АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проекту постанови Кабінету Міністрів України

«Про внесення змін до Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом»

 **І. Визначення проблеми**

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом» (далі – проект постанови) розроблено Державною службою України з безпеки на транспорті з метою забезпечення європейського рівня безпеки при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом для національних перевезень та визначення спеціалізованих організацій для проведення сертифікації відповідності виконання процесів при здійсненні вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами з перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом.

Перевезення небезпечних вантажів в Україні регулюється Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів» (далі – Закон про небезпечні вантажі), постановою Кабінету Міністрів України від 23.12.2015 № 1186 «Про затвердження Ліцензійних умовпровадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом».

|  |
| --- |
|  Так, на сьогоднішній день залишається поза увагою таневрегульовано у повному обсязі Ліцензійними умовами напрями:* організації та здійсненні вантажних операцій при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом;
* розширення кваліфікації працівників (персоналу), які безпосередньо приймають участь у здійсненні вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами та осіб, які відповідальні за безпечне виконання таких робіт у цілому;
* забезпечення ліцензіатом проведення спеціального навчання з питань перевезення небезпечних вантажів, охорони праці та пожежної безпеки, періодичне підвищення кваліфікації та медичний огляд своїх працівників, пов'язаного з проведенням вантажних операцій з небезпечними вантажами;

проблема полягає в тому, що відповідно до Порядку проведення спеціального навчання працівників суб’єктів перевезення небезпечних вантажів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 31 жовтня 2007 року № 1285, до вантажних операцій допускається лише персонал суб’єктів господарювання, який прошов спеціальне навчання.* проведення ліцензіатами (здобувачами ліцензій) технічного огляду та/або експертного обстеження всіх виробничих об’єктів та обладнання, які використовуються ліцензіатом при здійсненні вантажних операцій при перевезенні небезпечних відходів та небезпечних вантажів річковим, морським транспортом.
* видачі документа провідповідності виконання процесів при здійсненні вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами з перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом, який видається спеціалізованими організаціями,які визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту.

Відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 14.12.1998 № 497«Про затвердження Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення», *спеціалізовані організації* – організації, що не є учасника процесу, які залучаються Мінінфраструктури для організації роботи, пов’язаної із забезпеченням безпеки під час перевезення вантажів.Згідно Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів»,визначено що *перевезення небезпечних вантажів* – діяльність, пов’язана з переміщенням небезпечних вантажі від місця їх виготовлення чи зберігання до місця призначення з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу, приймання вантажу, здійсненням вантажних операцій та короткостроковим зберіганням вантажів на всіх етапах переміщення.Так, із визначення терміну «перевезення небезпечних вантажів» наведеного в цьому Законі, можна визначити процеси, пов’язані з переміщенням небезпечного вантажу, а саме:- підготовка небезпечного вантажу та небезпечних відходів до перевезення річковим, морським транспортом;- підготовка тари до перевезення небезпечного вантажу та небезпечних відходів до перевезення річковим, морським транспортом;- підготовка транспортних засобів до перевезення небезпечного вантажу та небезпечних відходів до перевезення річковим, морським транспортом;- здійснення вантажних операцій: навантаження небезпечного вантажу та небезпечних відходів на транспортний засіб;вивантаження небезпечного вантажу та небезпечних відходів з транспортного засобу; сортування дрібних відправок та контейнерів з небезпечними вантажами та небезпечними відходами;перевантаження, перевалка на транспорті засоби іншого виду транспорту небезпечного вантажу та небезпечних відходів; завантаження і розвантаження небезпечного вантажу та небезпечних відходів на транспортні засоби іншого виду транспорту; - видача небезпечного вантажу та небезпечних відходів;* транспортування небезпечного вантажу та небезпечних відходів;

