський порт Рені, морський порт Усть-Дунайськ;

ставки адміністративного та маякового зборів визначаються на єдиному рівні для морських портів України;

ставка якірного збору для кожного морського порту приймається зі значенням на рівні нуль (покриття витрат на утримання якірних стоянок у межах акваторії морського порту враховано у ставках корабельного збору);

ставки канального збору визначаються для кожного судноплавного каналу;

перегляд розмірів ставок портових зборів передбачається не рідше одного

разу на три роки.

Положеннями Порядку визначено перелік послуг, що оплачуються у складі портових зборів, порядок справляння та умови звільнення суден від портових зборів та напрями діяльності підприємства, які мають фінансуватися за рахунок цільових коштів від портових зборів.

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

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | **Опис альтернативи** |
| Альтернатива 1. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів» | Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей відповідно до статті 22 Закону України «Про морські порти України». Дозволить встановити економічно обґрунтований підхід до розрахунку розмірів ставок портових зборів, які є обов’язковими для застосування усіма суб’єктами господарювання різних форм власності, що здійснюють свою господарську діяльність у морських портах України і забезпечують відповідно до законодавства справляння портових зборів. Встановлення економічно обґрунтованого підходу до розрахунку розмірів ставок портових зборів сприятиме створенню ефективного ринку з прозорими умовами для роботи портових операторів, виробників продукції, перевізників та судновласників, забезпечить гарантоване джерело фінансування утримання та розвитку об’єктів портової інфраструктури, підвищить рівень безпеки мореплавства, охорони людського життя на морі відповідно до передових світових стандартів.  |
| Альтернатива 2.Збереження чинного регулювання  | За відсутності нормативно-правового акта, який затверджує Методику, залишається без змін нинішня ситуація щодо неврегульованого питання в частині обґрунтованого підходу встановлення розмірів ставок портових зборів, які наразі застосовуються згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 «Про портові збори». У випадку збереження чинного регулювання існує загроза ускладнення нинішньої напруженої ситуації у взаємовідносинах між суб’єктами господарювання різних форм власності, що здійснюють свою господарську діяльність у морських портах України, з подальшими судовими спорами щодо обґрунтованості розміру існуючих ставок портових зборів, їх застосування та порядку використання коштів від портових зборів.Таким чином, запровадження такої альтернативи визнано недоцільним. |

Інші альтернативні способи досягнення цілей державного регулювання, що не передбачають розроблення та затвердження зазначеної Методики, є неприйнятними, оскільки вирішення порушеної проблеми знаходиться, передусім, у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів» | Забезпечить виконання статті 22 Закону України «Про морські порти України», буде визначено методологічні засади економічно обґрунтованого визначення розміру ставок портових зборів (затвердження розмірів ставок портових зборів здійснюється окремим нормативно-правовим актом відповідно до положень Методики). Прогнозованість та прозорість логістичної складової ціни товару при здійсненні транспортування водним транспортом через морські порти України матиме позитивний вплив на міжнародну торгівлю, оскільки морські порти є центрами міжнародного товарообігу. Окремо слід зазначити, що встановлення економічно обґрунтованого підходу до розрахунку розмірів ставок портових зборів має підвищити рівень безпеки мореплавства та рівень охорони людського життя на морі відповідно до передових світових стандартів, що матиме вплив на позиції України у міжнародних рейтингах та виконання країною міжнародних зобов’язань. | Відсутні |
| Альтернатива 2.Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання) | Відсутні, оскільки проблема формування економічно обґрунтованих ставок державно регульованих портових зборів залишається невирішеною. Залишаються суперечливі позиції щодо встановленого рівня ставок портових зборів з боку стягувачів портових зборів та суб’єктів господарювання іншого сегменту портового ринку, різноманітне тлумачення положень щодо справляння та цільового використання коштів від портових зборів, що призводить до численних судових спорів між суб’єктами господарювання.  | Відсутні |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

Портові збори, що справляються у морських портах України за державними регульованими цінами, стягуються отримувачами портових зборів із судновласників (безпосередньо або через морських агентів). Перелік морських агентів, які обслуговують судна у морських портах України та співпрацюють на договірних засадах із отримувачами портових зборів, налічує біля 370 і також залежить від переліку судновласників та постійно змінюється.

Портові збори відповідно до частин третьої – п’ятої статті 22 Закону сплачуються адміністрації морських портів України, крім випадків, визначених цим Законом. Причальний збір справляється на користь власника причалу, а якщо причал перебуває у користуванні - на користь відповідного користувача. Канальний збір справляється на користь власника каналу. Корабельний збір справляється на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності цим Законом. Маяковий збір справляється на користь державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства. Кількість суб’єктів, що здійснюють справляння портових зборів (у тому числі власники причалів), налічує біля 20.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 2 | 388 | н/д | н/д | 390 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 0,5 | 99,5 | н/д | н/д | 100 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів» | Затвердження цього регуляторного акта, як засобу удосконалення тарифної політики морських портів та впровадження єдиних засад формування і визначення розмірів ставок портових зборів, забезпечить формування ставок портових зборів у морських портах на економічно обґрунтованому рівні, прозорого визначення вартості портових зборів в логістичної складової при формуванні вартості вантажу під час його транспортування, що призведе до зростання конкурентоспроможності як вітчизняних морських портів на міжнародному ринку транспортних послуг, так і інших суб’єктів господарювання транспортної галузі.  | Відсутні |
| Альтернатива 2.Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання) | Відсутні. Відсутність Методики не дає змоги здійснити розрахунок та встановити ставки портових зборів на сучасному економічно обґрунтованому рівні, який забезпечить одночасно належний рівень фінансування об’єктів портової інфраструктури та оптимізацію ставок портових зборів. Залишаються суперечливі позиції щодо встановленого рівня ставок портових зборів між суб’єктами господарювання та різноманітне тлумачення положень щодо справляння та цільового використання коштів від портових зборів, що призводить до численних судових спорів між суб’єктами господарювання. | Відсутні |

