

ЗЕЛЕНА КНИГА

**«ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ
ШЛЯХАМИ»**

СЕРПЕНЬ – 2017

ОФІС ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ



FORBIZ
Створення кращого
бізнес-середовища



ОФІС ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

info@brdo.com.ua, office@brdo.com.ua
+38 (044) 332 49 12, +38 (094) 832 49 12
Київ, вул. Хорива, 55-К
www.brdo.com.ua

Офіс ефективного регулювання BRDO заснований у листопаді 2015 року для сприяння ефективному регулюванню й поліпшенню економічної свободи в Україні (з пріоритетом для малого/середнього бізнесу). Саме з цією метою реалізуємо інклюзивний та відкритий процес оптимізації регуляторних відносин, який спонукає до взаємної довіри та партнерства держави й бізнесу.

Документ підготовлено експертами Офісу ефективного регулювання.

АВТОРСЬКИЙ КОЛЕКТИВ:

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ: Олексій Гончарук, Ігор Лавриненко

КЕРІВНИК СЕКТОРУ «ІНФРАСТРУКТУРА»

ОФІСУ ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ BRDO: Тарас Слободянюк

ГРУПА ЕКСПЕРТІВ

ОФІСУ ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ BRDO: Аліна Здвизжкова, Оксана Малиш, Надія Єрмоленко

ПЕРЕДМОВА

Підготовка та публікація Зелених книг є поширеною практикою стимулювання і організації професійних дискусій щодо актуальних проблем і шляхів їх вирішення. Як правило, публікація Зеленої книги з певної проблематики є передумовою наступного етапу – розробки документу, в якому формуються основи державної політики, спрямованої на розв'язання проблем в певній сфері.

На виконання доручення Першого Віце-Прем'єр-міністра України з метою об'єктивної оцінки регуляторного поля, інвентаризації та очищення його в подальшому, у профільних міністерствах були створені робочі групи, які розпочали перегляд діючих регуляторних актів. Під системний перегляд підпали акти, які регулюють сфери транспорту та інфраструктури, сільського господарства та безпеки харчових продуктів, будівництва, енергетики, інформаційних технологій та телекомунікацій. Координацію роботи здійснює Мінекономрозвитку. Процес відбувається за активної участі бізнесу і громадськості. Після завершення процесу інвентаризації було затверджено публічний План Системного перегляду якості державного регулювання ринків для кожної із сфер, що дозволило перейти до другого етапу – саме до перегляду та аналізу якості державного регулювання.

Це дослідження присвячене пошуку та аналізу проблем застосування інструментів, що регулюють ринок внутрішніх вантажних річкових перевезень.

Для комплексного аналізу регулювання ринку вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами Офісом ефективного регулювання (далі – Офіс) було проведено часткову інвентаризацію регуляторних інструментів (засобів), відповідно до Методичних рекомендації щодо проведення другого етапу системного перегляду ринків, які були розроблені експертами Офісу, на основі кращих світових практик.

Правильне та повне усвідомлення цієї проблематики дозволить системно підійти до реформування системи державного регулювання вантажних річкових перевезень з метою підвищення її ефективності (прибирання невинуватених бар'єрів, оптимізації процедур застосування регулювання з метою зменшення вартості його виконання, виправлення помилкового чи надмірно застосованого регулювання), що в свою чергу відповідатиме кращим міжнародним практикам та може призвести до розвитку малого та середнього бізнесу, зростання економіки України, скорочення безробіття, створення конкурентоспроможного ринку, зменшенню фінансових та часових витрат бізнесу.

ПЕРЕДУМОВОЮ СТВОРЕННЯ ЦЬОЇ КНИГИ СТАЛИ НАСТУПНІ ЧИННИКИ:

- ➔ відсутність довіри суспільства та бізнесу до держави, як до регулятора;
- ➔ низька якість регуляторного поля (значна кількість регуляторних актів, які мають ознаки незаконності та неактуальності);
- ➔ дороге, неефективне та корупційне регулювання.

Запропонована редакція Зеленої книги спрямована на пошук та аналіз проблем, пов'язаних із застосуванням інструментів (засобів) регулювання ринку вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, а саме: ліцензування, портових зборів, які сплачуються операторами ринку вантажних річкових перевезень, а також річкових зборів (шлюзування, розведення мостів, лоцманське проведення).

Варто зазначити, що існують інші інструменти, що фактично застосовуються для опосередкованого регулювання ринку, зокрема інструменти які пов'язані із суднобудівництвом, орендою суден та екіпажу, підготовкою капітанів та складу екіпажів, портовою та стивідорною діяльністю, морськими перевезеннями та інші спеціальні галузеві інструменти. Ці інструменти регулювання будуть досліджені нами в майбутньому при проведенні аналізу регулювання інших ринків, що входять в сферу транспорту України.

Звіт ґрунтується на результатах дослідження, проведеного консультантами Офісу в період з липня по серпень 2017 року, та на серії інтерв'ю з представниками МІУ, експертів ринку, учасників ринку, частково на матеріалах досліджень, проведених іншими групами консультантів, про що в тексті звіту зазначено відповідними посиланнями.

Ми хочемо висловити подяку представникам МІУ, Офісу підтримки реформ МІУ, Державної служби безпеки на транспорті, Річкової інформаційної служби (PIC) та всім організаціям та особам, які надавали консультації та інформацію в ході підготовки цього звіту.

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА	3
ТЕРМІНОЛОГІЯ ТА СКОРОЧЕННЯ	5
РЕЗЮМЕ	6
1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РИНКУ	
1.1 ВИЗНАЧЕННЯ РИНКУ	8
1.2 ВАЖЛИВІСТЬ РИНКУ	9
2. АНАЛІЗ ПОКАЗНИКІВ РИНКУ	
2.1 ЕКОНОМІКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ	11
2.2 ІНФРАСТРУКТУРА ВВШ	18
2.3 РІЧКОВИЙ ФЛОТ	21
ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ 2	22
ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	22
3. ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВВШ	
3.1 ЦІЛІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ СФЕРИ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВВШ	23
3.2 СУБ'ЄКТИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ, ЇХ ПОВНОВАЖЕННЯ ТА РЕГУЛЯТОРНІ ІНСТРУМЕНТИ	25
ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ 3	27
4. АНАЛІЗ ЯКОСТІ РЕГУЛЯТОРНОГО ПОЛЯ	28
4.1 ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРЕЛІКУ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТИВ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВВШ	28
4.2 ОЦІНКА АКТУАЛЬНОСТІ ТА ЗАКОННОСТІ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТИВ	28
4.3 ДЕФЕКТИ РЕГУЛЯТОРНОГО ПОЛЯ, ВИЯВЛЕНІ В ХОДІ АНАЛІЗУ РЕГУЛЯТОРНИХ КЕЙСІВ	31
ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ 4	32
ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	32
5. АНАЛІЗ ВІДПОВІДНОСТІ РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЗОБОВ'ЯЗАННЯМ УКРАЇНИ ІЗ НАБЛИЖЕННЯМ ЙОГО ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС ЗА УГОДОЮ ПРО АСОЦІАЦІЮ	
5.1 ЗОБОВ'ЯЗАННЯ УКРАЇНИ ЩОДО ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВВШ В РАМКАХ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ З ЄС	33
5.2 АНАЛІЗ ВПЛИВУ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ З ЄС НА РОЗГЛЯНУТІ РЕГУЛЯТОРНІ КЕЙСИ	37
ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ 5	37
6. АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ РЕГУЛЮВАННЯ (РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ, ПОТРІБНОСТІ ТА ПРИЧИН НЕВДАЧІ)	38
ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ 6	70
ПИТАННЯ ДО ОБГОВОРЕННЯ	71
АНКЕТА ДЛЯ НАДАННЯ ЗВОРОТНОГО ЗВ'ЯЗКУ	72
ДОДАТКИ	74

ТЕРМІНОЛОГІЯ ТА СКОРОЧЕННЯ

АМКУ – Антимонопольний комітет України

АМПУ – державне підприємство «Адміністрація морських портів України»

ВВТ – внутрішній водний транспорт

ВВШ – внутрішні водні шляхи

ВРУ – Верховна Рада України

ДСБТ – Державна служба України з безпеки на транспорті (також відома під неофіційною назвою Укртрансбезпека, УТБ)

ЄС – Європейський Союз

ЗУ – Закон України

Інтенсивність перевезення вантажів за видами шляхів сполучення – показник, що характеризує ступінь використання шляхів сполучення при вантажних перевезеннях; визначається діленням обсягів транспортної роботи на довжину шляхів сполучення

Каботажні перевезення – перевезення між портами України (ст. 131 Кодексу торговельного мореплавства України, ст. 97 Митного кодексу України)

КУпАП – Кодекс України про адміністративних правопорушень

КМУ – Кабінет Міністрів України

Міжнародні перевезення – перевезення між портами України та іноземними портами (ст. 132 Кодексу торговельного мореплавства України)

МІУ – Міністерство інфраструктури України (Міністерство транспорту України, Мінтранс)

МСП – малі та середні підприємства

НКРЗІ – Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері зв'язку та інформатизації

Перевезення ВВШ – те ж саме, що Перевезення вантажних річковим транспортом

ПКУ – Податковий кодекс України

пЗУ – проект Закону України

РІС – Річкова інформаційна служба

Судно каботажного плавання – судно, яке здійснює каботажні перевезення між портами України без заходу в порти інших держав (наказ Міністерства аграрної політики від 21.01.2006 року № 14)

Судно закордонного плавання – це українське або іноземне судно, яке здійснює міжнародні перевезення товарів та/або пасажирів та прибуває на митну територію України або вибуває за її межі (п. 54 ч. 1 ст. 4 Митного кодексу України)

Щільність шляхів сполучення – показник, що визначає довжину шляхів сполучення у розрахунку на одиницю площі території області

КПКВК – код програмної класифікації видатків та кредитування бюджету

РЕЗЮМЕ

Ринок перевезень ВВШ оцінюється в **6,5 млн тонн на рік** та характеризується зростанням обсягів перевезень, головним чином за рахунок перевезень зерна та металу, після тривалого падіння обсягів перевезень починаючи з 2005 року. При цьому ринок має потенціал для **3-кратного** зростання до 2020 р. та **5-кратного** – до 2035 року.

Основним драйвером ринку є ріст експорту зерна та металургійної продукції з центральної України, зокрема транспортування сировини в чорноморські порти. Основними стримуючими факторами зростання ринку є: висока вартість підвезення до річки та перевалки, неконкурентна ціна перевезень ВВШ в порівнянні із залізницею (для більшості локацій), високі капітальні витрати на придбання або будівництво флоту, мала потенційна кількість рейсів та низька швидкість «обертання» суден через інфраструктурні обмеження – відсутність гарантованих глибин, ризик аварій на шлюзах тощо.

На ринку присутні **4** оператори. Два з них – **Укррічфлот** та **Нібулон** – є вертикально інтегрованими компаніями та одночасно операторами перевезень, власниками вантажів, власниками річкових терміналів та суднобудівниками.

Інфраструктура ВВШ потерпає від хронічного недофінансування, насамперед шлюзів на р. Дніпро. Через відсутність днопоглиблення довжина суднохідних шляхів починаючи з 1990 р. зменшилась в **2,5 рази** та становить **1,6 тис. км** замість **4 тис. км**. Нерозвиненість інфраструктури знижує інвестиційну привабливість річкової галузі.

Законодавчі засади функціонування ринку вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами визначаються Верховною Радою України. Високорівневі регуляторні цілі для ринку вантажних перевезень ВВШ встановлені законами України, цілі нижнього рівня визначені підзаконними актами.

На момент підготовки даного звіту було визначено **45 ЧИННИХ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ**, які безпосередньо впливають на операторів перевезень ВВШ, виданих:



Близько **50%** актів ринку за результатами системного перегляду були визначені як такі що мають ознаки незаконності та/чи неактуальності. При цьому більшість актів які визначені, як такі, що мають ознаки незаконності є актуальними та потребують внесення змін до чинного законодавства з метою закріплення підстав для їх прийняття, зокрема розширення повноважень МІУ

В регуляторному полі щодо перевезень ВВШ існують дефекти, зокрема, не визначено ряд базових термінів, відсутні деякі передбачені законодавством нормативно-правові акти. Існування одного інструменту не передбачено нормативно-правовими актами вищого рівня. Ефект від запровадження одного інструменту нейтралізується ще іншим інструментом. В **п'яти** випадках імплементацію інструментів не завершено. В **двох** випадках інструменти не можуть бути імплементованими в повній мірі через помилки нормопроекування. В **одному** випадку помилка нормопроекування створює правову невизначеність, в незначній кількості випадків застосування інструменту. Ще в **одному** випадку, помилка нормопроекування спричинила існування монополії, тарифи якої не врегульовані державою.¹

¹ Більш детально проблеми дефектів регуляторного поля розкрито в Розділі 4

З розглянутих **14 інструментів**, що застосовані для регулювання бізнес-процесу «**Вантажні перевезення ВВШ**» лише про **3** можна на основі об'єктивних даних зробити висновок, що вони досягають мети, причому процедура одного з них має надмірну дискрецію, що створює корупційні ризики, та не визначає порядку оскарження.

Для **10 інструментів** не вдалось на основі об'єктивних показників, якими можна було б виміряти досягнення визначені регулятором цілі, визначити чи досягає регулювання цілі. В **6** випадках це пов'язано з недоліками існуючої системи збору та аналізу даних, наприклад регулятор не отримує необхідні для оцінки дані від бізнесу, державних підприємств чи центральних органів виконавчої влади в необхідних розрізах. В **трьох** випадках дані з великою ймовірністю присутні у внутрішній звітності державних підприємств, проте вони не публікуються.

В **одному** випадку ціль регулювання визначена таким чином, що об'єктивний показник, яким можна було б виміряти досягнення цілі, неможливо виміряти з достатньою для оцінки точністю.

Один інструмент не працює, оскільки імплементацію його не було завершено. Крім того, навіть в разі завершення імплементації його ефективність було б неможливо оцінити через недоліки існуючої системи збору та аналізу даних.

В **цілому** результати перегляду свідчать про те, що на етапі запровадження регуляторних інструментів не ставилась (або не була вирішена) задача з одночасного створення системи оцінки ефективності запроваджуваних інструментів за допомогою об'єктивних показників. Для поліпшення ситуації можна рекомендувати вдосконалення системи збору даних щодо означених в кейсах показників та публікацію даних у відкритому доступі.

На сьогодні регулювання ринку вантажних перевезень ВВШ **не в повній мірі відповідає** вимогам Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Угодою передбачена імплементація Україною шести основних директив в сфері ВВТ. Більшість заходів мають строки виконання **3-5 років** після набрання чинності Угоди. Проте, наприклад, імплементація Директиви 2008/68/ЄС «Про внутрішні перевезення небезпечних вантажів» в частині виконання має бути завершена до 01.09.2018, що потребуватиме внесення змін до Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів».

1 | ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РИНКУ

1.1

ВИЗНАЧЕННЯ РИНКУ

Внутрішні водні шляхи (ВВШ) – судноплавні річки, водосховища, гідротехнічні споруди обладнання, інші технічні об'єкти у стані, що відповідають технічним та експлуатаційним стандартам.

Ринок вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами¹ включає в себе:

- ◆ Перевезення під час каботажного плавання в частині ВВШ – плавання внутрішніми морськими і річковими водними шляхами України, під час якого судно не перетинає державний кордон України (за виключенням перевезень між морськими портами);
- ◆ Перевезення під час змішаного плавання в частині, яка відбувається по ВВШ – міжнародні перевезення типу ріка-море;
- ◆ Міжнародні перевезення водним транспортним коридором E40 (Дніпро-Вісла-Одер) в частині, що проходять по території України.

Перевезення річкою Дунай вважаються морськими перевезеннями згідно Дунайської конвенції, проте перевезення Кілійським рукавом Дунаю, що тече в межах України між портами Ізмаїл та Усть-Дунайск, не підпадає під дію Дунайської конвенції².

КЛАСИФІКАЦІЯ РЕСУРСІВ СЕКТОРУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВВШ



ВВШ

річки, озера, водосховища, канали, інші водоймища



Річковий флот

вантажний та допоміжний флот (самохідні судна, баржі, буксири)



Інфраструктура ВВШ

причали, якірні стоянки, судноплавні канали в акваторіях, судноплавні шлюзи, фарватери, сигнальні системи тощо



Об'єкти обслуговуючої інфраструктури

річкові порти, річкові термінали, порто-пункти



Система навігації та контролю

за дотриманням умов безпеки судноплавства

¹ Тут і надалі поняття *Перевезення внутрішнім водним транспортом та Перевезення внутрішніми водними шляхами* є синонімами та вживаються рівнозначно

² Конвенція про режим судноплавства на Дунаї

ВАЖЛИВІСТЬ РИНКУ

Для більшості країн світу внутрішній водний транспорт є найдешевшим та найекологічнішим видом транспорту, придатним для перевезення значних обсягів продукції, в основному сировини.

Для України переорієнтація частини вантажних перевезень на внутрішні водні шляхи є важливою з огляду на:




- ◆ Найвність біля **4 тис км** потенційно судоходних ВВШ та низький поточний рівень їх використання (**10%** від потенціалу).
- ◆ Високі витрати¹ на відновлення автомобільних доріг центрального та південного регіонів, які руйнуються внаслідок вивозу зерна автопоїздами за відсутності дієвого вагового контролю.
- ◆ Стратегічну важливість мати водний коридор E40 для дешевого експорту сировини з центральних та південних регіонів України в разі морської блокади з боку РФ.

РОЗВИТОК РИНКУ ТА МАЛЕ Й СЕРЕДНЄ ПІДПРИЄМНИЦТВО (МСП)

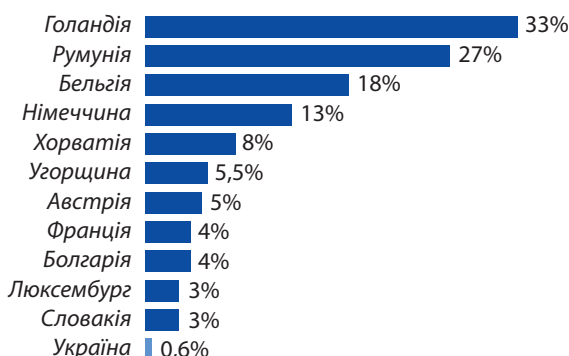
Потенційними бенефіціарами можуть бути велика кількість дрібних та середніх підприємств, які розташовані в **100 км** зоні від річки. Зокрема, це підприємства агросектору. Крім того, індустріальні парки, облаштовані навколо річкових портів, можуть стати факторами розвитку малого та середнього підприємництва. Існує позитивний досвід впровадження такого підходу в Німеччині, який наразі активно переймає Китай.

