



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 наказу Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2021 року № 521» (далі – проект наказу), разом з додатками, поданий листом Мінінфраструктури від 01.04.2021 № 1089/32/14-21.

За результатами розгляду проекту наказу та відповідного аналізу регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону, ДРС

встановила:

проект наказу розроблений з метою затвердження нового Порядку створення сертифікатів типу та сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів, їх частин та обладнання; ведення Реєстру для забезпечення підвищення прозорості та відкритості процесів обліку та контролю за наявністю та дійсністю відповідних сертифікатів, шляхом переведення паперових процесів в електронну форму.

Підтримуючи позицію щодо необхідності спрощення паперового документообігу та переведення документів в електронний вигляд, проект наказу не може бути погоджений у запропонованій редакції з огляду на таке.

За результатами розгляду встановлено, що проект наказу не внесений до Плану діяльності Міністерства інфраструктури України з підготовки проектів регуляторних актів на 2021 рік.

При цьому планування діяльності з підготовки проектів регуляторних актів регламентуються вимогами статті 7 Закону про регуляторну політику.

Таким чином регуляторні органи повинні затвердити плани діяльності з підготовки ними проектів регуляторних актів на наступний календарний рік не пізніше 15 грудня поточного року та оприлюднити їх у 10-денний термін після їх затвердження (якщо інше не встановлено законом).

30 02210110948 000001



АСУД "ДОК ПРОФ 3"

РІШЕННЯ № 241 від 05.05.2021

Кучер Олексій Володимирович

КЕП Кучер Олексій Володимирович

58E2D9E7F900307B04000003BF53000408B8E00

РІШЕННЯ № 241 від 05.05.2021



Якщо регуляторний орган готує або розглядає проект регуляторного акта, який не внесений до затвердженого цим регуляторним органом плану діяльності з підготовки проектів регуляторних актів, цей орган повинен внести відповідні зміни до плану не пізніше десяти робочих днів з дня початку підготовки цього проекту або з дня внесення проекту на розгляд до цього регуляторного органу, але не пізніше дня оприлюднення цього проекту.

Також вимогами статті 13 Закону про регуляторну політику визначено, що план діяльності регуляторного органу з підготовки проектів регуляторних актів та зміни до нього оприлюднюються шляхом опублікування в друкованих засобах масової інформації цього регуляторного органу, а у разі їх відсутності – в друкованих засобах масової інформації, визначених цим регуляторним органом, та/або шляхом розміщення плану та змін до нього на офіційній сторінці відповідного регуляторного органу в мережі Інтернет, не пізніш, як у десятиденний строк після їх затвердження.

Зазначаємо, що відповідно до вимог статті 4 Закону про регуляторну політику одним з принципів державної регуляторної політики є, зокрема, прозорість та врахування громадської думки - 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.

Засадами державної регуляторної політики, визначеними Законом про регуляторну політику, встановлюється необхідність доведення регуляторним органом доцільності прийняття та впровадження в дію кожного окремого регуляторного акта.

При цьому, враховуючи вимоги статті 21 Закону про регуляторну політику, ДРС приймає рішення про погодження або про відмову в погодженні проектів регуляторних актів з урахуванням як самого проекту акта, так і супровідних до нього документів, визначених цим Законом, обов'язковим серед яких є, насамперед, аналіз регуляторного впливу (далі – АРВ) цього проекту акта.

Відповідно до вимог статті 1 Закону про регуляторну політику АРВ - документ, який містить обґрунтування необхідності державного регулювання шляхом прийняття регуляторного акта, аналіз впливу, який справлятиме регуляторний акт на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави, а також обґрунтування відповідності проекту регуляторного акта принципам державної політики.

У цьому випадку наданий розробником АРВ до проекту наказу містить формальний опис запропонованого ним регулювання, не є інформативним та не відповідає вимогам Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308



(зі змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151) (далі – Методика).

Так у розділі I «Визначення проблеми» АРВ розробником вказано, що на сьогоднішній день більше 145 суб'єктів господарювання здійснюють оформлення та видачу сертифікатів відповідності транспортних засобів, їх частин та обладнання.

Також зазначається, що необхідно регулярно актуалізовувати форми сертифікатів типу та сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів, їх частин та обладнання.

При цьому інформації, яка б зумовлювала необхідність здійснення видачі сертифікатів та ведення реєстру сертифікатів відповідності транспортних засобів ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки» розробником не надано.

Згідно з інформацією, яка міститься у пояснювальній записці до проекту наказу, його реалізація здійснюватиметься відповідно до договору з надання послуг по створенню реєстру сертифікатів типу і сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів, їх частин та обладнання, тобто, його розробка та технічна підтримка буде фінансуватися Міжнародною благодійною організацією «Фонд Східна Європа», яка виступає замовником цього договору.

Також розробником зазначено, що всі суб'єкти господарювання будуть мати доступ на безкоштовній основі з обмеженим функціоналом у Реєстрі та на платній основі з розширеним функціоналом у Реєстрі, відповідно до обраного договору про надання доступу до Реєстру.

При цьому проектом наказу не визначені чіткі переліки щодо функціоналу програмного забезпечення, які будуть надаватися на безоплатній та платних основах. Зазначене не дає змоги суб'єктам господарювання чіткого розуміння, чи достатньо буде отримати доступ на безкоштовній основі для подальшої можливості повноцінно працювати.

У розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення поставлених цілей» необхідно, зокрема, оцінити кожну з наведених альтернатив та вказати причини відмови від застосування тієї чи іншої альтернативи, а також переваги щодо вибраної альтернативи.

Однак розробник обмежився переважно текстовим описом вигод держави та суб'єктів господарювання від застосування альтернатив. Водночас під час проведення оцінки впливу на сферу інтересів держави та суб'єктів господарювання розробником не здійснено аналіз вигод та витрат, які будуть виникати внаслідок запровадження кожного з альтернативних варіантів, згідно з вимогами Методики.

Під час проведення оцінки впливу на сферу інтересів держави та суб'єктів господарювання у відповідних таблицях «Оцінка впливу на сферу інтересів держави» та «Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання» розробником зазначено, що реалізація проекту наказу не потребуватиме фінансування з державного чи місцевих бюджетів, а також додаткових витрат з боку суб'єктів господарювання.



Проте така інформація ґрунтується виключно на припущенні розробника, не підтверджена жодними економічними розрахунками та обґрунтуваннями і не відповідає дійсності.

Варто зазначити, що інформація стосовно доступу до функціоналу Реєстру (на платній та безоплатній основах) вимогами проекту наказу не врегульована.

У зв'язку з цим потрібно розрахунково визначити обсяг коштів, зокрема, необхідних для здійснення суб'єктами господарювання доступу до Реєстру з розширеним функціоналом тощо.

У зв'язку з неналежним опрацюванням попередніх розділів АРВ, у розділі IV «Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей» розробником не доведено вибір оптимального альтернативного способу з урахуванням системи бальної оцінки ступеня досягнення визначених цілей, не проаналізовано причини відмови від застосування того чи іншого способу та аргументи на користь обраного, що є порушенням принципу ефективності – забезпечення досягнення внаслідок дії регуляторного акта максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів суб'єктів господарювання, громадян та держави.

У розділі V АРВ «Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми» не описаний механізм дії запропонованого регулювання з урахуванням основних бізнес-процесів, які потрібно буде забезпечити державі та суб'єктам господарювання для реалізації його вимог.

У розділі VI АРВ «Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги» відсутні розрахунки витрат органів виконавчої влади та суб'єктів господарювання на виконання вимог регуляторного акта згідно з Додатками 2, 3 та 4 до Методики, що не дозволяє зробити висновок щодо забезпечення балансу інтересів держави та суб'єктів господарювання, та чи є обраний спосіб регулювання оптимальним з позиції мінімізації витрат держави.

У розділі VIII «Визначення показників результативності дії регуляторного акта» АРВ, в порушення вимог пункту 10 Методики, розробником наведені лише два обов'язкових показники: «Розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними із виконанням вимог акта» та «Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та фізичних осіб щодо регуляторного акта». При цьому такі обов'язкові показники, як «Кількість суб'єктів господарювання або фізичних осіб, на яких поширюється дія акта» та «Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів та державних цільових фондів, пов'язаних із дією акта», не вказані.

Також наведені розробником показники: «підвищення прозорості та точності обліку сертифікатів типу та сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів, їх частин та обладнання», та «підвищення повноти, достовірності та деталізації інформації, що міститься в сертифікатах типу та сертифікатах відповідності колісних транспортних засобів, їх частин та



обладнання» є абстрактними та не вимірюваними, що унеможливають в подальшому спосіб їх відстеження.

Зазначаємо, що саме за допомогою показників результативності можна визначити, чи досягає регуляторний акт мети, заради якої його було прийнято. Тому показники результативності обов'язково визначаються, виходячи з цілей конкретного регуляторного акта (у числовій та/або грошовій формі).

Таким чином розробнику необхідно визначити інші додаткові показники результативності, які безпосередньо характеризуватимуть дію регуляторного акта, наприклад: кількість виданих в електронній формі сертифікатів; кількість анульованих сертифікатів; кількість виявлених порушень з питань невиконання вимог акту; кількість звернень/скарг суб'єктів господарювання з питань, пов'язаних із виконанням вимог регуляторного акта тощо.

Зауважуємо, що недотримання ним вимог Закону про регуляторну політику та Методики в частині визначення показників результативності регуляторного акта не дозволить в подальшому належним чином провести відстеження його результативності, як це передбачено вимогами статті 10 цього Закону.

Також відповідно до вимог статті 4 Закону про регуляторну політику, одним з принципів державної регуляторної політики є прозорість та врахування громадської думки - 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.

При цьому на адресу ДРС продовжують надходити листи від представників зацікавлених суб'єктів господарювання, характер яких свідчить про те, що запропонований проект регуляторного акта потребує суттєвого доопрацювання.

Так на адресу ДРС надійшли звернення від: Громадської організації «Всеукраїнський центр реформ транспортної інфраструктури» від 20.04.2021 № 145, Товариства з обмеженою відповідальністю «Рівнестандарт» від 26.04.2021 № 100, Товариства з обмеженою відповідальністю «ДП_Стандартметрологія ООВ» від 26.04.2021 № 13 з проханням не погоджувати запропоновану редакцію проекту наказу (копії листів додаються).

Звертаємо увагу розробника, що згідно з вимогами частини сьомою статті 9 Закону про регуляторну політику всі зауваження і пропозиції щодо проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу, одержані протягом встановленого строку, підлягають обов'язковому розгляду розробником цього проекту. За результатами цього розгляду розробник проекту регуляторного акта повністю чи частково враховує одержані зауваження і пропозиції або мотивовано їх відхиляє.



