**Аналіз регуляторного впливу**

**проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності»**

**І. Визначення проблеми**

Частиною першою статті 27 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) передбачено, що компенсація інвестицій, внесених суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності, здійснюється на підставі відповідних договорів, що укладаються державним підприємством «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») та інвесторами в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України.

На виконання вищезазначених положень Закону Мінінфраструктури розробило проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності» (далі – проєкт акта), яка затверджує Порядок та умови укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності.

Проблема, яку передбачається розв’язати шляхом державного регулювання, є брак коштів в ДП «АМПУ» на реалізацію затверджених проєктів через недостатнє фінансування морської галузі. Вирішення цієї проблеми полягає у встановленні прозорого порядку та визначенні умов, на підставі яких ДП «АМПУ» здійснюватиме суб’єктам господарювання компенсацію внесених суб’єктами господарювання (далі - інвестори) інвестицій у фінансування робіт з ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва стратегічних об’єктів портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності (далі – об’єкти інвестування).

У зв’язку з військовою агресією російської федерації проти України нині як ніколи гостро існує проблема недостатнього фінансування морської галузі, у тому числі у зв’язку з недосконалою фіскальною політикою, що призводить до відпливу коштів з ДП «АМПУ». Разом з цим, ДП «АМПУ» повинно забезпечувати реалізацію завдань, покладених на неї, відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430 та Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548 (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020 р.
№ 1634).

Окрім того, перед ДП «АМПУ» гостро стоїть питання браку коштів для реалізації проєктів реконструкції та підтримки портової інфраструктури, у тому числі причальної. Так, наприклад, на балансі ДП «АМПУ» обліковуються 265 причалів (вантажні, допоміжні, пасажирські), розташовані в 13 морських портах України, з яких: 20 - не придатні до нормальної експлуатації; 37 - потребують значних капіталовкладень в найближчі 5 років; більше 50 - працюють з низькою економічною ефективністю (наведені дані станом до 24.02.2022).

Переважна більшість причалів експлуатуються вже понад 25 років, значна кількість з яких має вік більше 50 років, що обумовлює необхідність відновлення їх технічного стану шляхом ремонту або реконструкції. Така ситуація з часом може зумовити загальне погіршення технічного стану причалів, збільшення кількості причалів з обмеженнями режиму експлуатації і навантажень, а також збільшення кількості непридатних до нормальної експлуатації причалів, які на даний час генерують кошти, відсоток від яких сплачується до державного бюджету у вигляді дивідендів.

За попередніми розрахунками, в період до початку військових дій на території України, потреба ДП «АМПУ» у фінансуванні проєктів з реконструкції, модернізації та будівництва лише причалів (понад 48 проєктів, з яких 36 з реконструкції та модернізації) оцінювалась на рівні 12 млрд грн на 4 роки.

Проте враховуючи окупацію 3 континентальних морських портів, а також наявність постійних ракетних ударів збоку російської федерації по території України, в тому числі південних регіонів зростає кількість пошкоджених об’єктів інфраструктури.

Оцінку фактичного пошкодженого та знищеного майна, в тому чисті стратегічних об’єктів портової інфраструктури можливо буде здійснити після завершення бойових дій на території України.

Тобто за результатами проведеної оцінки потреба ДП «АМПУ» в фінансуванні не тільки нових та реконструкції наявних об’єктів, а й відновленні і відбудови зруйнованих зросте в декілька разів.

Тому запровадження такого механізму на сьогодні, як ніколи є актуальним і необхідним для відновлення нормального та повноцінного функціонування морегосподарського комплексу.

Окрім причалів, Закон до стратегічних об’єктів портової інфраструктури відносить акваторії, пірси, інші види причальних споруд, моли, дамби, хвилеломи, інші берегозахисні споруди, підводні споруди штучного та природного походження, у тому числі канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки, залізничні та автомобільні під’їзні шляхи, лінії зв’язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, інші об’єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб’єктів господарювання у морському порту.

З огляду на ці відомості і обмежені фінансові ресурси ДП «АМПУ», а також з метою розвитку морегосподарського комплексу України Мінінфраструктури вважає за необхідне створення сприятливих умов для можливості залучення приватних інвестицій у розвиток стратегічних об’єктів портової інфраструктури.