Безпосередній вплив на МСП буде помірним. В короткостроковій перспективі зміни в законодавстві щодо ВВШ можуть створити умови для появи лоцманів - приватних підприємців. В середньостроковій перспективі, після впровадження ініціатив з впорядкування річкової інфраструктури, може з'явитись клас дрібних підприємців, які володіють та безпосередньо оперують малим вантажним флотом, подібно тому як це відбувається зараз в Європі.

МІСЦЕ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВВШ В ЗАГАЛЬНІЙ СТРУКТУРІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В 2012-2015 роках обсяги перевезення внутрішнім водним транспортом в  Україні становили **0,2-0,8%** від усіх транспортних перевезень, в той час як в  Нідерландах частка перевезень ВВШ становить більше **30%**, а середній показник по країнах  ЄС – **6-7%**².

ЧАСТКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВВТ У КРАЇНАХ ЄС, %



¹ Згідно оцінок МІУ, 1 млн тонн вантажів, перевезений з автодоріг на ВВШ, заощаджує 790 млн грн на ремонт автодоріг (В.Шульмейстер, 2016), <http://biz.liga.net/all/transport/stati/3167792-stali-na-reyd-zachem-ukraina-stroit-novyy-port-pod-nikolaevom.htm>

² Дані презентації Центру транспортних стратегій <https://www.slideshare.net/ssuser2b2f7d/role-and-means-of-river-transportation-in-europe>

ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗА ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ У КРАЇНАХ ЄС, %



Переваги перевезень ВВШ

- ◆ Перевезення річковим транспортом є найдешевшим видом транспортування вантажів
- ◆ Сприятливий для навколишнього середовища (найбільш екологічний вид вантажоперевезень)
- ◆ Розвантаження автошляхів

Недоліки перевезень ВВШ

- ◆ Низька географічна доступність (нерівномірність глибин і мінливі навігаційні умови)
- ◆ Невисока швидкість доставки, залежність від виду вантажу
- ◆ Сезонність перевезень



СЕКТОР ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЬ ВВШ В КЛАСИФІКАТОРАХ

КВЕД: 50.40 Вантажний річковий транспорт

Бізнес-процес	Код СКП	Товар/послуга, що стосуються процесу	Розглянуто в цьому звіті
Перевезення вантажним річковим транспортом (Вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами)	50.40.11-14 50.40.19	Послуги річкового транспорту з перевезення заморожених чи охолоджених продуктів суднами-рефрижераторами, танкерами сирої нафти, танкерами інших безтарних рідин і газів, суднами-контейнеровозами змішаних вантажів, інші	Так
	50.40.21	Послуги з надання в оренду вантажного річкового транспорту з екіпажем	Ні
	50.40.22	Послуги з буксирування та штовхання річкою	Побічно
	52.22.11	Послуги з експлуатації морських портів та водних шляхів (крім послуг з оброблення вантажів)	Ні
	52.22.12	Послуги з експлуатації річкових портів та водних шляхів (крім послуг з оброблення вантажів)	Ні
	52.22.13	Послуги з лоцманського проведення та швартування морських транспортних засобів	Частково
	52.22.14	Послуги з лоцманського проведення та швартування річкових транспортних засобів	Так

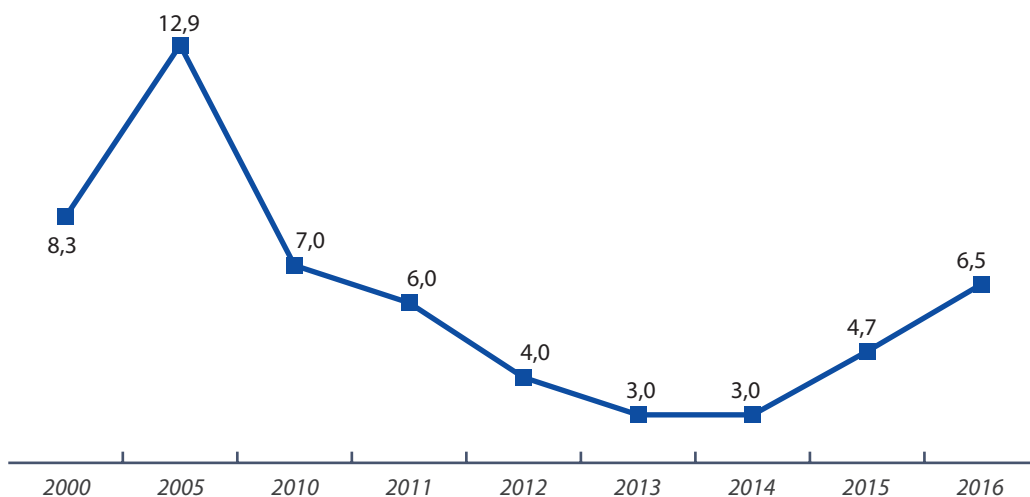
2 | АНАЛІЗ ПОКАЗНИКІВ РИНКУ

2.1

ЕКОНОМІКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ

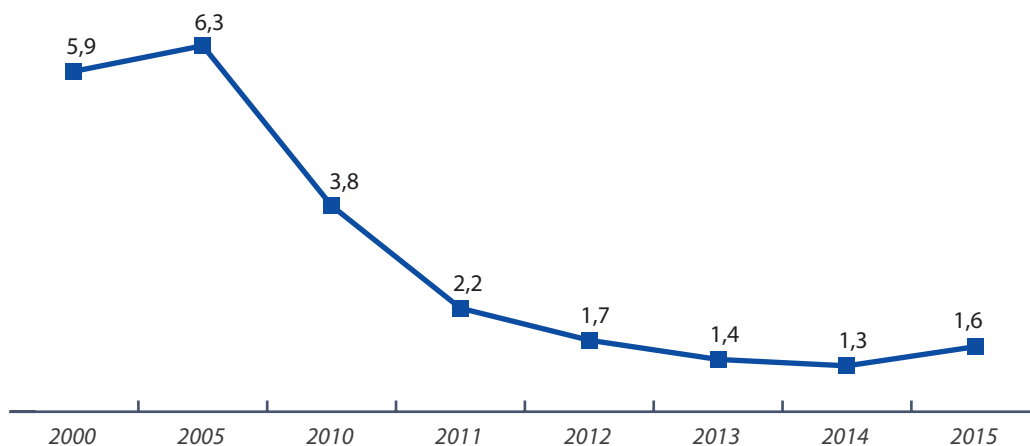


ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ, млн тонн



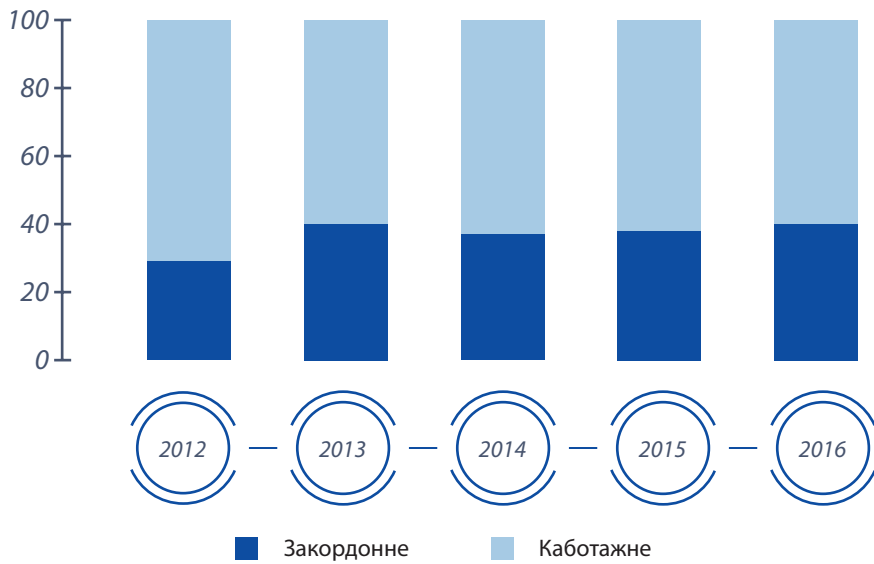
Завдяки занепаду розвитку річкової інфраструктури, об'єми перевезень вантажу впали із **60 млн тонн** у 1990 році до **12 млн тонн** у 2006, а потім і до **4,7 млн тонн** у 2015¹. В 2016 р. почалось відновлення обсягів перевезень до **6,5 млн тонн**.²

ВАНТАЖООБІГ, млрд ткм

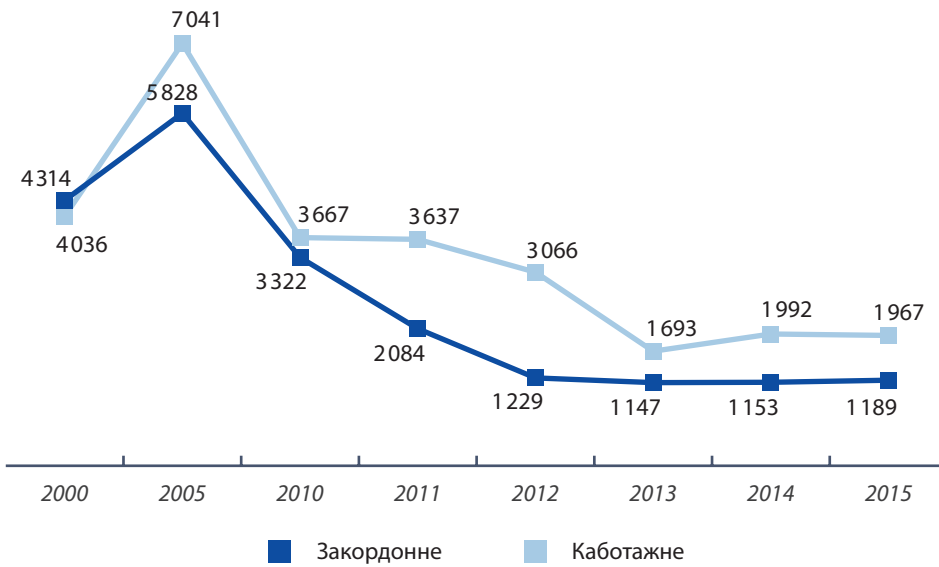


¹ Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року
² Звіт РІС за 2016 р.

ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗА ВИДАМИ СПОЛУЧЕННЯ, %



ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗА ВИДАМИ СПОЛУЧЕННЯ, тис. тонн



Близько **60%** перевезень на внутрішніх водних шляхах здійснюються між портами України (каботажні перевезення).

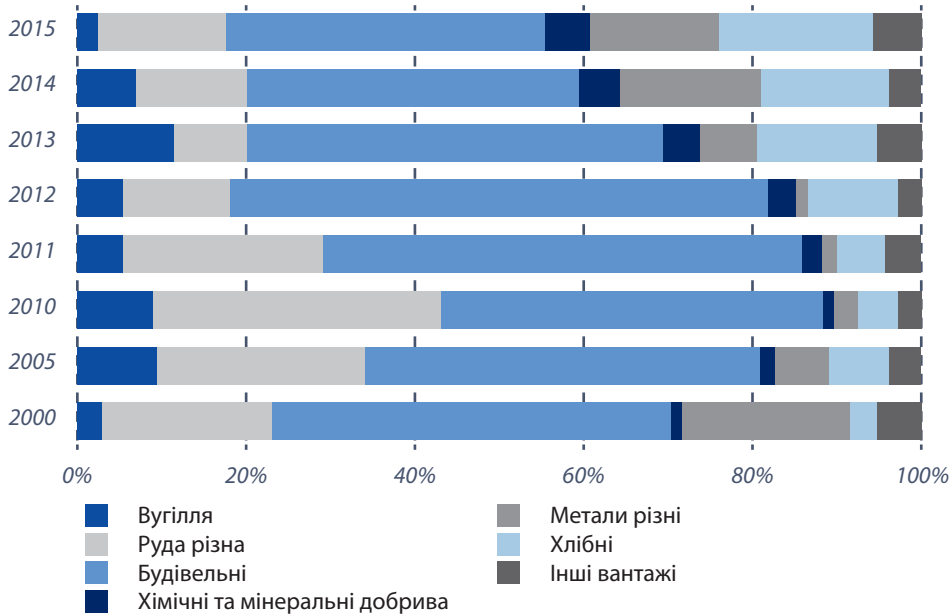
СЕРЕДНЯ ВІДСТАНЬ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ОДНІЇ ТОННИ ВАНТАЖІВ, км



ПРОГНОЗ ЩОДО ОБСЯГІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Основним драйвером ринку є зріст експорту зерна та металургійної продукції з центральної України, зокрема, транспортування сировини в чорноморські порти, за умови не в повній мірі задовільної пропозиції з боку операторів автомобільних та залізничних перевезень.

ТОВАРНА СТРУКТУРА ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВВШ



ПРОГНОЗ ЩОДО ОБСЯГІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВВШ

	2020	2025	2030	2035
Песимістичний сценарій	11 607	14 351	15 000	15 000
Реалістичний сценарій	11 607	14 351	16 964	20 054
Оптимістичний сценарій	15 039	18 827	22 280	26 369

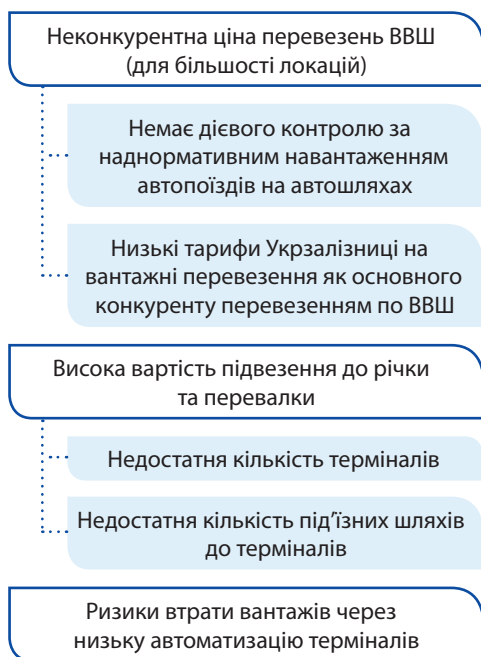
«Очевидно, що експортний потік є відповідальним за основну частину обсягу перевезень ВВТ. Імпорт дуже обмежений. Поряд із середнім сценарієм дослідження також є песимістичний. Песимістичний сценарій відображає ситуацію, коли інфраструктурні обмеження пропускної здатності не будуть зняті (ця здатність оцінюється приблизно в **15 мільйонів тонн**). Оптимістичний сценарій відображає ситуацію, в якій реалізується нова політика вантажних тарифів на українських залізничних шляхах з підвищенням тарифу на **15%** (замість запропонованих на **25%**).» (див. табл.)

Policy Paper IWT Ukraine June 2017.

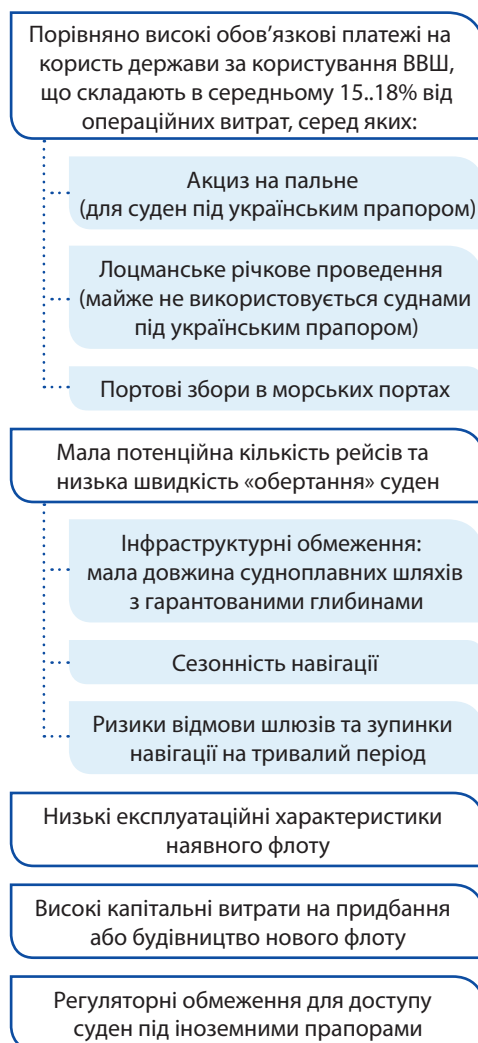
Звіт консультантів STC-Nestra для Світового банку

ФАКТОРИ, ЯКІ СТРИМУЮТЬ ЗРОСТАННЯ ОБ'ЄМІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ВВШ

ЗІ СТОРОНИ ПОПИТУ



ЗІ СТОРОНИ ПРОПОЗИЦІЇ



Значна частина цих факторів пов'язана з:

- ◆ Регулюванням тарифів на залізничні перевезення (оператори перевезень ВВШ зацікавлені в підвищенні тарифів на вантажні залізничні перевезення);
- ◆ Регулюванням щодо впровадження автоматизованих габаритно-вагових комплексів та системи дієвих покарань за наднормативне навантаження автопоїздів;
- ◆ Регулюванням мит та податків при імпорті суден та суднового обладнання, а також при будівництві суден в Україні;
- ◆ Регулювання економіки перевезень:
 - Регулюванням щодо зборів та податків, які стягуються під час перевезень ВВШ;
 - Вибором оптимальних механізмів фінансування інфраструктури ВВШ, які враховують економіку перевізників на ВВШ.
- ◆ Регулюванням доступу на ринок для суден під іноземним прапором.

В Розділі 6 проаналізовано ефективність регулювання доступу на ринок та регулювання в частині економіки перевезень.

СТРУКТУРА ВИТРАТ ПЕРЕВІЗНИКІВ

Найбільшими статтями операційних витрат для типового каботажного перевезення по Дніпру є витрати на дизельне паливо (**40-50%**), амортизація та лізингові платежі (**30%**), витрати на персонал (**11%**) та акцизний податок на нафтопродукти (**7-10%**). Крім того, плата за лоцманське проведення річковими лоцманами становить близько **6%** та варіюється в широких межах в залежності від геометрії суден.

