



УКРАЇНА

## МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна  
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45  
[www.mtu.gov.ua](http://www.mtu.gov.ua), код ЄДРПОУ 37472062

### Державна регуляторна служба України

Міністерство інфраструктури України звертається до Державної регуляторної служби України з проханням розглянути доопрацьований відповідно до листа Міністерства юстиції України від 01.03.2022 № 24078/1808-26-22/10.1.3 наказ Міністерства інфраструктури України від 01.02.2022 № 65 «Про затвердження Порядку використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого у результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких робіт» (далі – наказ) та підтвердити рішення Державної регуляторної служби України від 14.01.2022 № 20.

Дані та інформація, які зазначені в аналізі регуляторного впливу до наказу, залишаються актуальними.

Також зазначаємо, що у зв'язку з обмеженням Міністерством юстиції часу для повторної подачі на державну реєстрацію, просимо надати позитивний висновок у найкоротший термін.

Додатки: 1. Проект акта на 4 арк.

2. Аналіз регуляторного впливу на 9 арк. в 1 прим.

3. Копія повідомлення про оприлюднення на 1 арк. в 1 прим.

Заступник Міністра

Юрій ВАСЬКОВ



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Васьков Юрій Юрійович

Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000019BD1C0046D79500

Дійсний з 16.06.2021 0:00:00 по 15.06.2023 23:59:59

Міністерство інфраструктури України



1342/46/14-22 від 30.03.2022



# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

м. Київ

№ \_\_\_\_\_

### **Про затвердження Порядку використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого у результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких робіт**

На виконання статті 15 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Порядок використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого у результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких робіт, що додається.
2. Управлінню морського та річкового транспорту (Ілясевич Я.) забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому порядку.
3. Сектору зовнішніх комунікацій забезпечити оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.
4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.
5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра Васькова Ю.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ



СЕД АСКОД  
Міністерство інфраструктури України  
№ 65 від 01.02.2022  
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400  
Дійсний з 25.05.2021 0:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

**Порядок**  
**використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого у**  
**результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах,**  
**для виконання таких робіт**

1. Цей Порядок визначає механізм використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого у результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання шляхових робіт.

2. Терміни, наведені в цьому Порядку, вживаються в значеннях, наведених у Законі України «Про внутрішній водний транспорт».

3. Ґрунт, вилучений у результаті шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, може використовуватися при виконанні шляхових робіт для виконання виправних робіт.

4. До виправних робіт належать роботи зі зведення виправних споруд.

Виправні споруди – це гідротехнічні споруди, що утворюють спротив підмиву та ерозії берегів, руйнуючій дії водного потоку та льоду, відкладенню наносів, а також тимчасово направляють та відхиляють потік води.

5. Виправні споруди в залежності від призначення повинні забезпечувати:

переміщення транзитних наносів, що надходять на виправну ділянку, в межах суднового ходу;

поглиблення дна русла у межах суднового ходу за рахунок збільшення швидкості та зміни напрямку течії;

запобігання русловим переформуванням, що несприятливо впливають на стан суднового ходу;

укріплення бровок судноплавного каналу чи суднового ходу для запобігання вимивання чи просідання бровок;

укріплення берегів та бровок судноплавного каналу, що розмиваються під впливом течії;

коригування суднового ходу з метою повернення потоку води в русло, що історично склалося.

6. Виправні споруди поділяються на такі основні види:

запруды – споруди, що перекривають русло несудноплавного рукава від берега до берега;

напівзапруды – споруди, що примикають до берега кореневою частиною, а головною частиною виступають у русло до краю суднового ходу; поздовжні (струменеправляючі) дамби - споруди, що примикають кореневою частиною до заплавного берега, побочню або осередку і направлені за течією;