З метою дотримання зазначених вимог Закону про регуляторну політику, пропонуємо здійснити об'єктивний розгляд вищевказаних листів та інформувати їх авторів і ДРС про досягнуті результати.

Виходячи з наведеного, за результатами розгляду проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу встановлено, що проект регуляторного акта розроблений без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики, а саме: ефективності, збалансованості, прозорості та врахування громадської думки, визначених вимогами статті 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»; 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).

Ураховуючи зазначене, 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 наказу Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2021 року № 521».

Додатки: на 31 арк.

**Голова Державної регуляторної
служби України**

Олексій КУЧЕР





ГРОМАДСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ
«ВСЕУКРАЇНСЬКИЙ ЦЕНТР РЕФОРМ
ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ»

PO "ALL-UKRAINIAN CENTER FOR
TRANSPORT INFRASTRUCTURE
REFORMS»

ЄДРПОУ 39976115
03022, м Київ
пров. Коломийський, буд.20

+380995210840
www.vcrti.com.ua
e-mail: crtigr@gmail.com

Вих. №145 від 20.04.2021р.

Міністерство Інфраструктури України
Копія: Державна регуляторна служба
Антимонопольний комітет України

За результатами опрацювання проекту наказу Міністерства інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури) «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521» (далі – проект Наказу), оприлюдненого на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (<https://mtu.gov.ua/news/32714.html>), висловлюємо наступні зауваження.

1. Перш за все слід відзначити, що запропоновані проектом Наказу зміни порушують норми Конституції України, зокрема положення статті 6, якими передбачено, що органи законодавчої, виконавчої та судової влади здійснюють свої повноваження у встановлених цією Конституцією межах і відповідно до законів України.

Зазначення вище норма Основного закону України вказує на те, що державні органи, в тому числі й Міністерство інфраструктури, мають вичерпний перелік повноважень, які передбачається лише законами України.

Відповідно до частини другої статті 1 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» **міністерства забезпечують формування та реалізують державну політику в одній чи декількох сферах, інші центральні органи виконавчої влади виконують окремі функції з реалізації державної політики.** Згідно частини другої статті 3 цього Закону організація, повноваження



і порядок діяльності міністерств, інших центральних органів виконавчої влади визначаються Конституцією України, цим та іншими законами України.

Враховуючи вказане Міністерство інфраструктури України може здійснювати формування (регулювання) лише з тих питань, що прямо уповноважують його Конституція та закони України.

Водночас проектом Наказу Міністерство інфраструктури намагається врегулювати питання, які не віднесені до його повноважень законодавством, а саме процедуру, ведення та користування Державним реєстром сертифікатів відповідності транспортних засобів, виданих уповноваженими органами або органами із сертифікації, шляхом внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521 «Про затвердження Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання» (далі – Наказ 521).

У зв'язку з чим слід зазначити, що преамбулою Наказу 521 передбачено, що він прийнятий на виконання абзацу другого пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 09 червня 2011 року № 738 "Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання" (далі – ПКМУ № 738).

Згідно пункту 2 ПКМУ № 738 Міністерство інфраструктури повинно за погодженням з Міністерством фінансів, Міністерством внутрішніх справ затвердити у шестимісячний строк порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання і порядок ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання.

Тобто вказана постанова передбачає повноваження Міністерства інфраструктури в частині затвердження порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання (який на сьогодні вже затверджений Наказом 521) та не передбачає повноважень щодо встановлення порядку ведення та користування ще одним Державним реєстром сертифікатів відповідності транспортних засобів, виданих уповноваженими органами або органами із сертифікації.

Більш того, питання державного регулювання та контролю діяльності автомобільного транспорту врегульовано Законом України «Про автомобільний транспорт».

Так, частиною сьомою статті 6 Законом України «Про автомобільний транспорт» передбачено, зокрема, що Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, здійснює ведення реєстру **сертифікатів затвердження типу і виданих виробниками сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів та обладнання**.

Крім цього, виходячи із аналізу норм профільних законів України та підзаконних нормативно-правових актів, слід відзначити, що на сьогодні у Міністерство інфраструктури України немає повноважень, ані щодо ведення Державного реєстру сертифікатів відповідності транспортних засобів, виданих уповноваженими органами або органами із сертифікації, ані щодо визначення порядку ведення вказаного реєстру.

Лише підпунктом 5 пункту 1 постанови Кабінету Міністрів України від 9 червня 2011 р. N 738 «Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання» передбачено завдання для Міністерства інфраструктури України щодо забезпечення доступу Державній службі з безпеки на транспорті, Міністерству внутрішніх справ та Державній фіскальній службі до Державного реєстру сертифікатів відповідності транспортних засобів, виданих уповноваженими органами або органами із сертифікації, що вказує на одноразову дію з боку Мінінфраструктури щодо надання доступу до реєстру, який в теорії вже був у вказаного Міністерства.

Отже вказана норма, також не передбачає повноважень щодо ведення вказаного реєстру Міністерством інфраструктури України, а тим паче не передбачає й затвердження цим Міністерством порядку ведення такого реєстру.

Враховуючи наведене, вказаним змінам у Наказ 521 повинні передувати зміни до Закону України «Про автомобільний транспорт» в частині передбачення повноважень за центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту щодо затвердження (визначення) порядку ведення та користування Державним реєстром сертифікатів відповідності транспортних засобів, виданих уповноваженими органами або органами із сертифікації.

2. Також не підтримується й сама ініціатива Міністерства щодо запропонованого формату функціонування Державним реєстром сертифікатів відповідності транспортних засобів, виданих уповноваженими органами або органами із сертифікації.

На наш погляд Міністерство інфраструктури намагається запровадити не реєстр, а сприяти створенню монопольного становища для державного підприємства «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки».

Так, виходячи із тексту проєкту Наказу та пояснювальної записки до нього під «Державним реєстром сертифікатів відповідності транспортних засобів, виданих уповноваженими органами або органами із сертифікації» розуміється не реєстр, який містить у собі відповідну інформацію, а програмне забезпечення робота якого полягає у створенні у ньому відповідними суб'єктами господарювання своїх сертифікатів відповідності транспортних засобів. Технічним адміністратором зазначеного програмного забезпечення буде ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки», яке на договірній основі надаватиме доступ до нього.

Більш того, згідно пояснювальної записки всі суб'єкти господарювання будуть мати обмежений функціонал програмного забезпечення і лише на платній основі будуть мати доступ до повноцінного функціоналу. Плату за використання зазначеного функціоналу буде отримувати ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки», нібито для обслуговування зазначеного Державного реєстру.

Виходячи із вищезазначеного, кожний суб'єкт господарювання буде зобов'язаний використовувати саме вказаний програмний продукт не маючи будь-яких альтернатив, та не маючи змоги створити та використовувати власне, налаштоване під свою діяльність програмне забезпечення (деякі підприємства вже мають власне відповідне програмне забезпечення та будуть змушені відмовитись від нього), що робить ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки» монополістом у сфері надання послуг з доступу до «Реєстру».

Отже, на наш погляд, Міністерство намагається зробити своїм проєктом Наказу підміну понять з метою створення монополії на послуги з надання доступу до «Реєстру», дохід від якого буде отримувати ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки». Такі намагання також підтверджуються й відсутністю повноважень у Міністерства щодо

врегулювання зазначеного питання на нормативно-правовому рівні та й взагалі ведення і створення такого «Реєстру».

Крім того, ані проєкт Наказу, ані інші документи до нього не визначають, який саме функціонал програмного забезпечення буде надаватись на безоплатній основі, а який на платній, що не дає змоги суб'єктам господарювання зрозуміти, чи надасть безкоштовний функціонал змогу їм повноцінно працювати.

Також є велика вірогідність, що програмне забезпечення «Реєстру» буде так налаштоване, що підприємства не зможуть використовувати безкоштовний доступ та будуть змушені платити за розширену версію функціоналу реєстру (наприклад, буде обмежений час для введення даних з метою створення сертифікату тощо), що призведе до додаткових витрат відповідних підприємств, та як наслідок будуть збільшувати вартість сертифікату для кінцевого споживача.

3. Окремо слід відзначити, що зазначений проєкт Наказ не узгоджується з низькою інших нормативних-правових та нормативних документів.

Пунктом 6 розділу II Порядку ведення Державного реєстру сертифікатів відповідності транспортних засобів, виданих уповноваженими органами або органами із сертифікації, та реєстру виданих сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання, що формується за повідомленнями уповноважених органів, і сертифікатів відповідності нових транспортних засобів, виданих виробником, який пропонується затвердити проєктом Наказу передбачається, що програмними засобами Реєстру забезпечується доступ відповідальної особи для створення сертифіката в електронній формі, внесення відомостей про зміну його статусу (анульовано, відкликано тощо), перегляду, зберігання чернеток сертифікатів в електронній формі.

Виходячи із вказаного положення кожне підприємство, що здійснює свою діяльність у сфері сертифікації відповідності транспортних засобів створюватиме сертифікат в електронній формі з використанням програмного забезпечення Реєстру, а відтак на серверах невідконтрольних ним, що може спричинити ситуацію, коли такі підприємства не зможуть виконати вимоги інших нормативно-правових актів та нормативних документів, зокрема:

Наказ Міністерства юстиції України від 12.04.2012 № 578/5 (Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 17 квітня 2012 р. за № 571/20884) – в частині довічного зберігання сертифікатів (до припинення своєї діяльності);

ДСТУ - Оцінювання відповідності -Вимоги до органів, що сертифікують продукцію, процеси та послуги (згідно ISO/IEC 17065:2012) – в частині виконання вимог до органу з сертифікації щодо встановлення процедури для визначення засобів контролю, необхідних для ідентифікації, зберігання, захисту, відновлювання, забезпечення терміну зберігання і розміщення записів, пов'язаних з виконанням цього міжнародного стандарту;

Політика НААУ щодо відновлення даних акредитованих органів з оцінки відповідності ЗД-08.00.33 (Редакція 02) – в частині зберігання та вимог щодо відновлення записів про результати робіт з оцінки відповідності протягом п'яти днів з виявлення факту втрати.

Всі вищевказані документи передбачають відповідальність за зберігання створення сертифікатів відповідності та інформації пов'язаних з ними для підприємств, які здійснює свою діяльність у сфері сертифікації відповідності транспортних засобів.

Разом з тим у зв'язку із запропонованим Міністерством інфраструктури регулюванням цілком можлива ситуація невиконання такими підприємствами вищевказаних вимог через тимчасову або повну відсутність доступу таких підприємств до програмного забезпечення «Реєстру», що може стати підставою для притягнення їх до відповідальності або навіть більше, зокрема позбавлення їх права займатись відповідною діяльністю.