СТРУКТУРА ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ ТИПОВОГО КАБОТАЖНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПІД УКРАЇНСЬКИМ ПРАПОРОМ¹

Вид витрат	%
Витрати на дизельне паливо (без акцизу)	42.4%
Акцизний податок на нафтопродукти	7.8%
Послуги шлюзування, з ПДВ	1.6%
інші змінні витрати	0.1%
Амортизація, лізингові платежі	31.4%
Витрати на персонал (без ЄСВ)	9.4%
Єдиний соціальний внесок	1.5%
Рентна плата за спец.викор.води	1.0%
Адміністративний збір	0.1%
Корабельний збір	0.9%
Санітарний збір	0.0%
Послуги служби регулювання руху суден	0.5%
Плата за розведення мостів	0.8%
РСУ, Радіочастотний збір	0.1%
інші постійні витрати	2.55%
Разом	100.00%

Припущення:

*Маршрут Миколаїв-Кременчук-Миколаїв – 1160 км,
тоннаж – 4 тис. тонн,
використання вантажоємності – 75%.*

¹ Оцінка ґрунтується на даних з декількох презентацій СП «Нібулон»

КОНКУРЕНЦІЯ

На цей час, на ринку вантажних перевезень на ВВШ під українським прапором працюють **4 оператори**:

	Експортер/ трейдер	Будівництво флоту для ВВШ	Власник річкових терміналів (шт)	Оператор перевезень ВВШ	Частка ринку, %, за обсягом перевезень ¹
Укррічфлот	Так (зерно-трейдинг)	Так	Дніпропетровський, Запорізький, Нікопольський, Херсонський, Миколаївський (5)	Так (метал, будматеріали, зерно)	35%
Нібулон	Так (зерно-трейдинг)	Так (для власних потреб)	10 – на р. Дніпро 2 – на р. Південний Буг	Так (для власних потреб)	30%
Українське Дунайське Пароплавство (державне)	Ні	Так	Ні	Так	20% (виключно Дунай)
Київський річковий порт	Ні	Дані відсутні	Київський	Так (будматеріали)	15%
Судна під іноземним прапором	–	–	–	–	<5% ²

Найбільшим перевізником з часткою ринку близько **35%** є приватне підприємство АСК «Укррічфлот». Флот «Укррічфлоту» налічує близько **100** суден різних типів. Також «Укррічфлоту» належать **5** річкових терміналів на р.Дніпро.

Важливим гравцем з часткою ринку близько **30%** є агрокорпорація «Нібулон». Флот Нібулона налічує **60** несамохідних суден³ та **12** буксирів. Компанія володіє зерновими терміналами на р. Дніпро та р. Південний Буг та здійснює перевезення зерна цими річками.

Державна компанія Українське Дунайське Пароплавство з часткою ринку близько **20%** здійснює перевезення виключно по р. Дунай. При цьому значна частина флоту знаходиться в оренді у іноземних компаній, які здійснюють перевезення по міжнародній ділянці Дунаю та не є учасниками ринку ВВШ України.

Замикає четвірку Київський річковий порт з **15%**.

Точний підрахунок індексу Херфінделя-Хіршмана (ННІ) ускладнено через відсутність достовірних даних про частки учасників ринку. За оцінкою Офісу, індекс ННІ становить **2700**, що вказує на високий рівень концентрації ринку. Згідно економічної теорії, навіть за відсутності картельного зговору між учасниками ринку високий рівень концентрації часто призводить до завищених цін в порівнянні з аналогічним ринком з великою кількістю учасників та відповідно низькою концентрацією. Проте в випадку ринку перевезень на ВВШ України це малоімовірно через наявність конкуренції з боку залізничного транспорту. Завищення цін може спостерігатись тільки для тих типів вантажів, які з якихось причин не можуть бути перевезені залізницею.

¹ Оціночні дані, сума може відрізнятись від 100%

² Оцінка на основі кількості суднопроводів за 2016 р по даних РІС.

³ <http://www.nibulon.com/news/novini-kompanii/nibulon-pobudue-sche-10-richkovix-terminaliv-na-richkax-ukraini-ta-40-suden.html>

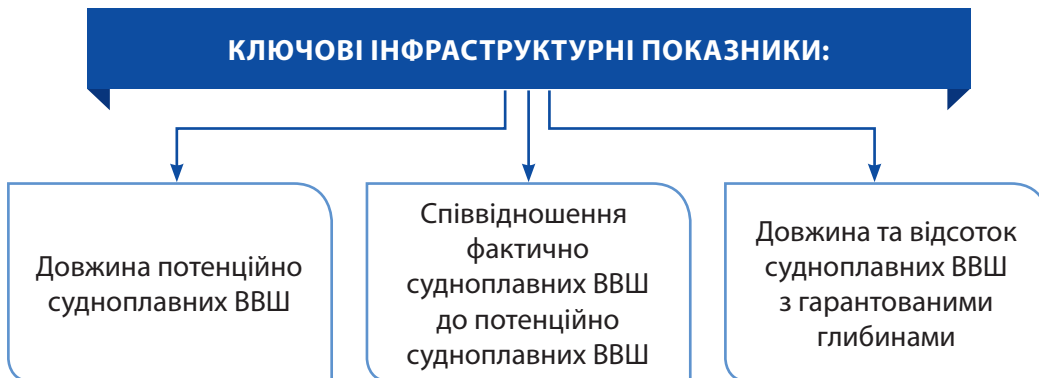
Наявність на ринку з малою кількістю учасників вертикально-інтегрованої компанії, які є одночасно операторами перевезень, власниками вантажу, власниками річкових терміналів та суднобудівниками, таких як Укррічфлот та Нібулон, може мати позитивний вплив на розвиток конкуренції¹.

¹ *Market Structure and the Competitive Effects of Vertical Integration* <http://www.simonloertscher.net/data/downloads/12120/LR110214.pdf>

ІНФРАСТРУКТУРА ВВШ

Інфраструктура ВВШ є ключовим фактором функціонування ринку. Мала довжина водних шляхів, в т.ч. з гарантованими глибинами, сезонність навігації, нестабільна робота шлюзів, низька швидкість «обертання» суден внаслідок нерозвиненої портової інфраструктури означають для потенційних операторів ринку малу кількість рейсів, низьку прибутковість та, відповідно, низьку інвестиційну привабливість.

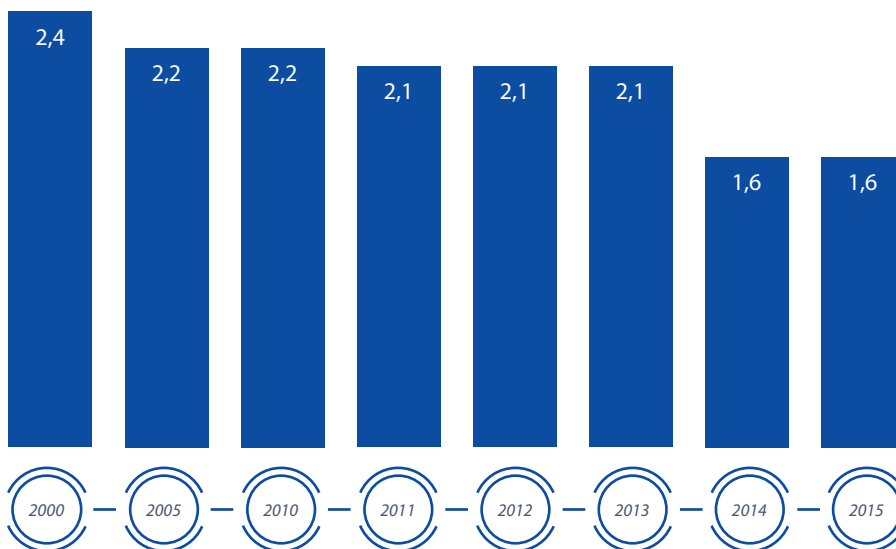
Отже, оцінка інфраструктурних показників є важливим елементом оцінки ринку.



ХАРАКТЕРИСТИКИ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ

З часу набуття Україною незалежності (в період 1990-2013 рр.) довжина річкових водних артерій скоротилась майже у **2 рази** (з **4 тис. км** до **2,1 тис. км**).

ДОВЖИНА ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ, тис. км



Одночасно скоротилася щільність річкових судноплавних шляхів в **1,75 разів**; інтенсивність перевезень вантажів – в **4,3 рази**. Внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин неповністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства – лише **57%** мають гарантовані глибини.

ДИНАМІКА РОЗВИТКУ ТА ВИКОРИСТАННЯ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ В УКРАЇНІ¹

Показники	1990	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Річкові судноплавні шляхи із знаками судноплавства (тис. км) у т.ч.:										
з гарантованими глибинами (тис. км)	4	2,3	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1
	3,1	1,0	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
	78%	43%	55%	55%	55%	55%	55%	57%	57%	57%
Інтенсивність перевезення вантажів (млн т-км на 1 км)	3,0	2,4	2,9	2,6	2,1	1,3	1,8	1	0,8	0,7

СУДНОПЛАВСТВО В БАСЕЙНІ РІЧКИ ДНІПРО

Довжина ріки Дніпро в межах України складає **981 км**. Інфраструктура ВВШ на р. Дніпро включає **6** шлюзів та **16** річкових портів та порто-пунктів.

Регулярне водне сполучення з Білоруссю у верхній течії Дніпра та Прип'яті, та рух по Десні практично припинилися, що пов'язано з обмілінням на **1 м** згаданих річок в цьому районі. Вище м. Дніпро рух вантажних суден практично не здійснюється через наявність проблемної для судноплавства ділянки – підводних скель між містами Кам'янське та Дніпро.

Судноплавні шлюзи Дніпровського каскаду забезпечують внутрішнє та транзитне судноплавство по р. Дніпро. Належна експлуатація шлюзів є основним критерієм безпеки судноплавства по внутрішніх водних шляхах.

СУДНОПЛАВСТВО В БАСЕЙНІ РІЧКИ ДУНАЙ

Довжина ріки Дунай в межах України складає **175 км**. Відповідно до Європейської угоди про основні водні шляхи міжнародного значення, Дунай відноситься до річкових судноплавних маршрутів найвищої категорії Е. **Три** українських морських порти розташовані на р. Дунай. Це Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ. Глибоководний судновий хід «Дунай – Чорне море» включений до Переліку внутрішніх водних шляхів міжнародного значення (водний шлях категорії Е 80-09) Європейської угоди про найважливіші ВВШ міжнародного значення.

СУДНОПЛАВСТВО В БАСЕЙНІ РІЧКИ ПІВДЕННИЙ БУГ

Довжина судноплавної частини р. Південний Буг м. Вознесенськ до м. Миколаїв складає **102 км**. Відновленням судноплавства по р. Південний Буг займається компанія Нібулон.

ПРОБЛЕМА: НЕДОСТАТНЄ ФІНАНСУВАННЯ ШЛЮЗІВ ДНІПРОВСЬКОГО КАСКАДУ

Утримання судноплавних шлюзів здійснюється за рахунок коштів державного бюджету та справляння плати за шлюзування суден, запровадженої у 1999 році для часткового покриття бюджетного недофінансування. Упродовж 2013-2016 років рівень фінансування експлуатаційної діяльності судноплавних шлюзів становив у середньому **21%** суми необхідних видатків, з яких **11%** було забезпечено коштами державного бюджету та **10%** – платою за шлюзування.

¹ Транспорт і зв'язок України у 2005 р. Статистичний збірник Державної служби статистики. Київ-2006 р. С. 177-179 та Транспорт і зв'язок України у 2013 р. Статистичний збірник Державної служби статистики. Київ-2013 р. С. 134-135.

У 2012-2016 роках фінансування капітальних видатків для приведення судноплавних шлюзів у безпечний стан з Державного бюджету України не здійснювалося, що створює загрозу виникнення **надзвичайних ситуацій** та/або **дострокового припинення суднопроводу** через шлюзи з відповідними негативними наслідками для судновласників¹. За результатами дослідження фахівців інженерного корпусу армії США, визначена необхідність інвестування в оновлення технічного стану за пріоритетними напрямками становить **\$8,7-16,2 млн**. В 2017 р. Міністерством інфраструктури України заплановано фінансування реконструкції дніпровських шлюзів з фонду бюджетної підтримки від ЄС у розмірі **105,7 млн гривень**.

¹ Аналіз регуляторного впливу проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду»

РІЧКОВИЙ ФЛОТ

Низькі експлуатаційні характеристики флоту є одним з факторів, які стримують розвиток вантажних перевезень на ВВШ.

За даними Державної служби статистики в 2013 році малотоннажних суден торгового річкового флоту, які можуть використовуватись для внутрішніх водних перевезень, залишилось **635 одиниць**, що становить близько **22%** від тієї кількості, яка використовувалась у 1990 році.

СТРУКТУРА ТОРГОВОГО ФЛОТУ ТА ПОТЕНЦІАЛ РОЗВИТКУ¹

	1990	2000	2010	2013	2020
Всього флоту	29210	1670	904	635	1288
Нафтові танкери	6192	90	52	40	64
Суховантажі/баржі	6626	266	111	28	200
Суховантажі	10568	881	526	400	784
Контейнеровози	601	46	...	2	35
Інші типи суден (тягачі, буксири, допоміжний флот)	5225	386	214	167	205
Обсяг перевезень, млн т	66	8	7	4	15

Внаслідок морального та фізичного старіння й зношення українського флоту, тенденція скорочення наявного флоту продовжується.

Загалом щорічно річковий комерційний флот України здатний перевозити **10-12 млн тонн** вантажів, з яких: **насипних** – понад **9 млн тонн** (будівельні, зерно, вугілля, руда), **тарно-штучних** – **1 млн тонн** (метал, ліс, добрива), а також до **100 тис. TEU контейнерів**. Отже, сукупно річковий комерційний флот має надлишок потужностей. Щоправда, наявний старий флот не придатний для транспортування зерна з огляду на застарілі конструктивні рішення, які не дозволяють забезпечити збереження якості зерна при перевезенні.

Крім того, **зношеність** основних фондів внутрішнього водного транспорту України становить **75,4%**². На річковому транспорті технічно і морально застарілі судна, із середнім віком експлуатації від **21** до **25** років, складають **81,9%** флоту. Найбільша частка **застарілих суден** припадає на: **вантажопасажирські (97,1%)**; **вантажні наливні (89,5%)** і **суховантажні (84,4%)**. Серед суден **спеціального призначення** найбільшу їх частку складають: **рейдово-маневрові, буксирні та роз'їзні судна (90,7%)**, **технічні (79,6%)**, **службово-допоміжні (77,7%)**.

В середньому **флот має низьку енергоефективність** в порівнянні з суднами сучасних проектів, що ставить під питання рентабельність перевезень та їх конкурентоспроможність в порівнянні з залізничними перевезеннями.

В той же час покупка суден з вторинного ринку з інших річкових басейнів (інші країни) зазвичай не виправдана, оскільки для досягнення економічної ефективності перевезень судно повинно відповідати ряду факторів, специфічних для конкретної річкової системи, таких як швидкість течії, гарантована глибина, максимально допустима довжина судна, габарити шлюзів, а також екологічні вимоги щодо викидів в атмосферу тощо.

¹ Презентація Гермес-Трейдінг
² Держстат

ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ 2:

Ринок перевезень ВВШ характеризується:

- ◆ Зростанням обсягів перевезень, головним чином за рахунок перевезень зерна та металу, після тривалого падіння обсягів перевезень починаючи з 2005 року.
- ◆ Потенціалом **3-кратного** зростання до 2020 р. та **5-кратного** – до 2035 року.
- ◆ Домінуванням експорту в структурі перевезень.
- ◆ **60%** перевезень ВВШ є каботажними, що передбачає перевалку в морських портах України з подальшим експортом вантажів
- ◆ Високою концентрацією (**4** оператори, індекс Херфіндаля-Хіршмана = **2700**)
- ◆ Наявністю вертикально-інтегрованих компаній, які є одночасно операторами перевезень, власниками вантажу, власниками річкових терміналів та суднобудівниками.
- ◆ Падінням в **2,5 рази** довжини суднохідних шляхів починаючи з 1990 р.
- ◆ Хронічним недофінансуванням інфраструктури ВВШ (насамперед шлюзів на р. Дніпро)
- ◆ Надлишком потужностей річкового флоту станом на 2017 рік, та очікуваним дефіцитом потужності в разі прогнозованого зростання ринку.
- ◆ Значною часткою технічно та морально застарілого річкового флоту (**80%**)
- ◆ Наявністю ряду пов'язаних з регулюванням факторів, які обмежують зростання ринку

ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ:

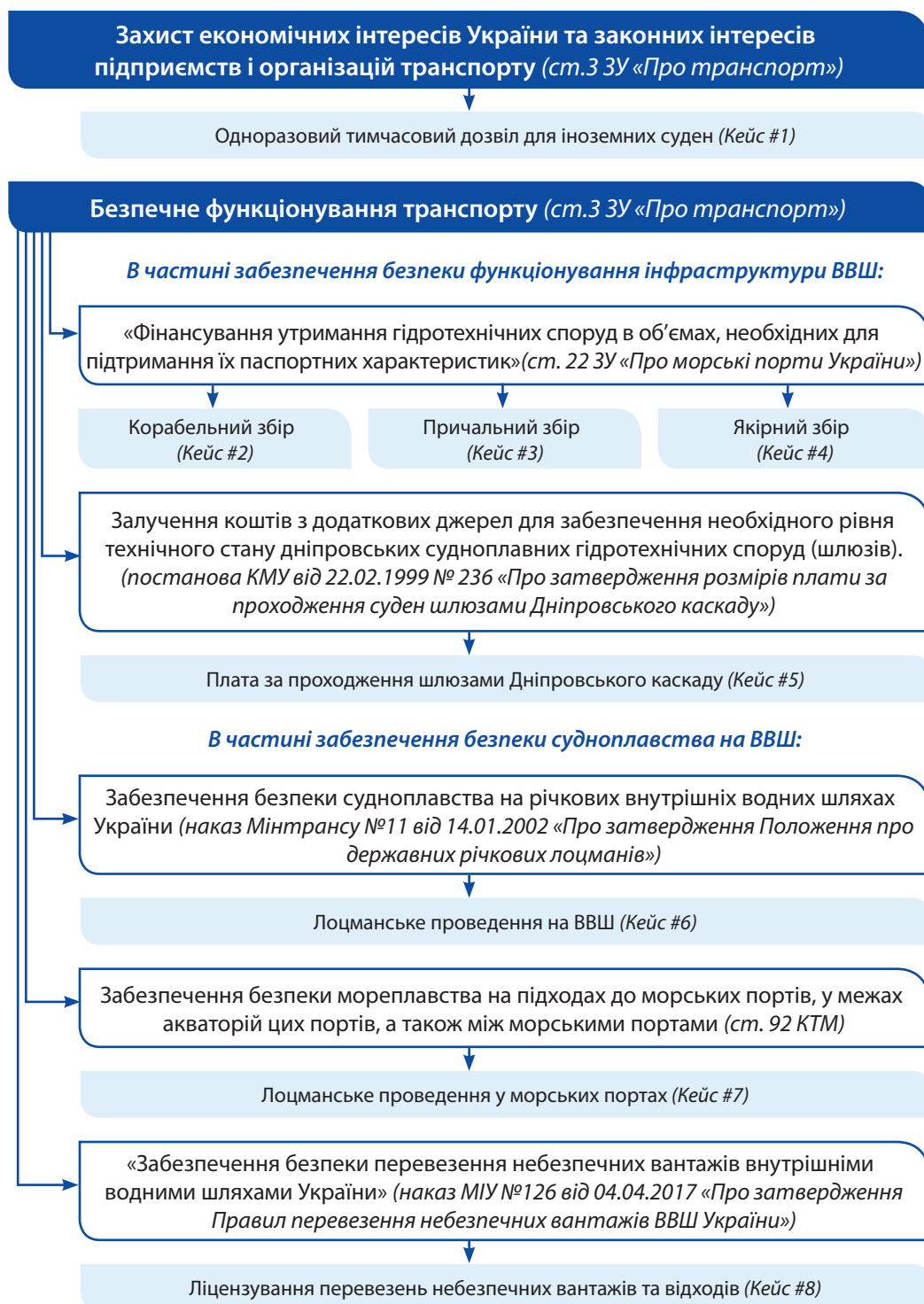
- ❓ Чи правильно оцінений обсяг ринку?
- ❓ Чи правильно визначені ключові показники ринку?
- ❓ Чи правильно оцінений стан інфраструктури?
- ❓ Чи правильно обрані фактори, що стримують розвиток обсягів перевезень?
- ❓ Чи чітко визначені драйвери ринку вантажних перевезень річковим транспортом?

