

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про затвердження правил контролю суден внутрішнього плавання»

I. Визначення проблеми

Закон України «Про внутрішній водний транспорт» (далі – Закон) набирає чинності, за виключенням окремих положень, з 01 січня 2022 року.

Пунктом 12 Прикінцевих положень визначено, що Міністерству інфраструктури України необхідно привести свої нормативно-правові акти у відповідність із Законом.

Чинна Інструкція про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України, затверджена наказом Міністерства транспорту України від 19 квітня 2001 року № 225, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 07 травня 2001 року за № 400/5591 (далі – Інструкція) є застарілою та такою, що створює надмірний адміністративний тиск на суб'єктів господарювання.

Наприклад, Інструкцією визначено, що огляди суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України, проводяться, зокрема, перед початком навігаційного періоду, а такі огляди мають проводитися у присутності капітана (судноводія) і старшого механіка або уповноважених ними осіб.

Водночас, у Законі такої вимоги не передбачено.

Крім того, Інструкцією не передбачено:

дії державного інспектора при перевірці;

вимог щодо запобігання необґрунтованого затримання або відстрочки відходу судна;

забезпечення Адміністрацією судноплавства державних інспекторів відповідними виданнями (текстами) або доступом до електронної бази, яка містить тексти таких документів;

вимог щодо обов'язковості посвідчення особи державного інспектора під час огляд судна;

права на відшкодування збитків судну, експлуатація або плавання якого необґрунтовано заборонена;

процедури оскарження результатів перевірки судна;

обов'язків державного інспектора інформувати капітана (судноводія) судна чи уповноваженим ним особу про право і порядку оскарження результатів перевірки;

вимог щодо кваліфікаційних вимог та досвіду роботи державного інспектора, що здійснює огляд суден.

У зв'язку з вищевикладеним, виникла необхідність затвердження нових Правил контролю суден внутрішнього плавання.

Реалізація акта вплине на:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
		+



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Дійсний з 25.05.2021 0:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

Міністерство інфраструктури України



2173/46/14-22 від 14.05.2022

Держава	+	
Суб'єкти господарювання,	+	

Дана проблема не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів, оскільки такі механізми відсутні, вирішення проблеми можливе лише шляхом державного регулювання.

II. Цілі державного регулювання

Цілями розроблення проєкту регуляторного акта є дерегуляція господарської діяльності, шляхом усунення частини адміністративних вимог, передбачених Інструкцією, та приведення актів Міністерства інфраструктури України у відповідність до Закону.

Прийняття акта сприятиме підвищенню привабливості судноплавства на внутрішніх водних шляхах і збільшенню кількості суднозаходів до річкових портів України, що в свою чергу збільшить обсяг вантажопотоку та кількість перевезених пасажирів внутрішнім водним транспортом.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутність оновлених Правил контролю суден внутрішнього плавання збереже застарі вимоги чинного законодавства щодо огляду суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України, що в свою чергу матиме наслідком несення додаткових витрат суб'єктами господарювання. Крім того, Міністерство інфраструктури України не виконає вимоги Закону щодо приведення своїх нормативно-правових актів у відповідність.
Альтернатива 2. Затвердження Правил контролю суден внутрішнього плавання	Реалізація акта забезпечить: встановлення чітких вимог щодо підстав огляду суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України; встановлення чіткого та детального алгоритму огляду суден; прозорість та прискорення здійснення огляду суден; встановлення обґрунтованих та достатніх для провадження професійної діяльності мінімальних вимог до кваліфікації інспекторів, щодо їх навчання та підвищення кваліфікації; встановлення процедури оскарження відповідних рішень інспектора.

Інші способи, що не передбачають прийняття регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення порушених проблем 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	Фінансові витрати зі сторони держави відсутні. Надлишкові підстави для огляду суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України знижує привабливість судноплавства внутрішніми водними шляхами України, що в свою чергу знижуватиме кількість суднозаходів та може мати наслідком зменшення надходжень до державного бюджету.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Прийняття проєкту акта забезпечить удосконалення роботи державних інспекторів, забезпечить максимальне унеможливлення перевищення ними своїх повноважень, утворює підґрунтя для оптимізації робочих процесів Адміністрації судноплавства; зменшення видатків суб'єктів господарювання внаслідок зменшення щорічних простоїв суден у зв'язку з проведенням оглядів перед початком навігаційного періоду.	Додаткові витрати для реалізації проєкту акта зі сторони держави відсутні.

