**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

**проєкту** **постанови Кабінету Міністрів України**

**«Про визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 17 травня 1993 р. № 357»**

**І. Визначення проблеми**

Проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про визнання такою, що втратила чинність постанови Кабінету Міністрів України від 17 травня 1993 р. № 357» (далі – проєкт акта) розроблено з метою упорядкування нормативного врегулювання ринку перевезень вантажів залізничним, морським та річковим транспортом, зменшення часових та фінансових витрат бізнесу на погодження місячних планів перевезень, спрощення процедур погодження.

Постанова Кабінету Міністрів України від 17.05.1993 № 357
«Про Тимчасове положення про місячне планування та організацію перевезень експортних, імпортних і транзитних вантажів залізничним, морським та річковим транспортом» (далі – постанова 357) була прийнята до законодавчого врегулювання відносин у сфері перевезення вантажів та мала тимчасовий характер.

На сьогодні питання перевезення вантажів (правила планування таких перевезень залізничним транспортом, а також в прямому змішаному залізнично-водному сполученні) регулюються Законами України «Про транспорт»,
«Про транзит вантажів», «Про залізничний транспорт», транспортними статутами та правилами перевезень вантажів.

Зокрема, питання стосовно планування залізничних вантажних перевезень врегульовано Законом України «Про залізничний транспорт» (стаття 8), де зазначено що перевезення організується на договірних засадах і для забезпечення виконання договірних зобов’язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень.

Умови та порядок організації перевезень, у тому числі в прямому змішаному сполученні за участю залізничного та інших видів транспорту, нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування пасажирів, відправників і одержувачів вантажів визначаються Статутом залізниць України, Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.

Відповідно до підпункту 7.1.1 пункту 7.1 розділу 7 Правил планування перевезень вантажів, затверджених наказом Мінтрансу від 09.12.2002 № 873 «Про внесення доповнення до наказу Мінтрансу від 21.11.2000 № 644»
(у редакції від 08.06.2011), зареєстрованим в Мінʼюсті 29.12.2002 за
№ 1030/7318, планування перевезення вантажів у межах України здійснюється з використанням автоматизованої системи документообігу відповідно до Правил та цього Порядку.

Постанова 357 є неактуальною, оскільки суперечить актам вищої або однакової юридичної сили, що суттєво змінили регулювання у сфері, яку регулює даний акт.

Постанова № 357 суперечить:

статті 8 Закону України «Про залізничний транспорт» - перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом загального користування організується на договірних засадах. Для забезпечення виконання договірних зобов’язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень;

статтям 17-21 постанови Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 1998 № 457 «Про затвердження Статуту залізниць України»;

Правилам планування перевезень вантажів, затверджених наказом Мінтрансу від 09.12.2002 № 873 «Про внесення доповнення до наказу Мінтрансу від 21.11.2000 № 644» (у редакції від 08.06.2011), зареєстрованим в Мінʼюсті 29.12.2002 за № 1030/7318.

Основні групи (підгрупи), на які проблема має 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;

чинних регуляторних актів, оскільки чинне законодавство не містить засобів (інструментів), що дозволяють вирішити вказану проблему.

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Метою проєкту акта є упорядкування нормативно-правового регулювання ринку перевезень вантажів залізничним, морським та річковим транспортом, що відповідає цілі 8.1 «Українські пасажири та вантажовідправники мають доступ до якісної, безпечної залізниці» Програми діяльності Кабінету Міністрів України, схваленої постановою Верховної Ради України від 04.10.2019
№ 188-IX.

Основним завданням проєкту акта є:

скасування неактуального (застарілого) регулювання відносин у сфері перевезення вантажів;

удосконалення нормативно-правового регулювання ринку перевезень вантажів залізничним, морським та річковим транспортом;

задоволення потреб суспільства, економіки у перевезенні вантажів.