3 | ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВВШ

3.1

ЦІЛІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ СФЕРИ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВВШ

Нижче наведено ієрархію цілей регулювання вантажних перевезень ВВШ та інструментів, які регулятор використовує для досягнення цілей. В дужках наведено номер регуляторного кейсу з Розділу 6, в якому проводиться оцінка ефективності застосування вказаних інструментів для зазначених цілей.



Посилення страхового захисту майнових інтересів підприємств, установ, організацій та фізичних осіб (Закон України «Про страхування»)

Обов'язкове страхування засобів водного транспорту (Кейс #9)

Створення системи страхування відповідальності за шкodu, яка може бути заподіяна під час перевезення небезпечних вантажів (ЗУ «Про перевезення небезпечних вантажів»)

Обов'язкове страхування відповідальності перевізників небезпечних вантажів (Кейс #10)

Забезпечення справедливого доступу до спільних природних ресурсів

«Стимулювання раціонального використання і охорони вод та відтворення водних ресурсів» (ст.30 Водного Кодексу)

Рентна плата за спеціальне використання води (Кейс #11)

«Забезпечення ефективного користування радіочастотним ресурсом України в інтересах усіх категорій користувачів (ч.1 ст.13 ЗУ «Про радіочастотний ресурс»)

Рентна плата за користування радіочастотним ресурсом (Кейс #12)

Забезпечення надходжень до загального фонду Державного бюджету України (ч.2 ст. 29 Бюджетного кодексу України)

Адміністративний портовий збір (Кейс #13)

Крім того, для стягування Плати за піднімання мостів (Кейс #14) в Статуті залізниць України визначено ціль «Відшкодування судновласниками витрат залізниць на піднімання прогінних споруд мостів» (п.99 постанови КМУ від 06.04.1998 № 457 «Про затвердження Статуту залізниць України»)

3.2

СУБ'ЄКТИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ, ЇХ ПОВНОВАЖЕННЯ ТА РЕГУЛЯТОРНІ ІНСТРУМЕНТИ

Основні стейкхолдери	Ступінь інтересу	Можливість впливу
ДЕРЖАВА УКРАЇНА В ОСОБІ:		
Верховної Ради	●	●
Президента України	●	●
Кабінету Міністрів, в особі:		
Прем'єр-міністра України	●	●
Міністерства інфраструктури України	●	●
Міністерства фінансів України	●	●
Державної фіскальної служби України	●	●
Міністерства економічного розвитку і торгівлі України	●	●
Міністерства аграрної політики та продовольства України	●	●
Міністерства енергетики та вугільної промисловості України	●	●
Міністерства екології та природних ресурсів України	●	●
Державної Служби України з надзвичайних ситуацій	●	●
Державної Служби України з безпеки на транспорті	●	●
УЧАСНИКИ РИНКУ:		
Суб'єкти, що здійснюють надання послуг з проведення річкових операцій (перевезення, транспортно-експедиторські послуги, лоцманські послуги, компанії, що займаються оформленням вантажів, тощо)	●	●
Компанії, що залучаються до безпеки судноплавства – Укрводшлях, АМПУ (РІС та філія Дельта Лоцман), Держгідрографія, ДП АРП	●	●
Вантажовласники - споживачі послуг	●	●
Експортери та імпортери, транзитери	●	●
Судновласники	●	●
Суб'єкти, що здійснюють обслуговування річкової інфраструктури	●	●
Банки та інші фінансові установи	●	●
МІЖНАРОДНІ ОРГАНІЗАЦІЇ:		
Європейська комісія	●	●
Європейська економічна комісія при ООН	●	●
Дунайська комісія (тільки на р. Дунай)	●	●
Міжнародні фінансові установи	●	●
Інші міжнародні організації та проекти	●	●

● високий рівень

● середній рівень

● низький рівень

ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ – орган законодавчої влади. У сфері водного транспорту ВРУ **має наступні повноваження:**

- 1) визначає засади внутрішньої і зовнішньої політики;
- 2) приймає Закони України;
- 3) затверджує Державний бюджет України, загально-державні програми економічного, науково-технічного, соціального, національно-культурного розвитку, охорони довкілля.

ПРЕЗИДЕНТ УКРАЇНИ – є Главою держави і виступає від її імені, є гарантом державного суверенітету, територіальної цілісності України, додержання Конституції України, прав і свобод людини і громадянина. У сфері водного транспорту Президент України **має наступні повноваження:**¹

- 1) зупиняє дію актів Кабінету Міністрів України з мотивів невідповідності Конституції з одночасним зверненням до Конституційного Суду України щодо їх конституційності;
- 2) скасовує акти Ради міністрів Автономної Республіки Крим;
- 3) підписує закони, прийняті Верховною Радою України;
- 4) має право вето щодо прийнятих Верховною Радою України законів (крім законів про внесення змін до Конституції України) з наступним поверненням їх на повторний розгляд Верховної Ради України.

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ – вищий орган у системі органів виконавчої влади, здійснює державне управління в сфері транспорту. Кабінет Міністрів України реалізує свої повноваження безпосередньо та через інші органи виконавчої влади.

КМУ забезпечує проведення державної економічної та цінової політик, регулювання національної економіки; забезпечує розроблення і виконання загальнодержавних програм. Також до повноважень КМУ належить розробка законопроектів та внесення їх на розгляд ВРУ.

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ у сфері водного транспорту **здійснює:**²

- 1) формування та реалізує **державну політику** у сферах, зокрема, морського та річкового транспорту;
- 2) розвиток, будівництво, реконструкцію та **модернізацію інфраструктури**, зокрема, морського та річкового транспорту, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на морському та річковому транспорті;
- 3) а також **державний нагляд (контроль) за безпекою**, зокрема, на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства).

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА З ПИТАНЬ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ³ – реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті та у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства).

¹ Конституція України розділ V ст. 102 та 106

² Положення про Міністерство інфраструктури України, затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460

³ Публічний звіт по основних показниках діяльності Державної служби з безпеки України на транспорті <http://dsbt.gov.ua/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-nonyaka>

ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ 3:

- ◆ Законодавчі засади функціонування ринку вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами визначаються Верховною Радою України
- ◆ Високорівневі регулятори цілі для ринку вантажних перевезень ВВШ встановлені законами України. Набір високорівневих регуляторних цілей описує всі основні аспекти регулювання ринку.
- ◆ Цілі нижнього рівня визначені підзаконними актами.
- ◆ Органи виконавчої влади мають достатні повноваження для виконання передбачених законами завдань та імплементації відповідного інструментарію.

4 | АНАЛІЗ ЯКОСТІ РЕГУЛЯТОРНОГО ПОЛЯ

Аналіз якості здійснювався лише регуляторних актів, що встановлюють правила, обов'язкові для виконання учасниками ринку. Критерії для оцінки актів на предмет належності їх до регуляторних визначені абзацом 2 статті 1 Закону України «Про засади державної регуляторної політики». Аналізу підлягали виключно такі регуляторні акти, які мають первинний характер (основні акти), перелік яких наведено в Додатку 1. На відміну від первинних регуляторних актів, регуляторні акти про внесення змін до інших актів не є самостійними регуляторними актами, вони безпосередньо не здійснюють правове регулювання, тому не були включені до переліку.

4.1

ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРЕЛІКУ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТИВ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВВШ

НА МОМЕНТ ПІДГОТОВКИ ДАНОГО ЗВІТУ БУЛО ВИЗНАЧЕНО
45 ЧИННИХ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТИВ, ВИДАНИХ:



4.2

ОЦІНКА АКТУАЛЬНОСТІ ТА ЗАКОННОСТІ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТИВ

Структура законодавства України передбачає пряму ієрархію нормативно-правових актів: підзаконні акти повинні прийматися на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Оцінка законності та актуальності актів експертами Офісу проводилась відповідно до методики Системного перегляду ринків (Rolling Review).

Перевірка законності включає перевірку (а) наявності підстави для прийняття підзаконного акту та (б) факту реєстрації у Міністерстві юстиції України.

В експертному середовищі існує два протилежні підходи щодо того які підстави для прийняття підзаконного акту є належними: (1) прийняття акту повинно бути **передбачено законом**, та (2) повноважень КМУ достатньо для прийняття будь-якого підзаконного акту в межах компетенцій КМУ, отже **акт не обов'язково має бути передбаченим законом** для прийняття його КМУ.

Офіс ефективного регулювання в оцінці законності прийняття актів дотримується підходу (1):

Відповідно до статті 6 Конституції України органи законодавчої, виконавчої та судової влади здійснюють свої повноваження у встановлених Конституцією межах і відповідно до законів України.

Відповідно до статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Однією з ознак, яка відрізняє закон від інших нормативно-правових актів, є прийняття його вищим представницьким органом державної влади. Пунктом 3 частини першої статті 85 Конституції України закріплено, що прийняття законів належить до повноважень Верховної Ради України. Відповідно до Рішення Конституційного Суду України від 17 жовтня 2002 року № 17-рп (щодо повноважності Верховної Ради України) визначення Верховної Ради України єдиним органом законодавчої влади означає, що жоден інший орган державної влади не уповноважений приймати закони.

Отже, підставою для прийняття підзаконного регуляторного акту є наявність на момент його прийняття у будь-якому законі положення, що передбачає необхідність додаткового врегулювання правовідносин шляхом прийняття такого акту відповідним регулятором.

ПРИКЛАД:

Законом не передбачено необхідність регулювання проходження суден через шлюзи, проте така необхідність існує, з огляду на це Кабінетом Міністрів України було прийнято постанову №236 від 22.02.1999 «Про затвердження розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду», якою уповноважив Міністерство транспорту за погодженням з Міністерством економіки і Міністерством фінансів затвердити порядок справляння плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду. Таким чином, відповідно до зазначеної вище постанови Міністерством транспорту своїм наказом від 20.10.2003 №809 затвердило Правила пропуску суден через судноплавні шлюзи України. Враховуючи зазначене вище і постанова і наказ мають ознаки незаконності. Однак це не означає що їх потрібно визнавати такими що втратили чинність, оскільки ці акти є актуальними, достатньо внести зміни до чинного законодавства з метою закріплення підстав для їх прийняття.

Аргументація на користь альтернативного підходу (2):

Відповідно до статті 19 Закону України «Про Кабінет Міністрів України» (далі – Закон) діяльність Кабінету Міністрів України спрямовується на забезпечення інтересів Українського народу шляхом виконання Конституції та законів України, актів Президента України, а також Програми діяльності Кабінету Міністрів України, схваленої Верховною Радою України, вирішення питань державного управління у сфері економіки та фінансів, соціальної політики, праці та зайнятості, охорони здоров'я, освіти, науки, культури, спорту, туризму, охорони навколишнього природного середовища, екологічної безпеки, природокористування, правової політики, законності, забезпечення прав і свобод людини та громадянина, запобігання і протидії корупції, розв'язання інших завдань внутрішньої і зовнішньої політики, цивільного захисту, національної безпеки та обороноздатності.

Відповідно до Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18.07.2007 № 950 (далі – Регламент) Кабінет Міністрів видає на основі і на виконання Конституції та законів України, актів Президента України та постанов Верховної Ради, прийнятих відповідно до Конституції та законів України, у межах своєї компетенції постанови і розпорядження, обов'язкові для виконання.

Статтею 21 Закону встановлено, що Кабінет Міністрів України спрямовує і координує роботу міністерств та інших центральних органів виконавчої влади, які забезпечують проведення державної політики у відповідних сферах суспільного і державного життя, виконання Конституції та законів України, актів Президента України, додержання прав і свобод людини та громадянина.

ПРИКЛАД:

Жодним законом прямо не передбачено прийняття Кабінетом Міністрів України постанови №236 від 22.02.1999 «Про затвердження розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду» однак відповідно до Регламенту та Закону Кабінет Міністрів України має право на прийняття таких актів. Отже КМУ діє на підставі закону, тому даний акт є законним.

Визначення актуальності нормативно-правових актів здійснювалось за двома ознаками: (1) невідповідність законодавству та (2) дати прийняття.

(1) Акт вважається **неактуальним за ознакою невідповідності** законодавству якщо акт містить положення, що суперечать включеним до нового акта нормативним приписам або виявилися такими, що поглинуті ним або втратили свою актуальність, або після набрання чинності яких даний акт не був приведений у відповідність.

(2) Акт вважається **неактуальним за ознакою періоду прийняття** якщо він був прийнятий до проголошення незалежності України.

ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ ПРОВЕДЕНОЇ ОЦІНКИ



регуляторних актів мають
ознаки **незаконності**



регуляторних актів, що мають
ознаки **неактуальності**

(див. Додатки до Розділу 4).

ДЕФЕКТИ РЕГУЛЯТОРНОГО ПОЛЯ, ВИЯВЛЕНІ В ХОДІ АНАЛІЗУ РЕГУЛЯТОРНИХ КЕЙСІВ

Результатом аналізу регуляторних кейсів є оцінка ефективності застосування інструментів для досягнення визначених регулятором цілей. Побічними продуктами такого аналізу є виявлені **дефекти регуляторного поля**:

- ◆ Існування **одного** інструменту не передбачено нормативно-правовими актами вищого рівня (Кейс #14)
- ◆ Ефект від запровадження **одного** інструменту нейтралізується іншим інструментом (Кейс #8)
- ◆ В **п'яти** випадках імплементацію інструментів не завершено - не затверджено передбачені нормативно-правовими актами вищого рівня методики, умови тощо (Кейси #2, #3, #4, #6, #9)
- ◆ В **двох** випадках інструмент не може бути імплементованим в повній мірі через помилки нормопроєктування (Кейси #7, #9)
- ◆ В **одному** випадку помилка нормопроєктування створює правову невизначеність в незначній кількості випадків застосування інструменту (Кейс #2)
- ◆ В **одному** випадку помилка нормопроєктування спричинила існування монополії, тарифи якої не врегульовані державою (Кейс #6)

Зокрема:

- ◆ Не затверджена Методика розрахунку ставок портових зборів, передбачена ст. 22 Закону України «Про морські порти», яка стосується в тому числі **4** зборів (корабельний, причальний, якірний, адміністративний), які сплачують перевізники вантажів на ВВШ в морських портах .
- ◆ Не затверджені умови обов'язкового лоцманського проведення суден і категорії суден, які підлягають обов'язковому лоцманському проведенню на внутрішніх водних шляхах, передбачені п.1.4. Положенням про державних річкових лоцманів (Наказ МІУ від 14.01.2002 №11).
- ◆ Не передбачено і не затверджено порядок видачі дозволу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, на іноземне судно для каботажного перевезення товарів, ввезених на митну територію України морським (річковим) судном.

Крім того, **не впорядкована система термінів**. Базові поняття «річкове судно» або «річковий порт» законодавчо не визначені.

ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ 4:

- ◆ Близько **50%** нормативних актів ринку за результатами системного перегляду були визначені як такі, що мають ознаки незаконності та/чи неактуальності. При цьому більшість актів які визначені як такі, що мають ознаки незаконності є актуальними та потребують внесення змін до чинного законодавства з метою закріплення підстав для їх прийняття, зокрема розширення повноважень МІУ.
- ◆ В регуляторному полі щодо перевезень ВВШ існують дефекти, зокрема не визначено ряд базових термінів, не розроблені та не прийняті деякі передбачені законодавством нормативно-правові акти.

ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ:

- ❓ Чи вважаєте Ви, що перелік регуляторних актів, які були проаналізовані при перегляді ринку перевезень на Внутрішніх водних шляхах в частині, яка стосується безпосередньо процесу перевезень, є вичерпним? (Ми не ставили за мету розглянути створення оператора перевезень ВВШ, надання суден з екіпажем в оренду, діяльність портів) *(див. Додаток 1 до Розділу 4)*?
- ❓ Чи вважаєте ви, що перелік дефектів регуляторного поля визначені вірно?

5 | АНАЛІЗ ВІДПОВІДНОСТІ РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЗОБОВ'ЯЗАННЯМ УКРАЇНИ ІЗ НАБЛИЖЕННЯМ ЙОГО ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС ЗА УГОДОЮ ПРО АСОЦІАЦІЮ

5.1

ЗОБОВ'ЯЗАННЯ УКРАЇНИ ЩОДО ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВВШ В РАМКАХ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ З ЄС

Україна, підписавши Угоду про асоціацію з ЄС¹, взяла на себе низку зобов'язань щодо розвитку ВВТ, зокрема щодо розробки у співробітництві з ЄС стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів, імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту.

Зокрема, Угодою передбачена імплементація Україною в сфері ВВТ шести основних директив.

1 Директива Ради 96/75/ЄС від 19 листопада 1996 р. про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства.

Метою імплементації Директиви є:

- ... встановлення єдиних правил у сфері міжнародних перевезень морським та річковим транспортом;
- ... адаптація законодавства України до діючих нормативно-правових актів Співтовариства щодо ціноутворення та укладання договорів у сфері міжнародних та національних перевезень ВВШ, а також вдосконалення якості послуг.

