



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає на погодження проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України» (далі – проект наказу).

Просимо погодити проект наказу у найкоротший строк.

- Додатки:
1. Копія проекту наказу на 7 арк. в 1 прим.
 2. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу на 9 арк. в 1 прим.
 3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Міністр


Владислав КРИКЛІЙ

Віта Пшенишна 351 48 58

384637 *



№3951/46/14-19 від 11.12.2019

Повідомлення про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»

10 грудня 2019, 14:10

Оголошення

Регуляторна діяльність

Повідомлення про оприлюднення

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України» розроблено відповідно до пункту 6 постанови Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 № 269 «Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення».

Метою наказу є визначення чітких критеріїв щодо проведення перевірки уповноваженою особою Служби капітана морського порту для пришвидшення та забезпечення прозорості процесу державного контролю суден у морських портах, спрощення та прискорення процесу перевірки судових систем на предмет належного пломбування суден під час заходження судна в морський порт і видачі йому документів під час виходу з порту, а також здійснення всіх формальностей за допомогою інформаційної системи портового співтовариства, що унеможливить незаконну затримку судна.

Зауваження і пропозиції щодо зазначеного проєкту просимо направляти до Мінінфраструктури на поштову адресу: 01135, м. Київ, пр-т. Перемоги, 14, або на електронну адресу: rshepnyshna@mtu.gov.ua

Зауваження та пропозиції до проєкту від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань прийматимуться Міністерством інфраструктури України протягом місяця з дня оприлюднення.

ВСІ ОГолошення

Поділитись сторінкою

За галузями

Автомобільний та міський транспорт

Дорожнє господарство

Залізничний транспорт

Водний транспорт

Авіатранспорт

Поштовий зв'язок

За темами

Безпека на транспорті

Аналітика

Відкриті дані

Громадська рада

Дозволи

Дорадчі органи

Євроінтеграція

Регуляторна діяльність

Закупівлі

Інформаційні технології

Міжнародні зв'язки

Інфраструктурні проєкти



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про затвердження Змін до деяких нормативно- правових актів Міністерства інфраструктури України

Відповідно до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України, пункту 6 Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 року № 269 (зі змінами), абзацу чотирнадцятого підпункту 28 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Зміни до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України, що додаються.

2. Департаменту реформування та функціонування морського та річкового транспорту забезпечити:

подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

4. Контроль за виконанням цього наказу покласти на першого заступника Міністра Абрамовича Д. В.

Міністр

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes. The signature is positioned to the left of the printed name.

Владислав КРИКЛІЙ

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства

інфраструктури України

_____ № _____

ЗМІНИ

до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України

1. Абзац четвертий пункту 3 Порядку надання послуг із забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин у морських портах України, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 21 серпня 2013 року № 631, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 06 вересня 2013 року за № 1533/24065, виключити.

У зв'язку з цим абзаци п'ятий - одинадцятий вважати відповідно абзацами четвертим - десятим.

2. В Інструкції про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод,

що їх містять, затвердженій наказом Міністерства інфраструктури України від 05 грудня 2016 року № 433, зареєстрованій в Міністерстві юстиції України 27 грудня 2016 року за № 1713/29843:

1) пункт 2 розділу I викласти в такій редакції:

«2. Дія цієї Інструкції поширюється на капітанів морських портів, служби капітанів морських портів (далі – Служба), екіпажі суден, які заходять до морських портів України (далі – адміністрація судна), державне підприємство «Адміністрація морських портів України» та його філії (далі – адміністрація морських портів).»;

2) у розділі II:

пункт 1 доповнити новим абзацом такого змісту:

«Пломбування запірних пристроїв забезпечується (здійснюється) адміністрацією судна до входу судна, що експлуатується, в територіальне море України, про що робиться запис в судовому журналі із зазначенням номерів пломб або відбитків, зазначених на них. На суднах, які вводяться в експлуатацію після побудови, ремонту, або в інших випадках, пов'язаних з відсутністю або пошкодженням пломб на запірних пристроях, адміністрація судна здійснює таке пломбування до спуску судна на воду або до введення цього судна в експлуатацію, якщо судно було виведено з експлуатації на плаву.»;

у пункті 2:

в абзаці першому після слова «Перелік» слово «суднових» виключити;
абзац другий викласти в такій редакції:

«Перелік запірних пристроїв кожного судна визначається адміністрацією судна з урахуванням вимог законодавства, типу, призначення і конструктивних особливостей судна, його обладнання та систем та зазначається у відповідному судовому документі.»;