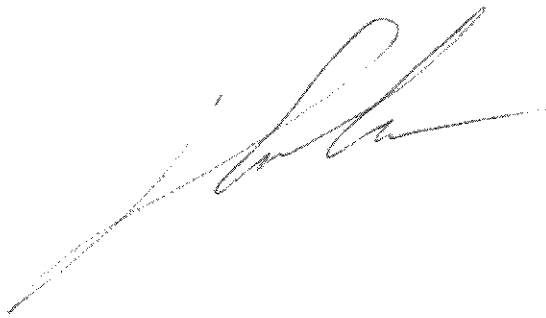
4. Також звертаємо увагу, що відповідно до викладеної інформації у пояснювальній записці вказано, що реалізація наказу не потребуватиме фінансування з державного чи місцевих бюджетів України, оскільки договором з надання послуг по створенню реєстру сертифікатів типу і сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів, їх частин та обладнання передбачено його розробку та технічну підтримку, що фінансується Міжнародною благодійною організацією «Фонд Східна Європа», яка виступає замовником відповідно до зазначеного договору.

Що унеможливило визначити реальні джерела фінансування створення зазначеного у наказі програмного забезпечення, більш того не зрозуміло хто буде реальним власником такого програмного забезпечення, адже згідно наказу ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки» виконувати функції технічного адміністратора Реєстру, який здійснюватиме функції з функціонування Реєстру, технічного та технологічного супроводження програмного забезпечення Реєстру,

надання доступу до Реєстру, збереження та захисту даних, що містяться в Реєстрі, а також здійснюватиме комплекс програмних, технологічних та організаційних заходів щодо забезпечення захисту інформації, яка міститься в Реєстрі, від несанкціонованого доступу та інші функції.

Враховуючи зазначене, цілком можливе, що частина коштів за сплату користуванням реєстру буде сплачуватись як роялті третім особам, а процедура створення такого програмного забезпечення зроблена таким чином, щоб відійти від обов'язкових процедур державних закупівель, що неприпустимо для державних органів та може свідчити про корупційну складову проекту Наказу.

З повагою,
Голова Ради



В. Наумов



ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ
"РІВНЕСТАНДАРТ"

Р/р UA623333910000026007054737275, Банк Рівненська філія ПАТ КБ "ПРИВАТБАНК", МФО 333391,
код ЄДРПОУ 38888641, ПІН 388886417165, 33028, м.Рівне, вул.Князя Володимира, 28Б, офіс 32

26.04.2021 р. № 100

На № _____ від _____

Прем'єр – міністру України
Шмигалю Денису Анатолійовичу
01008, м. Київ, вул. Грушевського, 12/2
1545@ukc.gov.ua, prshmygal@kmu.gov.ua

Голові Комітету з питань
транспорту та інфраструктури
Кісель Юрію Григоровичу
01008, м.Київ, вул. Грушевського, 5
kisiel@rada.gov.ua

Міністру фінансів України
Марченку Сергію Михайловичу
04071, Київ, вул. Межигірська, 11
infomf@minfin.gov.ua

Міністру внутрішніх справ України
Авакову Арсену Борисовичу
01601, Київ, вул.Академіка Богомольця, 10

Міністр розвитку економіки, торгівлі
та сільського господарства України
Петрашку Ігорю Ростиславовичу
01008, м.Київ, вул. Грушевського, 12/2
meconomy@me.gov.ua

Міністру соціальної політики України
Лазебній Марині Володимирівні
01601, м.Київ, вул. Еспланадна, 8/10
info@mlsp.gov.ua

Міністру інфраструктури України
Криклію Владиславу Артуровичу
01135, Київ, проспект Перемоги, 14
miy@mtu.gov.ua

Голові Державної служби України
з безпеки на транспорті
Прокопчуку Єгору Олександровичу
01135, Київ, проспект Перемоги, 14
contact@dsbt.gov.ua

Голові Державної регуляторної
служби України
Кучеру Олексію Володимировичу
01011, Київ, вул. Арсенальна, 9/11.
inform@drs.gov.ua

Шановні панове!

30.03.2021 року на сайті Міністерства інфраструктури України було оприлюднено проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521», який розроблено за ініціативою Мінінфраструктури та надано фізичним та юридичним особам тридцять календарних днів на подання зауважень та пропозицій.

Використовуючи надане право, ТОВ «РІВНЕСТАНДАРТ» подало Директорату цифрової інфраструктури на транспорті (як розробнику проєкту акту) свої зауваження та пропозиції до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521», а також до пояснювальної записки та аналізу регуляторного впливу.

З огляду на те, що трапляються випадки, коли розробники проєктів нормативних актів не враховують зауваження та пропозиції подані для них фізичними та юридичними особами, нашим товариством було прийнято рішення про надання копії наших зауважень та пропозицій також і для всіх державних органів, що здійснюють зазвичай погодження нормативних актів Міністерства інфраструктури України.

Просимо Вас врахувати надані нашим товариством документи у разі надходження на Вашу адресу проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521», адже це гарантуватиме дотримання процедури внесення змін до нормативних актів та буде запобіжником порушенню прав та інтересів суб'єктів, на права та інтереси яких впливатиме такий нормативний акт.

Додаток:

- 1) Копія листа ТОВ «РІВНЕСТАНДАРТ» вих.№99 від 23.04.2021р.

**З повагою,
директор**



Вознюк З.О.



ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "РІВНЕСТАНДАРТ"

Р/р UA623333910000026007054737275, Банк Рівненська філія ПАТ КБ "ПРИВАТБАНК", МФО 333391,
код ЄДРПОУ 38888641, ІПН 388886417165, 33028, м.Рівне, вул.Князя Володимира, 28Б, офіс 32

23.04.2021 р. № 99

На № _____ від _____

Директорату цифрової інфраструктури
на транспорті
01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14
andriichuk@mtu.gov.ua

**Зауваження та пропозиції до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року
№ 521», а також до пояснювальної записки та аналізу регуляторного впливу**

1. Зауваження до пояснювальної записки

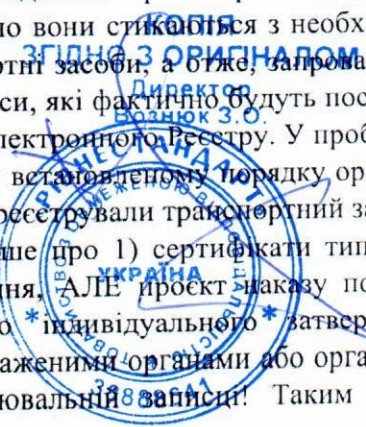
1.1. У пояснювальній записці метою створення проєкту наказу «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521» зазначено - забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів, впровадження електронного реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання, що відповідає цілі державної політики, визначеної Програмою діяльності Кабінету Міністрів України, схваленою Постановою Верховної Ради України №188-IX від 04.10.2019р., про забезпечення доступу українцям до публічних послуг онлайн.

Слід зазначити, що **створення реєстру сертифікатів відповідності аж ніяк не стосується і не може стосуватися забезпечення доступу українцям до публічних послуг онлайн, адже процедура сертифікації не відноситься до публічних послуг і не може надаватися онлайн!**

Стосовно ж використання державними органами сертифікатів відповідності у своїй діяльності, то це все одно ніяким чином не стосується забезпечення доступу українцям до публічних послуг онлайн. Більше того, громадяни не повинні бути обмежені у праві використання ними сертифікатів відповідності як виданих у паперовій формі, так і тих, що можуть видаватися в електронному варіанті, адже це навпаки вказувало б про наявність створених державою для них перешкод і свідчило б про законодавчо встановлені бар'єри у користуванні послугами сертифікації.

Оскільки щороку значна кількість громадян придбаває транспортні засоби, які потребують першої державної реєстрації, то відповідно вони стикаються з необхідністю отримання сертифіката відповідності на такі транспортні засоби, а отже, запровадження нових змін безпосередньо вплине на їх права та інтереси, які фактично будуть поставлені в залежність від нормальної та безперебійної роботи електронного Реєстру. У проблемній ситуації опиняться і ті громадяни, які вже отримали у встановленому порядку оригінали сертифікатів відповідності, але з якихось причин не зареєстрували транспортний засіб.

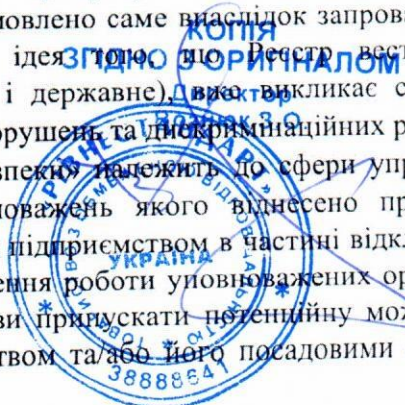
1.2. Відмітимо, що у пояснювальній записці мова іде лише про 1) сертифікати типу та 2) сертифікати, видані виробниками КТЗ або обладнання, АЛЕ проєкт наказу поширює свою дію і на сертифікати відповідності щодо *індивідуального* затвердження транспортних засобів або обладнання, видані уповноваженими органами або органами із сертифікації, про які взагалі не йдеться у пояснювальній записці! Таким чином,



вбачається, що пояснювальна записка і проект акта до якого вона була складена не узгоджені між собою, а це не могло не вплинути на якість проекту акта.