Основними завданнями імплементації є дотримання правил щодо:

- ... кращого використання транспортного потенціалу України;
- ... поліпшення конкурентоспроможності міжнародних річкових та морських перевезень;
- ... підвищення рентабельності перевезення внутрішнім водним транспортом;
- ... адаптація перевізників до умов вільного ринку

План імплементації даної Директиви затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31 березня 2015 р. N 298-р. Строк імплементації Директиви відповідно до Угоди – протягом **п'яти** років з дати набрання чинності Угодою. Строк імплементації Директиви відповідно до Плану заходів – липень 2017 року.

Директива частково імплементована. Деякі положення Директиви, що стосуються системи фрахтування та ціноутворення, враховані в Кодексі торговельного мореплавства України (розділ V Морські перевезення та розділ VI Фрахтування суден).

¹ Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікована Законом № 1678-VII від 16.09.2014

Залишаються невирішеними наступні питання: доповнення Кодексу торговельного мореплавства України статтею щодо вільного укладання договорів між зацікавленими сторонами та вільного ціноутворення у сфері міжнародних та національних перевезень ВВШ.

2 Директива Ради 87/540/ЄЕС від 9 листопада 1987 р. про доступ до перевезення товарів водними шляхами для національного та іноземного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності.

Метою імплементації Директиви є:

- ... наближення законодавства України до законодавства ЄС та підвищення рівня кваліфікації працівників перевізника.

Положення Директиви, які регулюють питання доступу до здійснення діяльності з перевезення вантажів національними та міжнародними водними шляхами та взаємного визнання дипломів, сертифікатів та інших документів про освітню діяльність повністю не враховуються в законодавстві України.

План імплементації даної Директиви затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25 березня 2015 р. N 269-р. Строк імплементації Директиви – протягом **3 років** з дати набрання чинності Угодою.

Основними заходами по імплементації, які не є виконані:

- ... прийняття проекту Закону України «Про внутрішній водний транспорт», в якому були б враховані загальні принципи даної Директиви;
- ... внесення змін до наказу Мінінфраструктури № 490 від 07.10.2014 «Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчення судноводія торговельного судна, яке допущено до плавання судноплавними річковими внутрішніми водними шляхами», що стосується затвердження порядку перевірки знань персоналу для доступу до здійснення діяльності з перевезення вантажів національними та міжнародними водними шляхами та форми сертифікату про закінчення відповідних курсів.

3 Директива Ради 96/50/ЄС від 23 липня 1996 р. про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами у межах Співтовариства.

Метою імплементації Директиви є:

- ... встановлення вимог для кандидатів на отримання посвідчень на право управління суднами на ВВШ;
- ... приведення національного законодавства у відповідність до вимог Рекомендацій Дунайської комісії відносно посвідчень судноводія та Директиви;
- ... підвищення рівня безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах.

На сьогодні план по імплементації зазначеної Директиви, в частині нормативних заходів, **виконаний** шляхом реєстрації в Мін'юсті наказу Мінінфраструктури від 07.10.2014 № 490 «Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчення судноводія торговельного судна, яке допущено до плавання судноплавними річковими внутрішніми водними шляхами».

4 Директива 2006/87/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12 грудня 2006 р. про встановлення технічних вимог до суден внутрішніх водних шляхів, що скасовує Директиву Ради 82/714/ЄС.

Метою імплементації Директиви є:

- ... встановлення єдиних технічних вимог запровадження гармонізованої системи видачі та підтвердження технічних сертифікатів (суднових свідоцтв) для суден, що експлуатуються на ВВШ.

Завданням імплементації Директиви є розроблення національних технічних вимог з урахуванням вимог Директиви та Резолюції № 61 ЄЕК ООН, а також отримання Регістром судноплавства визнання в рамках цієї Директиви. В Україні питання застосування Резолюції № 61 знаходиться на стадії розгляду.

Відповідно до Угоди **строк імплементації положень Директиви мають бути перенесені у рамки роботи Дунайської комісії** (61 Резолюція ЄЕК ООН), відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України строк імплементації Директиви – липень 2017 року.

За результатами проведеного аналізу встановлено, що **неврегульованими** залишаються наступні питання:

- ... класифікації ВВШ;
- ... технічні вимоги до суден внутрішнього плавання;
- ... порядок оформлення та видачі сертифікату придатності;
- ... визначення компетентного органу;
- ... визнання класифікаційного товариства;
- ... питання надання відступів тощо.

5

Директива 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 р. про внутрішні перевезення небезпечних вантажів

Метою імплементації Директиви є:

- ... підвищення рівня безпеки при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та **річковим (внутрішнім водним) транспортом**;
- ... приведення норм національного законодавства у відповідність до норм законодавства Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів.

Дана Директива передбачає виконання вимог Європейської Угоди про міжнародні перевезення небезпечних вантажів ВВШ (ВОПНВ/ADN), укладеної у Женеві 26 травня 2000 року, встановлює єдині правила для безпечного міжнародного перевезення небезпечних вантажів. Строк імплементації Директиви 2008/68/ЄС відповідно до Угоди:

- ... при виконанні **міжнародних перевезень** небезпечних вантажів на автомобільному та річковому транспорті **протягом 1 року** після набрання чинності цієї Угоди, тобто до 01.09.2018 р.;
- ... при виконанні **національних перевезень** небезпечних вантажів на автомобільному та річковому транспорті – **протягом 3 років** після набрання чинності цієї Угоди, тобто до 01.09.2020.

Планом імплементації в частині нормативних заходів передбачено:

- ... розроблення та подання на розгляд Уряду проекту Закону України про внесення змін до Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» (далі – проект Закону);
- ... визначення уповноважених з питань безпеки на річковому транспорті;
- ... визначення інших учасників транспортного процесу при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та річковим транспортом.

Перевезення небезпечних вантажів в Україні регулюється Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів», іншими законами України, зокрема щодо окремих видів транспорту, актами Уряду України та наказами Мінінфраструктури та МВС. Законодавство України в цілому враховує положення Директиви 2008/68/ЄС.

Станом на сьогодні в рамках імплементації Мінінфраструктури зареєстровано в Мін'юсті наказ від 04.04.2017 № 126 «Про затвердження Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України».

До Верховної Ради поданий проект Закону № 4644 від 11.05.2016 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів». Даний Проект не прийнятий у другому читанні.

Для забезпечення можливості застосування вимог Директиви 2008/68/ЄС у повному обсязі до національних перевезень небезпечних вантажів необхідно:¹

- ... переглянути компетенції органів, які здійснюють державне управління у сфері перевезення небезпечних вантажів;
- ... створити (визначити) уповноважені органи для здійснення класифікації окремих небезпечних вантажів, проведення випробувань зразків тари та інших засобів утримання вантажів, визначення безпечних умов перевезення окремих небезпечних вантажів тощо.

5 Директива 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 вересня 2005 р. про гармонізовані річні інформаційні послуги (РІП) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства

Метою імплементації Директиви є:

- ... гармонізація інформаційних та комунікаційних технологій на ВВШ, які допомагають значно підвищити безпеку і ефективність перевезень ВВШ.

Строк імплементації Директиви відповідно до Угоди – протягом **п'яти** років з дати набрання чинності Угодою. У 2012 р. в Україні створена річкова інформаційна служба на ВВШ (р. Дніпро та р. Дунай) згідно наказу Мінінфраструктури від 25.02.2011 №6 «Про комплекс заходів щодо створення річкової інформаційної служби на внутрішніх водних шляхах України».

Даним наказом було затверджено Положення про річкову інформаційну службу на ВВШ та визначено ДП «Дельта-лоцман» відповідальним за здійснення проектних, технічних та технологічних заходів, планування, фінансування заходів щодо створення та подальшої експлуатації РІС.

Головне завдання РІС – забезпечити безпеку судноплавства, ефективність перевезень ВВШ та охорону навколишнього середовища, покращити взаємодію з іншими видами транспорту (морським, автомобільним та залізничним).

План імплементації даної Директиви затверджений Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31 березня 2015 р. №298-р.

Національна законодавча база щодо річкової інформаційної служби не відповідає вимогам імплементації, у зв'язку з цим наступні законодавчі акти потребують доопрацювання:

- ... Закон України «Про транспорт» (Відомості Верховної Ради України, 1994 р., № 51, ст. 446);
- ... Закон України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» (Відомості Верховної Ради України, 2012 р., № 17, ст. 155);
- ... Водний кодекс України (Відомості Верховної Ради України, 1995 р., № 24, ст. 189);
- ... наказ Міністерства транспорту від 16.02.2004 № 91 «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України», зареєстрований в Міністерстві юстиції 12.07.2004 за № 872/9471;
- ... наказ Міністерства аграрної політики та продовольства «Про затвердження Правил експлуатації суден флоту рибної промисловості, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства», зареєстрований в Міністерстві юстиції 27.12.2012 за № 2200/22512»;
- ... наказ Міністерства інфраструктури від 25.02.2011 № 7 «Про комплекс заходів щодо створення річкової інформаційної служби на внутрішніх водних шляхах України», зареєстрований в Міністерстві юстиції від 19.05.2011 за № 606/19344.

У 2010 р. Україна приєдналася по Європейській угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ) від 19.01.1996 р. Даною угодою магістральний водний шлях Е 40 [Річка Вісла від Гданьска

¹ План імплементації Директиви 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради про внутрішні перевезення небезпечних вантажів

до Варшави - Брест] - Пінськ - річка Дніпро через Київ до Херсона та Річка Південний Буг до Миколаєва (Е 40-02) включено до переліку УМВШ.

У 2014 р. Верховна Рада України ратифікувала Будапештську конвенцію про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (Закон України № 1229-VII від 17.04.2014). У цьому контексті Україна повинна активізувати співробітництво з ЄС в рамках роботи Дунайської комісії, яка у листопаді 2014 р. затвердила Майстер-план щодо відновлення та обслуговування фарватеру Дунаю і його судноплавних приток, а також Генеральний план щодо відновлення і підтримання фарватерів на період до 2018 р.

Країнам, які потребують фінансової підтримки – як, наприклад, Україна – Євросоюз може допомогти забезпечити джерела фінансування для виконання генплану та майстер-плану в рамках європейських структурних та інвестиційних фондів та Інструменту об'єднання Європи. Крім того, можливе співфінансування від ЄС. Для цього необхідно опрацювати та представити на розгляд Дунайської комісії та інших європейських інституцій план входження українських ділянок річок Дніпро і Дунай в систему транс'європейської транспортної мережі TEN-T, а також актуалізувати інфраструктурні пріоритетні проекти української ділянки р. Дунай.

5.2

АНАЛІЗ ВПЛИВУ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ З ЄС НА РОЗГЛЯНУТІ РЕГУЛЯТОРНІ КЕЙСИ

Угода про асоціацію з ЄС вимагає внесення змін до розглянутих в цій книзі регуляторних кейсів (інструментів, що застосовано до бізнес-процесу вантажних перевезень ВВШ) лише в частині перевезень небезпечних вантажів та відходів (Кейс #8 «Ліцензування перевезень небезпечних вантажів та відходів»).

Імплементация Директиви 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 р. «Про внутрішні перевезення небезпечних вантажів» потребуватиме внесення змін до Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» (див. вище)

ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ 5:

На сьогодні регулювання ринку вантажних перевезень ВВШ не в повній мірі відповідає вимогам Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Угодою передбачена імплементация Україною **шести** основних директив в сфері ВВТ. Для більшості Директив строки імплементации становлять **3-5 років** з дати набрання Угодою чинності. Проте, імплементация Директиви 2008/68/ЄС «Про внутрішні перевезення небезпечних вантажів» має бути завершена до 01.09.2018 р. На цей час найбільшого прогресу було досягнуто у сфері створення Річкової інформаційної служби та внесенні змін до «Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України».

6 | АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ РЕГУЛЮВАННЯ (РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ, ПОТРІБНОСТІ ТА ПРИЧИН НЕВДАЧІ)

Результатом аналізу регуляторних кейсів є оцінка ефективності застосування інструментів для досягнення визначених регулятором цілей. Побічними продуктами такого аналізу є виявлені недоліки застосування інструментів, сформульовані можливі причини виникнення недоліків застосування інструментів, а також рекомендації щодо можливих шляхів поліпшення ситуацій. Більшість недоліків та причин їх виникнення кодифіковані в форматі (РА-0-R-0-0) на основі Класифікатора недоліків застосування регуляторних інструментів, який є складовою частиною методології цього дослідження. В таких випадках опис причини виникнення недоліку також подано на основі класифікатора.

КЕЙС #1. ОДНОРАЗОВИЙ ТИМЧАСОВИЙ ДОЗВІЛ ДЛЯ ІНОЗЕМНИХ СУДЕН

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ:

Захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту (ст. 3 ЗУ «Про транспорт»).

ПОКАЗНИК, ЩО ВИМІРЮЄ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ:

Кількість відмов у видачі дозволу на користь національних операторів.

ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ:

Одноразовий тимчасовий дозвіл на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах.

ОПИС ІНСТРУМЕНТУ:

Судна під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, за виключенням пасажирських, спортивних, парусних суден та яхт, заходять до річкових портів на підставі одноразових тимчасових дозволів Державної інспекції з безпеки на морському та річковому транспорті (прим. реорганізовану в ДСБТ) (далі – дозвіл). Порядок видачі дозволів визначається Міністерством інфраструктури за погодженням з Адміністрацією Державної прикордонної служби та Державною митною службою. (ч2. ст.1 постанови КМУ від 29 лютого 2012 р. № 155 «Деякі питання заходження іноземних невійськових суден до річкових портів України»)

Порядок отримання дозволів визначено наказом Мінінфраструктури №665 від 09.11.2012 «Про затвердження Порядку видачі одноразових тимчасових дозволів на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах» (далі – Порядок).

В експортерів, як і в імпортерів є потреба в перевезенні вантажів з річкових портів України (або в річкові порти України). Ємності флоту під українським прапором не завжди вистачає для своєчасного перевезення таких товарів. Для компенсації дефіциту флоту під українським прапором ДСБТ видає суднам під іноземним прапором дозволи. При цьому пріоритет транспортування вантажів надається суднам під українським прапором.

Зі свого боку, власники суден під іноземним прапором зацікавлені в тому, щоб отримати додаткові доходи від безпосередньої доставки вантажів в річкові порти та з них, зокрема імпордне та експортне перевезення можна поєднати в одному рейсі.

СПРОЩЕНИЙ ОПИС ПРОЦЕДУРИ ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

- 1 Для отримання дозволу адміністрація держав прапора, судновласник або його представник¹ (Представник) повинні не пізніше ніж за 6 робочих днів до прибуття судна в річковий порт звернутися до Державної служби України з безпеки на транспорті з поданням встановленої форми.
- 2 ДСБТ публікує оголошення що містить інформацію про перевезення експортних вантажів на власному веб-сайті. В разі, якщо протягом трьох робочих днів з дати розміщення оголошення не отримано звернень від національних перевізників щодо можливості здійснення перевезення, ДСБТ видає дозвіл. В разі, якщо такі звернення надійшли, ДСБТ повідомляє про це Представника.
- 3 «Представник протягом двох днів після отримання зазначеного повідомлення повинен повідомити ДСБТ про результати переговорів з національними перевізниками, після чого ДСБТ приймає рішення про видачу дозволу або про відмову у його видачі.» (п.2.5 Порядку)
- 4 При перетині кордону портова комісія піднімається на борт судна (це може відбуватися як безпосередньо в порту так і на рейді), і «відкриває» кордон – проводить прикордонний та митний контроль та видає відповідні дозволи. Під час цієї процедури представники капітана річкового порту мають можливість провести перевірку відповідності вантажів, які фактично ввозяться/вивозяться, заявленим в дозволі.

Оскільки Порядок не вимагає від ДСБТ прийняти рішення на користь національного перевізника, а рішення приймається на підставі «результатів переговорів з національними перевізниками», роль інструменту в частині надання преференцій національному перевізнику зводиться до інформування національного перевізника про актуальні потреби в перевезенні вантажів міжнародними рейсами.

В середньому за рік судна під іноземним прапором надається близько **300** дозволів, з яких порядку **90%** – дозволи на експорт вантажів, **10%** – дозволи на імпорт вантажів². Дозвіл видається лише на одну операцію. Комбінованих дозволів на одночасний імпорт та експорт не існує.

Дозвіл надається безкоштовно.

ПРОБЛЕМА 1: КОРУПЦІЙНІ РИЗИКИ ЧЕРЕЗ НАДМІРНУ ДИСКРЕЦІЮ ДСБТ ПРИ ВИДАЧІ ДОЗВОЛУ

В п.2.9 Порядку визначено «вичерпний перелік» підстав для відмови при видачі дозволу: (1) несвоєчасне звернення Представника та (2) відсутність у поданні необхідної інформації. При цьому п.2.5 (див. вище) передбачає також відмову на підставі повідомлення Представника заявника «про результати переговорів з національними перевізниками». В порядку не зазначено вичерпний перелік можливих результатів таких переговорів (успішні, не успішні тощо) та яке рішення повинна прийняти ДСБТ в кожному з таких випадків.

В результаті Порядок допускає довільне трактування результатів переговорів Представника з національними перевізниками, що створює корупційні ризики. По

¹ На практиці Представником найчастіше виступає відправник вантажу.
² Неофіційна інформація від експертів ринку

непідтвердженій інформації можуть практикуватись неофіційні платежі в розмірі **\$300-\$500** за кожний виданий дозвіл. Якщо такі факти дійсно мають місце це може призводити до підвищення собівартості перевезень для суден під іноземними прапорами, та шкодити міжнародному іміджу України.

ПРОБЛЕМА 2: ВІДСУТНІСТЬ ПРОЦЕДУРИ ОСКАРЖЕННЯ РІШЕННЯ ДСБТ

Порядком не передбачено процедуру оскарження дій ДСБТ з боку Представників судновласників суден під національним прапором або національних перевізників. Хоча існує механізм оскарження дій ДСБТ через адміністративні суди, на думку експертів Офісу було б доцільно доповнити Порядок процедурою оскарження дій ДСБТ в Міністерстві Інфраструктури України.

ПРОБЛЕМА 3: НЕЗАКОННЕ ВИКОНАННЯ ФУНКЦІЙ КОНТРОЛЮ ЗА ВІДПОВІДНІСТЮ ВАНТАЖІВ КАПІТАНАМИ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

Відповідно до Порядку, Капітан річкового порту в якому відкрито пункт пропуску через державний кордон (пункт контролю):

- ◆ після отримання дозволу інформує про це підрозділи Державної прикордонної служби України, Державної фіскальної служби України, інших контролюючих органів та забезпечує організацію роботи комісії зі здійснення передбачених законодавством видів контролю, необхідних для пропуску через державний кордон України;
- ◆ у разі спроб вивезення вантажів, які не відповідають заявленим і визначеним в дозволі інформує про це ДСБТ;
- ◆ щомісяця та щороку надають ДСБТ інформацію щодо кількості іноземних невійськових суден, які заходили до річкових портів України на підставі одноразових дозволів.

