

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про**  
**затвердження Правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу**  
**внутрішнім водним транспортом»**

**I. Визначення проблеми**

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

Пунктом 3 частини першої статті 5 Закону передбачено, що центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту розробляє та затверджує, зокрема, правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом.

Також, частиною першою статті 56 Закону встановлено, що Правила перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом розробляються і затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту.

Відповідно до частини четвертої статті 56 Закону для кожного перевезення вантажу судном внутрішнього водного плавання перевізник оформлює перевізний документ (транспортна накладна, внутрішній коносамент або коносамент), у тому числі в разі перевезення власного вантажу. Перевізний документ засвідчує факт прийняття перевізником вантажу до перевезення у стані, описаному в транспортному документі.

Типова форма перевізного документа для перевезень внутрішніми водними шляхами у каботажних рейсах затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту.

Частиною четвертою статті 57 Закону визначено, що Правила перевезення пасажирів та багажу на судах, 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 перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом 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 перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом та типової форми перевізного документа для перевезень внутрішніми водними шляхами у каботажних рейсах.

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



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Міністерство інфраструктури України

Підписувач Шкураков Василь Олександрович

Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000020AD32006A5A9800

Дійсний з 11.08.2021 по 10.08.2023



282/46/14-22 від 21.01.2022

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.

Стратегією визначено перелік завдань, що необхідно виконати для розв'язання проблем, наявних в транспортній галузі України, до якого, зокрема, віднесено часткову переорієнтацію вантажних перевезень на залізничний та внутрішній водний транспорт; забезпечення створення рівних та прозорих умов (на ринку) надання транспортних послуг, в тому числі поступова лібералізація вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден.

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 зв'язку із чим є необхідним прийняття нормативно-правового акту, яким буде вичерпно врегульовано правовідносини у сфері перевезень вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом.

У зв'язку із необхідністю виконання положень Закону щодо розроблення і затвердження Правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом та типової форми перевізного документа для перевезень внутрішніми водними шляхами у каботажних рейсах, Міністерством інфраструктури України розроблено проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом» (далі – проєкт 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 частин першої і четвертої статті 56 та частини четвертої статті 57 Закону.

Незатвердження Правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом призведе до неможливості реалізації окремих положень Закону. Також це може негативно вплинути на функціонування внутрішнього водного транспорту в цілому.

Згідно з пунктом 45 частини першої статті 1 Закону перевізник - суб'єкт господарювання, що здійснює перевезення вантажів, пасажирів та їхнього багажу, пошти суднами внутрішнього плавання.

Відповідно до пункту 66 частини першої статті 1 Закону судно внутрішнього плавання - річкове судно або судно змішаного плавання довжиною 20 метрів і більше або судно, добуток довжини, ширини та осадки якого становить об'єм у 100 кубічних метрів і більше, буксири і штовхачі, призначені для ведення складу таких суден чи плавучого обладнання, а також пасажирські судна і плавуче обладнання.

Прийняттям проекту акта передбачається виконати такі завдання:

- реалізувати положення частин першої і четвертої статті 56 та частини четвертої статті 57 Закону;
- реалізувати окремі положення Стратегії у сфері внутрішнього водного транспорту;
- встановити правила здійснення перевезень вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом;
- встановити типову форму перевізного документа для перевезень внутрішніми водними шляхами у каботажних рейсах;
- сприяти підвищенню рівня безпеки судноплавства, охорони людського життя та запобігти забрудненню навколишнього природного середовища.

Забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, а також реалізація єдиної державної політики у сфері управління безпекою судноплавства, приведення системи управління у відповідність до чинного законодавства та з міжнародними, зокрема, європейськими стандартами з безпеки судноплавства є виключною компетенцією держави.

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

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

## II. Цілі державного регулювання

Основними цілями проєкту акта є:

- реалізація положень частин першої і четвертої статті 56 та частини четвертої статті 57 Закону;
- реалізація окремих положень Стратегії у сфері внутрішнього водного транспорту;
- встановлення правил здійснення перевезень вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом;
- встановлення типової форми перевізного документа для перевезень внутрішніми водними шляхами у каботажних рейсах;
- сприяння підвищенню рівня безпеки судноплавства, охорони людського життя та запобігти забрудненню навколишнього природного середовища.