берегоукріплювальні споруди – споруди, які зводяться для забезпечення захисту від розмиву: ділянок берега течією, руйнування яких безпосередньо призводить до небажаних змін у розташуванні суднового ходу та перешкоджає ефективній дії зведених на цій ділянці русла виправних споруд; ділянок берегової смуги, які є осередками надходження наносів у річковий потік, що відкладає їх на нижчерозташованих перехідних ділянках, внаслідок чого ускладнюється судноплавство; укосів судноплавних каналів. Берегоукріплювальні споруди поділяються на підводні та надводні. Покриття берегових укосів берегоукріплювальних споруд застосовуються з метою захисту берега від розмиву та руйнування;

кольматуючі споруди – споруди, що встановлюються з метою підвищення позначки наносних прибережних формувань у річковому руслі та поступового заповнення наносами небажаних ємностей русла та несудноплавних рукавів. До кольматуючих споруд відносяться наскрізні, водопроникні споруди (пальові ряди, сітчасті споруди, гіллясті завіси, тинні споруди).

7. Крім виправних робіт ґрунт, вилучений у результаті шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, може використовуватися для вишукувальних робіт, робіт з встановлення та обслуговування засобів навігаційного обладнання, піднімання затонулого майна, зокрема для:

засипки промоїн, що утворилися під впливом гідрологічних чи геологічних факторів;

установки та закріплення підводних якорів для кріплення засобів навігаційного обладнання та швартових бочок (буїв);

намиву відсипок для встановлення навігаційних знаків;

запобігання підмиву та сповзання укріплень основи гідротехнічних споруд;

намиву ґрунту для створення основи споруд, що створюються в навігаційних цілях;

супутніх робіт під час піднімання затонулого майна та зняття суден з мілини.

8. Вибір ділянок, що підлягають виправленню, визначається шляхом аналізу стану суднових ходів, багаторічних несприятливих умов судноплавства на кожній окремій ділянці внутрішніх водних шляхів та обсягу щорічного днопоглиблення.

9. Виправні роботи на кожній окремій ділянці внутрішніх водних шляхів проводяться на підставі річного плану шляхових робіт, який затверджується Адміністрацією судноплавства.

10. Використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого в результаті проведення шляхових робіт, для виконання робіт, що визначені у пунктах 4 – 8 цього Порядку, може здійснюватися за умови внесення таких робіт до річного плану шляхових робіт.

11. Залишки ґрунту, вилученого в результаті проведення шляхових робіт та не використаного для їх виконання, можуть бути реалізовані з дотриманням вимог статті 15 Закону України «Про внутрішній водний транспорт».

Начальник Управління  
морського та річкового транспорту

Ярослав ІЛІСЕВИЧ

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України**  
**«Про затвердження порядку використання суб'єктами**  
**господарювання ґрунту, вилученого у результаті проведення**  
**шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких**  
**робіт»**

**I. Визначення проблеми**

Стаття 15 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» (набирає чинності з 01.01.2022 року, далі – Закон про ВВТ) визначає засади провадження господарської діяльності з підтримання габаритів суднового ходу (фарватеру) на внутрішніх водних шляхах.

Одним з аспектів зазначеної діяльності є використання ґрунту (мінеральної сировини), що вилучається у результаті проведення шляхових робіт.

Закон про ВВТ передбачає необхідність визначення порядку використання ґрунту, вилученого у результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких робіт, з урахуванням якого можна визначити механізм його використання.

Невирішеність порушеної проблеми не дозволить використовувати ґрунт, вилучений у результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких робіт.

Для єдиного підходу для визначення переліку напрямків використання такого ґрунту і був розроблений проєкт наказу Мінінфраструктури «Про затвердження порядку використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого у результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких робіт» (далі – Проєкт наказу).

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

Зазначена проблема не може бути розв'язана за допомогою: ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно правовими актами;

чинними нормативно-правовими актами, оскільки фактично здійснення заходів державного регулювання відбувається з урахуванням та на виконання



ДОКУМЕНТ СЕД Мінінфраструктури

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович  
Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400  
Дійсний з 25.05.2021 по 24.05.2023

Міністерство інфраструктури України



5663/46-3/14-21 від 24.12.2021

вимог Закону, а існуючі нормативно-правові акти не враховують та не реалізують положень статті 15 Закону про ВВТ.