- 1.3. Щодо твердження про необхідність прийняття проекту акта для того, щоб забезпечити доступ до реєстру Державній фіскальній службі України, то зазначимо, що цей державний орган ще з 15.05.2019 року перебуває у стані припинення і має бути повністю ліквідований до кінця 2021 року, про що не може не знати Міністерство інфраструктури України та особи, які здійснювали розроблення проекту акта і складали пояснювальну записку до нього. Вказане свідчить або про неналежний підхід розробників акта до його змісту, або про те, що у розробників в дійсності відсутні достатні аргументи та підстави для прийняття проекту розробленого ними акта (адже в дійсності відсутня у цьому потреба як така).
- 1.4. Стосовно твердження про те, що доступ до Реєстру буде здійснюватися двома шляхами – безкоштовно та за плату, а отримані кошти від платного доступу будуть спрямовані на покриття витрат технічного адміністратора Реєстру (яким планується бути ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки») на матеріально-технічну підтримку та обслуговування роботи Реєстру, то тут також наявна неузгодженість, адже у проекті Порядку ведення Державного реєстру сертифікатів вказано лише про безоплатний доступ (пункти 1, 3 та 4 розділу II такого Порядку). Отже, знову вбачається, що пояснювальна записка і проект акта до якого вона була складена не узгоджені між собою.
- 1.5. При введенні будь-якої плати за користування Реєстром однозначно виникне потреба у збільшенні вартості послуг сертифікації оскільки всі витрати на доступ до Реєстру органи сертифікації закладатимуть до вартості своїх послуг!
- 1.6. **Зміст пояснювальної записки не розкриває ні переліку послуг Реєстру, які будуть оплачуватися, ні коло суб'єктів, які будуть змушені здійснювати оплату, ні те, ким саме буде регулюватися ціна таких послуг доступу до Реєстру (чи це будуть державно регульовані ціни, чи вільні ринкові, чи буде встановлено максимальний розмір таких платежів, тощо).**
- 1.7. У пояснювальній записці ідеться про наявність в Реєстрі двох функціоналів – розширеного та обмеженого, при цьому не вказуються ні їх технічні характеристики, ні відмінності, ні потреба у наявності саме таких функціоналів. Відмітимо, що проект Порядку взагалі не містить інформації про те, що в Реєстрі будуть наявні такі функціонали, що знову вказує на неузгодженість між цими документами.
- 1.8. Викликають сумнів твердження, наведені у пояснювальній записці відносно начебто відсутності положень у проекті акта, які б містили ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних із корупцією, АЛЕ з цим категорично не можна погодитися, оскільки проект містить інформацію про те, що технічним адміністратором буде державне **комерційне** підприємство, фінансовий план якого на 2021 рік (відкритий до ознайомлення широкому колу) містить відомості про те, що у наступні чотири роки спостерігатиметься ріст прибутку та чистого фінансового результату цього підприємства, що очевидно обумовлено саме внаслідок запровадження плати за доступ до Реєстру. Сама по собі ідея того, що Реєстр вестиме та обслуговуватиме комерційне підприємство (хоч і державне), **викликає сумнів у відсутності ризиків вчинення корупційних правопорушень та дискримінаційних ризиків.**

ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки» належить до сфери управління Міністерства інфраструктури України, до повноважень якого віднесено прийняття рішень, що підлягають негайному виконанню цим підприємством в частині відключення (анулювання доступу до Реєстру) та унеможливлення роботи уповноважених органів та органів сертифікації, а отже, саме це дає підстави припускати потенційну можливість зловживання державним комерційним підприємством та/або його посадовими особами



своїм доступом до Реєстру, в тому числі шляхом протиправного відключення суб'єктів від доступу до Реєстру, не присвоєння номерів сертифікатам, «підвисання» роботи Реєстру, тощо.

2. Зауваження до аналізу регуляторного впливу

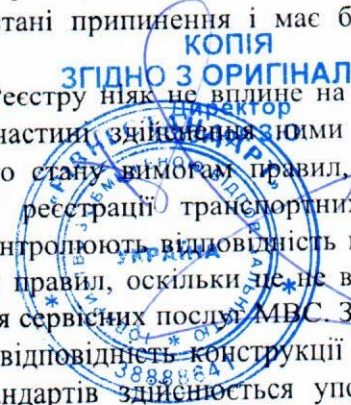
2.1. У аналізі регуляторного впливу зазначається про те, що необхідність прийняття нормативного акту та створення нового Реєстру обумовлено тим, що зараз існує лише електронна таблиця з мінімальним набором інформації стосовно КТЗ та електронне зображення сертифіката чого начебто не достатньо. АЛЕ зауважимо, що зі змісту проєкту Порядку ведення Державного реєстру запропонований до впровадження ним новий Реєстр не міститиме більше інформації ніж той обсяг, який наявний у вже існуючій таблиці і долучених до неї електронних зображеннях сертифікатів. Таким чином, проєкт нормативного акту в дійсності не запроваджує новий Реєстр і не вдосконалює наявний, а спрямований виключно на ускладнення роботи уповноважених органів та органів сертифікації. За останні роки уповноважені органи та органи сертифікації створили/придбали власне дороговартісне програмне забезпечення для провадження своєї діяльності, в якому вони створюють сертифікати відповідності/сертифікати типу, натомість Реєстр, який намагається запровадити Міністерство інфраструктури України в дійсності виявляється буде не реєстром, а програмним продуктом в якому всі уповноважені органи та органи сертифікації будуть змушені створювати сертифікати відповідності/сертифікати типу (вказане підтверджується пунктом 6 розділу III проєкту Порядку ведення Державного реєстру сертифікатів в якому зазначено про те, що програмними засобами Реєстру забезпечується доступ відповідальної особи для створення сертифіката в електронній формі). Оскільки інтеграція власних програмних продуктів з програмним продуктом, який буде створений Міністерством інфраструктури України, не допускається, то відповідно, уповноважені органи та органи сертифікації фактично будуть змушені витрачати додатковий час своїх працівників на створення сертифікатів у новому Реєстрі, замість того, щоб просто надіслати сканований примірник виданого сертифіката відповідності або сертифіката типу до суб'єкта владних повноважень чи до визначеного ним органу.

Відмітимо, що сама по собі сканкопія сертифіката відповідності в повній мірі розкриває всю інформацію, яка стосується результатів сертифікації, а тому ускладнювати діяльність уповноважених органів та органів сертифікації запровадженням нових додаткових дій та процедур є абсолютно необґрунтованим та недоцільним, крім того, це збільшує обсяг часу, який потрібен для повного виконання всіх формальностей, пов'язаних із видачею сертифіката відповідності або сертифіката типу, що знов ж таки вплине на вартість таких робіт для кінцевого споживача послуг.

2.2. У розділі «Вивчення проблеми» здійснено посилання на необхідність забезпечення доступу реєстру Державній фіскальній службі України, як вже зазначалося вище - такий державний орган з 15.05.2019р. перебуває у стані припинення і має бути повністю ліквідований до кінця 2021 року.

Варто також зауважити, що запровадження Реєстру ніяк не вплине на територіальні органи з надання сервісних послуг МВС в частині здійснення ними контролю за відповідністю конструкції КТЗ, його технічного стану вимогам правил, нормативів і стандартів, адже під час першої державної реєстрації транспортних засобів, їх перереєстрації після переобладнання вони не контролюють відповідність конструкції та технічного стану транспортних засобів вимогам правил, оскільки це не відноситься до компетентності Територіальних органів з надання сервісних послуг МВС. Зауважимо, що розробник проєкту акта не може не знати, що відповідність конструкції та технічного стану КТЗ вимогам правил, нормативів і стандартів здійснюється уповноваженими

КОПІЯ
ЗГІДНО З ОРИГІНАЛОМ



органами та органами із сертифікації, акредитованими відповідно до законодавства, а не Територіальними органами з надання сервісних послуг МВС, а це свідчить про те, що наведена у аналізі регуляторного впливу інформація є недостовірною.

3. Зауваження до змісту проєкту Змін до Порядку затвердження конструкцій транспортних засобів, їх частин та обладнання

- 3.1. Відмітимо, що сканкопія сертифіката відповідності повністю розкриває всю інформацію, яка стосується результатів сертифікації, адже є по суті основним і єдиним документом, який містить всю необхідну інформацію щодо результатів сертифікації. У зв'язку із вказаним виглядає дивною ситуація коли держава намагається запровадити додаткові Реєстри та порядки при тому, що має всю необхідну інформацію у вигляді сканкопій сертифікатів. Запровадження нових додаткових дій та процедур є недоцільним, адже окрім того, що це збільшує час, який потрібен для повного виконання всіх формальностей, пов'язаних із видачею сертифіката відповідності або сертифіката типу, також вплине на вартість таких робіт для кінцевого споживача послуг.

4. Зауваження до змісту проєкту Змін до Порядку ведення Державного реєстру

- 4.1. Встановлена у пункті 5 розділу I проєкту Порядку ведення Державного реєстру норма про те, що сертифікати відповідності обладнання колісних транспортних засобів та сертифікати відповідності щодо індивідуального затвердження обладнання колісних транспортних засобів створюються до 31.12.2022р. у формі документа на папері та/або у формі електронного сертифіката не підкріплена нормою, яка б регулювала дії у цей перехідний період як органу сертифікації, так і сервісних центрів МВС (тобто чи вони реєструють КТЗ у цей період на підставі паперових сертифікатів без внесення їх у Реєстр).
- 4.2. Розділ II Порядку ведення Державного реєстру регулює порядок доступу до Реєстру – при цьому вказується, що такий доступ всіх до Реєстру здійснюється безоплатно, але у пояснювальній записці зазначається про те, що частина доступу до Реєстру здійснюватиметься за плату на підставі відповідних договорів. Така неузгодженість створює сумнів у належному опрацюванні проєкту нормативного акту його розробниками, про що вже вказано вище.
- 4.3. Автоматичне та швидкісне анулювання доступу до Реєстру без будь-якого попереднього повідомлення відповідного уповноваженого органу та/або органу сертифікації створює потенційний конфлікт та соціальну напругу, адже в цей момент могли вже бути створені чернетки сертифікатів для їх створення і видачі замовнику, а раптове анулювання доступу унеможливило видачу вже готового результату сертифікаційних робіт для замовника таких робіт.
- 4.4. У проєкті Порядку ведення Державного реєстру взагалі не врегульовано порядок та строк відновлення доступу до Реєстру у разі прийняття судом рішення про визнання протиправним рішення Міністерства інфраструктури України про анулювання визнання (призначення) уповноваженого органу або органу із сертифікації, що є суттєвою прогалиною, яка може призвести до порушення прав суб'єкта господарювання.
- 4.5. У проєкті Порядку ведення Державного реєстру не встановлено строку відновлення доступу до Реєстру після блокування такого доступу у разі наявності підстав для цього, що є суттєвою прогалиною, яка може призвести до порушення прав суб'єкта господарювання (необґрунтованого затягування процесу відновлення доступу до Реєстру).



4.6. У проєкті Порядку ведення Державного реєстру відсутня норма, яка б встановлювала те, що відновлення доступу здійснюється автоматично, без необхідності здійснення будь-яких додаткових дій або проходження суб'єктами якихось додаткових процедур.

Таким чином, ТОВ «Рівнестандарт» вважає, що розроблений проєкт акту є недосконалим, містить багато прогалин, що несуть потенційні проблеми та ризики порушення прав громадян, уповноважених органів, органів сертифікації.

Просимо врахувати та надати нам відповідь за результатами розгляду цих зауважень на нашу поштову адресу – 33028, м.Рівне, вул.Князя Володимира, 28Б, офіс 32.

З повагою,
директор



Вознюк З.О.

КОПІЯ
ЗГІДНО З ОРИГІНАЛОМ
Директор
Вознюк З.О.



