



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011, тел./факс (044) 239-76-40

E-mail: inform@drs.gov.ua, Сайт: www.drs.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 39582357

від _____ № _____ на № _____ від _____ 20__ р.

РІШЕННЯ

про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державна регуляторна служба України (далі – ДРС) відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон про регуляторну політику) розглянула проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» (далі – проект наказу), а також документи, що додаються до нього, подані листом Міністерства інфраструктури України від 05.08.2020 № 2543/47/14-20.

За результатами проведеного аналізу проекту наказу та аналізу регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону про регуляторну політику, Державна регуляторна служба України

встановила:

проектом наказу запропоновано здійснити уніфікацію тарифів на перевезення порожніх вагонів незалежно від виду перевезення, вантажу, який перевозився у вагоні до вивантаження, застосування єдиного коефіцієнта до тарифів, поетапне зменшення збитковості перевезень та вдосконалення тарифної політики на залізничному транспорті, виключення можливості недобросовісного маніпулювання тарифами.

Однак, проект наказу не може бути погоджений ДРС у запропонованій редакції з огляду на таке.

Наданий розробником Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу не відповідає вимогам Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (далі – Методика).

Згідно з приписами Закону про регуляторну політику та Методики, Аналіз регуляторного впливу (АРВ) – це інформативно-аналітичний документ, який дає систематизовану оцінку регулюванню та містить обґрунтування необхідності державного регулювання шляхом прийняття відповідного регуляторного акта; аналіз впливу, який справлятиме регуляторний акт на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави; обґрунтування відповідності проекту регуляторного акта принципам державної регуляторної політики.

РІШЕННЯ № 524 від 03.09.2020

Запоровська Інна Сергіївна



Натомість АРВ розробником проекту наказу підготовлений за формально-декларативним принципом, без наявності усієї необхідної інформації, передбаченої Законом про регуляторну політику та Методикою, що в свою чергу *не доводить відповідність проекту наказу принципам державної регуляторної політики.*

Насамперед, за результатом розгляду визначеної розробником проблеми у розділі I АРВ, встановлено, що аналітичні дані щодо підтвердження її існування, а також ефект від застосування запропонованої проектом наказу уніфікації тарифної політики на перевезення порожніх вагонів, досліджені на прикладі тарифу на рівні діючих тарифів, а також тарифу, який буде діяти з дня офіційного оприлюднення проекту наказу – 2 326 грн/вагон у порожньому стані на відстань 468 км.

Зазначене не дозволяє підтвердити та/або перевірити достовірність визначених розробником аналітичних даних, оскільки відсутня інформація щодо джерела цих даних, а також розробником не аргументований спосіб розрахунку який ним проведений, що не дозволяє підтвердити репрезентативність взятих до уваги розробником оціночних даних під час визначення проблеми та встановлення її масштабу впливу.

Також, формальним є твердження щодо збитковості перевезення порожніх вагонів, адже розробником не надані підтверджувальні дані щодо збитковості відповідного напрямку діяльності на прикладі ПАТ «Укрзалізниця».

Більше того, визначене розробником твердження, що обсяги перевезення вантажів 3-го тарифного класу в загальних обсягах перевезення постійно зменшується із приведення відповідних статистичних даних, не дозволяє встановити причинно-наслідковий зв'язок існування такої структури, як наслідок, не аргументує необхідність зміни діючої системи тарифікації перевезень.

У розділі III АРВ до проекту наказу не визначено та не оцінено належним чином альтернативні способи досягнення цілей.

Розробник обмежився формальним описом вигод і витрат держави, суб'єктів господарювання та громадян від застосування обраних альтернатив, характеристика яких не розкриває зміст, характер впливу та переваги запропонованого проектом наказу механізму державного регулювання.

До того ж, у розділі III АРВ до проекту наказу допущенні помилки при здійсненні розробником оцінки вигод та витрат суб'єктів господарювання на виконання вимог проекту наказу після затвердження та набрання чинності:

1. Розробником встановлена кількість суб'єктів господарювання, які потенційно підпадатимуть під сферу його дії (а саме: 2 752 одиниць, з яких 385 – власники вагонів та 106 - оператори) без наведення інформації щодо джерела цих даних та визначення питомої ваги групи таких суб'єктів у загальній кількості.

Відсутність зазначеної інформації не дозволяє встановити точність визначеного розробником масштабу впливу на відповідне бізнес-середовище та перевірити правильність проведеної оцінки запропонованого проектом наказу



регулювання для усіх сфер господарювання, які підпадатимуть під сферу дії проекту наказу після прийняття та оприлюднення.

У цьому випадку, акцентуємо увагу розробника на тому, що наміри зміни розмірів тарифів на перевезення порожніх вагонів залізничним транспортом потребують обов'язкового аналізу економічних наслідків для усіх без виключення учасників відповідного процесу.