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

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1Залишення чинного регулювання  | Альтернатива не дозволить вирішити проблеми, які зазначені у розділі І аналізу та досягти цілей державного регулювання. Залишається можливість застосування санкцій до суб’єктів господарювання та можливість штучного затягування здійснення перевезень. |
| Альтернатива 2Прийняття проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 17 травня 1993 р. № 357». | Альтернатива дозволить вирішити проблеми, зазначені у розділі І аналізу та досягти цілей державного регулювання. Дана альтернатива сприятиме зменшенню фінансових та часових витрат суб’єктів господарювання (в середньому економія для одного суб’єкта складатиме близько 707,75 грн та відповідно економія часу близько 25 год). Економія для всіх суб’єктів на рік - 1 608 008 грн. |
| Альтернатива 3Прийняття проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 17 травня 1993 р. № 357» та прийняття підзаконного акту щодо місячного планування морським та річковим перевезенням. | Дана альтернатива частково дозволить досягти цілей державного регулювання в частині упорядкування чинного законодавства та очищення від неактуальних нормативно-правових актів. Проте некоректним буде прийняття підзаконного акта без належної правової підстави. Зокрема, річкові перевезення будуть врегульовані в новому Законі України «Про внутрішні водні шляхи». Враховуючи це, варто спочатку врегулювати це питання на законодавчому рівні та отримати відповідну правову підставу для прийняття нового підзаконного акту щодо місячного планування морським та річковим перевезенням. |

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Ситуація залишиться на існуючому рівні. | Витрати залишаться на існуючому рівні. |
| Альтернатива 2 | Зменшення часового та адміністративного навантаження на суб’єктів господарювання, центральні органи виконавчої влади, пов’язаного з необхідністю щомісячно затверджувати плани та доводити їх до відома виконавців. | Зменшення витрат на адміністрування регулювання – погодження та обробку інформації; затвердження наказом міністерства щомісячних планів та доведення до відома виконавців.  |
| Альтернатива 3 | Підвищення якості надання державою послуг.  | У разі спрощення процедури за рахунок автоматизованих систем та електронного обміну інформацією можна прогнозувати аналогічне зменшення витрат на адміністрування регулювання як у Альтернативі 2.  |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутні | Відсутні |
| Альтернатива 2 | Відсутні | Відсутні |
| Альтернатива 3 | Відсутні  | Відсутні |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання\*:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі/Середні\* | Малі/Мікро\* | Разом\* |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць (експедитори; СГД за КВЕД 49.2, 50.2, 50.4; експортери та імпортери)  | 1342 | 930 | 2 272 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків  | 59 | 41 | 100 |

\*За даними офіційних сайтів центральних органів виконавчої влади та експертних досліджень

