

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про
затвердження Правил обслуговування пасажирів і багажу портами
(терміналами)»

I. Визначення проблеми

03 грудня 2020 року прийнято Закон України «Про внутрішній водний транспорт», який набуває чинності з 01.01.2022 року (далі – Закон).

Частиною четвертою статті 57 Закону визначено, що правила обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами) розробляються та затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту.

На даний час нормативно-правовий акт, яким врегульовано питання обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами) відсутній.

Пунктом 12 розділу XII «Прикінцеві та перехідні положення» Закону встановлено необхідність Кабінету Міністрів України протягом одного року з дня опублікування цього Закону, зокрема, забезпечити прийняття нормативно-правових актів, спрямованих на реалізацію цього Закону.

Таким чином, Законом встановлена необхідність затвердження Правил обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами).

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року (далі – Стратегія), метою якої є створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки.

Стратегією передбачено, що її реалізація сприятиме наближенню України до ЄС, оскільки вона стосується запровадження Угоди про асоціацію та створення умов, які сприятимуть поступовій інтеграції України у внутрішній ринок ЄС; підвищенню якості надання транспортних послуг, ефективному впровадженню адміністративної реформи, боротьбі з корупцією, прозорості прийняття рішень, чіткому розмежуванню функцій та розподілу повноважень між органами виконавчої влади та суб'єктами господарювання, забезпеченню створення рівних умов для надання транспортних послуг.

Очікуваними результатами реалізації Стратегії визначено, зокрема, гармонізація законодавства України із законодавством ЄС та поліпшення судноплавних характеристик та збільшення обсягів перевезень з використанням внутрішніх водних шляхів у 5 разів.

Таким чином, Стратегія, яка визначає основні напрями покращення якості надання транспортних послуг та передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, націлена на розвиток внутрішнього водного транспорту та, відповідно, на збільшення обсягів перевезень внутрішнім водним транспортом як вантажних так і пасажирських, у



Документ СЕД МІУ 11-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59
ID 1166439

зв'язку із чим є необхідним прийняття нормативно-правового акту, яким буде врегульовано правовідносини у сфері обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами).

У зв'язку із необхідністю виконання положень Закону щодо розроблення і затвердження Правил обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами), Міністерством інфраструктури України розроблено проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами)» (далі – проект акта).

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

Зазначена проблема не може бути розв'язана за допомогою:

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

чинними нормативно-правовими актами, оскільки фактично здійснення заходів державного регулювання відбувається з урахуванням та на виконання вимог Закону, а існуючі нормативно-правові акти не враховують та не реалізують положень частини четвертої статті 57 Закону.

Незатвердження Правил обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами) призведе до нереалізації окремих положень Закону.

Прийняттям проекту акта передбачається виконати такі завдання:

- реалізувати положення та частини четвертої статті 57 Закону;
- реалізувати окремі положення Стратегії у сфері внутрішнього водного транспорту;
- встановити загальні засади обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами);
- сприяти підвищенню якості надання послуг пасажиром портами (терміналами), підвищенню конкурентоспроможності перевезень внутрішнім водним транспортом порівняно з іншими видами транспорту, збільшенню обсягу пасажирських перевезень внутрішнім водним транспортом.

Забезпечення встановлення засад належного обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами) як складової розвитку сфери транспортних послуг та наближення рівня надання таких послуг до європейських стандартів є виключною компетенцією держави.

У зв'язку з цим альтернативні (ринкові) механізми досягнення встановлених цілей відсутні.

Тому прийняття запропонованого проєкту акта є найбільш прийнятним способом досягнення встановленої мети.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями проєкту акта є:

- реалізація положень частини четвертої статті 57 Закону;
- реалізація окремих положень Стратегії у сфері внутрішнього водного транспорту;
- встановлення загальних засад обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами);
- сприяння підвищенню якості надання послуг пасажиром портами (терміналами), підвищенню конкурентоспроможності перевезень внутрішнім водним транспортом порівняно з іншими видами транспорту, збільшенню обсягу пасажирських перевезень внутрішнім водним транспортом.