Під час проведення оцінки впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва окремо витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта, відсутні, оскільки забезпечується виконання статті 22 Закону України «Про морські порти України». Методика, яка визначає єдиний підхід до формування розміру ставок портових зборів, розроблена в Україні вперше та спрямована на приведення у відповідність законодавству. Суб’єкти господарювання, які відповідно до Закону України «Про морські порти України» здійснюють справляння портових зборів, не набуватимуть додаткових зобов’язань із прийняттям регуляторного акта.

|  |  |
| --- | --- |
| **Сумарні витрати за альтернативами** | **Сума витрат, гривень** |
| Альтернатива 1. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів».Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта. | Витрати відсутні |
| Альтернатива 2.Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання).Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта. | Витрати відсутні |

**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. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів». | 4 | Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення поставлених цілей (проблема відсутності обґрунтованого механізму формування розміру ставок портових зборів буде вирішена) |
| Альтернатива 2.Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання). | 1 | Проблема продовжить існувати, цілі державного регулювання портових зборів не будуть досягнуті. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності  | **Вигоди (підсумок)** | **Витрати (підсумок)** | **Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу** |
| Альтернатива 1. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів». | Затвердження цього регуляторного акта забезпечить впровадження єдиного економічно обґрунтованого підходу до розрахунку розмірів ставок портових зборів, які є обов’язковими для застосування усіма суб’єктами господарювання різних форм власності, що провадять діяльність у морському порту і забезпечують відповідно до законодавства справляння портових зборів.  | Відсутні | Прийняття Методики забезпечить виконання вимог Закону України «Про морські порти України» та є єдиним способом досягнення цілей державного регулювання. |
| Альтернатива 2.Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання). | Відсутні | Відсутні | У разі залишення нинішньої ситуації без змін проблема відсутності обґрунтованої бази нарахування портових зборів продовжуватиме існувати, що не забезпечить досягнення цілей державного регулювання. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг  | **Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи**  | **Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта** |
| Альтернатива 1. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про деякі питання портових зборів». | Забезпечить досягнення встановлених цілей державного регулювання.Відмова від збереження чинного регулювання обумовлена наявними проблемами, низкою рішень АМКУ та судових спорів між суб’єктами господарювання різних форм власності, що здійснюють свою господарську діяльність у морських портах України, при застосуванні існуючих ставок портових зборів.  | Вплив зовнішніх факторів на дію регуляторного акта не очікується. |
| Альтернатива 2.Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання). | Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змогу розв’язати вищезазначену проблему.Таким чином, запровадження такої альтернативи визнано недоцільним. | Ризик відсутній |

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

Механізмом, який забезпечить розв’язання визначеної проблеми, є прийняття проєкту наказу.

Прийняття проєкту наказу дасть змогу:

- уніфікувати  порядок розрахунку розмірів ставок портових зборів та впровадити обґрунтований механізм їх розрахунку, визначати об’єктивний економічно обґрунтований рівень ставок портових зборів та потребу в їх корегуванні;

- створити належне джерело фінансування утримання, реконструкції і розвитку гідротехнічних споруд та інших об’єктів портової інфраструктури;

- визначити перелік послуг, що оплачуються у складі портових зборів.

**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 витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування, залученими до процесу регулювання.

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

У зв’язку з цим 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**

Регуляторний акт запроваджується на необмежений строк.

Затвердження проєкту наказу здійснюється на виконання вимог статті 22 Закону України «Про морські порти України», якою визначається, що розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються відповідно до затвердженої методики. Іншого порядку встановлення державно регульованих ставок портових зборів законодавством не передбачено.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Регуляторний акт приймається на виконання статті 22 Закону України «Про морські порти України». Розроблення Методики, яка визначає єдиний підхід до формування розміру ставок портових зборів, відбувається в Україні вперше.

Враховуючи, що портові збори є однією із складових у загальних транспортних витратах на одиницю вантажу, який транспортується водними транспортом через морські порти України, показниками результативності запровадження регуляторного акта є зростання позитивного економічного ефекту для держави та суб’єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність в морських портах. Таким чином, з огляду на цілі державного регулювання для відстеження результативності цього регуляторного акта пропонується встановити такі показники:

обсяг вантажів (вантажообіг), що прямують через морські порти України;

кількість коштів, отриманих від портових зборів по кожному збору окремо;

розмір відрахувань до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів суб’єктів господарювання, які здійснюють свою діяльність у межах морських портів.

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

Рівень поінформованості суб’єктів господарювання з основних положень акта визначається як середній. Проект акта оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (http://www.mtu.gov.ua) у розділі «Регуляторна діяльність» для громадського обговорення з метою отримання зауважень та пропозицій до нього від фізичних та юридичних осіб, їх об’єднань.

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

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 Владислав КРИКЛІЙ

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2021 р.