Незатвердження Проекту наказу призведе до неможливості реалізації окремих положень Закону про ВВТ. Також це може негативно вплинути на функціонування внутрішнього водного транспорту в цілому.

Прийняттям Проекту наказу передбачається виконати такі завдання:

- реалізувати положення статті 15 Закону про ВВТ;
- запровадити єдиний підхід для визначення шляхів використання ґрунту при здійсненні шляхових робіт;
- сприяти раціональному використанню державних коштів, які витрачаються на виконання шляхових робіт.

У зв'язку з цим альтернативні (ринкові) механізми досягнення встановлених цілей відсутні.

Тому прийняття запропонованого Проекту наказу є найбільш прийнятним способом досягнення встановленої мети.

Реалізація Проекту наказу сприятиме реалізації положень Закону про ВВТ, підвищенню раціонального використання ґрунту, що вилучається під час проведення шляхових робіт, та використання коштів на проведення шляхових робіт.

## **II. Цілі державного регулювання**

Основними цілями Проекту наказу є:

- реалізація положень статті 15 Закону про ВВТ в частині прийняття нормативно-правового акту;
- визначення переліку робіт, на які може використовувавсь ґрунт, що вилучається під час проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах;
- забезпечення раціонального та ефективного використання коштів Державного фонду внутрішніх водних шляхів на виконання шляхових робіт, робіт із забезпечення габаритів суднового ходу (обслуговування суднового ходу).

Прийняття Проекту наказу відповідатиме принципам державної регуляторної політики, а саме:

адекватності – забезпечення прозорого переліку робіт, на які може бути використаний ґрунт (мінеральна сировина), що вилучається у результаті проведення шляхових робіт, для виконання таких робіт;

збалансованості - забезпечення у регуляторній діяльності балансу інтересів суб'єктів господарювання та держави;

прозорості врахування громадської думки – шляхом розміщення на сайті Міністерства інфраструктури України Проекту наказу для обговорення, висвітлення питання необхідності прийняття акту в засобах масової інформації, обговорення його з бізнес-спільнотою, обов'язкового розгляду регуляторними

органами Проекту наказу, розгляду зауважень та пропозицій, наданих у встановленому законодавством порядку фізичними та юридичними особами, своєчасне доведення до відома причетних прийнятого наказу.

### III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

#### 1. Визначення альтернативних способів

| Вид альтернативи   | Опис альтернативи   |
|--|---|
| Альтернатива 1.<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час | Неможливість використання ґрунту, що вилучається у результаті проведення шляхових робіт, для виконання таких робіт.         |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття проекту регуляторного акту      | Реалізація положень статті 15 Закону про ВВТ.<br>Раціональне використання коштів Державного фонду внутрішніх водних шляхів. |

Таким чином, Альтернатива 2 є прийнятним і єдиним способом досягнення зазначених цілей.

#### 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

##### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

| Вид альтернативи   | Вигоди   | Витрати  |
|--|--|--|
| Альтернатива 1.<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час | Відсутні   | Відсутність можливості раціонального використання коштів Державного фонду внутрішніх водних шляхів на шляхові роботи з забезпеченням їх ефективності |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття проекту регуляторного акту      | Реалізація норм статті 15 Закону про ВВТ.<br>Раціональне використання коштів Державного фонду внутрішніх водних шляхів на проведення ефективних шляхових робіт | Відсутні   |



### Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання \*

Відповідно до Проекту наказу Порядок поширюється на державне підприємство, що належить до сфери управління Мінінфраструктури, до основних завдань якого належить обслуговування внутрішніх водних шляхів, та суб'єктів господарювання, які є виконавцями робіт щодо забезпечення габаритів суднового ходу (обслуговування суднового ходу) на внутрішніх водних шляхах.

За результаті аналізу процедур закупівель робіт з поточного ремонтного черпання на внутрішніх водних шляхах протягом 2018-2021 років філією «Днопоглиблювальний флот» ДП «Адміністрація морських портів України» через систему закупівель Прозоро, всього 4 приватні компанії, які відповідали умовам технічної документації, були допущені до аукціону. Через специфічні роботи та необхідність мати спеціальне земснаряди, ринок надавачів необхідних послуг – досить обмежений. Тому припущення про кількість суб'єктів господарювання, які підпадуть під дію регуляторного впливу, доцільно на найближчу перспективу будувати саме на кількості суб'єктів, які себе заявили як учасники торгів.