ОТРИМАНО
В ЕЛЕКТРОННІЙ
ФОРМІ

Товариство з обмеженою відповідальністю «ДП-СТАНДАРТМЕТРОЛОГІЯ ООВ»

33028, м. Рівне, вул. Князя Володимира, 28Б, офіс 2, код ЄДРПОУ 38100229
р/р UA50 333391 00000 26009054737035 в АТ КБ «ПРИВАТБАНК» м. Рівне, МФО 333391
електронна адреса: dp.standartmetrology@gmail.com

26.04.2021 р. № 13

На № _____ від _____

Прем'єр – міністру України
Шмиглю Д. А.
01008, м. Київ, вул. Грушевського, 12/2

Міністру фінансів України
Марченку С. М.
04071, Київ, вул. Межигірська, 11

Міністру розвитку економіки, торгівлі
та сільського господарства України
Петрашку І. Р.
01008, м. Київ, вул. Грушевського, 12/2

Голові Державної служби України
з безпеки на транспорті
Прокопчуку Є. О.
01135, Київ, проспект Перемоги, 14

Міністру внутрішніх справ України
Авакову А. Б.
01601, Київ, вул. Академіка Богомольця, 10

Міністру соціальної політики України
Лазебній М. В.
01601, м. Київ, вул. Еспланадна, 8/10

Голові Державної регуляторної
служби України
Кучеру О. В.
01011, Київ, вул. Арсенальна, 9/11.

Міністру інфраструктури України
Криклію В. А.
01135, Київ, проспект Перемоги, 14

Голові Комітету з питань
транспортів та інфраструктури
Кісєль Ю. Г.
01008, м. Київ, вул. Грушевського, 5

Шановні панове!

30.03.2021 року на сайті Міністерства інфраструктури України було розміщено проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521».

Протягом тридцяти календарних днів з вищевказаної дати всі фізичні і юридичні особи та громадські об'єднання мають право надавати свої зауваження та пропозиції.



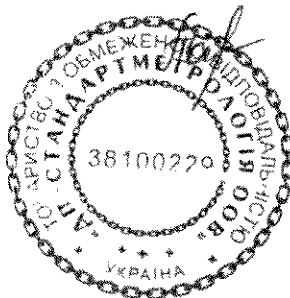
З огляду на вказане, ТОВ «ДП-Стандартметрологія ООВ» подало Директорату цифрової інфраструктури на транспорті (яке є розробником проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521») свої письмові заперечення, а також Висновок науково-правової експертизи з питань тлумачення та застосування права, підготовлений Національним університетом «Острозька академія».

Оскільки такі нормативні акти зазвичай погоджуються іншими уповноваженими державними органами, то просимо Вас врахувати надані нашим товариством заперечення та Висновок науково-правової експертизи з питань тлумачення та застосування права у разі надходження на Вашу адресу вищевказаного проєкту акту.

Додаток:

1. Копія листа ТОВ «ДП-СТАНДАРТМЕТРОЛОГІЯ ООВ» від 26.04.21 №12.

З повагою,
Директор



Поліщук О.М.

Товариство з обмеженою відповідальністю «ДП-СТАНДАРТМЕТРОЛОГІЯ ООВ»

33028, м. Рівне, вул. Князя Володимира, 28Б, офіс 2, код ЄДРПОУ 38100229
р/р UA50 333391 00000 26009054737035 в АТ КБ «ПРИВАТБАНК» м. Рівне, МФО 333391
електронна адреса: dp.standartmetrology@gmail.com

26.04.2021 р. № 12

На № _____ від _____

Директорату цифрової інфраструктури
на транспорті
01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14
andriichuk@mtu.gov.ua

Товариства з обмеженою відповідальністю
«ДП-СТАНДАРТМЕТРОЛОГІЯ ООВ»
33028, Рівненська обл., місто Рівне,
вул.Князя Володимира, будинок 28Б, офіс 2
Код ЄДРПОУ 38100229
dp.standartmetrology@gmail.com

Надання зауважень та пропозицій до оприлюдненого
проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури
України від 17.08.2012 року № 521»

30.04.2021 року на сайті Міністерства інфраструктури України оприлюднено Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521», а також зазначено, що зауваження та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань приймаються протягом 30 календарних днів з дня опублікування проекту акта у письмовому та / або електронному вигляді.

За наслідками ознайомлення із вказаним проектом наказу та супровідними до такого проекту документами. ТОВ «ДП-СТАНДАРТМЕТРОЛОГІЯ ООВ» було виявлено ряд суперечностей, які у разі прийняття акту можуть вкрай негативно вплинути на регулювання ринку сертифікації та продажу колісних транспортних засобів в Україні.

У зв'язку із вказаним вважаємо за необхідне надати наступні зауваження та пропозиції до оприлюдненого проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521».

Перше, за наслідками ознайомлення з проектом змін до Порядку затвердження конструкцій транспортних засобів, їх частин та обладнання об'єктається, що викладення в новій редакції п.п. 12.1 розділу XII щодо того, що перша державна реєстрація КТЗ здійснюється за наявності в Реєстрі сертифіката відповідності або сертифіката відповідності щодо

індивідуального затвердження, суперечить пункту 5 розділу I проєкту Порядку ведення Державного реєстру в якому вказується про те, що сертифікати відповідності обладнання колісних транспортних засобів та сертифікати відповідності щодо індивідуального затвердження обладнання колісних транспортних засобів створюються до 31 грудня 2022 року у формі документа на папері та/або у формі електронного сертифіката.

В даному випадку вбачається, що пропонується встановити перехідний період до 31.12.2022 року на видачу сертифікатів в паперовій формі (без видачі його в електронній формі), але запропонована редакція пункту 12.1 розділу XII не враховує такого перехідного періоду, що однозначно створить нерозуміння та соціальну напругу між споживачами послуг сертифікації, уповноваженими органами і органами сертифікації, а також сервісними центрами МВС.

По-друге, зі змісту проєкту Змін до Порядку ведення Державного реєстру вбачається, що такий порядок регламентує створення сертифікатів у самому програмному продукті Реєстру і фактично запроваджується контроль за змістом і наповненістю сертифікату відповідності, але такі повноваження не надані і не можуть бути надані технічному адміністратору Реєстру, оскільки це повноваження і компетенція Національного агентства з акредитації України та Міністерства інфраструктури України під час здійснення ними процедури оцінювання відповідного органу з оцінки відповідності (органу сертифікації). Запровадження додаткового контролю за змістом сертифікату не передбачено жодним нормативно-правовим актом, а відповідно це не враховує розроблений проєкт нормативного акту.

По-третє, проєкт Порядку не регламентує порядку захисту персональної інформації під час користування третіми особами відомостями публічної частини Реєстру (наприклад, інформація про ім'я, прізвище та адресу заявника), що однозначно є порушенням законодавства України в частині захисту персональних даних.

Виявивши такі очевидні недоліки проєкту акту, ТОВ «ДП-СТАНДАРТМЕТРОЛОГІЯ ООВ» звернулося до Національного університету «Острозька академія» за отриманням фахового Висновку науково-правової експертизи з питань тлумачення та застосування права, перед яким нами було поставлено наступні питання:

- 1) Чи узгоджуються правові приписи проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521» з положенням пояснювальної записки до вказаного проєкту нормативно-правового акту?
- 2) Чи узгоджуються правові приписи проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521» з аналізом регуляторного впливу до вказаного проєкту нормативно-правового акту?
- 3) Чи є обґрунтованим внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521 з метою на їх відповідність пояснювальній записці та аналізу регуляторного впливу проєкту нормативно-правового акту?

Згідно з оригіналом
За результатами вказаного було отримано висновок, з якого вбачається, що правові приписи проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521» дійсно відповідають

положенням пояснювальної записки до вказаного проєкту нормативно-правового акту, а також є не узгодженими з аналізом регуляторного впливу до вказаного проєкту нормативно-правового акту.

Разом з даним листом надаємо Вам у якості додатку вищевказаний висновок і просимо врахувати викладені у ньому зауваження та пропозиції.

Просимо розглянути викладені у даному листі та у зазначеному вище Висновку науково-правової експертизи з питань тлумачення та застосування права зауваження та пропозиції до оприлюдненого проєкту акту та врахувати їх. Про результати розгляду просимо повідомити нас письмово у встановленому порядку та строки.

Додаток: Висновок науково-правової експертизи з питань тлумачення та застосування права Національного університету «Острозька академія» від 26.04.2021р. на 12 арк.

З повагою,
директор



О.М. Поліщук

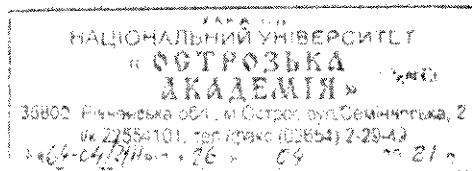
ЗГІДНО З
ОРИГІНАЛОМ

Директор
БЮР. ДІЛ НАУКОВО-ПРАВОВОЇ ЕКСПЕРТИЗИ



Поліщук О.М.

ЗАТВЕРДЖУЮ



Ректор
Національного університету
«Острозька академія»

проф. І. Д. Пасічник

ВИСНОВОК НАУКОВО-ПРАВОВОЇ ЕКСПЕРТИЗИ з питань тлумачення та застосування права

I. Підстави для проведення дослідження

Науковий висновок надано на підставі:

- Закону України «Про наукову та науково-технічну експертизу»;
- Статуту Національного університету «Острозька академія», затвердженого

Наказом Міністерства освіти і науки України від 22.09.2017 року № 1302:

- договору про виконання науково-дослідних робіт та передачу виключних майнових прав на використання твору № 64-04/21Н від 15.04.2021 року.

II. Питання для дослідження

1. Чи узгоджуються правові приписи проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521» з положенням пояснювальної записки до вказаного проекту нормативно-правового акту?

2. Чи узгоджуються правові приписи проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521» з аналізом регуляторного впливу до вказаного проекту нормативно-правового акту?

3. Чи є обґрунтованим внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521 з огляду на їх відповідність пояснювальній записці та аналізу регуляторного впливу проекту нормативно-правового акту?

III. Джерела дослідження

ЗГІДНО З
ОРИГІНАЛОМ

джерел підготовки наукового висновку, що досліджується:

проект нормативно-правового акту, а саме: проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521»;

проект змін до Порядку затвердження конструкцій транспортних засобів, їх частин та обладнання

реєстр виданих сертифікатів відповідності транспортних засобів, виготовлених уповноваженими органами до органів із сертифікації, та реєстр виданих сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання, що формується на повідомленнями уповноважених органів, і сертифікатів відповідності таких транспортних засобів, виготовлених виробником;

проект Додатку 6 до Порядку затвердження конструкцій транспортних засобів, їх частин та обладнання.