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Ситуація залишиться на існуючому рівні, відповідно вигоди для суб’єктів господарювання відсутні. | Витрати, пов’язані з підготовкою заявки, погодження з портами, адміністраціями та очікування затвердження місячних планів наказом міністерства.***Розрахунок:***25 год (час на підготовку пакету документів та очікування затвердження плану міністерства Х 28,31 грн (вартість часу роботи Закон України «Про державний бюджет на 2020 рік) = 707,75 грн. |
| Альтернатива 2 | Зменшення операційних та часових витрат на узгодження місячних обсягів експортно-імпортних та транзитних перевезень. **В середньому економія для одного суб’єкта складатиме близько 707,75 грн та відповідно економія часу близько 25 год. Економія для всіх суб’єктів на рік - 1 608 008 грн.**Можливість направити вивільнені кошти на розвиток підприємницької діяльності. | Відсутні |
| Альтернатива 3 | Зменшення операційних та часових витрат на узгодження місячних обсягів експортно-імпортних та транзитних перевезень. **В середньому економія для одного суб’єкта складатиме близько 707,75 грн та відповідно економія часу близько 25 год. Економія для всіх суб’єктів на рік - 1 608 008 грн.** | Витрати, будуть залежати від запровадженої новим нормативно-правовим актом системи обміну інформацією, тому є важко прогнозованими.  |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми) | Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки) | Коментарі щодо присвоєння відповідного бала |
| Альтернатива 1 | 1 | Збереження чинного регулювання не дає змоги досягти мети державного регулювання, визначеної у розділі ІІ аналізу. |
| Альтернатива 2 | 3 | Дозволить досягнути цілей державного регулювання в частині зменшення адміністративного навантаження та сприятиме зменшенню часових та операційних витрат суб’єктів господарювання.В середньому економія для одного суб’єкта складатиме близько 707,75 грн та відповідно економія часу близько 25 год. Економія для всіх суб’єктів на рік - 1 608 008 грн.Втрата чинності постанови № 357 є найбільш прийнятним та ефективним способом вирішення проблем, зазначених у розділі І аналізу. |
| Альтернатива 3 | 2 | В середньому економія для одного суб’єкта складатиме близько 707,75 грн, для всіх суб’єктів на рік- 1 608 008 грн. Дозволить досягти цілей державного регулювання в частині зменшення адміністративного навантаження та сприятиме зменшенню фінансових та часових витрат суб’єктів господарювання.Проте, витрати є важко прогнозованими, оскільки будуть залежати від запровадженої новим нормативно-правовим актом системи обміну інформацією. |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| Альтернатива 1Залишення чинного регулювання | **Для держави:** Ситуація залишиться на існуючому рівні.**Для громадян:** Відсутні**Для суб’єктів господарювання:**Ситуація залишиться на існуючому рівні, відповідно вигоди для суб’єктів господарювання відсутні. | **Для держави:** Витрати залишаться на існуючому рівні**Для громадян:** Відсутні**Для суб’єктів господарювання:** Витрати, пов’язані з підготовкою заявки, погодження з портами, адміністраціями та очікування затвердження місячних планів наказом міністерства.***Розрахунок:***25 год (час на підготовку пакету документів та очікування затвердження плану міністерства Х 28,31 грн (вартість часу роботи Закон України «Про державний бюджет на 2020 рік) = 707,75 грн.Загалом 707,75 грн Х 2272 (кількість СГД) = 1 608 008 грн | Є найгіршою з альтернатив, оскільки не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання та не відповідає вимогам чинного законодавства |
| Альтернатива 2  | **Для держави:** Зменшення часового та адміністративного навантаження на суб’єктів господарювання, центральні органи виконавчої влади, пов’язаного з необхідністю щомісячно затверджувати плани та доводити їх до відома **Для громадян:** Відсутні**Для суб’єктів господарювання:**Зменшення операційних та часових витрат на узгодження місячних обсягів експортно-імпортних та транзитних перевезень. В середньому економія для одного суб’єкта складатиме близько 707,75 грн та відповідно економія часу близько 25 год). Економія для всіх суб’єктів на рік- 1 608 008 грн. | **Для держави:**Зменшення витрат на адміністрування регулювання – погодження та обробку інформації; затвердження наказом міністерства щомісячних планів та доведення до відома виконавців. **Для громадян:**Витрати відсутні**Для суб’єктів господарювання:**Відсутні | Є найбільш оптимальною серед запропонованих альтернатив, оскільки дає змогу досягнути поставлених цілей державного регулювання.  |
| Альтернатива 3 | **Для держави:** Підвищення якості надання державою послуг. **Для громадян:** Відсутні.**Для суб’єктів господарювання:** Зменшення операційних та часових витрат на узгодження місячних обсягів експортно-імпортних та транзитних перевезень. В середньому економія для одного суб’єкта складатиме близько 707,75 грн та відповідно економія часу близько 25 год). Економія для всіх суб’єктів на рік- 1 608 008 грн.  | **Для держави:** У разі спрощення процедури за рахунок автоматизованих систем та електронного обміну інформацією можна прогнозувати аналогічне зменшення витрат на адміністрування регулювання як у Альтернативі 2.**Для громадян:**Витрати відсутні**Для суб’єктів господарювання:** Витрати, будуть залежати від запровадженої новим нормативно-правовим актом системи обміну інформацією, тому є важко прогнозованими.  | Є прийнятною альтернативою, однак досягнення поставлених цілей є важко прогнозованими. |
|  |  |  |  |
| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| Альтернатива 2 | Така альтернатива сприятиме зменшенню фінансових та часових витрат суб’єктів господарювання (в середньому економія для одного суб’єкта складатиме близько 707,75 грн та відповідно економія часу близько 25 год). Визнання такою, що втратила чинність, постанови №357 є найбільш прийнятним та ефективним способом, оскільки дозволить вирішити проблемні питання зазначені у розділі І аналізу, досягти цілей державного регулювання.  | Зовнішні чинники на дію регуляторного акта відсутні. |
| Альтернатива 3 | Така альтернатива є прийнятною, однак важко спрогнозувати досягнення поставлених цілей. | Зовнішні чинники на дію регуляторного акта на даний момент відсутні. |
| Альтернатива 1 | Збереження чинного регулювання не дає змоги досягнути цілей державного регулювання, які визначені у розділі ІІ аналізу. Залишаються не врегульованими проблеми, зазначені у розділі І аналізу. | Не відповідає вимогам «Про залізничний транспорт», підзаконним актам, та не застосовується на практиці як суб’єктами господарювання, так і державними органами.  |