- короткострокове зберігання небезпечних вантажів та небезпечних відходів на всіх етапах переміщення.Зазначені вище процеси виконуються як поодиноко, так і в сукупності відповідно до виду господарської діяльності – перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів.При цьому на сьогодні відсутнє чітке законодавче визначення здійснення вантажних операцій при перевезенні небезпечних вантажівта небезпечних відходів річковим, морським транспортом, а визначення, які містяться у наказі Міністерства транспорту України від 14.12.1998 № 497 «Про затвердження Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення» та наказі Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 № 348 «Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України» є такими, що застосовуються у вузькому та загальному розумінні. Так, *вантажні операції* – навантаження, вивантаження і перевантажування вантажу, завантаження і розвантаження транспортного засобу.Пропонується наступне визначення здійснення вантажних операцій при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом у широкому розумінні, яке можна застосовувати до практичних реалій сьогодення.*«Вантажні операції»* - навантаження небезпечного вантажу та/або небезпечних відходів на річковий, морський транспорт, вивантаження небезпечного вантажу та/або небезпечних відходів із річкового, морського транспорту, сортування дрібних відправок та контейнерів, перевантаження, перевалка та транспортні засоби іншого виду транспорту.Станом на 01.01.2018 було 48 суб’єктів господарювання, що здійснюють перевезення небезпечних вантажів річковим, морським транспортом.Суб’єктів господарювання, які здійснюють діяльність пов’язану з переміщенням небезпечних вантажів від місця їх виготовлення чи зберігання до місця призначення з підготовкою вантажу, станом на 01.01.2018 налічуєтьсяблизько109 компаній, які на даний час відповідно до законодавства не отримали ліцензії. Також, слід зазначити, що за 5 місяців 2018 року зафіксовано **14** випадків забруднень навколишнього середовища, зокрема забруднення мастилами та розливи нафтопродуктів.Проте,на даний час нормативно не врегульовані питання отримання ліцензії підприємствам, що здійснюють вантажні операції, держава не має можливості здійснювати належний контроль за організацією здійснення таких операцій суб’єктами господарювання під час провадження господарської діяльності, зокрема при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом, та здійснені вантажних операцій.Прийняття змін дозволить підвищити якість та безпеку робіт (операцій) з небезпечними вантажами на водному транспорті. Що в свою чергу суттєво зменшить ризики виникнення аварійних та нештатних ситуацій з важкими наслідками . |
|  |

Існуючі проблеми справляють вплив на:

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

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою:

ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами;

діючих регуляторних актів, оскільки чинним законодавством порушені питання не врегульовані діючими Ліцензійними умовами.

Розв’язання описаних вище проблем можливеза допомогою внесення змін до Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом.

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Цілю державного регулювання є удосконалення процедури отримання ліцензій з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом, зокрема в частині визначення кадрових, організаційних та технологічних вимог щодо вантажних операцій при організації здійснення перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом створить рівні умови конкуренції та підвищить відповідальність учасників транспортного процесу при здійсненні підготовки вантажу морським та річковим транспортом та його перевезення, вантажних і складських операцій.

Результатом запровадження стане:

- зменшення ризиків аварійних ситуацій, катастроф, травмування чи загибелі людей, які пов’язані із недотриманням правил безпеки під час здійснення вантажних операцій при здійсненні перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом;

* забезпечення належного рівня безпеки організації здійснення вантажних операцій ліцензіатами під час провадження господарської діяльності, зокрема при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом;
* забезпечення страхування життя та здоров’я працівників (персоналу), які безпосередньо приймають участь у перевезенні та/або здійсненні вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами, від нещасних випадків на виробництві та професійного захворювання;
* забезпечення ліцензіатом проведення спеціального навчання з питань перевезення небезпечних вантажів, охорони праці та пожежної безпеки, періодичне підвищення кваліфікації та медичний огляд своїх працівників, пов'язаного з проведенням вантажних операцій з небезпечними вантажами.

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

1. Визначення альтернативних способів

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1 | **Збереження чинного регулювання** Такий спосіб не забезпечує досягнення цілей державного регулювання щодо: забезпечення належного рівня безпеки організації здійснення вантажних операцій ліцензіатами під час провадження господарської діяльності, зокрема при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом; зменшення ризиків аварійних ситуацій, катастроф, травмування чи загибелі людей, які пов’язані із недотриманням правил безпеки під час здійснення вантажних операцій при здійсненні перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом; забезпечення страхування життя та здоров’я працівників (персоналу), які безпосередньо приймають участь у здійсненні вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами, від нещасних випадків на виробництві та професійного захворювання; удосконалення процедури отримання ліцензій з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом, зокрема в частині визначення кадрових, організаційних та технологічних вимог щодо вантажних операцій при здійсненні перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом. |
| Альтернатива 2 | **Прийняття постанови**Запропонований спосіб вирішення зазначених проблем є найбільш доцільним, оскільки дозволить забезпечити:належний рівень безпеки організації здійснення вантажних операцій ліцензіатами під час провадження господарської діяльності, зокрема при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом;зменшення ризиків аварійних ситуацій, катастроф, травмування чи загибелі людей, які пов’язані із недотриманням правил безпеки під час здійснення вантажних операцій при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом;страхування життя та здоров’я працівників (персоналу), які безпосередньо приймають участь у здійсненні вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами, від нещасних випадків на виробництві та професійного захворювання;удосконалення процедури отримання ліцензій з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом, зокрема в частині визначення кадрових, організаційних та технологічних вимог щодо вантажних операцій при організації здійснення перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом. |