	Крім того прийняття акта дозволить зменшити ризик зловживання владою та корупційних правопорушень під час здійснення інспекторами огляду суден.	
--	---	--

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.**

Показник*	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	16*	215**	н/д	н/д	231
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	7	93	н/д	н/д	100

* Кількість суб'єктів господарювання, що мають в середньому 2- 5 судна (плавзасоби). Інформацію взято із Державного суднового реєстру України, ведення якого покладається на Державну службу морського та річкового транспорту України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 2 бересня 1997 року № 1069 «Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України»;

** Кількість суб'єктів господарювання, що мають в середньому 1- 2 судна (плавзасоби). Інформацію взято із Державного суднового реєстру України.

Під дію регулювання проекту акта підпадають всі громадяни та суб'єкти господарювання у яких є зареєстровані судна внутрішнього плавання.

Кількість суб'єктів (судновласників) суден внутрішнього плавання – 231, які володіють 841 судном внутрішнього плавання.

Кількість малих та мікропідприємств визначити неможливо, у зв'язку з відсутністю таких вихідних даних.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною	Збереження додаткових витрат судновласників у зв'язку із збереженням процедури огляду суден

		перед початком навігаційного періоду Оцінка «прямих» витрат суб'єктів господарювання за умови збереження ситуації, яка існує на цей час: 90 840 3904,4 грн (витрати за 1 рік) 454 201 952 грн (витрати за 5 років)
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Зменшення додаткових витрат судновласників у зв'язку із скасуванням процедури огляду суден перед початком навігаційного періоду 90 840 3904,4 грн (економія за 1 рік) 454 201 952 (економія за 5 років) Суб'єкти господарювання зменшать витрати у зв'язку із простоєм судна для огляду перед початком навігаційного періоду. В середньому суб'єкт господарювання за один день простою судна, яке здійснює плавання внутрішніми водними шляхами,	Внаслідок реалізації положень регуляторного акта передбачаються витрати 231 суб'єктів господарювання, які експлуатують судна на внутрішніх водних шляхах, пов'язані з ознайомленням з регуляторними нормами у розмірі 44 721 грн ***.

	несе витрати у розмірі 27 000 грн*. Середня тривалість часу очікування судном огляд перед початком навігаційного періоду, у зв'язку із недостатньо чисельністю інспекторів Адміністрації судноплавства, становить 4 дні Таким чином середні витрати, пов'язані з простоем судна (втрачена вигода) у зв'язку із очікуванням огляду перед початком навігаційного періоду становлять 108 000 грн протягом 4 днів, або 90 828 000 грн (454 140 000 грн протягом 5 років) протягом року для всіх судновласників, що експлуатують судна, які здійснюють плавання внутрішніми водними шляхами Крім того, суб'єкти господарювання зменшать витрати на виплату заробітної плати екіпажу суден у наслідок відміни огляду суден перед початком навігаційного періоду.	
--	--	--

	В середньому екіпаж судна, що здійснює плавання внутрішніми водними шляхами становить 4 особи. Таким чином, витрати на виплату заробітну плату для екіпажу одного судна у зв'язку зі скасуванням огляду перед початком навігаційного періоду зменшаться на 12 390 грн** або 10 419 990 грн (52 099 950 грн) для всіх суб'єктів господарювання.	
--	--	--

* інформація надана суб'єктами господарювання в робочому порядку;

** витрати розраховані згідно із даними Державної служби статистики України. Відповідно до інформації, розміщеної на офіційному вебсайті Держстату України, середня заробітна плата працівників водного транспорту у березні 2021 року становила 13 947 грн, кількість відпрацьованих годин – 144. Таким чином середня заробітна плата для працівника водного транспорту у березні 2021 року становила 776 грн за день або 96,8 грн за годину;

*** з розрахунку 2 працівників, які витратять 2 години робочого часу для ознайомлення з регуляторним актом

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання	Збереження додаткових витрат судновласників у зв'язку із збереженням процедури огляду суден перед початком навігаційного періоду Оцінка «прямих» витрат суб'єктів господарювання за умови збереження ситуації, яка існує на цей час: 90 840 3904,4 грн (витрати за 1 рік)

	454 201 952 грн (витрати за 5 років)
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання	Внаслідок реалізації положень регуляторного акта передбачаються витрати 231 суб'єктів господарювання, які експлуатують судна на внутрішніх водних шляхах, пов'язані з ознайомленням з регуляторними нормами у розмірі 44 721 грн .