У разі погодження проєкту акта буде встановлено регулювання правовідносин у сфері перевезень вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом, правила здійснення таких перевезень, розмежовано права і обов'язки учасників таких правовідносин, встановлено типову форму перевізного документа для перевезень внутрішніми водними шляхами у каботажних рейсах, що передбачено Законом.

Таким чином, прийняття проєкту акта сприятиме створенню умов, які сприятимуть поступовій інтеграції України у внутрішній ринок ЄС; підвищенню якості надання послуг перевезень на внутрішньому водному транспорті, забезпеченню створення рівних умов для надання транспортних послуг, а також виконню 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"> <li>- реалізації положень частин першої і четвертої статті 56 та частини четвертої статті 57 Закону;</li> <li>- реалізації окремих положень Стратегії у сфері внутрішнього водного транспорту;</li> <li>- встановленню правил здійснення перевезень вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом;</li> <li>- встановлення типової форми перевізного документа для перевезень внутрішніми водними шляхами у каботажних рейсах;</li> </ul>

	<p>- підвищенню рівня безпеки судноплавства, охорони людського життя та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.</p> <p>Нормативно буде встановлено Правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом, встановлено перелік відомостей про вантаж, який є необхідним для здійснення перевезення, порядок здійснення навантаження і розвантаження вантажів, оформлення перевізного документа, пред'явлення і розгляду претензій; встановити правила перевезення пасажирів, порядок оформлення проїзних документів та пільгових проїзних документів, особливостей перевезення та зберігання ручної поклажі і тварин, порядок поводження з забутими (загубленими) і знайденими речами, права і обов'язки пасажирів і перевізника, здійснення контролю за перевезенням пасажирів, порядок здачі багажу для перевезення та видачі багажу, порядок дій при втраті і пошкодженні багажу, а також встановлено типову форму перевізного документа для перевезень внутрішніми водними шляхами у каботажних рейсах.</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 частин першої і четвертої статті 56 та частини четвертої статті 57 Закону. Не встановлено правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом та типову форму перевізного документа для перевезень внутрішніми водними шляхами у каботажних рейсах, відсутнє регулювання правовідносин у сфері</p>

		перевезень вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом.
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту акта	Реалізовано норми частин першої і четвертої статті 56 та частини четвертої статті 57 Закону. Нормативно буде встановлено Правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом, встановлено перелік відомостей про вантаж, який є необхідним для здійснення перевезення, порядок здійснення навантаження і розвантаження вантажів, оформлення перевізного документа, пред'явлення і розгляду претензій; встановити правила перевезення пасажирів, порядок оформлення проїзних документів та пільгових проїзних документів, особливостей перевезення та зберігання ручної поклажі і тварин, порядок поводження з забутими (загубленими) і знайденими речами, права і обов'язки пасажирів і перевізника, здійснення контролю за перевезенням пасажирів, порядок здачі багажу для перевезення та видачі багажу, порядок дій при втраті і пошкодженні багажу, а також встановлено типову форму перевізного документа для перевезень внутрішніми водними шляхами у каботажних рейсах.	Додаткових витрат з державного бюджету не передбачається.

### Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Під сферу регулювання проекту акта підпадають всі суб'єкти господарювання – перевізники, вантажовідправники та вантажоодержувачі.

Кількість суб'єктів господарювання – перевізників становить 108\* суб'єктів.

Кількість суб'єктів господарювання – вантажовідправників та вантажоодержувачів визначити неможливо, у зв'язку із відсутністю таких вихідних даних.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	13	95	0	0	108
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	12	88	0	0	100

\* За даними Державної служби статистики України кількість діючих суб'єктів господарювання у 2020 році за видом економічної діяльності Код за КВЕД–2010 50.30 – 72 суб'єкти та Код за КВЕД–2010 50.40. – 36 суб'єктів.