у пункті 6:

абзац перший після слова «Пломбування» доповнити словами «запірних пристроїв», після слів «будь-які маніпуляції» доповнити словами «із запірним», після слова «призводили» доповнити словом «б»;

доповнити новим абзацом такого змісту:

«Для пломбування запірних пристроїв використовуються тільки одноразові пломби (пластикові, свинцеві, тощо), що мають відповідний номер або відбиток після використання пломбінатора. Використання для опломбування запірних пристроїв будь-яких інших засобів (у тому числі на клейкій основі) не дозволяється.»;

3) у розділі III:

пункт 1 викласти в такій редакції:

«1. Перевірку пломбування запірних пристроїв проводить уповноважена особа Служби під час огляду судна відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952. При цьому така перевірка обмежується встановленням наявності на судні:

запису про опломбування запірних пристроїв, які підлягають пломбуванню, для даного типу судна відповідно до переліку затвердженого адміністрацією судна в судовому журналі;

фактичного опломбування запірних пристроїв у закритому положенні та відсутності пошкоджень такого опломбування.»;

у пункті 2:

слово «перевірки» замінити словами «проведення перевірки, зазначеної у пункті 1 цього розділу,»;

слова «капітана судна або особи, що його заміщує, з вимогою негайно виправити виявлені недоліки, після чого повторно перевірити пломбування запірних пристроїв» замінити словами «адміністрації судна щодо необхідності

усунення виявлених недоліків, після чого перевірити усунення виявлених недоліків у пломбуванні запірних пристроїв, та вказати адміністрації судна на необхідність внесення відповідних записів у судновий журнал.»;

доповнити новим абзацом такого змісту:

«Час, обґрунтовано необхідний для усунення виявлених недоліків, не може бути приводом для затримки експлуатації, руху чи відходу судна.»;

пункт 3 викласти в такій редакції:

«3. У разі якщо:

недоліки, зазначені в пункті 2 цього розділу, не виправлені з будь-якої причини, уповноважена особа Служби повідомляє про це центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику, зокрема, у сфері безпеки на морському та річковому транспорті відповідно до Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 вересня 2017 року № 1095 (далі – Морська адміністрація);

спостерігаються видимі сліди нафти на поверхні води в безпосередній близькості від судна або від траєкторії його руху уповноважена особа Служби повідомляє про це адміністрацію відповідного морського порту.

Адміністрація морського порту у разі надходження такого повідомлення вживає заходів відповідно до Порядку взаємодії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» та Державної екологічної інспекції із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії морського порту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 17 липня 2019 року № 670.»;

4) у розділі IV:

пункт 1 викласти в такій редакції:

«1. Для своєчасного інформування адміністрації судна та/або морського агента про необхідність пломбування запірних пристроїв адміністрація морського порту надсилає їм, а також розміщує на своєму вебсайті повідомлення для адміністрації судна (додаток 2).»;

доповнити новим пунктом такого змісту:

«3. Якщо під час перевірки пломбування запірних пристроїв адміністрація судна або морський агент отримують пропозиції чи інформацію, пов'язані з отриманням неправомірної вигоди, з потенційним конфліктом інтересів або з іншими корупційними діями уповноваженої особи Служби, вони зобов'язані відмовитися від участі у проведенні огляду судна та негайно сповістити про причини такої відмови в установленому порядку адміністрацію морського порту, правоохоронні органи та:

на гарячу лінію з питань запобігання корупції Мінінфраструктури тел. (044) 351-48-00, факс (044) 351-40-57;

на гарячу лінію з питань запобігання корупції Морської адміністрації тел. (044) 294-60-29.

Обов'язок довести до капітана судна інформацію про контактні дані державних органів, зазначених у цьому пункті, покладається на морського агента.»;

5) у заголовку та тексті додатка 2 до Інструкції:

слово «капітан та екіпаж судна», «екіпаж» в усіх відмінках замінити словами «адміністрація судна» у відповідних відмінках;

слова «SHIP MASTER AND CREW OF VESSEL», «crew» замінити відповідно словами «SHIP ADMINISTRATION», «ship administration».