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

Механізмом, завдяки якому можна розв’язати проблему, є прийняття проєкту акта.

Організаційні заходи для впровадження регулювання

Для впровадження цього регуляторного акта необхідно забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення у засобах масової інформації та розміщенні на Урядовому порталі.

Заходи, які необхідно здійснити суб’єктам господарювання:

ознайомитися з вимогами регулювання (пошук та опрацювання регуляторного акту в мережі Інтернет).

**VI. Оцінка виконання вимог 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 акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів.

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

**Оскільки даний акт не є регуляторним, але визнає нечинним регуляторний акт,** відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, не проводився.

Розрахунок витрат суб’єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання (Додаток 4 (Тест малого підприємництва) до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта), а також витрат на одного суб’єкта господарювання великого і середнього підприємництва (Додаток 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта), **не здійснювався, оскільки не передбачається запровадження нового обтяжливого для бізнесу регулювання, а запропоновані зміни спрямовані виключно на зменшення витрат суб’єктів господарювання, дерегуляцію та спрощення ведення бізнесу.** Тому, оцінка вигод і витрат бізнесу здійснена в рамках розділу III (Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей).

Прийняття та оприлюднення проєкту акту в установленому порядку забезпечить доведення його вимог до суб’єктів господарювання та інших зацікавлених органів влади.

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

**VII. Обґрунтування запропонованого строку дії акта**

Строк дії цього акта встановлюється на необмежений термін, оскільки він регулює відносини, які мають пролонгований характер. Зміна строку дії акта можлива в разі зміни міжнародно-правових актів чи законодавчих актів України вищої юридичної сили, на виконання яких розроблений цей проєкт акта.

Враховуючи його актуальність, акт набирає чинності з дня, наступного за днем його опублікування.

**VIII. Визначення показників результативності дії акта**

Прогнозними значеннями показників результативності є:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов’язаних із дією акта  – додаткових надходжень не передбачається.

2. Кількість суб’єктів, на яких поширюватиметься дія акта – 2 272.

3. Рівень поінформованості суб’єктів господарювання та (або) фізичних осіб із основними положеннями проєкту акта – високий, оскільки зазначений проєкт акта розміщений на офіційному сайті Мінекономіки.

Після прийняття проекту акта він буде розміщений на Урядовому порталі.

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

Відстеження результативності акта здійснюватиметься шляхом проведення базового, повторного та періодичного відстеження показників результативності акта, визначених під час проведення аналізу впливу акта.

Базове відстеження результативності акта буде здійснюватися після набрання ним чинності, оскільки для цього використовуватимуться статистичні показники, інформація міністерств, а також соціологічні показники, отримані в результаті опитування вантажовласників та перевізників.

Повторне відстеження результативності акта здійснюватиметься через рік з дня набрання чинності цим актом, але не пізніше двох років після набрання ним чинності. За результатами даного відстеження відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження.

Періодичне відстеження результативності буде здійснюватися один раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

У разі надходження пропозицій та зауважень щодо вирішення неврегульованих або проблемних питань буде розглядатись необхідність внесення відповідних змін.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Мінекономіки протягом усього терміну його дії шляхом розгляду пропозицій та зауважень, які надійдуть до Міністерства.

**Міністр розвитку економіки,**

**торгівлі та сільського**

**господарства України Тимофій МИЛОВАНОВ**

“\_\_\_\_” \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2020 р.