У разі погодження проєкту акта буде встановлено загальні засади обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами), вимоги до причальних та/або плавучих споруд, призначених для стоянки пасажирських суден та обслуговування пасажирів, експлуатуючих організацій річкових пасажирських терміналів, процедуру організації посадки пасажирів на судно та висадки пасажирів з судна та вимоги до інформаційного забезпечення пасажирів в річкових пасажирських терміналах.

Таким чином, прийняття проєкту акта сприятиме створенню умов для підвищення якості надання послуг пасажиром портами (терміналами), забезпечення створення рівних умов для надання послуг пасажиром, а також виконання центральним органом виконавчої влади своїх обов'язків та функцій.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Залишення без змін нинішньої ситуації не надасть змоги розв'язати проблеми, визначені у розділі I.
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проєкту акта	Сприятиме: <ul style="list-style-type: none"> - реалізація положень частини четвертої статті 57 Закону; - реалізація окремих положень Стратегії у сфері внутрішнього водного транспорту; - встановлення загальних засад обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами); - сприяння підвищенню якості надання послуг пасажиром портами (терміналами), підвищенню конкурентоспроможності перевезень внутрішнім водним транспортом порівняно з іншими видами транспорту, збільшенню обсягу пасажирських перевезень внутрішнім водним транспортом.

	<p>Нормативно буде встановлено Правила обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами), вимоги до річкових пасажирських терміналів, основні положення щодо організації безпечної посадки пасажирів на судно та висадки пасажирів з судна, вимоги до інформаційного забезпечення пасажирів у річкових пасажирських терміналах, порядок користування пасажирськими послугами у річкових пасажирських терміналах.</p>
--	--

Таким чином, Альтернатива 2 є прийнятним і єдиним способом досягнення зазначених цілей.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p><i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час</p>	<p>Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною.</p>	<p>Залишаються не реалізованими норми частини четвертої статті 57 Закону. Не встановлено Правила обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами), вимоги до річкових пасажирських терміналів, основні положення щодо організації безпечної посадки пасажирів на судно та висадки пасажирів з судна, вимоги до інформаційного забезпечення пасажирів у річкових пасажирських терміналах, порядок користування пасажирськими послугами у річкових пасажирських терміналах.</p>
<p><i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту акта</p>	<p>Реалізовано норми частини четвертої статті 57 Закону. Нормативно буде встановлено Правила обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами), вимоги до річкових пасажирських терміналів, основні положення щодо організації безпечної посадки пасажирів на судно та висадки пасажирів з судна, вимоги до інформаційного забезпечення пасажирів у річкових пасажирських терміналах, порядок користування пасажирськими послугами у річкових пасажирських терміналах.</p>	<p>Додаткових витрат з державного бюджету не передбачається.</p>

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Під сферу регулювання проекту акта підпадають річкові порти (термінали) у яких наявні пасажирські причали, та які здійснюють обслуговування пасажирів і багажу, а також всі інші суб'єкти господарювання, які використовують на законних підставах причальні та/або плавучі споруди для стоянки пасажирських суден та обслуговування пасажирів і багажу.

Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання складає 22 суб'єкти*.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	5	17	0	0	22
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	23	77	0	0	100

* За інформацією з Баз даних гідротехнічних споруд, що знаходяться під технічним наглядом Регістра судноплавства України (ДП «Класифікаційне товариство «Регістр судноплавства України» здійснює функції з технічного нагляду за дотриманням експлуатуючими організаціями ГТС, що внесені до бази даних гідротехнічних споруд, вимог нормативних документів, відповідно до Положення про організацію та порядок здійснення технічного нагляду за гідротехнічними спорудами водотранспортного комплексу, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 16.01.2014 № 21, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 10 лютого 2014 р. за № 269/25046).