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

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

1 – цілі прийняття проекту акта, які не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати);

2 – цілі прийняття проекту акта, які можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невирішеними);

3 – цілі прийняття проекту акта, які можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);

4 – цілі прийняття проекту акта, які можуть бути досягнуті повною мірою (проблема 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	У разі залишення існуючої на даний час ситуації без змін, суб'єкти господарювання і далі нестимуть витрати, пов'язані із обов'язковим оглядом суден, що здійснюють плавання внутрішніми водними

		шляхами перед початком навігаційного періоду. Визначені цілі не будуть досягнуті (проблема продовжує існувати).
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	4	Прийняття проєкту акта забезпечить повною мірою досягнення поставлених цілей, що забезпечить здійснення дерегуляції господарської діяльності для суб'єктів господарювання, що експлуатують судна на внутрішніх водних шляхах. Проблема не існуватиме.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні	Збереження додаткових витрат судновласників у зв'язку зі збереженням процедури огляду суден, що здійснюють плавання внутрішніми водними шляхами, перед початком навігаційного періоду	У разі залишення нинішньої ситуації без змін проблему, наведену в розділі I, не буде розв'язано, що не забезпечить досягнення поставлених цілей
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Прийняття акта дасть змогу судновласникам знизити витрати у розмірі 90 840 390	Внаслідок реалізації положень регуляторного акта	Прийняття акта дозволить дерегулювати господарську діяльність

	грн (щорічно), пов'язані із простоем судна в очікуванні огляду перед початком навігаційного періоду	передбачаються витрати 231 суб'єкта господарювання, які здійснюють судноплавство на внутрішніх водних шляхах, пов'язані з ознайомленням з регуляторними нормами в сумі 44 721 грн.	суб'єктів господарювання, що здійснюють експлуатацію суден внутрішнього плавання. Внаслідок відміни обов'язкового огляду суден перед початком навігаційного періоду економія судновласників становитиме 90 795 669 грн щорічно.
--	---	--	---

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

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

Заходами, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми з боку держави є забезпечення інформування громадян та суб'єктів господарювання про вимоги регуляторного акта шляхом оприлюднення його на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

Прийняття проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження правил контролю суден внутрішнього плавання»:

зменшить витрати судновласників, пов'язані з обов'язковим оглядом суден, що здійснюють плавання внутрішніми водними шляхами перед початком навігаційного періоду;

сприятиме підвищенню привабливості судноплавства на внутрішніх водних шляхах і збільшенню кількості суднозаходів до річкових портів України, що в свою чергу збільшить обсяг вантажопотоку та пасажирів.

Негативний вплив зовнішніх факторів на дію цього регуляторного акта відсутній.

Реалізація положень регуляторного акта не потребує 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 впроваджувати або виконувати ці вимоги

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

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

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 громадян та суб'єктів господарювання незалежно від форми власності та рівня доходу.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Оскільки проєкт акта розроблено на виконання вимог Закону, його дія обмежується дією Закону та не обмежується у часі іншими чинниками, що надасть можливість розв'язати проблему та досягти цілей державного регулювання.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Розмір надходжень до державного та місцевого бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією актів, не передбачаються.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акту – середній. Проєкт наказу та відповідний аналіз регулярного впливу розміщений на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Регуляторна діяльність».

Реалізація регуляторного акта, у разі його прийняття, буде характеризуватися такими чинниками:

1) підвищенню якості оформлення та здійснення заходів контролю та нагляду за суднами, що здійснюють плавання внутрішніми водними шляхами;

2) зменшенню часу просто суден у зв'язку з відміною обов'язкового огляду перед початком навігаційного періоду;

3) підвищенню ефективності роботи інспекторів Адміністрації судноплавства в частині контролю та нагляду за суднами;

4) зменшенню розміру коштів, що витратимуться суб'єктами господарювання у зв'язку із підвищенням якості огляду суден, що здійснюють плавання внутрішніми водними шляхами;

5) підвищенню рівня безпеки судноплавства внутрішніми водними шляхами;

6) обсяг перевезень вантажів і пасажирів внутрішнім водним транспортом;

7) кількість звернень/скарг від громадян та суб'єктів господарювання, пов'язаних із дією регуляторного акта.

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

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.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

_____ 2021 р.