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутні. | У разі збереження існуючої ситуації без змін у сфері безпеки будуть збережені існуючі тенденції, зокрема, у вигляді розливів нафтопродуктів, а це потребуватиме додаткових витрат на ліквідацію зазначених забруднень.Щорічні ризики від розливів нафти при її перевезенні та розвантаженні в середньому зростають на 5-10%.Відсутність механізмів державного регулювання (контролю) за провадженням господарської діяльності, що належать до сфери діяльності природної монополії призводить до погіршення екології прибережних районів України Чорного та Азовського морів, а також судноплавних річок України. |
| Альтернатива 2 | Забезпечення узгодженогонормативно-правового регулювання відносин у сфері ліцензування.Зменшення на 10 % рівня ризиків аварійних ситуацій, катастроф, травмування чи загибелі людей, які пов’язані із недотриманням правил безпеки. Зменшення ризиків забруднення навколишнього природного середовища. Збільшення надходжень до Державного бюджету України за рахунок отримання коштів за видачу ліцензії. | Витрати, пов’язаних з адмініструванням процесу регулювання державними органами становлять за рік- 826 026,53 грн., за п’ять років - 635 470,55 грн. |

Проект регуляторного акту не впливає на сферу інтересів громадян:

Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі\* | Середні\* | Малі\* | Мікро\* | Разом\* |
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 109 | - | - | 109 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 100% | - | - | 100% |

\*За інформацією Укртрансбезпеки.

Додаток 2

ВИТРАТИ

На одного суб’єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Найменування статті прямих витрат  | Розмір витрат на одного суб’єкта за умови виконання Альтернави 1 | Розмір витрат на 1 суб’єкта господарювання (грн.)  |
| Вартість ліцензії \*\* | - | 1841 |
| Договір страхування, гривень(в середньому) | 20 000 | 20 000  |
| Подача заяви, гривень (в середньому 1 робочий день) (8 год.\*22,41грн.) | - | 179,28 |
| Збір документів, гривень(в середньому 2 робочих дня)(16 годин \*22,41 грн.) | - | 358,56 |
| Підготовка персоналу, що здійснює операції з небезпечними вантажами\*, гривень | 2300 | 2300  |
| РАЗОМ (сума рядків: 1+2+3+4+5+6), гривень | 22 300 | 24 678,84  |
| Кількість суб’єктів господарювання, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 109 | 109 |
| Всього  |  | 2 689 993,56 |

\* група із 20 осіб

\*\* Ліцензія має безстроковий термін дії. Вартість за ліцензію сплачується одноразово

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Відсутні  | Витрати пов’язані насамперед з ліквідацією наслідків аварійних ситуацій та екологічних катастроф (відновлення здоров’я, поховання тощо). |
| Альтернатива 2 | Вигоди для ліцензіатів, які провадять ліцензійну діяльність зперевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом – зменшення відповідальності за недотримання правил безпеки працівниками, які здійснюють вантажні операції з небезпечними вантажами, удосконалені та більш чіткі ліцензійні умови, зменшення аварійних ситуацій та екологічних катастроф (відновлення здоров’я, поховання тощо). | Витрати за 1 рік у суб’єктів господарювання становлять 2 689 993,56грн. |

|  |  |
| --- | --- |
| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат, гривень |
| Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта | 2 430 700,00 |
| Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта | Витрати за 1 рік у суб’єктів господарювання становлять 2 689 993,56грн. |

Додаток 3

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми) | Бал результативності(за чотирибальною системою оцінки) | Коментарі щодо присвоєння відповідного бала |
| Альтернатива 1 | 1 | Збереження чинного регулювання не дає змоги досягнути мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу. |
| Альтернатива 2 | 4 | Дозволить досягти поставлених цілей.  |