Вид альтернатив	Вигоди	Витрати
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною.	Витрати відсутні. Відсутність нормативного врегулювання правил обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами), не реалізовано норму частини четвертої статті 57 Закону.
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту акта	Нормативно буде встановлено Правила обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами), що сприятиме підвищенню якості надання послуг пасажирам портами (терміналами), наслідком чого буде підвищення конкурентоспроможності перевезень внутрішнім водним транспортом порівняно з іншими видами транспорту та збільшено обсяг пасажирських перевезень внутрішнім водним транспортом, і відповідно пасажирообіг в портах (терміналах).	Внаслідок реалізації положень регуляторного акта передбачаються витрати одного суб'єкта господарювання: - пов'язані з ознайомленням з новими регуляторними нормами в сумі 39,12 грн.**; - пов'язані з встановлення інформаційного табло в сумі 40 100,00 грн.***

--	--	--

** Розрахунок витрат суб'єктів господарювання, пов'язаних з ознайомленням з новими регуляторними нормами здійснено виходячи із розміру мінімальної заробітної плати, встановленої статтею 8 Закону України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» з 01.12.2021 становить у місячному розмірі – 6 500,00 грн, у погодинному розмірі – 39,12 грн та кількості часу, необхідного для ознайомлення – 1 год. робочого часу.

Проектом акта передбачається використовуються в пунктах відправлення і призначення, а також в проміжних пунктах маршруту різних видів носіїв інформації, зокрема, інформаційних табло (інформаційних стендів), аудіо-візуальних систем, довідкових бюро або інших засоби, що забезпечують своєчасність доведення необхідної інформації до пасажирів про здійснювані перевезення. Тобто, дане положення містить диспозитивну норму і допускає використання будь-якого виду носія інформації.

Для здійснення розрахунку витрат взято за основу вартість інформаційного табло як найбільш інформативного виду носіїв інформації із запропонованих проектом акту.

Розрахунок середньої вартості встановлення інформаційного табло можливо зробити на підставі аналізу загальнодоступної інформації про ціну таких табло з веб-порталу уповноваженого органу з питань закупівель (інформаційно-телекомунікаційної системи «PROZORRO»):

1) Придбання та встановлення електронно інформаційних табло для облаштування зупинок громадського транспорту (код ДК 021:2015: 48810000-9 - Інформаційні системи), закупівля 30 одиниць – очікуваною вартістю 1 500 000,00 грн (відповідно 50 000,00 грн за одиницю) (закупівля № UA-2018-07-31-001516-b);

2) Електронні інформаційні табло (код ДК 021:2015: 35261100-2 - Динамічні індикаторні панелі), закупівля 5 одиниць різної вартості, загальною вартістю 74 000,00 грн, середня вартість одиниці складає 15 400,00 грн (закупівля № UA-2017-06-09-000386-a);

3) Електронне обладнання (електронні інформаційні табло) (код ДК 021:2015: 31710000-6 - Електронне обладнання) – закупівля 3 одиниць, загальною вартістю 164 700,00 грн, вартість одиниці складає 54 900,00 грн (закупівля № UA-2017-12-04-002209-c).

За результатами аналізу отриманої інформації, середня вартість електронного табло складе близько 40 100,00 грн.***

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Витрати відсутні
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту акта	Внаслідок реалізації положень регуляторного акта передбачається загальна сума витрат суб'єктів господарювання – 883 060,64 грн.

	Загальна сума витрат суб'єктів господарювання за 5 років не зміниться та складе 883 060,64 грн.
--	---

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	40 100,00	40 100,00
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	-	-
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	-	-
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	-	-
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	-	-
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	-	-
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	-	-
8	Інше (витрати, пов'язані з ознайомленням з новими регуляторними нормами), гривень	39,12	39,12****
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	40 139,12	40 139,12****
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць	22	22
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	883 060,64	883 060,64

*** Витрати не належать до щорічних витрат суб'єктів господарювання за п'ять років, оскільки такі витрати мають місце тільки у перший рік, тому за 5 років не зміняться.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
------------	--------------	---------------------	------------------------

Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	40 100,00	-	40 100,00
--	-----------	---	-----------

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	-	-

* Вартість витрат, пов'язаних із підготовкою та поданням звітності державним органам, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації).