- ІЗДАНО 3
ОРИГІНАЛОМ

2

З метою імплементації положень вищезгаданої міжнародної угоди було прийнято наступні нормативно-правові акти:

1) Постанову Кабінету Міністрів України (КМУ) «Про порядок визначення переліку єдиних технічних принципів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах» від 14.02.2001 року №143, якою Міністерство транспорту України призначено компетентним органом щодо забезпечення виконання Женевської Угоди 1958 року, а також здійснення контролю за технічним регулюванням у сфері допуску до експлуатації, використання та вивезення колісних транспортних засобів та визначено порядок затвердження єдиних технічних принципів, що містяться у Правилах ЄЕК ООН, які будуть застосовуватись Україною

Організацією Об'єднаних Націй (ООН) в рамках Женевської Угоди 1958 року нотифіковано і здійснено офіційне письмове повідомлення Генерального Секретаря ООН про те що Міністерство інфраструктури України виступає компетентним органом, а ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСПОРТОПРОЕКТ» виступає як виконавчий орган (орган затвердження типу) та технічна служба в рамках конвенції зі сторони України.

Інформація щодо нотифікації ООН відповідальних органів Договірних Сторін Женевської Угоди 1958 року (органи затвердження типу, технічні служби) опублікована в документі «Статус Угоди та Правил, які додають до неї» TRANS/WP.29/343;

2) Наказ Мінтрансу України № 361 від 04.06.2002 року «Про затвердження переліку Правил ЄЕК ООН, які запроваджуються в Україні», яким прийнято до застосування в Україні Правила ЄЕК ООН №№ 1-4, 6-14, 16-20, 23-30, 34-41, 43, 46-52, 54-63, 66, 67, 69-83, 85, 86, 90, 92, 93, 96, 103-105;

3) Наказ Мінтрансв'язку України від 11.09.2007 року № 793, яким прийнято до застосування в Україні Правила ЄЕК ООН №№ 44, 77, 87-89, 91, 94, 95, 101, 106-109;

4) Постанову КМУ від 09.06.2011 року № 738 «Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання»;

5) Наказ Мінінфраструктури України від 17.08.2012 року №521 «Про затвердження Порядку затвердження конструкцій транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання з виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання» (наказ зареєстровано в Міністерстві юстиції 14.09.2012 року №1586/21898 та №1587/21899) яким також було прийнято до застосування в Україні Правила ЄЕК ООН №№ 98, 99, 112, 119, 123.

6) Наказ Мінінфраструктури України від 01.03.2013 року № 126, яким доручено ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСПОРТОПРОЕКТ» акредитованому відповідно до законодавства України і нотифікованому ООН в рамках Женевської Угоди 1958 року, як уповноваженому органу затвердження типу, забезпечити видачу сертифікатів затвердження типу згідно з вимогами постанови Кабінету Міністрів України від 9 червня 2011 року № 738.

Згідно з технічними правовими актами, переданими в Україну здійснюється затвердження конструкцій колісних транспортних засобів та обладнання, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах (частини та обладнання).

При цьому підтвердження конструкцій відбувається зовнішнім уповноваженим представником - резидентом України на кожен КТЗ або партію обладнання, тип яких відповідає вимогам єдиних технічних принципів, що затверджується сертифікатом типу транспортного засобу або обладнання (п.1.2. Порядку затвердження конструкцій транспортних засобів, їх частин та обладнання);

сертифікатом відповідності виданим уповноваженими органами або органами із сертифікації, акредитованими відповідно до законодавства, призначеними Міністерством інфраструктури України, на кожен новий КТЗ або партію обладнання, які

відповідають вимогам єдиних технічних принципів, але відповідність типу яких не підтверджено сертифікатом типу транспортного засобу або обладнання, а також на КТЗ, що були у користуванні (п. 13. Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання).

Постановою КМУ від 09.06.2011 року № 738 передбачено запровадження двох реєстрів:

- Реєстр виданих сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання, що формується за поданнями уповноважених органів, і сертифікатів відповідності нових транспортних засобів, виданих виробником, який веде Міністерство інфраструктури, із забезпеченням доступу до зазначеного реєстру Міністерству внутрішніх справ, Державній службі з безпеки на транспорті та Державній фіскальній службі (пп. 4) п.1 Постанови);

- Державний реєстр сертифікатів відповідності транспортних засобів, виданих уповноваженими органами або органами із сертифікації, який веде Міністерство інфраструктури та забезпечує доступ Державній службі з безпеки на транспорті, Міністерству внутрішніх справ та Державній фіскальній службі (пп. 4) п.1 Постанови).

Наказом Мінінфраструктури України від 17.08.2012 року № 521 запроваджено порядок ведення Реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання який об'єднував два вищезгадані реєстри.

Проектом наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521», який є предметом даної науково-правової експертизи передбачено внесення змін до:

- Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання шляхом викладення його в новій редакції;

- Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання шляхом викладення його додатків 6 та 9 у новій редакції.

1. Дослідження Пояснювальної записки до проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521»

1.1. У Розділі 1 «Мета» Пояснювальної записки до проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521» (надалі - Пояснювальна записка) передбачено, що «проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521» (далі - Наказ) розроблено з метою забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів, впровадження електронного реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання, що відповідає цілі державної політики, затвердженій Програмою діяльності Кабінету Міністрів України, схваленою Верховною Радою України від 4 жовтня 2011 року № 1883-VI, про забезпечення безпеки українського транспортного руху».

Варто зауважити що мета «забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів» досить розпливчастим законодавством і не потребує внесення змін до Наказу Мінінфраструктури України від 17.08.2012 року № 521, оскільки процедура сертифікації КТЗ та обладнання діє в Україні з 2000 року.

Мета «впровадження електронного реєстру сертифікатів типу транспортних засобів, та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання» не відповідає п.14.1. Програми діяльності Кабінету Міністрів

України, схваленої Постановою Верховної Ради України від 4 жовтня 2019 року № 188-IX, оскільки відповідним пунктом програми передбачено три показники ефективності:

- 100% державних послуг доступні онлайн
- 60% українців користуються онлайн-послугами
- Високий рівень задоволеності українців від користування онлайн-послугами

Однак, чинне законодавство не передбачає доступу громадян до відомостей, що містяться у Реєстрі сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання.

Так, підпунктами 4, 5, п.1 Постанови КМУ від 09.06.2011 року № 738 передбачено доступ до реєстру лише Міністерству внутрішніх справ, Державній службі з безпеки на транспорті та Державній фіскальній службі, а п. 1.4, чинного *Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання* визначає його користувачами Міністерство економічного розвитку і торгівлі, Міністерство внутрішніх справ та Державна фіскальна служба, а також інші органи державної влади.

1.2. Розділ 2 Пояснювальної записки «Обґрунтування необхідності прийняття акта» містить відомості які є простовуються чинним законодавством. Так, авторами записки зазначено що *«на сьогоднішній день такий реєстр (передбачений підпунктами 4, 5, п.1 Постанови №738 прим автора) відсутній. Існує лише електронна таблиця з мінімальним набором інформації стосовно колісного транспортного засобу та посилання на електронне зображення сертифікату»*

Передусім, необхідно зазначити, що в законодавстві України відсутнє однозначне визначення поняття «електронний реєстр». Чинні нормативно-правові акти розглядають окремі його аспекти як:

- єдину державну інформаційну систему, що забезпечує збирання, накопичення, обробку, захист, облік та надання інформації про юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадські формування, що не мають статусу юридичної особи (Закон України «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців» від 15 травня 2003 року);

- автоматизовану систему збирання, зберігання, захисту, обліку, пошуку та надання електронних копій судових рішень; (Закон України «Про доступ до судових рішень» від 22 грудня 2005 року № 3262-IV);

- автоматизовану систему збирання, накопичення та опрацювання актів законодавства, яка складається з еталонного, страхового, робочого, інформаційного фондів та окремого розділу (Постанова КМУ № 376 від 23 квітня 2001 року «Про затвердження Порядку ведення Єдиного державного реєстру нормативно-правових актів для користування ними»);

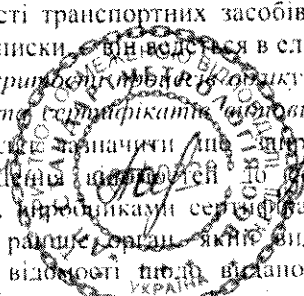
Таким чином, Реєстр сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання існує і здійснюється з тексту Пояснювальної записки, є він ведеться в електронній формі.

Щодо зазначення «прозорості та відкритості» то це означає та контролю за наявністю та існуванням сертифікатів типу та сертифікатів відповідності колісного транспортного засобу та його частин», слід зазначити що запропоновані зміни до Закону України «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань» та до Закону України «Про доступ до судових рішень» то до Реєстру типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання: якщо раніше орган, який видавав сертифікат відповідності надіслав до Мініфраструктури відомості про виданий сертифікат і сканкопію сертифікату за потреби, то з набранням чинності змін такі дані будуть вноситися безпосередньо видавцем сертифікату до реєстру без будь-яких посередників. І незважаючи на те, що у п.2 нової редакції *Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності*

ЗГІДНО З
ОРИГІНАЛОМ

Директор

Юрій Іванович



транспортних засобів або обладнання користувачами реєстру вказано фізичних осіб, суб'єктів господарювання, органи державної влади та органи місцевого самоврядування, розділ II нової редакції згаданого Порядку передбачає надання доступу до даних Реєстру технічним адміністратором виключно:

- органам державної влади (п.2)
- уповноваженим органам та органам із сертифікації (їх відповідальним особам) (п.3)
- виробникам чи їх уповноваженим представникам – резидентам (їх відповідальним особам) (п.4)

Таким чином, з набранням чинності змін до Наказу Мінінфраструктури України від 17.08.2012 року № 521 щодо осіб, які мають доступ до даних Реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання, розшириться виключно за рахунок суб'єктів, які видають сертифікати, оскільки їм необхідно буде вводити дані до реєстру. Доступ громадян до Реєстру залишається фактично закритим незважаючи на формальну доступність, а отже, говорити про прозорість та відкритість процесів обліку та контролю за наявністю та дійсністю сертифікатів типу та сертифікатів відповідності колісного транспортного засобу та його частин неможливо.