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

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

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою:

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

діючих регуляторних актів, оскільки Законом врегулювання порушених питань передане до компетенції Кабінету Міністрів України.

Для цього розроблено проєкт акта.

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Основними цілями прийняття цього регуляторного акта є:

створення діючого механізму, який матиме метою компенсувати фактичну відсутність коштів у ДП «АМПУ» шляхом надання доступу до залучених інвесторами коштів, за користування якими не потребуватиметься виплата відсотків;

створення можливості негайного розвитку необхідної портової інфраструктури;

 створення умов для зростання привабливості інвестиційного клімату для залучення як іноземних, так і вітчизняних інвесторів до участі в розвитку та модернізації портової інфраструктури на виконання частини першої статті 27 Закону.

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

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання (фактично, відсутність регулювання) | Унеможливить:виконання вимог Закону; створення діючого механізму, який матиме метою компенсувати фактичну відсутність коштів у ДП «АМПУ» шляхом надання доступу до залучених інвесторами коштів, за користування якими не потребуватиметься виплата відсотків; негайний розвиток необхідної портової інфраструктури;використання коштів від портових зборів на компенсацію інвестицій відповідно до Порядку обліку та використання коштів від портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 р. № 316, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 р. за № 930/23462 (далі – Порядок). |
| Альтернатива 2.Прийняття регуляторного акта | Дозволить забезпечити:виконання вимог Закону; створення діючого механізму, який матиме метою компенсувати фактичну відсутність коштів у ДП «АМПУ» шляхом надання доступу до залучених інвесторами коштів, за користування якими не потребуватиметься виплата відсотків, а саме механізму укладення договорів між ДП «АМПУ» та інвесторами, за умовами якого інвестор буде приймати участь у проєктах щодо ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва стратегічних об’єктів портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності;негайний розвиток необхідної портової інфраструктури;утворення дійового механізму цільового використання портових зборів, а саме - використання цільових коштів від портових зборів на компенсацію інвестицій відповідно до Порядку. Важливим є те, що відповідно до положень Закону портові збори мають цільовий характер і можуть бути використані виключно за їх цільовим призначенням.  |

Інші альтернативні способи досягнення цілей, що не передбачають розроблення та затвердження проєкту акта, є неприйнятними, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить, передусім, у правовій площині. Інші види договорів з інвесторами щодо ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва стратегічних об’єктів портової інфраструктури, відповідно до державної політики стосовно використання портових зборів, не дозволяють використання таких коштів для реалізації відповідних проєктів.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною | недоотримання приватних інвестицій у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності, як наслідок – недоотримана вигода;залишення динаміки конкурентоспроможності як держави, так і вітчизняного бізнесу на тому ж рівні, що і зараз. |
| Альтернатива 2.Прийняття регуляторного акта | Зростання надходжень до бюджетів усіх рівнів;зростання обсягів інвестицій, в т.ч. міжнародних; реалізація державної політики щодо залучення приватних інвесторів до участі в розвитку портової інфраструктури призведе до збільшення доходів від портових зборів та/або послуг щодо використання суб’єктами господарювання стратегічних об’єктів портової інфраструктури за рахунок введення в експлуатацію нових об’єктів портової інфраструктури, реконструкції і модернізації вже існуючих застарілих об’єктів;зростання макроекономічних показників за рахунок розвитку інфраструктури морських терміналів, сплати податків, утворення в процесі реалізації проєктів нових робочих місць;розвиток портової інфраструктури, як наслідок, призводить до підвищення конкурентоспроможності українських портів у азовському, чорноморському та придунайському регіонах; покращення характеристик морських портів (глибина портів, габарити причальної стінки, наявність та якість комунікацій) за рахунок реалізації відповідних інвестиційних проєктів призведе до підвищення інвестиційної привабливості тилових площ у морських портах, а отже – і до відповідного збільшення вантажопереробки; виконання ДП «АМПУ» ряду зобов’язань перед українськими та міжнародними контрагентами, реалізація яких, через брак коштів, можлива лише за наявності додаткових джерел фінансування, одним з яких і є проєкт акта.  | Витрати ДП «АМПУ» на компенсацію інвестицій, внесених суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, за рахунок надходжень від портових зборів, плат за використання об’єктів портової інфраструктури, плат за послуги ДП «АМПУ». При цьому компенсації підлягатимуть лише кошти, що безпосередньо витрачені на виконання робіт. |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | Відсутні | Відсутні |
| Альтернатива 2.Прийняття регуляторного акта | Створення нових робочих місць в результаті розвитку портової інфраструктури, кількість яких буде прямо-пропорційно залежати від кількості реалізованих проєктів та темпів макроекономічного зростання. | Відсутні |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