Вид витрат	Витрати* на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	-	-	-	-

Вид витрат	Витрати* на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)	-	-	-	-

* Вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю), визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації.

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів,	-	-	-	-

атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)				
---	--	--	--	--

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	-	-	-

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	-	-

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Вартість 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 більше існувати не буде).

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного балу
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	Цілі прийняття проекту акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати).
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту акта	4	Прийняття проекту акта забезпечить повною мірою досягнення поставлених цілей (проблема більше існувати не буде)

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
<i>Альтернатива 1.</i> Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні	Відсутні	У разі залишення нинішньої ситуації без змін проблему, наведену в розділі I, не буде розв'язано, що не забезпечить досягнення поставлених цілей
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту акта	Прийняття проекту акта забезпечить досягнення встановлених у розділі II цілей. Буде реалізовано норми частини четвертої статті 57 Закону. Нормативно буде встановлено Правила обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами), вимоги до річкових пасажирських терміналів, основні положення щодо організації безпечної посадки пасажирів на судно та висадки пасажирів з судна, вимоги до інформаційного забезпечення пасажирів у річкових пасажирських терміналах, порядок користування пасажирськими послугами у річкових пасажирських терміналах.	Витрати держави відсутні. Витрати суб'єктів господарювання в сумі 883 060,64 грн.	Прийняття проекту акта забезпечить удосконалення державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, реалізацію положень Закону в частині встановлення Правил обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами) та Стратегії в частині покращення якості надання транспортних послуг, підвищення конкурентоспроможності перевезень внутрішнім водним транспортом порівняно з іншими видами транспорту, збільшення обсягу пасажирських перевезень внутрішнім водним транспортом.

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

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

Заходами, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми з боку держави є забезпечення інформування перевізників, вантажовідправників,

вантажодержувачів та пасажирів, які є учасниками перевезень внутрішнім водним транспортом про вимоги регуляторного акта шляхом оприлюднення його на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами)» забезпечить удосконалення державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, реалізацію положень Закону в частині встановлення Правил обслуговування пасажирів і багажу портами (терміналами), а також створить умови для реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р в частині покращення якості надання транспортних послуг, підвищення конкурентоспроможності перевезень внутрішнім водним транспортом порівняно з іншими видами транспорту, збільшення обсягу пасажирських перевезень внутрішнім водним транспортом.

Негативний вплив зовнішніх факторів на дію цього регуляторного акта відсутній.

Реалізація положень регуляторного акта не потребує додаткових 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 проваджувати або виконувати ці вимоги

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

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта наводяться у розділі III відповідно до додатку 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта.

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 тим, що питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, не перевищує 10 відсотків.

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 проблеми та досягти цілей державного регулювання.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акту

Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта – надходження не передбачаються.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта – середній. З цією метою регуляторний акт оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

Прогнозні значення показників результативності регуляторного акта мають бути виражені у кількісній формі. Однак, у разі неможливості обчислення розмірів тієї чи іншої вигоди, результативність може бути виражена в текстовій формі, грошових одиницях чи процентному співвідношенні.

Після набуття чинності проектом акта його результативність визначатиметься такими показниками:

1. Кількість суб'єктів господарювання – перевізників, що здійснюють перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом.

2. Розмір коштів і час, що витратять суб'єкти господарювання у зв'язку із виконанням вимог регуляторного акта – 883 060,64 грн (закупівля інформаційного табло) та 22 годин (ознайомлення з новими регуляторними нормами).

3. Кількість (обсяг) перевезень внутрішнім водним транспортом в розрізі вантажів та пасажирів.

4. Кількість звернень/скарг від 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.

Міністр інфраструктури України
КУБРАКОВ

Олександр

_____ 2021 р.