При цьому, оскільки всі річкові порти України, включаючи Миколаївський річковий порт та Херсонський річковий порт, є суб'єктами приватної форми власності, то капітани річкових портів як посадові особи, які були б уповноважені виконувати покладені вище обов'язки контролю за використанням дозволів, фактично відсутні¹, у зв'язку з цим, означені вище контрольні функції на практиці виконують капітани відповідних морських портів – Миколаївського морського порту та Херсонського морського порту, які знаходяться на суміжних територіях з відповідними річковими портами. При цьому капітани морських портів не мають на такий контроль відповідних повноважень.

ОЦІНКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

На **286** дозволів, виданих ДСБТ в 2016 році, не було жодної відмови на користь національних перевізників. Проте, представник одного з операторів ринку пояснив це тим, що до перевезення регулярно пропонували металобрухт, а їх флот був задіяний для виконання комерційно привабливіших рейсів. Однак в попередні роки оператор регулярно подавав в ДСБТ звернення щодо можливості здійснення перевезень, і в усіх випадках коли їм вдалося домовитись з представником судновласника (відправником вантажу) ДСБТ задовольняло їх заявку та, відповідно, відмовляло судну під іноземним прапором в дозволі. Отже, в частині надання преференцій національним операторам перевезень ВВШ регулювання досягає мети.

¹ За інформацією від учасників ринку

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ ЗГІДНО КЛАСИФІКАТОРА:

З огляду на Проблеми 1, 2 та 3 описані вище, загальна оцінка:

- ◆ Регулювання досягає мети, але процедура застосування правильно обраного інструменту містить надмірну дискрецію, що призводить до виникнення корупції чи несправедливого застосування інструменту по відношенню до окремої групи зацікавлених осіб (РА-3-R-5-1);
- ◆ Регулювання досягає мети, але процедура не передбачає права на адміністративне оскарження рішень, що призводить до завдання істотної шкоди (РА-3-R-5-7);
- ◆ Регулювання досягає мети, але через відсутність необхідних адміністративних заходів (не створено орган, не передано функції/повноваження) призводить до завдання істотної шкоди (РА-3-R-3-3).

МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ПОЛІПШЕННЯ СИТУАЦІЇ:

Можна рекомендувати:

- 1) Зменшити/прибрати дискрецію (РА-3-R-5-1). Внести зміни в Порядок видачі одноразових дозволів – зазначити вичерпний перелік можливих результатів переговорів між Представником судновласника судна під іноземними прапором та національними операторами (успішні, не успішні тощо) та встановити як рішення повинна прийняти ДСБТ в кожному з таких випадків;
- 2) Передбачити право національних перевізників та Представників власників суден під іноземними прапорами на оскарження рішення ДСБТ в Міністерстві Інфраструктури України (РА-3-R-5-7);
- 3) Впорядкувати контроль за використанням дозволів шляхом внесення змін в Порядок, наприклад, поклавши відповідальність за контроль на Капітанів відповідних морських портів. (РА-3-R-3-3).

АЛЬТЕРНАТИВНИЙ ПІДХІД ДО РЕГУЛЮВАННЯ ДОСТУПУ НА РИНОК:





Законопроект №2475а передбачає зняття обмежень на здійснення каботажних перевезень на ВВШ під іноземним прапором.

Типові аргументи на користь каботажу на ВВШ під іноземним прапором:

- 1) Запровадити рівні умови сплати зборів для суден під іноземним та українським прапором для каботажних та міжнародних рейсів на ВВШ.
- 2) Зниження цін на перевезення завдяки збільшенню кількості перевізників та підвищенню конкуренції на ринку.
- 3) Запровадження каботажу на ВВШ під іноземним прапором необхідне для відкриття річкового транспортного коридору Е40 Дніпро-Вісла-Одер.

Типові аргументи проти каботажу на ВВШ під іноземним прапором:

- 1) Відкриття каботажу під іноземним прапором в короткостроковій перспективі може з великою ймовірністю призвести до перереєстрації значної частини операторів флоту ВВШ в іноземних «офшорних» юрисдикціях, а суден – в іноземних судових реєстрах («зміна прапору»). По-перше, офшорна юрисдикція, наприклад Панама, дає кращі гарантії захисту власності ніж українська. По-друге, оператор суден отримують надзвичайно сприятливий податковий режим, та сплачуючи символічну плату «за тоннаж» в Панамі, на законних підставах уникатимуть сплати всіх податків в Україні, включаючи ЄСВ із заробітної плати судових екіпажів.

- 2 Малоймовірно, що підвищення конкуренції на ринку у зв'язку з приходом на ВВШ України іноземних перевізників з власними суднами, які не є перереєстрованими під іноземним прапором в минулому українськими суднами, відбудеться раніше ніж через 3-5 років, оскільки необхідний час 1-2 роки на будівництво флоту з урахуванням специфіки дніпровської річкової системи щодо оптимального тоннажу, габаритів та потужності суден.
- 3 Виникають передумови того, що в перспективі за 3-5 років на ВВШ України отримають доступ судна в незадовільному технічному стані, що може призвести до аварій. Юрисдикції країн з «низьким рейтингом прапору», такі як Молдова, мають ліберальні вимоги до технічного стану суден, які вони реєструють. В той же час в Україні відсутнє таке як в ЄС жорстке регулювання щодо технічного стану суден, які допускаються на ВВШ, і законопроекти №2475а та №2475а-3 запровадження такого технічного регулювання не передбачено.
- 4 Виникають передумови того, що в перспективі 1-3 роки значна частина суден буде бункеруватись (заправляти паливом) за межами 12-мильної зони, що дозволяє уникнути сплати акцизного збору з пального. Технічна можливість бункерування на рейді за межами 12-мильної зони існує, зокрема в чисельних ділянках акваторії, що омиває Одеську область. Skorистатись нею зможе частина флоту з огляду на технічні характеристики та класифікаційні документи суден, погодні умови тощо. Наразі бункерування за межами 12-мильної зони знаходиться в «сірій зоні законодавства». Проте, для суден під іноземним прапором можливість бункерування за межами 12-мильної зони є легальною. Як наслідок, сумнінні перевізники з суднами під українським прапором потраплятимуть в невігідне становище, оскільки матимуть на 7-10% вищі витрати на перевезення ВВШ в наслідок сплати акцизу.
- 5 Відкриття річкового транспортний коридору E40 Дніпро-Вісла-Одер не пов'язане з питанням каботажу на ВВШ України під іноземним прапором та може бути реалізоване в рамках двосторонніх угод, наприклад, між Україною та ЄС. Станом на серпень 2017, двосторонні міжнародні договори укладено з чотирма країнами:  Німеччиною,  Хорватією,  Республікою Білорусь та  Молдовою.

ГРУПА РІШЕНЬ: ФІНАНСУВАННЯ УТРИМАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ВВШ:

Інфраструктура ВВШ включає в себе судноплавні фарватери, причали, якірні стоянки, судноплавні шлюзи, інші гідротехнічні споруди.

Частина з них належить розташованим на ВВШ морським портам, які входять до сфери управління Адміністрації морських портів України (АМПУ). Для досягнення цілі утримання цієї інфраструктури застосовується декілька інструментів – портові збори «корабельний збір», «причальний збір», «якірний портовий збір». Ці збори стягуються з усіх користувачів морських портів, в тому числі з власників суден, які знаходяться в каботажі по ВВШ України. При цьому частка портових зборів сплачених перевізниками, які виконують каботажні перевезення варіюється в межах **3-7%** від усіх надходжень від портових зборів.

НАРАХУВАННЯ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ СУДНАМ ВНУТРІШНЬОГО АБО ЗМІШАНОГО ПЛАВАННЯ (згідно з класифікаційним свідоцтвом), які вибули з річкових портів або прямують у річкові порти (закордонні або українські) за 2014-2016 рр¹.



Решта фінансування утримання інфраструктури ВВШ відбувається за рахунок загального фонду Державного бюджету. В 2017 р. обсяг фінансування складає **39 млн грн²**.

Для залучення коштів з *додаткових* джерел для забезпечення необхідного рівня технічного стану дніпровських судноплавних гідротехнічних споруд застосовується інструмент «Плата за проходження шлюзами Дніпровського каскаду».

¹ Дані АМПУ

² 3101210 КПКВК «Підтримка експлуатаційно-безпечною стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів, в тому числі на проведення днопоглиблювальних робіт»

КЕЙС #2. КОРАБЕЛЬНИЙ ЗБІР

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик» (ст. 22 Закону України «Про морські порти України»).

ПОКАЗНИК, ЩО ВИМІРЮЄ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ:

Відповідність технічного стану гідротехнічних споруд заявленим паспортним характеристикам.

ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ:




«Корабельний портовий збір».

ОПИС ІНСТРУМЕНТУ:

Корабельний збір є одним з основних портових зборів, які справляються з суден групи В¹ за кожне заходження в морський порт і вихід з нього (ст. 22 Закону України «Про морські порти України»). Обов'язковість сплати портових зборів також передбачена ст. 85 Кодексу торговельного мореплавства України, згідно якої під час перебування в морському порту будь-яке судно повинно дотримуватись чинних законів і правил України, у тому числі тих, що стосуються портових зборів. При цьому, портові збори відносяться до державних регульованих цін, порядок встановлення яких регламентований діючим законодавством, зокрема Господарським кодексом України (ч.1 ст. 191), Законом України «Про ціни та ціноутворення» (ст. 13) та Законом України «Про морські порти України» (ст. 22).

Відповідно до п.1.2 наказу Мінінфраструктури від 27.05.2013 № 316 «Про портові збори» (далі – наказ № 316), яким затверджені Порядок справляння та розміри ставок портових зборів і Порядок обліку та використання коштів від портових зборів, **корабельний збір справляється на користь користувача портової акваторії**, а також власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності Законом України «Про морські порти України».

Відповідно до Порядку обліку та використання коштів від портових зборів (далі – Порядок), кошти від корабельного збору використовуються на:

-  утримання та очищення акваторії порту від наносів і речовин, що забруднюють її поверхню і дно, на заходи, пов'язані із забезпеченням безпеки судноплавства на судноплавних шляхах;
-  утримання персоналу, що бере участь у проведенні таких робіт;
-  компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання в стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності.

Порядком обліку та використання коштів чітко регламентовано питання щодо цільового використання та обліку коштів від портових зборів.

Корабельний збір для суден категорії В, відповідно до пункту 2.7 Порядку справляння і розміриві ставок портових зборів, стягується за фіксованими ставками.

ОЦІНКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

Технічний стан гідротехнічних споруд до заявлених паспортних характеристик можна оцінити лише за допомогою незалежного технічного аудиту.

¹ Визначення груп суден наведено в додатку 2

Правилами технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд затверджені наказом МІУ від 27.05.2005 №257, передбачені Періодичні технічні огляди, що повинні проводитися не рідше **1 разу на рік** (п. 3.2.16), а також Контрольно-інспекторські обстеження проводяться не рідше **1 разу на 5 років** (п. 3.2.20). Проте, такі огляди та обстеження не можна вважати незалежними, оскільки вони проводяться або АМПУ, або підприємствами, які наймає Регістр Судноплавства України (PCY), які ж сам PCY сертифікує. Крім цього, дані таких оглядів та обстежень не публікуються.

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ ЗГІДНО КЛАСИФІКАТОРА:

Неможливо визначити, чи досягає регулювання мети бо існуюча система збору та аналізу даних не працює (не дає адекватної інформації). (РА-4-R-4-2).

ПРОБЛЕМА: ВІДСУТНІСТЬ ЗАТВЕРДЖЕНОЇ МЕТОДИКИ НАРАХУВАННЯ СТАВОК КОРАБЕЛЬНОГО ЗБОРУ

Відсутність затвердженої методики нарахування ставок портових зборів передбаченої ЗУ «Про морські порти» призводить до встановлення МІУ ставок портових зборів в «ручному режимі» без належного обґрунтування. *(більш детально див.розділ 4.Аналіз якості регуляторного поля).*

ПРОБЛЕМА: НЕ ЧІТКО ВИЗНАЧЕНІ СТАВКИ ТА ПОРЯДОК СПЛАТИ КОРАБЕЛЬНОГО ЗБОРУ ДЛЯ СУБ'ЄКТІВ, ЩО ВИКОНУЮТЬ РІЧКОВІ ОПЕРАЦІЇ СУДНАМИ ГРУПИ В, У ВИПАДКУ, КОЛИ СУДНО ВИКОНУЄ СВОЇ ОПЕРАЦІЇ НА АКВАТОРІЇ, ЯКА ЗНАХОДИТЬСЯ У НЕДЕРЖАВНІЙ ФОРМІ ВЛАСНОСТІ

Пунктом 2.11 Порядку справляння та розміри ставок портових зборів, зазначено, що у випадку, коли судно входить в акваторію морського порту для виконання вантажних операцій, що знаходиться у межах акваторії морського порту, яка перебуває у недержавній формі власності, збудована до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесена до реєстру гідротехнічних споруд морських портів України, і частково у причалі (причалах), розташованому(их) в акваторії морського порту, балансоутримувачем якого (яких) є адміністрація морських портів України, а після завершення вантажних операцій судно здійснює вихід із акваторії морського порту, – корабельний збір стягується:

- ◆ на користь адміністрації морських портів України, розраховується за ставками, наведеними у Додатку б до наказу № 316 для відповідного морського порту, за кожний вхід в акваторію морського порту з використанням коефіцієнта 0,5 до умовного об'єму суден та за кожний вихід з акваторії морського порту без застосування знижувального коефіцієнта;
- ◆ на користь власника операційної акваторії причалу (причалів), розраховується за ставками, наведеними у Додатку б до наказу № 316 для відповідного морського терміналу, за кожний вхід в операційну акваторію причалу (причалів) та за кожний вихід з операційної акваторії причалу (причалів).

Також, у п.2.1. зазначено, що в Додатку б наведено ставки збору для суден груп А, Б та Г.

Відповідно, порядок сплати корабельного збору для суб'єктів, що виконують річкові операції суднами групи В, у випадку, коли судно виконує свої операції на акваторії, яка знаходиться у недержавній формі власності, є нерегульований.

Це призводить до невизаченості та довільного трактування порядку сплати корабельного збору суб'єктами ринку з зазначених вище операціях.

ПРИМІТКА:

Група В є значною частиною флоту операторів вантажних перевезень на ВВШ та включає в себе ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море» пароплавств, які є членами Братиславської угоди, що заходять у порти на р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки.

**СТАВКИ ЗА ЯКИМИ СПРАВЛЯЄТЬСЯ КОРАБЕЛЬНИЙ ЗБІР
ДЛЯ СУДЕН ГРУПИ В¹:**

	Закордонне плавання	Каботажне плавання
із судна, буксира	64 долари США	16 доларів США
з одиниці (баржа, ліхтер)	32 долари США	8 доларів США

МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ПОЛІПШЕННЯ СИТУАЦІЇ:

- 1) Вдосконалити системи збору інформації (РА-4-R-4-2):
 - a) Зовоб'язати РСУ та АМПУ публікувати висновки результатів періодичних технічних оглядів та контрольно-інспекторських обстежень, а також інших видів технічного аудиту гідротехнічних споруд, на веб-сайті АМПУ.
 - b) Запровадити періодичний незалежний технічний аудит портових гідротехнічних споруд. Для цього необхідно підготувати концепцію створення системи незалежного аудиту гідротехнічних споруд. За прототип можна взяти модель залучення інженерів-консультантів FIDIC до контролю якості робіт з нового будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних доріг (Концепція реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування, схвалена розпорядженням КМУ від 20 серпня 2008 р. № 1096)
- 2) Затвердити методику нарахування ставок портових зборів для того, щоб ставки портових зборів були економічно обгрунтованими та здатними забезпечити рівні умови для учасників ринку.
- 3) Внести зміни у п.2.1 та/або Додаток 2 Наказу МІУ №316 для того, щоб визначити порядок сплати корабельного збору для суб'єктів, що виконують річкові операції суднами групи В, у випадку, коли судно виконує свої операції на акваторії, яка знаходиться у недержавній формі власності.

КЕЙС #3. ПРИЧАЛЬНИЙ ЗБІР

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик» (ст. 22 Закону України «Про морські порти України»).

ПОКАЗНИК, ЩО ВИМІРЮЄ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ:

Відповідність технічного стану причалів заявленим паспортним характеристикам.

ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Причальний портовий збір».

ОПИС ІНСТРУМЕНТУ:

Законом України «Про морські порти України» та наказом Мінінфраструктури від 27.05.2013 № 316 «Про портові збори» та встановлено, що причальний збір справляється в морських портах із суден і плавучих споруд, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами, що стоять біля причалу на користь власника причалу, а якщо причал перебуває у користуванні - на користь відповідного користувача, до виходу судна з морського порту.

Відповідно до Порядку обліку та використання коштів від портових зборів, кошти від причального збору сплачуються власнику або користувачу причалу та використовуються:

- ◆ на утримання та обслуговування причальних споруд і прилеглих до них територій;
- ◆ на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд і прилеглих до них територій;
- ◆ на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт та здійснює технічний нагляд за будівництвом (придбанням, виготовленням), модернізацією, реконструкцією, ремонтом та експлуатацією причалів та прилеглих акваторій та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому пункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій цього персоналу;
- ◆ на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, у порядку та на умовах, визначених КМУ;
- ◆ на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесені до реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність, у порядку та на умовах, визначених КМУ

Порядком обліку та використання коштів від портових зборів було чітко регламентовано питання щодо цільового використання та обліку коштів від портових зборів.

ОЦІНКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

Технічний стан гідротехнічних споруд до заявлених паспортних характеристик **можна оцінити лише за допомогою незалежного технічного аудиту.**

При цьому дійсно незалежні технічні аудити стану гідротехнічних споруд не проводяться, висновки аудитів які проводяться АМПУ та РСУ не публікуються (детально див. Кейс #2. Корабельний збір).

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ ЗГІДНО КЛАСИФІКАТОРА:

Неможливо визначити, чи досягає регулювання мети бо існуюча система збору та аналізу даних не працює (не дає адекватної інформації). (РА-4-R-4-2).

ПРОБЛЕМА: ВІДСУТНІСТЬ ЗАТВЕРДЖЕНОЇ МЕТОДИКИ НАРАХУВАННЯ СТАВОК ПРИЧАЛЬНОГО ЗБОРУ

Відсутність затвердженої методики нарахування ставок портових зборів передбаченої ЗУ «Про морські порти» призводить до встановлення МІУ ставок портових зборів в «ручному режимі» без належного обґрунтування. *(більш детально див.розділ 4.Аналіз якості регуляторного поля)*

МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ПОЛІПШЕННЯ СИТУАЦІЇ:

- 1) Вдосконалити системи збору інформації (РА-4-R-4-2) – (аналогічно до Кейсу #2. Корабельний збір)
- 2) Затвердити методику нарахування ставок портових зборів для того, щоб ставки портових зборів були економічно обґрунтованими, та забезпечити рівні умови для учасників ринку.