Сумарні витрати за альтернативою згідно методики

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності  | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| Альтернатива 1 | **Збереження чинного регулювання****Для держави:**Відсутні**Для громадян:**Відсутні**Для суб’єктів господарювання:**Ситуація залишиться на існуючому рівні. | Втрати **держави** пов’язані насамперед з ліквідацією наслідків аварійних ситуацій та катастроф, втрата позитивної репутації України, як транспортної держави.Для **суб’єктів господарювання** витрати пов’язані насамперед з ліквідацією наслідків аварійних ситуацій та екологічних катастроф (відновлення здоров’я, поховання тощо). | Незабезпечує виконання основнихположень Закону «Про перевезення небезпечних вантажів», що призведе довідсутності правових механізмівдержавного регулювання (контролю) запровадженням господарськоїдіяльності з перевезення небезпечних вантажів. |
| Альтернатива 2Прийняття постанови | **Для держави:**Зменшення рівня смертності, аварійних ситуацій та катастроф. Зменшення ризиків забруднення навколишнього природного середовища. Збільшення надходжень до Державного бюджету України за рахунок отримання коштів за видачу ліцензії.**Для суб’єктів господарювання:**Вигоди для ліцензіатів, які провадять ліцензійну діяльність з перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом – зменшення відповідальності за недотримання правил безпеки працівниками, які здійснюють вантажні операції з небезпечними вантажами, удосконалені та більш чіткі ліцензійні умови, зменшення аварійних ситуацій та екологічних катастроф (відновлення здоров’я, поховання тощо). | **Для держави:**Відсутні**Для громадян:**Не прогнозуються**Для суб’єктів господарювання:**плата за видачу ліцензії.**Витрати наведені у відповідній таблиці** | Реалізація забезпечитьвиконання Закону «Про перевезення небезпечних вантажів»забезпечить узгоджене нормативно правоверегулювання відносин у сферіліцензування;дозволить впорядкувати системудержавного регулювання процедуриздійснення ліцензування господарськоїдіяльності з перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів; створить умови для вільної ринковоїконкуренції.  |

Відсутні ризики зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта.

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

1. Механізм дії регуляторного акта.

Основним механізмом для розв’язання визначеної проблеми є прийняття проекту постанови «Про внесення змін до Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом» та фактична реалізація його положень.

Реалізація положень проекту постанови сприятиме забезпеченню:

- забезпечення безпеки організації здійснення вантажних операцій при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом;

- забезпечення безпеки організації здійснення вантажних операцій при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом фахівцями з належним рівнем професійної компетенції;

- розширення кваліфікації працівників (персоналу), які безпосередньо приймають участь у здійсненні вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом та осіб, які відповідальні за безпечне виконання таких робіт в цілому;

- врегулювання питання видачі документа про відповідність виконання процесів при здійсненні вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами з перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом, який видається спеціалізованими організаціями, які визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту;

- встановлення вимоги щодо наявності у ліцензіата (здобувача ліцензії) документів про результати технічного огляду та/або експертного обстеження виробничих об’єктів та обладнання;

- забезпечення ліцензіатом проведення спеціального навчання з питань перевезення небезпечних вантажів, охорони праці та пожежної безпеки, періодичне підвищення кваліфікації та медичний огляд своїх працівників, пов'язаного з проведенням вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами;

- забезпечення обов’язкового страхування на випадок настання нещасних випадків на виробництві, професійного захворювання чи негативних наслідків під час здійснення вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами, відшкодування збитків;

- забезпечення гармонізації умов конкурентоспроможності серед різних видів перевезень усередині держави.

2. Організаційні заходи, які необхідно здійснити для впровадження проекту постанови:

а) дії суб’єктів господарювання – ознайомлення із змінами до чинної редакції Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних вантажів річковим, морським транспортом;

б) дії органів виконавчої влади – забезпечення інформування громадськості про внесені зміни до чинних Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом шляхом його оприлюднення в засобах масової інформації та на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

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

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

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

Розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування здійснюється згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта

Витрати у великих та середніх суб’єктів господарювання викладено згідно з додатком 2 Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта відповідно.