2. З порушенням вимог пункту 8 Методики, розробником не проведений розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади та розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва (проводиться у разі, коли питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких впливає проблема, перевищує 10 відсотків).

Відсутність М-Тесту згідно з Додатком 4 до Методики не дозволяє виміряти вплив регулювання на суб'єктів малого підприємництва, оцінити витрати, які вони понесуть внаслідок провадження регулювання, та, як наслідок, визначити необхідність вирівнювання питомої вартості навантаження між суб'єктами великого, середнього та малого підприємництва шляхом запровадження компенсаторних механізмів для суб'єктів малого підприємництва.

При цьому, задеклароване розробником теза, що проведення М-тесту недоцільне, тому що частка перевезень, які здійснюють підприємства малого бізнесу, становить менше 3% загального обсягу перевезень – не підтверджена інформаційним джерелом походження цих даних, а також не корелюється з інформацією щодо кількості суб'єктів господарювання, які підпадатимуть під вплив проекту наказу, що зазначена у розділі III АРВ.

Таким чином, правильність визначення структури малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання на яких поширюватиметься дія проекту наказу буде додатково перевірена після підтвердження розробником достовірності відповідної кількості суб'єктів господарювання.

У розділі V АРВ не наведений опис дієвих механізмів дії запропонованого регуляторного акта, які безпосередньо мають призвести до розв'язання вказаної у АРВ проблеми. Основним механізмом пропонується вважати прийняття та фактичну реалізацію положень регуляторного акта.

Так, розробником не доведена ефективність застосування уніфікації тарифів на перевезення порожніх вагонів з метою зменшення збитковості перевезення порожніх вагонів, проведення ремонту основних засобів, що використовуються в реалізації послуг з вантажних перевезень, та інфраструктури відповідно до потреб галузевих департаментів за рахунок одержаних коштів.

Зазначене аргументується тим, що розробником не підтверджена проблема щодо збитковості перевезення порожніх вагонів у контексті розділу I АРВ, відповідно неможливо встановити причинно-наслідкового зв'язку між існуючими проблемами та способом, який обраний розробником для їх розв'язання.



Розділ VIII АРВ «Визначення показників результативності дії регуляторного акта» заповнений з порушенням вимог пункту 10 Методики, адже розробником не наведені додаткові показники, які безпосередньо характеризують результативність регуляторного акта, та не наведені їх прогностичні значення. Згідно з вимогами Методики, слід визначити не менше ніж три кількісних показники, які безпосередньо характеризують результативність дії регуляторного акта та які підлягають контролю (відстеження результативності).

Відсутність зазначеної інформації не дозволить в подальшому об'єктивно оцінити, наскільки обраний розробником спосіб державного втручання відповідає проблемі, що потребує врегулювання, та наскільки його застосування буде ефективним для її вирішення.

Додатково зазначаємо, що на адресу Державної регуляторної служби України надійшли листи від представників заінтересованого бізнес-середовища (у тому числі на адресу Міністерства інфраструктури України), характер яких свідчить про те, що покладений в основу проекту наказу спосіб державного регулювання є потенційно обтяжливим для відповідного бізнес-середовища, а також є таким, що не враховує сучасних кризових умов ведення бізнесу, які виникли за результатом вжиття заходів, пов'язаних з протидією поширенню вірусної хвороби COVID-19/

З огляду на відсутність у ДРС офіційної інформації щодо факту розгляду та результатів опрацьованих зауважень та пропозицій з приведенням положень, які враховані та вмотивованим описом причин відхилення деяких з них, ДРС не може зробити висновок щодо дотримання розробником одного із ключових принципів державної регуляторної політики, визначених статтею 4 Закону про регуляторну діяльність - принципу прозорості та врахування громадської думки, який передбачає відкритість для фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань дій регуляторних органів *на всіх етапах* їх регуляторної діяльності, обов'язковий розгляд регуляторними органами ініціатив, зауважень та пропозицій, наданих у встановленому законом порядку фізичними та юридичними особами, їх об'єднаннями, обов'язковість і своєчасність доведення прийнятих регуляторних актів до відома фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, інформування громадськості про здійснення регуляторної діяльності.

Підсумовуючи вищенаведене, проект наказу порушує основні принципи державної регуляторної політики, визначених статтею 4 Закону про регуляторну політику, а саме: доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості, прозорості та врахування громадської думки; вимог статті 5 Закону в частині недопущення прийняття регуляторних актів, які не узгоджуються з діючими регуляторними актами; вимог статті 8 Закону в частині підготовки АРВ з урахуванням вимог Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (із змінами).



Керуючись частиною четвертою статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державна регуляторна служба України

вирішила:

відмовити в погодженні проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги».

**Т. в. о. Голови Державної
регуляторної служби України**



Олег МІРОШНІЧЕНКО