Т. в. о. директора Департаменту
реформування та функціонування
морського та річкового транспорту



Олександр БАСЮК

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів
Міністерства інфраструктури України»

I. Визначення проблеми

У зв'язку із виникненням ситуацій щодо неоднозначного трактування та застосування норм Інструкції про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, затвердженої наказом Мінінфраструктури від 05 грудня 2016 року № 433, зареєстрованої у Мін'юсті 27 грудня 2016 року за № 1713/29843 (далі – Інструкція), у морських портах України мають місце затримки суден контролюючими органами.

Положеннями Інструкції нечітко визначено, хто повинен здійснювати опломбування запірних пристроїв суднових систем, призначених для скидання за борт забруднюючих речовин із суден, що заходять у морські порти України, а також критерії, за якими повинна проводити перевірку уповноважена особа Служби капітана морського порту.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

Ця проблема не може бути розв'язана за допомогою чинних регуляторних актів оскільки фактично здійснення заходів державного регулювання відбувається з урахуванням положень Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року та нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України, що стосуються проведення перевірки суден у морських портах України.

Неприйняття змін до Інструкції не дасть можливості визначити чітких критеріїв щодо проведення перевірки уповноваженою особою Служби капітана морського порту для пришвидшення та забезпечення прозорості процесу державного контролю суден у морських портах, спрощення та прискорення процесу перевірки суднових систем на предмет належного пломбування суден під час заходження судна в морський порт і видачі йому документів під час виходу з порту, а також здійснення всіх формальностей за допомогою інформаційної системи портового співтовариства, що унеможливить незаконну затримку судна.

Така ситуація може призвести або до зменшення суднозаходів в українські порти або до забруднення територіального моря суднами, що здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України.

Прийняттям наказу передбачається вирішити такі проблеми:

приведення чинного законодавства у відповідність до положень Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року;

встановлення чіткого механізму опломбування всіх запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі вод, що їх містять, після їх відповідного закриття;

прозорості процесу державного контролю суден у морських портах та мінімізації ризиків, пов'язаних із корупційними проявами;

сприяння забезпеченню безпеки судноплавства, охорони людського життя та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

Забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, а також реалізація єдиної державної політики у сфері захисту навколишнього природного середовища, приведення системи контролю за недопущенням забруднення навколишнього природного середовища у відповідності 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 наказу є найбільш прийнятним способом досягнення встановленої мети.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання є:

підвищення рівня безпеки судноплавства;

збільшення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України;

підвищення ефективності перевезень внутрішніми водними шляхами та охорони навколишнього середовища;

встановлення єдиних та прозорих (чітких) правил (механізму) опломбування всіх запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі вод, що їх містять, після їх відповідного закриття;

приведення національного законодавства України до положень Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змоги розв'язати вищезазначені проблеми

Альтернатива 2. Прийняття наказу	Сприятиме: підвищенню рівня безпеки судноплавства; збільшенню судноплавства на внутрішніх водних шляхах України; ефективному перевезенню вантажів внутрішніми водними шляхами та охорони навколишнього середовища; встановленню єдиних та прозорих (чітких) правил (механізму) опломбування всіх запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі вод, що їх містять, після їх відповідного закриття; приведенню національного законодавства України до положень Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року. Нормативно буде визначено чіткий механізм опломбування всіх запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі вод, що їх містять, після їх відповідного закриття, що в свою чергу сприятиме прозорості процесу державного контролю суден у морських портах та мінімізації ризиків, пов'язаних із корупційними проявами.
---	---

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.
Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною	Витрат з державного бюджету не передбачається
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Нормативно буде визначено чіткий механізм опломбування всіх запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі вод,	Витрат з державного бюджету не передбачається

	що їх містять, після їх відповідного закриття, що в свою чергу сприятиме прозорості процесу державного контролю суден у морських портах та мінімізації ризиків, пов'язаних із корупційними проявам. Підвищення позиції України у міжнародних рейтингах у зв'язку із виконанням міжнародних зобов'язань, зокрема, щодо приведення національного законодавства у відповідність до вимог Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року.	
--	---	--

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	86	280	30	-	396*
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	21,7%	70,7%	7,6%	-	100%

*Кількість користувачів отримано за інформацією, що міститься на офіційному вебсайті ДП «Адміністрація морських портів України» за період 2018 року.