1.3. Пункт 3 «Основні положення проекту акту» Пояснювальної записки містить перелік актів щодо яких планується внести зміни проектом наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521». Вважаємо що цей перелік є неповним, оскільки до нього не включено такі акти:

- Постанову КМУ від 09.06.2011 року № 738, яка містить положення щодо ведення двох реєстрів (підпункти 4 та п.1 Постанови) та необхідності надавати інформацію з реєстру Державній фіскальній службі, в той час як така інформація потрібна не стільки для питань оподаткування, як для питань пов'язаних із ввезенням КТЗ на митну територію України, а отже отримувачем інформації з Реєстру має бути Державна митна служба. Також, необхідно врахувати що з набуттям змін до Порядку ведення Реєстру Мінінфраструктури перестат вести відповідний реєстр та забезпечувати доступ до нього.

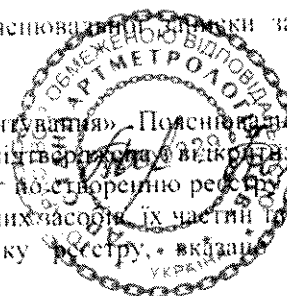
- Порядок видачі та оформлення свідоцтв про допущення транспортних засобів до перевезення визначених небезпечних вантажів, затверджений наказом Міністерства внутрішніх справ України № 656 від 04 серпня 2018 року, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 11 вересня 2018 року за № 1042/32494, п.7 якого містить посилання на Порядок ведення реєстру, навія якого викладена в даний редакції.

- Наказ Міністерства інфраструктури України, Міністерства внутрішніх справ України № 166/550 від 12.05.2015 року «Про затвердження Порядку перевірки цистерн для перевезення небезпечних вантажів», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 05 червня 2015 року за №663/27108, який також містить посилання на Порядок ведення реєстру, навія якого викладена в даний редакції (абзз п.2 розд. I)

ЗГІДНО З
ОРИГІНАЛОМ

1.4 «Правові аспекти» Пояснювальної записки зауважень не передбачено.

Розділ 2 «Фінансово-економічне обґрунтування» Пояснювальної записки містить інформацію щодо підтвердження витрат на вжиття. Так, замовником за договором з надання послуг по створенню реєстру сертифікатів типу і сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів та їх частин і обладнання, який передбачено розробку та технічну підтримку реєстру, вказано Міжнародну благодійну організацію «Фонд Східна Європа».



Як відомо з офіційного сайту Фонду (<https://eef.org.ua/sve-v-ramkah-programy-usad-nik-and-prozorst-ta-pidzhanist-v-derzhavnomu-upravlinni-ta-poslugah-tapas-ogoloshuve-vidkrytyj-konkurs-na-rozrobku-elektromnogo-revestru-sertyfikativ-vidpovidnosti-ta-seri>) ним оголошено конкурс на пошук підрядника який надасть послуги з розробки електронного реєстру сертифікатів відповідності та сертифікатів типу колісних транспортних засобів та обладнання. Тобто, технічна підтримка реєстру за рахунок Фонду не оплачується, а отже, інформація про те, що запровадження електронного реєстру не потребуватиме фінансування з державного або місцевого бюджетів не відповідає дійсності.

Також за рахунок фонду не фінансується обладнання яке буде використовуватися для забезпечення функціонування реєстру.

У Пояснювальній записці наведено інформацію про те, що доступ до Реєстру буде здійснюватися на безкоштовній основі та за платними договорами, при цьому вказано, що кошти за такими платними договорами покриватимуть витрати технічного адміністратора Реєстру на матеріально-технічну підтримку та обслуговування роботи реєстру. В той же час у проєкті Порядку ведення Державного реєстру сертифікатів взагалі не йдеться про платний доступ до такого реєстру, навпаки у пунктах 1, 3 та 4 розділу II такого Порядку зазначено про те, що доступ до Реєстру є безоплатний (як до публічної частини, так і для уповноважених органів, органів сертифікації та виробників).

У зв'язку із вказаним виникає обґрунтований сумнів у тому, де ж саме наведено в цій частині достовірну інформацію у проєкті Порядку чи у пояснювальній до нього записці, адже не може безпосередньо вимірювати на вартість послуг сертифікації, оскільки органи сертифікації будуть змушені враховувати вартість платного доступу до реєстру в ціну своїх послуг, а це в свою чергу призведе до здорожчання вартості послуг для кінцевих споживачів.

Вітніше того, з пояснювальної записки абсолютно не зрозуміло кому саме буде встановлено необхідність оплати доступу до Реєстру (хто буде змушений укладати оплатні договори), а також ким та яким чином формуватиметься така ціна і чи буде вона регулюватися державою чи не буде самостійно встановлена ціна державним підприємством «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки». Також не розкритим залишається питання того, якщо все ж таки доступи до Реєстру будуть безоплатні, то за чий рахунок здійснюватиметься фінансування підтримки та обслуговування роботи реєстру і чи не будуть у зв'язку із цим введені для користувачів Реєстру будь-якими іншими нормативно-правовими актами або договорами додаткові платежі, збори, тощо.

Зазначимо також на тому, що в цій частині пояснювальної записки введено такі поняття як «розширений функціонал Реєстру» та «обмежений функціонал Реєстру», без надання їх характеристик та відмінностей. В той же час як проєкт Порядку не містить таких понять та не оперує навіть наближенням до них. Отже, наявна неузгодженість між проєктом та пояснювальною запискою до нього, яка не дає можливості чітко зрозуміти, який саме зміст нормативного акту буде остаточним і що саме буде прийнято суб'єктом владних повноважень та введено в дію.

1.6. Зазначення до розділу 6 Пояснювальної записки «Позиція заінтересованих сторін»

ВЗГІДНО З
ОРИГІНАЛОМ

Розділ 7 Пояснювальної записки «Оцінка вірогідності» зазначено про те, що вказані положення що містять ризик вчинення корупційних правопорушень дискримінації, а тому наразі нічого не потребує проведення громадської антикорупційної та антидискримінаційної експертизи. З вказанням не зрозуміло, що саме з огляду на те, що технічним адміністратором має бути державне підприємство, яке у фінансовому плані на 2021 рік визначило, що протягом найближчих чотирьох планових років його валовий прибуток та чистий фінансовий результат зростатиме, що однозначно

може бути досягнуто виключно шляхом запровадження оплат, а також їх зростання, в тому числі у зв'язку із доступом до Реєстру. Відмітимо, що ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки» належить до сфери управління Міністерства інфраструктури України, яке відповідно має можливість прийняття рішень, які підлягають негайному виконанню цим підприємством в частині відключення (анулювання доступу до Реєстру) та унеможливлення роботи уповноважених органів та органів сертифікації. Тобто наказом не запроваджено системи «стримувань і противаг», яка могла б перешкодити вживанню (в тому числі внаслідок корупційних діянь) від протиправного відключення суб'єктів від доступу до Реєстру та як наслідок від протиправного втручання у господарську діяльність таких суб'єктів.

1.8. Розділ 8 Пояснювальної записки «Прогноз результатів» містить інформацію про те, що реалізація акта матиме вплив на ключові інтереси суб'єктів господарювання, які стісняють видачу сертифікатів типу та сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів та обладнання, при цьому вказано, що інформація щодо впливу реалізації наказу на інтереси заінтересованих сторін додається. Але жодного додатку або будь-якого іншого документу, в якому б було розкрито таку інформацію на сайті Міністерства інфраструктури України (<https://mtu.gov.ua/news/32714.html>) не розміщено і не оприлюднено, чим відповідно позбавлено таких суб'єктів можливості аналізу та вивчення майбутнього впливу прийняття та реалізації акта на їх діяльність.

Тобто, Міністерство інфраструктури України визнає, що вплив від прийняття ним нормативного документу буде значним, адже стосуватиметься «ключових інтересів суб'єктів господарювання», але не розкриває в повному обсязі власного бачення такого впливу, що не дає можливості цим суб'єктам дослідити ступень такого впливу та відсутність наявності негативних, корупційних чи дискримінаційних факторів від такого впливу.

2. Дослідження Аналізу регуляторного впливу до проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521»

2.1. У Розділі І «Визначення проблеми» Аналізу регуляторного впливу передбачено, що проблемою, яку пропонується розв'язати шляхом державного регулювання є відсутність прозорості та відкритості процесів обліку та контролю за наявністю та дієвістю сертифікатів типу та сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів, їх частин та обладнання.

Одною з причин виникнення відповідної проблеми є відсутність обліку та систематизації відповідних сертифікатів в єдиному форматі, що неможливо забезпечити наявності та дієвості електронного Реєстру.

Питання, згідно з яким Реєстр сертифікатів типу та сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів, їх частин та обладнання дійсно функціонує у вигляді електронного бази даних, то даними офіційних таблиць редакторів забезпечується як електронна база даних, так і можливість пошуку даних і неможливо підставити для запровадження окремої бази даних.

Твердження про те, що проблема відсутності прозорості та відкритості процесів обліку та контролю за наявністю та дієвістю сертифікатів типу та сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів, їх частин та обладнання є надзвичайно важливою з огляду на те, що вона прямо пов'язана з забезпеченням підвищення рівня безпеки дорожнього руху не підтверджене жодними статистичними даними. Адже сертифікація відповідності проводиться лише під час першої реєстрації КТЗ і в подальшому безпека його експлуатації залежить лише від регулярності та якості технічного обслуговування КТЗ його власником.

Крім того, у цьому ж розділі зазначається про те, що територіальними органами з надання сервісних послуг МВС під час першої державної реєстрації транспортних засобів, їх перереєстрації після переобладнання, контролюється відповідність їх конструкції та технічного стану вимогам правил, нормативів і стандартів на підставі даних сертифіката відповідності колісного транспортного засобу, але вказане не відповідає дійсності, оскільки така перевірка здійснюється уповноваженими органами або органами із сертифікації, акредитованими відповідно до законодавства (Закон України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності»), призначеними Міністерством інфраструктури України.

Таким чином, контроль відповідності конструкції та технічного стану транспортних засобів вимогам правил не відноситься до компетенції Територіальних органів з надання сервісних послуг МВС. А отже, запровадження Реєстру не вплине на територіальні органи з надання сервісних послуг МВС в частині здійснення ними контролю за відповідністю конструкції КТЗ, його технічного стану вимогам правил, нормативів і стандартів, адже зміни у законодавстві в частині розширення повноважень вказаних сервісних центрів у цій частині наразі навіть не ініціюється. Тобто наведена інформація з аналізу регуляторного впливу є недостовірною, що свідчить про здійснення неадекватного аналізу регуляторного впливу відповідного акту.

Анализ регуляторного впливу вказує, що запровадження електронного Реєстру було передбачено Державною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 року № 435.