КЕЙС #4. ЯКІРНИЙ ПОРТОВИЙ ЗБІР

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик» (ст.22 Закону України «Про морські порти»).

ПОКАЗНИК, ЩО ВИМІРЮЄ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ:

Відповідність технічного стану якірних стоянок заявленим паспортним характеристикам.

ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Якірний портовий збір».

ОПИС ІНСТРУМЕНТУ:

Якірний збір є одним з основних платежів для річкових суден, який справляються до виходу судна у морських портах. Відповідно до наказу №316, яким затверджено Порядок обліку та використання коштів від портових зборів, кошти від якірного збору сплачуються адміністрації морських портів України та використовуються:

- ◆ на утримання та обслуговування якірних місць стоянки суден на внутрішньому рейді порту;
- ◆ на ремонт, модернізацію, реконструкцію і створення якірних місць стоянки суден на внутрішньому рейді порту;
- ◆ на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт та здійснює технічний нагляд за будівництвом (придбанням, виготовленням), модернізацією, реконструкцією, ремонтом та експлуатацією якірних місць стоянки суден на внутрішньому рейді порту та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому пункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій цього персоналу;
- ◆ на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;
- ◆ на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесені до реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства.

Відповідно, Порядком обліку та використання коштів було чітко регламентовано питання щодо цільового використання та обліку коштів від портових зборів. На даний час, Адміністрація морських портів України, як суб'єкт господарювання, який справляє якірний збір щоквартально подає звіт щодо цільового використання коштів. Нижче продемонстрований графік щодо надходжень та використання коштів на цільове використання від якірного збору.

ОЦІНКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

Технічний стан гідротехнічних споруд до заявлених паспортних характеристик можна оцінити лише за допомогою незалежного технічного аудиту.

При цьому дійсно незалежні технічні аудити стану гідротехнічних споруд не проводяться, висновки аудитів які проводяться АМПУ та РСУ не публікуються (детально див. Кейс #2. Корабельний збір)

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ ЗГІДНО КЛАСИФІКАТОРА:

Неможливо визначити, чи досягає регулювання мети бо існуюча система збору та аналізу даних не працює (не дає адекватної інформації). (РА-4-R-4-2).

ПРОБЛЕМА: ВІДСУТНІСТЬ ЗАТВЕРДЖЕНОЇ МЕТОДИКИ НАРАХУВАННЯ СТАВОК ЯКІРНОГО ЗБОРУ

Відсутність затвердженої методики нарахування ставок портових зборів передбаченої ЗУ «Про морські порти» призводить до встановлення МІУ ставок портових зборів в «ручному режимі» без належного обґрунтування. (більш детально див.розділ 4.Аналіз якості регуляторного поля).

МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ПОЛІПШЕННЯ СИТУАЦІЇ:

- 1) Вдосконалити системи збору інформації (РА-4-R-4-2) – (аналогічно до Кейсу #2. Корабельний збір).
- 2) Затвердити методику нарахування ставок портових зборів для того, щоб ставки портових зборів були економічно обґрунтованими, та забезпечити рівні умови для учасників ринку.

КЕЙС #5.

ПЛАТА ЗА ПРОХОДЖЕННЯ ШЛЮЗАМИ ДНІПРОВСЬКОГО КАСКАДУ

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ:

Залучення коштів з додаткових джерел для забезпечення необхідного рівня технічного стану дніпровських судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів) (постанова КМУ від 22.02.1999 № 236 «Про затвердження розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду»).

ПОКАЗНИК, ЩО ВИМІРЮЄ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ:

Відсоток витрат на експлуатацію шлюзів, що покривається за рахунок послуг шлюзування.

ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Плата за проходження шлюзами Дніпровського каскаду».

ОПИС ІНСТРУМЕНТУ:

Постановою КМУ № 236 від 22.02.1999 була введена плата за проходження шлюзами Дніпровського каскаду.

Розмір плати за проходження залежить від конкретного шлюзу та від модуля судна в куб.м та знаходиться в діапазоні **від 251 грн до 1614 грн** для каботажних перевезень та **від 806 грн до 8183 грн** для суден у закордонному плаванні за одне шлюзування (див. Додаток 3).

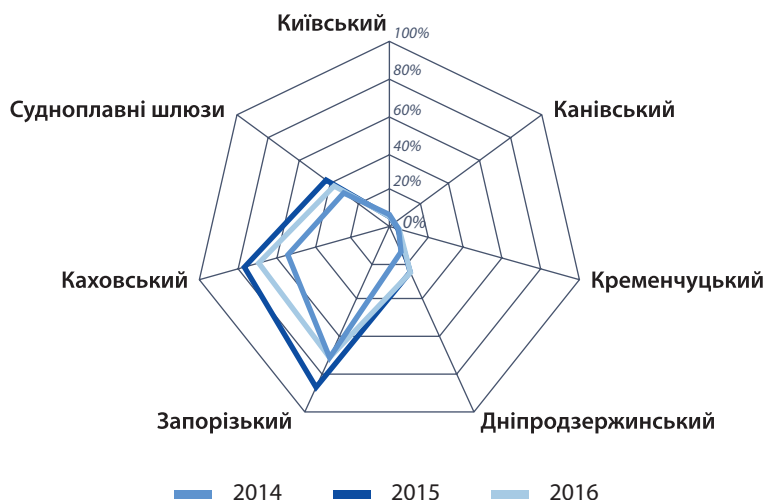


В середньому, плата за послуги шлюзування для каботажних перевезень складає **12%** від суми обов'язкових платежів, що сплачуються судовласником під час перевезення, та становить приблизно **1,6%** від операційних витрат в типовому рейсі¹.

Упродовж 2013-2016 років рівень фінансування експлуатаційної діяльності судноплавних шлюзів становив у середньому **21%** суми необхідних видатків, з яких **11%** забезпечено коштами державного бюджету та **10%** – платою за шлюзування. Операційні витрати на утримання шлюзів в 2016 р. склали **28 млн грн**, з них **13 млн грн (47%)** було профінансовано за рахунок Державного Бюджету.

¹ Презентація ТОВ СП «Нібулон»

На діаграмі представлені дані щодо покриття експлуатаційних витрат за рахунок плати за проходження шлюзами. Найбільш високий показник в Каховському та Запорізькому шлюзах, **10%** і нижче – в Київському, Канівському та Кременчуцькому шлюзах. Середній показник по всім шлюзам в 2014 р. та 2016 р. становить менш ніж **40%**. За перше півріччя 2017 даний показник знизився до **30%**.



ОЦІНКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

КМУ визначив ціллю запровадження інструменту «залучення коштів з додаткових джерел для забезпечення необхідного рівня технічного стану дніпровських судноплавних гідротехнічних споруд», і при цьому не встановив критерій, наприклад відсоток від необхідного фінансування який планується зібрати завдяки запровадженому інструменту.

ВИСНОВОК:

Регулювання досягає мети, дозволяє залучити 10% від потреби в фінансуванні діяльності судноплавних шлюзів з додаткових джерел.

КЕЙС #6.

ЛОЦМАНСЬКЕ ПРОВЕДЕННЯ НА ВВШ

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ:

Забезпечення безпеки судноплавства на річкових внутрішніх водних шляхах України (наказ Мінтрансу №11 від 14.01.2002 «Про затвердження Положення про державних річкових лоцманів»).

ПОКАЗНИК, ЩО ВИМІРЮЄ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ:

- ◆ Сума збитків, заподіяна третім особам внаслідок аварій на ВВШ, які стались внаслідок порушень правил навігації.
- ◆ Кількість аварій на ВВШ, які стались внаслідок порушень правил навігації.
- ◆ Кількість аварій на ВВШ, які стались внаслідок порушень правил навігації, що призвели до тяжких наслідків (важкі поранення та загибель людей).

ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ:

Лоцманське проведення державними річковими лоцманами.

ОПИС ІНСТРУМЕНТУ:

Лоцманське проведення державними річковими лоцманами регулюється Положенням про державних річкових лоцманів, затверджене наказом Мінтрансу від 14.01.2002 № 11 (далі – Положення).

Лоцманське проведення всіх суден (незалежно від прапора, під яким плаває судно, і форми власності судна) здійснюється при необхідності, з урахуванням вимог нормативних документів та з метою забезпечення безпеки судноплавства на річкових внутрішніх водних шляхах України, у тому числі гирлових і на підходах до них державними річковими лоцманами річкової лоцманської служби державного підприємства водних шляхів України «Укрводшлях», які мають на це лоцманське посвідчення.

Умови обов'язкового лоцманського проведення суден і категорії суден, які підлягають обов'язковому лоцманському проведенню на внутрішніх водних шляхах України, затверджуються Міністерством інфраструктури України (п.1.4 Положення). При цьому станом на серпень 2017 (1) Умови обов'язкового лоцманського проведення суден відсутні, (2) райони обов'язкового лоцманського проведення Міністерством не визначені, отже лоцманське проведення на ВВШ наразі є де-факто добровільним.

Лоцманським проведенням суден по р. Дніпро скористались¹:

- ◆ судна під українським прапором: за 2015 рік – **5**, за 2016 рік – **9**;
- ◆ судна під іноземним прапором: за 2015 рік – **160**, за 2016 рік – **96**.

Із суден, які користуються послугами лоцманів, справляється плата, порядок і розмір якої встановлюється за договором. При цьому вартість лоцманського проведення становить орієнтовно **від \$3 до \$3,5 тис.** при перевезеннях по маршруту Херсон-Світловодськ-Херсон², що становить близько **6%** від операційних витрат.

ПРОБЛЕМА: ТАРИФ НА ПОСЛУГУ, ЯКА НАДАЄТЬСЯ МОНОПОЛІСТОМ, НЕ ВРЕГУЛЬОВАНИЙ ДЕРЖАВОЮ

Положенням встановлено, що лоцманське проведення здійснюється державними річковими лоцманами річкової лоцманської служби «Укрводшлях», які мають на

¹ Дані Річкової інформаційної служби (РІС)
² Дані ДП «Укрводшлях»

це лоцманське посвідчення. Таким чином, наказ Мінтрансу, яким затверджено Положення, встановлює монополію на надання цих послуг, що в свою чергу суперечить Закону України «Про природні монополії», де визначено що до сфер діяльності суб'єктів природних монополій належить надання спеціалізованих послуг у річкових, морських портах, морських рибних портах та аеропортах відповідно до переліку, визначеного Кабінетом Міністрів України. Враховуючи вищевказане, Положення має ознаки незаконного им, оскільки відповідно до статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Статтю 8 Закону України «Про природні монополії» встановлено, що предметом державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій згідно з цим Законом є ціни (тарифи) на товари, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій; доступ споживачів до товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій; інші умови здійснення підприємницької діяльності у випадках, передбачених законодавством.

З огляду на вищезазначене, послуги проведення державними річковими лоцманами мають бути включені до переліку послуг які надаються суб'єктами природних монополій та затверджено КМУ, а також має бути розроблена та затверджена методологія розрахунку та порядок сплати таких послуг.

ОЦІНКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

Дані щодо показників, що вимірюють досягнення цілі в наслідок впровадження цього інструменту (див.вище), в публічному доступі відсутні.

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ ЗГІДНО КЛАСИФІКАТОРА:

Неможливо визначити, чи досягає регулювання мети, хоч необхідна інформація існує, але не доступна через обмежений режим використання (РА-4-R-5-1).

Крім того, інструмент запроваджено з порушенням законодавства – створено державну монополію на ринку послуг річкових лоцманських проведень на ВВШ, і при цьому не запроваджене державне регулювання розцінок на такі послуги.

Для досягнення цілі забезпечення безпеки на ВВШ не визначені умови та райони, в яких лоцманське проведення є обов'язковим.

ЕКСПЕРТНА ДУМКА:

Лоцманське проведення має бути обов'язковим для суден під іноземним прапором за виключенням суден під командою капітанів, які мають сертифікат на лоцманську провідку відповідних типів суден у відповідному районі плавання.

МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ПОЛІПШЕННЯ СИТУАЦІЇ:

1. Забезпечення доступу до інформації, як мінімум у обсязі та для суб'єктів, яким вона потрібна для аналізу (передбачивши інструменти захисту такої інформації) (РА-4-R-5-1)
2. Впорядкувати ситуацію з монопольним становищем ДП Укрводшлях на ринку послуг лоцманських проведень на ВВШ:
 - a. Запровадити державне регулювання розцінок на такі послуги.
3. Впорядкувати умови обов'язкового лоцманського проведення:
 - a. Затвердити умови обов'язкового лоцманського проведення суден і категорії суден, які підлягають обов'язковому лоцманському проведенню на внутрішніх водних шляхах України;
 - b. Визначити райони обов'язкового лоцманського проведення.

КЕЙС #7.

ЛОЦМАНСЬКЕ ПРОВЕДЕННЯ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ:

Забезпечення безпеки мореплавства на підходах до морських портів, у межах акваторій цих портів, а також між морськими портами (ст. 92 КТМ)/

ПОКАЗНИК, ЩО ВИМІРЮЄ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ:

- ◆ Сума збитків, заподіяна третім особам внаслідок аварій на підходах до морських портів та у межах акваторій цих портів, які стались внаслідок порушень правил навігації.
- ◆ Кількість аварій, які стались на підходах до морських портів та у межах акваторій цих портів внаслідок порушень правил навігації.
- ◆ Кількість аварій, які стались на підходах до морських портів та у межах акваторій цих портів внаслідок порушень правил навігації, що призвели до тяжких наслідків (важкі поранення та загибель людей).

ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ:

Лоцманське проведення морськими лоцманами.

ОПИС ІНСТРУМЕНТУ:

Лоцманське проведення суден здійснюється з метою забезпечення безпеки судноплавства, запобігання аварійним морським подіям та сприяє захисту навколишнього природного середовища та людського життя під час плавання судна шляхом надання капітану судна морським лоцманом рекомендацій та порад щодо управління судном.

Відповідно до Положення про морських лоцманів, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 08.05.2013 № 292, Мінінфраструктури встановлює райони обов'язкового лоцманського проведення та категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення. У районах обов'язкового лоцманського проведення судно не має права здійснювати плавання без лоцмана, якщо не належить до категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення.

Статтю 92 КТМ встановлено, у межах акваторій морських портів, а також між морськими портами незалежно від прапора держави, під яким плаває судно, і форми власності судна проведення суден здійснюється виключно морськими лоцманами.

Тарифи на послуги лоцманського проведення (лоцманський збір) встановлено наказом МІУ від 03.12.2013 № 965 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден». Лоцманський збір стягується лоцманськими підприємствами і включаються в їх дохід.

ПРОБЛЕМА: МОНОПОЛІЯ НА НАДАННЯ ПОСЛУГ З ЛОЦМАНСЬКОГО ПРОВЕДЕННЯ МОРСЬКИМИ ЛОЦМАНАМИ

Відповідно до чинного законодавства (постанова КМУ від 03.06.2013 № 405 «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню») лоцманська провідка суден і регулювання руху суден віднесені до категорії спеціалізованих послуг у морському порту, які здійснюються суб'єктами природних монополій та є обов'язковими державними послугами. У Зведеному переліку суб'єктів природних монополій, який ведеться Антимонопольним

комітетом України АМПУ, визначений суб'єкт із надання цих послуг. Їх надає філія «Дельта-Лоцман» державного підприємства «Адміністрація морських портів», де працюють близько **160** морських лоцманів.

Водночас, згідно зі ст. 19 Закону України «Про морські порти України» та змінами до КТМ, які вступили в силу 13.06.2013, лоцманські послуги не входять до кола виняткової компетенції підприємств державного сектору. Відповідно, існує правова колізія, в якій положення постанови КМУ від 03.06.2013 № 405 суперечить положенню ЗУ «Про морські порти України».

Світова практика організації надання лоцманських послуг наступна:

- ◆ тільки державними компаніями –  Естонія,  Фінляндія,  Франція,  Греція,  Кіпр,  Литва та ін.,
- ◆ товариствами лоцманів, які регулюються державою –  Мальта,  Німеччина,  США;
- ◆ тільки приватними компаніями –  Австралія,  Іспанія,  Болгарія,  Хорватія;
- ◆ державними і приватними компаніями –  Данія,  Великобританія,  Бельгія,  Росія.

Можна очікувати, що демонополізація ринку лоцманських послуг дасть змогу знизити вартість лоцманської провідки морськими лоцманами, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності морських портів України.

ОЦІНКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

Дані щодо показників, що вимірюють досягнення цілі в наслідок впровадження цього інструменту (див.вище), в публічному доступі відсутні.

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ ЗГІДНО КЛАСИФІКАТОРА:

Неможливо визначити, чи досягає регулювання мети, хоч необхідна інформація існує, але не доступна через обмежений режим використання (РА-4-R-5-1).

МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ПОЛІПШЕННЯ СИТУАЦІЇ:

- 1) Внести зміни в чинне законодавство, зокрема виключити з переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій та які підлягають державному регулюванню (постанова КМУ від 03.06.2013 № 405) послуги з лоцманського проведення, та внести відповідні зміни в Закон України "Про природні монополії", що дозволить демонополізувати зазначені послуги.
- 2) Забезпечення доступу до інформації, як мінімум у обсязі та для суб'єктів, яким вона потрібна для аналізу (передбачивши інструменти захисту такої інформації) (РА-4-R-5-1)

КЕЙС #8.

ЛІЦЕНЗУВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ ТА ВІДХОДІВ

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України» (наказ Мінінфраструктури №126 від 04.04.2017 «Про затвердження Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України»).

ПОКАЗНИК, ЩО ВИМІРЮЄ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ:

- ◆ Кількість ліцензій відкликаних внаслідок порушення ліцензійних умов.
- ◆ Кількість операторів, які здійснюють діяльність без ліцензій.

ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Ліцензія на провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом».

ОПИС ІНСТРУМЕНТУ:

Ліцензія є інструментом обмеження доступу на ринок. Інструменти обмеження доступу на ринок застосовуються з метою забезпечення якості товарів та послуг (рідше – зменшення ризиків завдання шкоди життю та здоров'ю людей). В разі порушення ліцензіатом умов надання ліцензії регулятор має право анулювати ліцензію такого ліцензіата.

Для отримання ліцензії на провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом, суб'єкт господарювання звертається з переліком документів, визначених Законом України «Про ліцензування видів господарської діяльності» та «Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом», затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2015 р. № 1186, до органу ліцензування, яким є ДСБТ.