Вид альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною	Витрат не потребує
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Спрощення вимог до процедури пломбування всіх запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі вод, що їх містять, після їх відповідного закриття обладнання та систем для суден до моменту входження суден у 12-ти мильну зону територіального моря України. Підвищення рівня безпеки судноплавства для суден, що здійснюють плавання внутрішніми шляхами України. Збільшення судноплавства (суднозаходів до морських портів України) на внутрішніх водних шляхах України. Ефективне перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами та охорона навколишнього середовища.	Витрат не потребує
Сумарні витрати за альтернативами		Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час		Не потребує витрат
Альтернатива 2. Прийняття наказу		Не потребує витрат

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибаль- ною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	Визначені цілі не можуть бути реалізовані
Альтернатива 2. Прийняття наказу	4	Цілі прийняття наказу будуть реалізовані повною мірою

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутні	Не потребує витрат	У разі залишення нинішньої ситуації без змін проблема не буде розв'язано, що не забезпечить досягнення поставлених цілей
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Прийняття наказу забезпечить досягнення встановлених цілей. Спрощення вимог до процедури пломбування всіх запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі вод, що їх містять, після їх відповідного	Не потребує витрат	Прийняття наказу забезпечить удосконалення державної політики у сфері морського та річкового транспорту, яка сприятиме ефективній взаємодії річкової інформаційної служби з користувачами РІС, що в свою чергу підвищить рівень

	закриття обладнання та систем для суден до моменту входження суден у 12-ти мильну зону територіального моря України. Підвищення рівня безпеки судноплавства для суден, що здійснюють плавання внутрішніми шляхами України. Збільшення судноплавства (суднозаходів до морських портів України) на внутрішніх водних шляхах України. Ефективне перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами та охорона навколишнього середовища.		безпеки судноплавства для суден внутрішнього плавання
--	--	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого наказу
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змоги розв'язати вищезазначену проблему. Отже, цю альтернативу визнано	Відсутні

	недоцільною.	
Альтернатива 2. Прийняття наказу	Забезпечить досягнення встановлених цілей.	Відсутні

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

Реалізація наказу надасть можливість спростити, пришвидшити та підвищити прозорість процесу перевірки суднових систем на предмет належного пломбування суден під час заходження судна в морський порт і, як наслідок, оформлення приходу та виходу суден із морських портів, що у свою чергу, сприятиме збільшенню кількості суднозаходжень у морські порти України.

Для впровадження наказу необхідно здійснити такі організаційні заходи, як забезпечення інформування судновласників, судноплавних компаній, підприємств, установ і організацій морського та річкового транспорту у галузі водного транспорту про вимоги наказу шляхом оприлюднення його в мережі Інтернет на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

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 наказу органи виконавчої влади не будуть нести додаткових витрат.

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.

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта не наводяться у зв'язку з тим, що наказом не встановлюються нові норми, а лише визначається чіткий механізм опломбування всіх запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин, у тому числі вод, що їх містять, після їх відповідного закриття, що в свою чергу сприятиме прозорості процесу державного контролю суден у морських портах та мінімізації ризиків, пов'язаних із корупційними проявами, а також чітко визначається процес перевірки суднових систем на предмет належного пломбування суден під час заходження судна в морський порт і, як наслідок, оформлення приходу та виходу суден із морських портів, що у свою чергу, сприятиме збільшенню кількості суднозаходжень у морські порти України.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акту

Строк дії цього наказу не обмежується у часі, що надасть можливість розв'язати зазначені проблеми та досягти цілей державного регулювання.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акту

Надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією наказу – не передбачається.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень наказу – середній.

Проект наказу та аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури.

Результативність наказу визначається за такими показниками:

кількість суднозаходжень у морські порти України – збільшиться;

кількість аварійних подій з суднами внутрішнього плавання – зменшиться;

кількість звернень суб'єктів господарювання з питань виявлення корупційних проявів зі сторони контролюючих органів – зменшиться;

час перебування судна у порту у зв'язку зі спрощенням та прискоренням процесу перевірки суднових систем на предмет належного пломбування суден під час заходження судна в морський порт і видачі йому документів під час виходу з порту – зменшиться.

IX. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності дії акта в разі його прийняття

Відстеження результативності дії наказу здійснюватиметься Мінінфраструктури.

Базове відстеження результативності дії наказу здійснюватиметься після набрання чинності наказу, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності наказу, шляхом аналізу зауважень та пропозицій, що надходитимуть від заінтересованих осіб до Міністерства інфраструктури України.

Повторне відстеження результативності дії наказу здійснюватиметься через рік з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим наказу.

Періодичні відстеження результативності дії наказу будуть здійснюватися один раз на три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього наказу.

Міністр інфраструктури України

«___» _____ 2019 року

Владислав КРИКЛІЙ