В дійсності вказаною програмою було передбачено запровадження Мінінфраструктури (Укрінфрапроект) апаратного та програмного забезпечення реєстру сертифікатів типу та сертифікатів відповідності транспортних засобів і забезпечення його адміністрування за рахунок державного бюджету (державного дорожнього фонду).

Вважаємо, що інформація, наведена у аналізі регуляторного впливу в частині напевно того, що актом буде врегульовано проблеми, які стосуються невеликої частини населення, є суттєво применшеною та такою, що намагається створити враження того, що запропонований до обговорення проєкт нормативного акту напевно взагалі нічого суттєво не змінить і не вплине на велику кількість громадян, що не є так. Відмітимо, що суб'єкт владних повноважень вказує, що вплив буде більше як на 150 суб'єктів господарювання (а як зазначено у пояснювальній записці до проєкту цей акт матиме вплив на ключові інтереси суб'єктів господарювання)! Крім того, якщо користуватися, наведеними даними щодо середньої кількості транспортних засобів, які проходять державну реєстрацію в місяць в Україні (33385 КТЗ), а також врахувати, що в середньому українська сім'я складається з чотирьох осіб, то вбачається, що реєстрація та сертифікація КТЗ лише протягом одного місяця стосується близько 133540 осіб, що порівняльно складає білизну тих, хто в Україні працює, однозначно не можна віднести до якоїсь частини населення.

Розділом 11. «Цілі державного регулювання» аналізу регуляторного впливу передбачено, що метою державного регулювання для проєкту акта є затвердження нового порядку створення сертифікатів типу та сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів, їх чистоти та обладнання, ведення Реєстру для забезпечення підвищення прозорості та відкритості процесів обліку та контролю за наявністю та дієвістю відповідних сертифікатів шляхом переведення паперових процесів в електронну форму.

По-перше, відкритість та прозорість процесів без належного їх обґрунтування не можуть виступати кінцевою метою державного регулювання.

По-друге, переведення процесів в електронну форму абсолютно не вплине на забезпечення підвищення прозорості та відкритості процесів обліку та контролю за наявністю та дієвістю відповідних сертифікатів, оскільки зміниться лише суб'єкт

внесення інформації до відповідного Реєстру (замість працівника Мінінфраструктури цю функцію виконуватиме видавник сертифікату відповідності).

2.3. Наведений у розділі III Аналізу регуляторного впливу опис ситуації у разі збереження поточного стану та у разі прийняття проєкту нормативного акту є таким, що не відповідає дійсності, оскільки твердження про те, що на даний час відсутній контроль за наявністю і дієвістю сертифікатів відповідності є не достовірним. Упродовж останніх років державою чітко і неухильно контролюється зазначене і на даний час відсутні офіційні відомості про масові або неодинокі випадки реєстрації КТЗ за підробленими сертифікатами відповідності або сертифікатами типу.

Твердження про довготривалий паперовий документообіг між державними органами, фізичними особами та суб'єктами господарювання також не відповідає дійсності, не підтверджується наведенням відповідних фактів або прикладів. Відсутня будь-яка інформація або оприлюднення скари чи звернень громадян на предмет того, що процедура сертифікації займає для них значний проміжок часу саме у зв'язку із тим, що сертифікати видаються їм у паперовій формі. Дивує відсутність розгляду такого альтернативного вирішення проблеми (хоча в дійсності її немає) шляхом оприлюднення сканованих примірників сертифікатів, що є значно простішим способом і менш трудо- та фінансово затратним.

Наведена у підрозділі «Оцінка впливу на сферу інтересів держави» інформація в частині начебто того, що запровадження нового Реєстру начебто зменшить витрати бюджетних коштів, але жодного розрахунку при цьому не наводиться, що вказує на те, що такі твердження є нічим іншим як необґрунтованими припущеннями. Зазначимо, що взагалі не аналізується те, скільки витрат буде понесено на ведення та обслуговування Реєстру, що здійснюватиметься державним комерційним підприємством «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки», один лише керівник якого на даний час відповідно до відкритих фінансових відомостей на сайті Міністерства інфраструктури України отримує в місяць заробітну плату в розмірі більше 160 000 гривень. Не вказується за чий рахунок будуть такі витрати – за бюджетний чи за кошти органів сертифікації та фізичних осіб (самовників послуг).

Абсолютно недуманим є і твердження про начебто зменшення кількості ДТП, адже причиною ДТП є порушення правил дорожнього руху, поганий стан дорожнього покриття, людський фактор, але аж ніяк не неповнення Реєстру інформацією. Вважаємо, що такі доводи наведені виключно з метою створення «страшної картинки» і начебто рятування життя громадян, що в дійсності не є так.

Наведена оцінка впливу на сферу інтересів громадян в частині начебто «позитивного» зростання напруги у суспільстві у зв'язку із відсутністю прозорості та відкритості процесів обліку і контролю за наявністю сертифікатів є нічим іншим як маніпуляційною технологією напруги з цього приводу у суспільстві взагалі немає, а наприклад Міністерства інфраструктури України, яке може свідчити лише про зростаючу напругу у суспільстві, що у даний час, ~~якщо не відбувається~~ Російська імперія здійснює по відношенню до України, а також порушення ситуації з пандемією коронавірусу нічим іншим як злочином.

Твердження, які наводяться про те, що запровадження Реєстру зменшить витрати часу на здійснення документообігу сертифікатів є абсолютно необґрунтованими та таким, що не відповідає дійсності, оскільки суб'єкт видачі сертифікату замість того щоб надіслати створену інформацію щодо сертифікату до Мінінфраструктури буде її вводити безпосередньо в Реєстр. Вживаємо, що у аналізі регуляторного впливу не наведено жодних розрахунків та порівнянь, що вказує на теоретичність і відірваність від реального життя таких висновків, а отже, сміливо можна говорити про їх недостовірність.

Наведена у підрозділі оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання в частині начебто зменшення витрат часу на забезпечення документообігу сертифікатів, вже

було описано вище (знятого зменшення в дійсності не відбудеться, а навпаки збільшиться трудове навантаження на працівників), при цьому вказується начебто про те, що відбудеться спрощення ведення господарської діяльності шляхом автоматизації процесу створення та поширення сертифікатів, але як вже зазначалося – всі суб'єкти, які задіяні у процесі сертифікації протягом останніх років вже придбали/розробили/створили свої власні програмні продукти і успішно ними користуються, тобто вже провели необхідну автоматизацію своїх процесів і не потребують додаткового втручання у такі процеси зі сторони держави. Натомість запровадження вимоги про створення сертифікатів у новому Реєстрі потребуватиме здійснення додаткових дій і призведе до ускладнення господарської діяльності.

2.4. У розділі IV «Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей» Аналізу регуляторного впливу проведено начебто аналіз можливих витрат у зв'язку із прийняттям проєкту нормативного акту та зроблено висновок про відсутність будь-яких витрат взагалі як протягом першого року, так і протягом п'яти років. Такі висновки викликають сумнів у їх достовірності, оскільки як зазначено у пояснювальній записці до проєкту Порядку ведення Державного реєстру сертифікатів доступи до Реєстру буде в тому числі платний і така плата (у невідомому розмірі) спрямовуватиметься на обслуговування і підтримку Реєстру. Вказане свідчить про об'єктивну наявність грошових витрат або її сторони держави, або зі сторони користувачів такого Реєстру, що мало бути відображено та враховано при здійсненні аналізу регуляторного впливу, але здійснено не було, чим фактично суспільство вводить в оману.

2.5. У розділі 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» Аналізу регуляторного впливу зазначено про те, що реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання суб'єктів господарювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування, але як вбачається з вищевказаного діяльність технічного адміністратора Реєстру – державного комерційного підприємства не є благою, а відповідні витрати, які нестиме це підприємство на створення, підтримку та забезпечення безперебійної роботи такого Реєстру, а також на захист внесеної до нього інформації від хакерів та від розголошення персональних даних потребуватимуть фінансування (оплати), в першу чергу її сторони держави. Таким чином, наведена у аналізі регуляторного впливу інформація є недостовірною.

У зв'язку із наведенням такої недостовірної інформації Міністерство інфраструктури не змогло виконати проведення розрахунку витрат на виконання вимог регуляторного акта, а також не змогло визначити вплив виконавчої влади, місцевого самоврядування (додаток 1 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта), а також відсутність розрахунку витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства (додаток 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта), а також не змогло визначити вплив державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва.

Відмітимо, що такі явно протиправні дії можуть мати негативний вплив (додаткове навантаження) на бюджет, адже як вже вказано вище, витрати по створенню та забезпеченню безпеки діяльності такого Реєстру мають бути здійснені саме з державного бюджету, адже у проєкті нормативного акту вказано про те, що користувачі матимуть безоплатний доступ.

Зазначимо, що ліцензійне програмне забезпечення може вартувати досить таки значних коштів та призводити до величезних втрат бюджету, що вже було в Україні навіть

предметом кримінальних проваджень, прикладом чого є скандал з ДП «Державний інформаційний центр» (Держінформ'юст), який діяв як технічний адміністратор Державних реєстрів Міністерства юстиції України, де вартість роялті у 2013 році за 16 реєстрів становила приблизно 100 мільйонів гривень, при тому що вартість створення одного реєстру тоді варіювала 1-1,5 мільйони гривень.

Таким чином, ризик корупційної складової на даний час у зв'язку із неврахуванням питання фінансування і розміру витрат є надзвичайно великий.

Загалом, на поставлені питання дослідження єлі відповіді наступним чином:

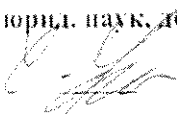
1. Правові принципи проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521» не відповідають положенням пояснювальної записки до вказаного проекту нормативно-правового акту.

2. Правові принципи проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521» не узгоджені з аналізом регуляторного впливу до вказаного проекту нормативно-правового акту.

3. Прийняття проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 року № 521» є необґрунтованим з огляду на його невідповідність пояснювальній записці та аналізу регуляторного впливу проекту нормативно-правового акту.

ЕКСПЕРТИ

Директор Навчально-наукового інституту
права ім. І. Малиновського,
канд. юрид. наук, доцент, адвокат

 Сергій Ішук

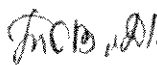
Завідувач кафедри державно-правових дисциплін
Навчально-наукового інституту
права ім. І. Малиновського
докт. юрид. наук, професор



Ірина Дробуш



Викладач кафедри кримінально-правових дисциплін
права ім. І. Малиновського
адвокат

 Олександр Скарбарчук



Олександр Скарбарчук

ПІДПИСАВ:  Олександр Скарбарчук
ПІДПИСАВ:  Олександр Скарбарчук
НАЧАЛЬНИК ВІДДІЛУ
КАДРІВ НАУ. ОА