Ще одне підприємство, яке підпадає під вплив регуляторного акту – це замовник таких торгів (а в майбутньому – сторона контракту) – ДП «Адміністрація морських портів України».

| Показник   | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
|--|--------|---------|------|-------|-------|
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 1      | 4       | 0    | 0     | 5     |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків                             | 20     | 80      | 0    | 0     | 100   |

\* - оцінено на підставі статті 15 Закону України «Про внутрішній водний транспорт».

| Вид альтернативи  | Вигоди  | Витрати  |
|---|---|--|
| Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час | відсутні  | Відсутність можливості раціонального використання коштів Державного фонду внутрішніх водних шляхів на шляхові роботи з забезпеченням їх ефективності |
| Альтернатива 2. Прийняття проєкту                         | Раціональне використання коштів Державного фонду внутрішніх водних шляхів | відсутні   |

|                    |   |  |
|--------------------|---|--|
| регуляторного акту | на проведення ефективних шляхових робіт |  |
|--------------------|---|--|

|  |                      |
|--|----------------------|
| Сумарні витрати за альтернативами                            | Сума витрат, гривень |
| Альтернатива 1.<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час | Відсутні             |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття проєкту регуляторного акту      | Відсутні             |

Витрати, пов'язані з введенням регулювання – відсутні, оскільки процедура закупівель через систему Прозорро не змінюється, додаткові документи не укладаються (наразі укладаються господарські договори, ситуація в цій частині не зміниться).

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

Вартість балів визначається за чотирибальною системою оцінки ступеня досягнення визначених цілей, де:

1 - цілі прийняття проєкту акта, які не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати);

2 - цілі прийняття проєкту акта, які можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаються невирішеними);

3 - цілі прийняття проєкту акта, які можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);

4 - цілі прийняття проєкту акта, які можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде).

| Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми) | Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки) | Коментарі щодо присвоєння відповідного балу               |
|--|---|---|
| Альтернатива 1.<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час           | 1   | Цілі державного регулювання не будуть досягнуті           |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття проєкту регуляторного акту                | 4   | Цілі державного регулювання будуть досягнені повною мірою |

| Рейтинг результативності                                     | Вигоди (підсумок)   | Витрати (підсумок)   | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу  |
|--|---|--|---|
| Альтернатива 1.<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час | відсутні  | Відсутність можливості раціонального використання коштів Державного фонду внутрішніх водних шляхів на шляхові роботи з забезпеченням їх ефективності | Вигоди відсутні, цілі державного регулювання не досягнуто |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття проекту регуляторного акту      | Раціональне використання коштів Державного фонду внутрішніх водних шляхів на проведення | відсутні   | Досягнення цілі державного регулювання                    |

| Рейтинг  | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи           | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акту   |
|--|---|--|
| Альтернатива 1.<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час | Переваги відсутні, проблема буде існувати   | Відсутність можливості раціонального використання коштів Державного фонду внутрішніх водних шляхів на шляхові роботи з забезпеченням їх ефективності |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття проекту регуляторного акту      | Раціональне використання коштів Державного фонду внутрішніх водних шляхів на проведення | Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акту   |

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблематики, є прийняття регуляторного акту.

Проект Наказу спрямований на забезпечення нормативно-правового регулювання визначення порядку використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого у результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких робіт.

Очікуваний позитивний ефект – забезпечення ефективного проведення шляхових робіт та визначення переліку робіт, на які може бути використаний ґрунт (мінеральна сировина), що вилучається у результаті проведення шляхових робіт.

Організаційні заходи, які необхідно здійснити для впровадження проекту акту:

- 1) дії суб'єктів господарювання – ознайомлення з чіткими, зрозумілими вимогами;
- 2) дії органів виконавчої влади – забезпечення інформування суб'єктів господарювання та громадян про вимоги регуляторного акту, шляхом його оприлюднення зокрема на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

Негативний вплив зовнішніх факторів на дію цього наказу відсутній.