Додаток 3

**БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ**

**на адміністрування регулювання для суб'єктів господарювання**

Розрахунок витрат на адміністрування регулювання здійснено для Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання) | Планові витрати часу на процедуру | Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата) | Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта | Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулюва-ння | Витрати на адміні-стрування регулюва-ння\* (за рік), гривень |
| Перевірка заяви про видачу ліцензії та документів доданих до неї | 1 роб. днів.(або 8 год) | 423,81 грн. /день  | 1 | 109 | 46195, 29 грн. |
| Підготовка та проведення комісії з ліцензування річкового, морського транспорту | 2 роб./дні(або 16 год) | 847,62 грн. /день | 1 | 109 | 92390,58 грн |
| Занесення даних до Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань | 1 роб./день | 423,81 грн. /день | 1 | 109 | 46195, 29 грн*.* |
| Видача ліцензії | 1 година(або 0,8 роб./день) | 52,98 грн. | 1 | 109 | 5774,82 грн. |
| 2. Поточний контроль за суб’єктами господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі: |  |  |  |  |  |
| камеральні | - | - | - | - | - |
| виїзні | 3 роб./дня(24 год.)3 особи | 3 814, 29 грн. | 0,5 | 109 | 207878, 81 грн. |
| Витрати на відрядження | 3 дня/2 особи  | 2 760,00 грн. | 0,5 | 109 | 150420, 00 грн |
| 3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання | 1 роб./день/1 особа | 423,81 грн. /день | 1 | 109 | 46195, 29 грн. |
| 4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання | 1 роб./день | 423,81 грн. /день | 1 | 109 | 46195,29 грн. |
| 5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання | 2 роб./дня | 847,62 грн. | 1 | 109 | 92390,58 грн. |
| 6. Підготовка звітності за результатами регулювання | 1 роб. день/2 особи | 847,62 грн. | 1 | 109 | 92390,58 грн. |
| Разом за рік | 15,08 роб/дня | 10865,37 грн. | 9 | 109 | 826 026,53 грн. |
| 7. витрати за 5 років враховуються тільки для контролю за суб’єктами господарювання, що перебуває у сфері регулювання | 55 роб./дня | 45585,75 грн. | 5 | 109 | 635470,55 грн. |

Державне врегулювання не передбачає додаткових витрат суб’єктів господарювання великого, середнього і малого підприємництва,окрім витрат за видачу ліцензії відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності».

Прийняття постанови не призведе до неочікуваних результатів і не потребуватиме додаткових витрат з Державного бюджету України.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

Державний контроль за додержанням вимог цього регуляторного акта буде здійснюватися центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства).

**VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Термін дії є необмежений, оскільки Закон, на виконання вимог якого розроблено проект постанови, має необмежений термін дії.

Зміна терміну дії акту можлива в разі зміни нормативно-правових актів, на виконання вимог яких базується проект постанови.

Термін набрання чинності регуляторним актом – відповідно до законодавства – з дня його офіційного опублікування.

**VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов’язаних із дією акта відповідає платі за видачу ліцензії відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності»

2. Кількість суб’єктів господарювання та/або фізичних осіб підприємців, на яких поширюється дія акта-109.

3. Рівень поінформованості суб’єктів господарювання та (або) фізичних осіб із основними положеннями проекту регуляторного акта – високий, оскільки зазначений проект постанови розміщений на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (http://www.mtu.gov.ua/timeline/Zakonotvorcha-diyalnist.html) в розділі «Регуляторна діяльність» та на сайті Державної служби морського та річкового транспорту України (http://marad.gov.ua).

Після прийняття регуляторного акта він буде опублікований у засобах масової інформації та розміщений на Урядовому порталі.

4. Розмір коштів і час, що витрачатимуть суб'єкти господарювання, пов'язані з виконанням вимог акта – плата за видачу ліцензії відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» (до 30.11.2017 – 1684,00 грн.; в період з 01.12.2017 по 31.12.2017 – 1762,00 грн.).

Показниками результативності проекту регуляторного акту будуть:

1. Кількість суб’єктів господарювання притягнутих до відповідальності за провадження господарської діяльності без отримання ліцензії.

2. Кількість проведених органом ліцензування планових перевірок щодо дотримання ліцензіатами Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом.

3. Кількість проведених органом ліцензування позапланових перевірок.

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

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

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

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

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

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Державною службою морського та річкового транспорту України протягом усього терміну його дії шляхом розгляду пропозицій та зауважень, які надійдуть до Державної служби морського та річкового транспорту України.

Строк виконання заходів 30 робочих днів.

Голова Державної служби морського

та річкового транспорту України Д. ПЕТРЕНКО

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2018 р.