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 питання перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом, не реалізовано норми частин першої і четвертої статті 56 та частини четвертої статті 57 Закону.
<i>Альтернатива 2.</i> Прийняття проекту акта	Реалізовано норми частин першої і четвертої статті 56 та частини четвертої статті 57 Закону. Нормативно буде встановлено Правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом, встановлено перелік відомостей про вантаж, який є необхідним для здійснення перевезення, вимоги до маркування і пакування вантажів для здійснення перевезення, порядок визначення маси вантажу, порядок здійснення навантаження і розвантаження вантажів, оформлення перевізного документа, здійснення	Внаслідок реалізації положень регуляторного акта передбачаються витрати одного суб'єкта господарювання, пов'язані з ознайомленням з новими регуляторними нормами в сумі 39,26 грн.**

	<p>розрахунків за перевезення вантажів та пред'явлення і розгляду претензій; встановити правила перевезення пасажирів, порядок оформлення проїзних документів та пільгових проїзних документів, особливостей перевезення та зберігання ручної поклажі і тварин, порядок поводження з забутими (загубленими) і знайденими речами, права і обов'язки пасажирів і перевізника, здійснення контролю за перевезенням пасажирів, порядок повернення платежів за перевезення пасажирів; правила перевезення ручної поклажі та багажу, порядок здачі багажу для перевезення та видачі багажу, порядок дій при втраті і пошкодженні багажу, а також встановлено типову форму перевізного документа для перевезень внутрішніми водними шляхами у каботажних рейсах.</p>	
--	---	--

\*\* 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 2022 рік» з 01.01.2022 становить у місячному розмірі – 6 500,00 грн., у погодинному розмірі – 39,26 грн. та кількості часу, необхідного для ознайомлення – 1 год. робочого часу.

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 – 4 240,08 грн.*** Загальна сума витрат суб'єктів господарювання за 5 років не зміниться та складе 4 240,08 грн.

### **Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, 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	-	-



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	39,26	39,26
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	39,26	39,26
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	108	108
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	4 240,08	4 240,08

### 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	-	-	-

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 залишаються 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 бала
<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>	Відсутні	Відсутні	У разі залишення нинішньої ситуації без змін проблему,

Збереження ситуації, яка існує на цей час			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. Нормативно буде встановлено Правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом, встановлено перелік відомостей про вантаж, який є необхідним для здійснення перевезення, порядок здійснення навантаження і розвантаження вантажів, оформлення перевізного документа, пред'явлення і розгляду претензій; встановити правила перевезення пасажирів, порядок оформлення проїзних документів та пільгових проїзних документів, особливостей перевезення та зберігання ручної поклажі і тварин, порядок поводження з забутими (загубленими) і знайденими речами, права і обов'язки пасажирів і перевізника, здійснення контролю за перевезенням пасажирів, порядок здачі багажу для перевезення та видачі багажу, порядок дій при втраті і пошкодженні багажу, а також встановлено типову форму перевізного документа для перевезень внутрішніми водними шляхами у каботажних рейсах.	Витрати держави відсутні. Витрати суб'єктів господарювання пов'язані з ознайомленням з новим регулюванням в сумі 4 240,08 грн.	Прийняття проекту акта забезпечить удосконалення державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, реалізацію положень Закону та Стратегії в частині встановлення Правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом, а також типову форму перевізного документа для перевезення вантажу.

## **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, вантажоодержувачів та пасажирів, які є учасниками перевезень внутрішнім водним транспортом про вимоги регуляторного акту шляхом оприлюднення його на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом» забезпечить удосконалення державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, реалізацію положень Закону в частині встановлення правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом, 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 виконання завдань, пов'язаних з розв'язанням проблем, наявних в транспортній галузі України, до яких, зокрема, віднесено часткову переорієнтацію вантажних перевезень на залізничний та внутрішній водний транспорт; забезпечення створення рівних та прозорих умов (на ринку) надання транспортних послуг, в тому числі поступова лібералізація вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден.

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 акту 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 акту**

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**

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта – надходження не передбачаються.
2. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта – середній. З цією метою проєкт регуляторного акту оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.
3. Кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта – перевізники, вантажовідправники та вантажоодержувачі.
4. Розмір коштів і час, що витратять суб'єкти господарювання у зв'язку із виконанням вимог регуляторного акту.

Показниками результативності проєкту регуляторного акту будуть:

1. Кількість (обсяг) перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом.
2. Кількість (обсяг) перевезень пасажирів внутрішнім водним транспортом
3. Кількість звернень/скарг від суб'єктів господарювання, пов'язаних із дією регуляторного акта.

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

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.

Т. в. о. Міністра інфраструктури

Василь ШКУРАКОВ

\_\_\_\_\_ 2022 р.