Реалізація положень наказу не потребує додаткових матеріальних та фінансових витрат із Державного бюджету.

Регуляторний акт встановлює порядку використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого у результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких робіт.

Перелік необхідних нормативно-правових актів, необхідних для розв'язання проблеми, визначено статтею 15 Закону про ВВТ. Впровадження регуляторного акту не потребує прийняття органами влади додаткових заходів.

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

Прийняття регуляторного акту врегулює питання підвищення ефективності використання коштів Державного фонду внутрішніх водних шляхів на виконання шляхових робіт, робіт із забезпечення габаритів суднового ходу (обслуговування суднового ходу).

Реалізація регуляторного акту не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та юридичних осіб.

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

Враховуючи особливості питань, для вирішення яких розроблено регуляторний акт, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акту згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту не проводився.

Додаток 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту не розроблявся у зв'язку із відсутністю витрат на виконання вимог регуляторного акту для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування.

Тест малого підприємництва (М-Тест) відповідно до Додатку 4 до Методики не проводився у зв'язку із тим, що питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, не перевищує 10 відсотків.

## **VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акту**

Оскільки проєкт акта розроблено на виконання вимог Закону, його дія обмежується дією Закону та не обмежується у часі іншими чинниками, що надасть можливість розв'язати проблеми та досягти цілей державного регулювання.

## **VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акту**

Прогнозні значення показників результативності регуляторного акту мають бути виражені у кількісній формі. Однак, у разі неможливості обчислення розмірів тієї чи іншої вигоди, результативність може бути виражена в текстовій формі, грошових одиницях чи процентному співвідношенні.

Після набуття чинності Проєктом наказу його результативність визначатиметься такими показниками:

1. Розмір надходжень до спеціального фонду державного бюджету (Державного фонду внутрішніх водних шляхів), пов'язаних з дією акта – надходження не передбачаються;

2. Роботи за переліком, встановленим порядком використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого у результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких робіт;

3. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акту – середній. З цією метою регуляторний акт оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

4. Кількість укладених контрактів на виконання шляхових робіт;

5. Обсяг ґрунту (мінеральної сировини), що вилучається у результаті проведення шляхових робіт, в розрізі напрямків використання;

6. Кількість звернень/скарг від суб'єктів господарювання, пов'язаних із дією регуляторного акту.

Ризик зовнішніх чинників відсутній, так як прийняття акту відповідає чинному законодавству.

### **ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акту**

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

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України за показниками результативності, зазначеними у розділі VIII цього аналізу регуляторного впливу.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності акта, шляхом аналізу статистичних даних.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься через рік з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження акта.

Установлені кількісні значення показників результативності регуляторного акта порівнюватимуться із зазначенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

\_\_\_\_\_ 2021 р.

# Міністерство інфраструктури України

---

## Повідомлення про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України

Про затвердження Порядку використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого у результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких робіт  
22 Грудня 2021, 22:00

З метою реалізації норм статті 15 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» Мінінфраструктури розроблено проєкт наказу "Про затвердження Порядку використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого в результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких робіт".

Зауваження та пропозиції до проєкту наказу можуть надсилатися зацікавленими юридичними та фізичними особами протягом 30 днів з дня його оприлюднення до Управління морського та річкового транспорту Міністерства інфраструктури України на адресу: просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135, або в електронному вигляді на електронну адресу: [okhrimenko@mtu.gov.ua](mailto:okhrimenko@mtu.gov.ua).

[Наказ Міністерства інфраструктури України "Про затвердження Порядку використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого в результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких робіт"](#)

[Аналіз регуляторного впливу](#)

[Пояснювальна записка до проєкту наказу](#)

[Порядок використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого у результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких робіт](#)

---

[Порядок використання суб'єктами господарювання ґрунту, вилученого у результаті проведення шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах, для виконання таких робіт \(від 28.03.2022\)](#)

---