Загальна кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання проєкту акта, складає близько ста портових операторів (відповідно до інформації з Реєстру морських портів). Інші компанії, що провадять діяльність в морських портах, також потенційно можуть бути стороною в договорах про компенсацію інвестицій, однак з меншою вірогідністю.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, щопідпадають під дію регулювання, одиниць | 100 | 0 | 0 | 100 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 100% | 0% | 0% | 100 |

Додаткові витрати на одного суб’єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта (згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта), відсутні.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | Відсутні | Неможливість реалізації ряду проєктів |
| Альтернатива 2.Прийняття регуляторного акта | Встановлення механізму повернення приватних коштів, що були залучені в розвиток портової інфраструктури, створить можливість прискорення реалізації проєктів, в яких зацікавлений бізнес. Така можливість сприятиме суб’єктам господарювання в підвищенні їх конкурентоспроможності у строки, що відповідають саме їх фінансовим можливостям, а не можливостям держави або державного підприємства. Тобто, на даний момент розвиток стратегічних об’єктів портової інфраструктури можливий майже лише за наявності волі та коштів у ДП «АМПУ», оскільки саме ДП «АМПУ» приймає рішення щодо реалізації того чи іншого проєкту, з урахуванням фінансового плану та затверджених проєктів. Із прийняттям проєкту акта приватний інвестор, маючи відповідну фінансову можливість, матиме змогу спільно з ДП «АМПУ» реалізовувати ті проєкти, в яких він зацікавлений. При цьому, ДП «АМПУ» зможе прогнозувати повернення інвестицій у відповідності до підвищення надходжень за рахунок реалізованого проєкту, що не потребуватиме залучення коштів із додаткових джерел. | Витрати на реалізацію потрібних та економічно доцільних для бізнесу проєктів, з подальшою компенсацією вартості відповідних проєктів від ДП «АМПУ» (без отримання відсотків за користування коштами). |

Щодо сумарних витрат за альтернативами, виражених в грошовому еквіваленті, – вони відсутні через те, що внаслідок прийняття проєкту акта не виникатиме безпосередньої необхідності здійснення будь-яких витрат. Прийняття проєкту акта слугуватиме лише механізмом для реалізації добровільного волевиявлення ДП «АМПУ» (держави) та інвестора (суб’єкта господарювання), і як наслідок – механізмом для реалізації інвестиційних проєктів.

**IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей**

Ефективним способом досягнення поставленої мети є прийняття регуляторного акта, реалізація якого дозволить затвердити проєкт акта у відповідності до Закону.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)  | Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки) | Коментарі щодо присвоєння відповідного бала |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | 1 | Збереження чинного регулювання не дає змоги досягнути мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу. |
| Альтернатива 2.Прийняття регуляторного акта | 3 | Прийняття регуляторного акта є найбільш прийнятним та ефективним способом, який:дозволить майже  повною мірою досягти мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);надасть можливість реалізації державної політики щодо залучення приватних інвестицій до участі в розвитку портової інфраструктури;сприятиме збільшенню макроекономічних показників в роботі морських терміналів (за рахунок введення в експлуатацію нових об’єктів портової інфраструктури або ремонту чи модернізації старих), у тому числі:зростанню доходів від портових зборів за рахунок зростання чисельності суднозаходів (або вантажомісткості суден, у разі реалізації днопоглиблювальних проєктів);збільшенню доходів від експлуатації відповідних об’єктів портової інфраструктури;сплаті податків при реалізації проєктів;- створенню нових робочих місць.Натомість, прийняттям регуляторного акта не може бути вирішена проблема із дефіцитом коштів у ДП «АМПУ» для реалізації всіх запланованих проєктів. Також, у певній мірі, можуть залишатись відкритими питання щодо додаткових альтернативних джерел залучення коштів. |
|  |  |  |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | Для держави: Ситуація залишиться на існуючому рівні  Для суб’єктів господарювання та громадян:Відсутні | Для держави: Недоотримання приватного інвестування у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності, як наслідок – недоотримана вигода;залишення динаміки конкурентоспроможності як держави, так і вітчизняного бізнесу на тому ж рівні, що і зараз.Для громадян: відсутні.Для суб’єктів господарювання:Неможливість реалізації ряду проєктів. | Обрання зазначеної альтернативи не дає змоги досягнути мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу;не будуть дотримані положення Закону;встановлення додаткового механізму залучення коштів від приватних інвесторів залишається неврегульованим. |
| Альтернатива 2.Прийняття регуляторного акта | Для держави: можливість залучення додаткових коштів для реалізації проєктів у портах повністю відповідає державній політиці у сфері розвитку морегосподарського комплексу;зростання надходжень до бюджетів усіх рівнів;зростання обсягів інвестицій, в т.ч. міжнародних; реалізація державної політики щодо залучення приватних інвесторів до участі в розвитку портової інфраструктури призведе до збільшення доходів від портових зборів та/або послуг щодо використання суб’єктами господарювання стратегічних об’єктів портової інфраструктури за рахунок введення в експлуатацію нових об’єктів портової інфраструктури, реконструкції і модернізації вже існуючих застарілих об’єктів;зростання макроекономічних показників за рахунок розвитку інфраструктури морських терміналів, сплати податків, утворення в процесі реалізації проєктів нових робочих місць;розвиток портової інфраструктури як наслідок призводить до підвищення конкурентоспроможності українських портів у азовському, чорноморському та придунайському регіонах; покращення характеристик морських портів (глибина портів, габарити причальної стінки, наявність та якість комунікацій) за рахунок реалізації відповідних інвестиційних проєктів призведе до підвищення інвестиційної привабливості тилових площ у морських портах, а отже – і до відповідного збільшення вантажопереробки; виконання ДП «АМПУ» ряду зобов’язань перед українськими та міжнародними контрагентами, реалізація яких, через брак коштів, можлива лише за наявності додаткових джерел фінансування.Для громадян: Створення нових робочих місць в результаті розвитку портової інфраструктури, кількість яких буде прямо-пропорційно залежати від кількості реалізованих проєктів та темпів макроекономічного зростання.Для суб’єктів господарювання:Встановлення механізму повернення приватних коштів, що були залучені в розвиток портової інфраструктури, створить можливість прискорення реалізації проєктів, в яких зацікавлений бізнес. Така можливість сприятиме суб’єктам господарювання в підвищенні їх конкурентоспроможності у строки, що відповідають саме їх фінансовим можливостям, а не можливостям держави або державного підприємства. Тобто, на даний момент розвиток стратегічних об’єктів портової інфраструктури можливий лише за наявності волі та коштів у ДП «АМПУ», оскільки саме ДП «АМПУ» приймає рішення щодо реалізації того чи іншого проєкту, з урахуванням фінансового плану та затверджених проєктів. Із прийняттям проєкту акта приватний інвестор, маючи відповідну фінансову можливість, матиме змогу спільно з ДП «АМПУ» реалізовувати ті проєкти, в яких він зацікавлений. При цьому, ДП «АМПУ» зможе прогнозувати повернення інвестицій у відповідності до підвищення надходжень за рахунок реалізованого проєкту, що не потребуватиме залучення коштів із додаткових джерел. | Для держави: Витрати ДП «АМПУ» на компенсацію інвестицій, внесених суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, за рахунок надходжень від портових зборів, плат за використання об’єктів портової інфраструктури, плат за послуги ДП «АМПУ». При цьому компенсації підлягатимуть лише кошти, що безпосередньо витрачені на виконання робіт.Для громадян: відсутні.Для суб’єктів господарювання:Витрати на реалізацію потрібних та економічно доцільних для бізнесу проєктів, з подальшою компенсацією вартості відповідних проєктів від ДП «АМПУ» (без отримання відсотків за користування коштами). | Прийняття регуляторного акта є найбільш прийнятним та ефективним способом, який і дозволить досягти мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу.  |
|  |  |  |
| Рейтинг | Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи  | Оцінка ризику зовнішніхчинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| Альтернатива 1.Збереження чинного регулювання | Альтернатива є неприйнятною, оскільки ситуація залишається незмінною – не досягнені поставлені цілі.Відмова від збереження чинного регулювання обумовлена нагальними потребами у залученні приватних інвестицій.  | Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| Альтернатива 2.Прийняття регуляторного акта | Прийняття регуляторного акта є найбільш прийнятним та ефективним способом, який дозволить майже повною мірою досягти мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу, та дозволить забезпечити виконання наступних цілей:виконання вимог Закону;буде визначено Порядок та умови укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності, що дасть змогу з моменту прийняття акта почати реалізацію ряду проєктів, вкрай важливих для розвитку морегосподарського коплексу. | Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта. |

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

Основним механізмом для розв’язання зазначеної проблеми є прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності».

Запропонований у проєкті акта механізм укладення договору підряду щодо будівництва (нового будівництва, ремонту, реконструкції, модернізації) стратегічного об’єкту портової інфраструктури між ДП «АМПУ» та підрядником, а також договору між ДП «АМПУ» та інвестором щодо компенсації інвестицій, виглядатиме наступним чином:

ДП «АМПУ» та інвестор укладають договір, відповідно до умов якого інвестор зобов’язується у майбутньому виступити платником за зобов’язаннями ДП «АМПУ» перед підрядником (відповідно до визначеного об’єкта в межах конкретної суми) в порядку положень статті 194 Господарського кодексу України. ДП «АМПУ» після введення об’єкта в експлуатацію бере на себе зобов’язання компенсувати суму внесених інвестором інвестицій (відповідно до графіку із вказанням джерел надходження коштів, що будуть спрямовані на компенсацію інвестицій) в порядку положень статей 26, 27 Закону.

 Відповідно до законодавства у сфері публічних закупівель ДП «АМПУ» укладає договір із підрядною організацією щодо будівництва (нового будівництва, ремонту, реконструкції, модернізації) певного стратегічного об’єкту портової інфраструктури, умовами якого передбачена можливість виконання фінансових зобов’язань ДП «АМПУ» третьою особою (інвестором, який не є стороною підрядного договору). Підрядна організація за рахунок отриманого фінансування (безпосередньо від інвестора) виконує роботи з ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва стратегічних об’єктів портової інфраструктури, ДП «АМПУ» приймає роботи, ставить відповідний об’єкт на баланс та вводить в експлуатацію.

Після введення в експлуатацію об’єкта будівництва (черги та/або пускового комплексу) ДП «АМПУ» буде виконувати свої зобов’язання перед інвестором, який сплачував за будівництво, шляхом виплати йому коштів за графіком і на умовах, визначених у договорі щодо компенсації інвестицій, внесених суб’єктом господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури (інвестором), а саме – договорі інвестування.

Джерелом компенсації інвестицій у стратегічні об’єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, що справляються ДП «АМПУ» (що безпосередньо передбачено Порядком, та інші джерела, не заборонені законодавством (положення частини третьої статті 27 Закону).

**VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги**

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат i ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування. Навпаки, реалізація механізму, закріпленого в проєкті акта, дозволить використовувати кошти, що будуть генеруватись від реалізації майбутніх проєктів.

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

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

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

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

**VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Строк дії регуляторного акта, достатній для розв’язання проблеми та досягнення цілей державного регулювання, не обмежується в часі. Зміна терміну дії регуляторного акта можлива у разі зміни нормативно - правових актів, на виконання вимог яких базується проєкт акта.

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

**VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Виходячи з цілей державного регулювання для відстеження результативності цього регуляторного акта пропонується встановити такі показники:

1) розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов’язаних з дією акта;

2) кількість суб’єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта;

3) розмір коштів і час, що витрачатимуться суб’єктами господарювання та/або фізичними особами, пов’язаними з виконанням вимог акта;

4) рівень поінформованості суб’єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта.

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

Стосовно регуляторного акта буде здійснюватися базове, повторне та періодичні статистичне відстеження його результативності.

Відстеження результативності акта буде здійснюватися за показниками результативності, зазначеними у розділі VIII цього аналізу регуляторного впливу.

Базове відстеження результативності 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 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 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.

Віце-прем’єр-міністр

з відновлення України – Міністр Олександр КУБРАКОВ

«\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2024 р.