Ліцензіати зобов'язані дотримуватись «Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України», затверджених наказом МІУ від 04.04.2017р. №126, які визначають:

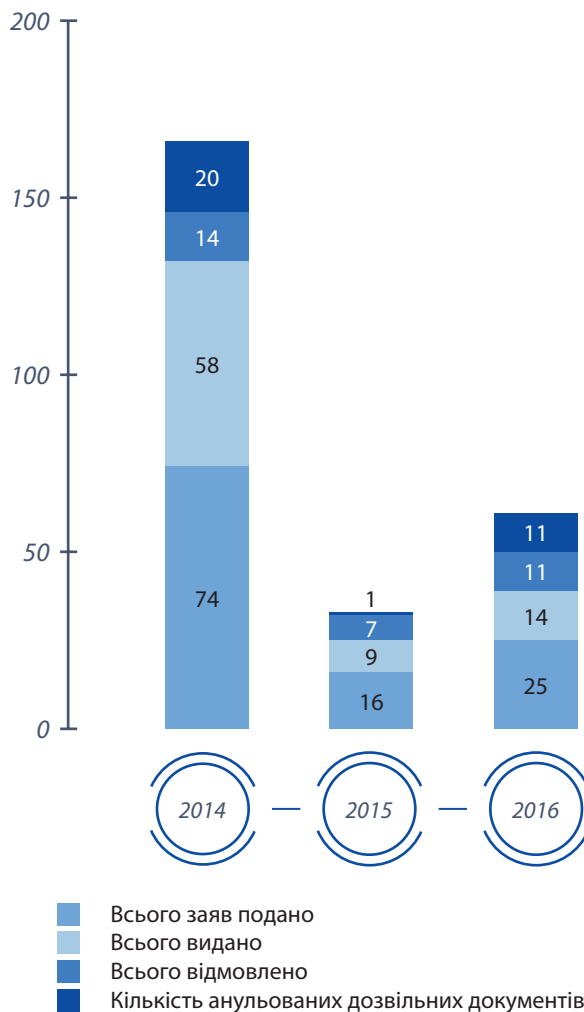
- ◆ основні вимоги до забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України;
- ◆ особливості завантаження, перевезення, розвантаження, оброблення небезпечних вантажів;
- ◆ характеристики суден для перевезення небезпечних вантажів та їх обладнання;
- ◆ умови належної підготовки екіпажів суден;
- ◆ відповідну документацію.

Вони базуються на положеннях Правил, що додаються до Європейської угоди про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами, а саме Директиви ЄС 2008/68/ЄС «Про перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами».

**ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ
МОНІТОРИНГУ РІС.**

	Навігація 2013	Навігація 2014	Навігація 2015	Навігація 2016	Навігація 2017
Небезпечних вантажів, тис. т	30	58	19	42	23

**ЛІЦЕНЗІЯ НА ПРАВО ПРОВАДЖЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖІРІВ, НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ, БАГАЖУ
РІЧКОВИМ, МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ**



**ПРОБЛЕМА: МОЖЛИВИЙ ПОЗИТИВНИЙ ВПЛИВ ВІД
ЛІЦЕНЗУВАННЯ НЕЙТРАЛІЗОВАНИЙ МОРАТОРІЄМ НА
ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВІРОК СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ**

На даний час Законом України "Про тимчасові особливості здійснення заходів державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності" встановлено мораторій на здійснення перевірок суб'єктів господарювання ДСБТ. Оскільки ліцензіат є суб'єктом господарювання, ДСБТ, як орган ліцензування, який здійснює контроль за додержанням ліцензійних умов під час провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним, залізничним, морським та річковим транспортом, не має можливості здійснювати такий контроль.

ОЦІНКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

ДСБТ може анулювати ліцензії з різних причин, в т.ч. через перереєстрацію ліцензіатів. Наявна статистика по анульованих дозвільних документах не дає можливості виділити ті випадки в яких ліцензію було анульовано саме через порушення ліцензійних умов.

Дані щодо кількості операторів, які здійснюють діяльність без ліцензій, відсутні, в тому числі через мораторій на здійснення перевірок.

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ ЗГІДНО КЛАСИФІКАТОРА:

Неможливо визначити, чи досягає регулювання мети бо існуюча система збору та аналізу даних не працює (не дає адекватної інформації) (РА-4-R-4-2)

Крім того, одночасно застосовано мораторій на перевірки, що нейтралізує можливий позитивний вплив інструменту ліцензування (РА-1-R-2-5).

МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ПОЛІПШЕННЯ СИТУАЦІЇ:

- 1) Не продовжувати мораторій на здійснення перевірок господарської діяльності органами ДСБТ, який передбачено Законом України «Про тимчасові особливості здійснення заходів державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», що має припинити свою дію з 2018 року, це надасть можливість ДСБТ здійснювати контроль за додержанням ліцензійних умов під час провадження господарської діяльності.
- 2) Вдосконалення систему збору інформації, зокрема деталізувати в статистиці яка публікується причини анулювання ліцензій.

ОЧІКУВАНІ ЗМІНИ В РЕГУЛЯТОРНОМУ ПОЛІ:

На сьогодні у ВРУ зареєстровано законопроект про ВВТ № 2475а яким передбачається створення «аварійного фонду», тобто, підприємство з обслуговування річкових водних шляхів створює аварійний фонд річкових водних шляхів в межах коштів, отриманих нею відповідно до законодавства, до аварійного фонду відраховується до 10% коштів річкового збору, зібраних за відповідний рік, кошти аварійного фонду використовуються виключно для компенсації витрат на ліквідацію наслідків аварії (загрози аварії), пов'язаної з судноплавством або функціонуванням стратегічних об'єктів інфраструктури.

КЕЙС #9.

ОБОВ'ЯЗКОВЕ СТРАХУВАННЯ ЗАСОБІВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Посилення страхового захисту майнових інтересів підприємств, установ, організацій та фізичних осіб» (Закон України «Про страхування»).

ПОКАЗНИК, ЩО ВИМІРЮЄ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ:

- ◆ Сума страхових виплат.
- ◆ Кількість страхових випадків.
- ◆ Сума страхових платежів.

ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ:

Договір страхування засобів водного транспорту.

ОПИС ІНСТРУМЕНТУ:

Особливою умовою одержання ліцензії на перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим транспортом є наявність **обов'язкового договору страхування засобу водного транспорту**. Це визначено Законом України «Про страхування» ст. 7, п. 10 та п. 18 Постанови № 1186 «Про затвердження ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом» (далі – Ліцензійні умови).

Відповідно до частини другої статті 7 Закону України «Про страхування» для здійснення обов'язкового страхування Кабінет Міністрів України, якщо інше не визначено законом, встановлює порядок та правила його проведення, форми типового договору, особливі умови ліцензування обов'язкового страхування, розміри страхових сум та максимальні розміри страхових тарифів або методичку актуарних розрахунків. Оскільки інструмент «Договір страхування засобів водного транспорту» є обов'язковим видом страхування, а зазначені вище порядок та правила відсутні, наразі даний інструмент не застосовується.

ОЦІНКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

Інструмент не застосовується, тому регулювання не досягає мети.

Статистика по показнику «Страхування водного транспорту» доступна, проте розбивка по умовних класах суден, наприклад «морський», «ріка-море», «річковий», «пасажирський», «вантажний» водний транспорт відсутня.

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ ЗГІДНО КЛАСИФІКАТОРА:

Регулювання не досягає мети (проблема не вирішується) через допущені помилки при нормопроєктуванні (РА-1-R-1-1)

Крім того, навіть якби інструмент застосовувався, було б неможливо визначити, чи досягає регулювання мети бо існуюча система збору та аналізу даних не працює (не дає адекватної інформації) (РА-4-R-4-2)

ПРОБЛЕМА: ОБОВ'ЯЗКОВІСТЬ ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ

Згідно ЗУ «Про страхування» інструмент Договір страхування засобів водного транспорту запроваджено з метою застосування «Посилення страхового захисту майнових інтересів підприємств, установ, організацій та фізичних осіб» (Закон

України «Про страхування»). При цьому не зазначено чому таке посилення страхового захисту є необхідним та має бути обов'язковим.

На думку експертів Офісу, в ринковій економіці судновласник повинен мати можливість приймати рішення про необхідність страхування власного майна на свій розсуд (по аналогії з КАСКО для власників автомобілів). При цьому страхування відповідальності операторів перевезень перед третіми особами має бути обов'язковим.

В разі застосування обов'язкового страхування засобів водного транспорту буде призводити до необґрунтованого додаткового фінансового навантаження на бізнес.

МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ПОЛІПШЕННЯ СИТУАЦІЇ:

1 Скасувати інструмент. Внести відповідні зміни в Закон України «Про страхування» ст. 7, п. 10 та п. 18 Постанови № 1186 «Про затвердження ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом»,

або

2 Завершити запровадження інструменту:

- a** Виправити помилки нормопроекування (РА-1-R-1-1). Затвердити постановою КМУ Порядок та правила проведення страхування засобів водного транспорту, форми типового договору, особливі умови ліцензування обов'язкового страхування, розміри страхових сум та максимальні розміри страхових тарифів або методику актуарних розрахунків для Договорів страхування засобів водного транспорту, та
- b** Вдосконалити систему збору інформації - запровадити збір статистики щодо страхування по умовних класах суден, в розбивці як мінімум на «морський», «ріка-море», «річковий», «пасажирський/вантажний» водний транспорт.

КЕЙС #10.

ОБОВ'ЯЗКОВЕ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКІВ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ:

Створення системи страхування відповідальності за шкоду, яка може бути заподіяна під час перевезення небезпечних вантажів (ЗУ «Про перевезення небезпечних вантажів»)

ПОКАЗНИК, ЩО ВИМІРЮЄ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ:

- ◆ Сума страхових виплат
- ◆ Кількість страхових випадків
- ◆ Сума страхових платежів

ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ:

Договір страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення таких вантажів.

ОПИС ІНСТРУМЕНТУ:

Пунктом 26 статті 7 закону України «Про страхування» та пунктом 18 Постанови № 1186 «Про затвердження ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом» (далі – Ліцензійні умови), суб'єкту господарської діяльності, який має намір проводити діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим транспортом необхідно отримати ліцензію на реалізацію такої діяльності, особливою умовою отримання якої є наявність обов'язкового договору страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення таких вантажів.

Порядок і правила проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів затверджено постановою КМУ № 733 від 01.06.2002. З огляду на це, даний інструмент має механізм реалізації, що є достатнім для досягнення цілі.

ОЦІНКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

Дані щодо показників, що вимірюють досягнення цілі в наслідок впровадження цього інструменту (див.вище), не доступні в необхідних розрізах. Доступні лише поєднані по всіх видах перевезень дані, що не дозволяє оцінити ефективність застосування інструменту.

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ ЗГІДНО КЛАСИФІКАТОРА:

Неможливо визначити, чи досягає регулювання мети бо існуюча система збору та аналізу даних не працює (не дає адекватної інформації) (РА-4-R-4-2).

МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ПОЛІПШЕННЯ СИТУАЦІЇ:

Вдосконалення систему збору інформації (РА-4-R-4-2) - збір та публікація даних щодо страхових платежів, страхових випадків та страхових виплат в розбивці по окремих видах транспорту, а також в випадку перевезень водним транспортом - по окремих типах перевезень – «морські», «ріка-море», «річкові».

КЕЙС #11.

РЕНТНА ПЛАТА ЗА СПЕЦІАЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ ВОДИ

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Стимулювання раціонального використання і охорони вод та відтворення водних ресурсів» (ст.30 Водного Кодексу).

ПОКАЗНИК, ЩО ВИМІРЮЄ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ:

Запаси водних ресурсів на території України

ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Рентна плата за спеціальне використання води».

ОПИС ІНСТРУМЕНТУ:

Відповідно до ст.30 Водного Кодексу, Податковим кодексом України (далі - ПКУ) передбачено справляння рентної плати за спеціальне використання води (далі Рентної плати).

Об'єктом оподаткування рентною платою для потреб вантажного водного транспорту є час використання поверхневих вод вантажним самохідним і несамохідним флотом, що експлуатується (залежно від тоннажності).

Відповідно до ст. 255 ПКУ судновласники, які експлуатують самохідний та несамохідний флот на ВВШ (крім Дунаю) під державним прапором України є платниками Рентної плати. Рентна плата для потреб водного транспорту не справляється (пп. 255.4.13 ПКУ):

- з морського водного транспорту, який використовує річковий водний шлях виключно для заходження з моря у морський порт, розташований у пониззі річки, без використання спеціальних заходів забезпечення судноплавства (попуски води з водосховищ та шлюзування);
- під час експлуатації водних шляхів стоянковими (нафтоперекачувальні станції, плавнафтобази, дебаркадери, доки плавучі, судна з механічним обладнанням та інші стоянкові судна) і службово-допоміжними суднами.

Ставки рентної плати складають **0,1659 грн** за одну тоннаж-добу експлуатації для вантажного самоходного і несамоходного флоту. Рента плата складає приблизно **1%** від операційних витрат при каботажних перевезеннях на ВВШ для суден під українським прапором.

Рентна плата для потреб водного транспорту становить незначну частину надходжень до Державного бюджету – **5,1 млн грн** за 2016 р.

ПРОБЛЕМА: ПОДАТКОВА ДИСКРИМІНАЦІЯ СУДЕН ПІД УКРАЇНСЬКИМ ПРАПОРОМ

«Платниками рентної плати за спеціальне використання води є водокористувачі – суб'єкти господарювання незалежно від форми власності: юридичні особи, їх філії, відділення, представництва, інші відокремлені підрозділи без утворення юридичної особи (крім бюджетних установ), постійні представництва нерезидентів, а також фізичні особи – підприємці, які використовують воду, отриману шляхом забору води з водних об'єктів (первинні водокористувачі) та/або від первинних або інших водокористувачів (вторинні водокористувачі), та використовують воду для потреб гідроенергетики, водного транспорту і рибництва.» (ст.п. 255.1 ст. 255 КПУ)

Судновласники, які експлуатують флот на ВВШ України під прапорами інших держав, не сплачують рентну плату, тому що не є резидентами України і не мають постійних представництв в Україні.

Отже, на даний час на ВВШ України фактично існує податкова дискримінація українського флоту, в наслідок чого судна під іноземним прапором мають конкурентну перевагу до **1%** від операційних витрат.

ОЦІНКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

Оскільки ціль визначено як «Стимулювання раціонального використання і охорони вод та відтворення водних ресурсів», для оцінки досягнення цілі слід вимірювати ступінь відтворення водних ресурсів, тобто зміни в кількості запасів водних ресурсів на території України.

Запаси водних ресурсів на території України за оцінками становлять приблизно 94 км³, проте точне вимірювання Запасів з метою визначення змін, які спричинили перевезення на ВВШ, не є можливим.

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ ЗГІДНО КЛАСИФІКАТОРА:

Неможливо визначити, чи досягає регулювання мети бо проблема для якої запроваджувалось регулювання хоч і описана достатньо, щоб її зрозуміти, проте оцінити її можливо лише шляхом опитування суб'єктивної думки (РА-4-R-2-1).

МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ПОЛІПШЕННЯ СИТУАЦІЇ:

- 1 Відміна регулювання (РА-4-R-2-1). Аналоги Рентної плати не зустрічається в ключових світових економіках, зокрема на річках Дунай, Рейн, Міссісіпі, Прип'ять (Білорусь).
- 2 За потреби: запровадження фіскальних інструментів регулювання для наповнення державного бюджету за рахунок перевезень ВВШ, оскільки наразі наповнення державного бюджету є єдиною фактичною ціллю інструменту.

КЕЙС #12.

РЕНТНА ПЛАТА ЗА КОРИСТУВАННЯ РАДІОЧАСТОТНИМ РЕСУРСОМ УКРАЇНИ

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Забезпечення ефективного користування радіочастотним ресурсом України в інтересах усіх категорій користувачів (ч.1 ст.13 ЗУ «Про радіочастотний ресурс»).

ПОКАЗНИК, ЩО ВИМІРЮЄ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ:

Кількість діапазонів радіочастот, виділених для радіоустановок, що використовуються на ВВШ, які не використовуються за призначенням.

ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Рентна плата за користування радіочастотним ресурсом України».

ОПИС ІНСТРУМЕНТУ:

Згідно з нормами пп. 254.1 ПКУ платниками рентної плати є загальні користувачі радіочастотного ресурсу України, визначені законодавством про радіочастотний ресурс, яким надано право користуватися радіочастотним ресурсом України в межах виділеної частини смуг радіочастот загального користування.

Річкові судна та судна змішаного плавання використовують радіочастотний ресурс на підставі дозволу на експлуатацію радіоелектронного засобу та випромінювального пристрою (далі Дозволу).

Об'єктом оподаткування є ширина смуги радіочастот, що визначається яка частина смуги радіочастот загального користування у відповідному регіоні та зазначена в Дозволі (пп. 254.3 ПКУ). Судновласники сплачують рентну плату починаючи з дати видачі дозволу на експлуатацію радіоелектронних засобів та випромінювальних пристроїв протягом всього періоду дії Дозволу незалежно від фактичного використання діапазону частот.

Ставки рентної плати за користування радіочастотним ресурсом України встановлюються відповідно до п.п. 254.4 ПКУ. В середньому, рентна плата становить менше **0,1%** від загальної собівартості перевезень.

ОЦІНКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

Дані щодо фактичного використання або невикористання діапазонів радіочастот, в тому числі виділених для радіоустановок, що використовуються на ВВШ, в публічному доступі відсутні. Такі дані можуть бути отримані в результаті аудиту фактичного використання радіочастот з боку Українського державного центру радіочастот.

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ ЗГІДНО КЛАСИФІКАТОРА:

Неможливо визначити, чи досягає регулювання мети бо існуюча система збору та аналізу даних не працює (не дає адекватної інформації) (РА-4-R-4-2).

МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ПОЛІПШЕННЯ СИТУАЦІЇ:

Вдосконалення систему збору інформації. Зобов'язати Український державний центр радіочастот періодично проводити аудит фактичного використання радіочастот та публікувати дані такого аудиту.

КЕЙС #13. АДМІНІСТРАТИВНИЙ ПОРТОВИЙ ЗБІР

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ:

Забезпечення надходжень до загального фонду Державного бюджету України (ч.2 ст. 29 Бюджетного кодексу України).

ПОКАЗНИК, ЩО ВИМІРЮЄ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ:

Надходження до Державного бюджету адміністративного збору від операторів вантажних перевезень внутрішнім водним транспортом.

ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Адміністративний портовий збір».

ОПИС ІНСТРУМЕНТУ:

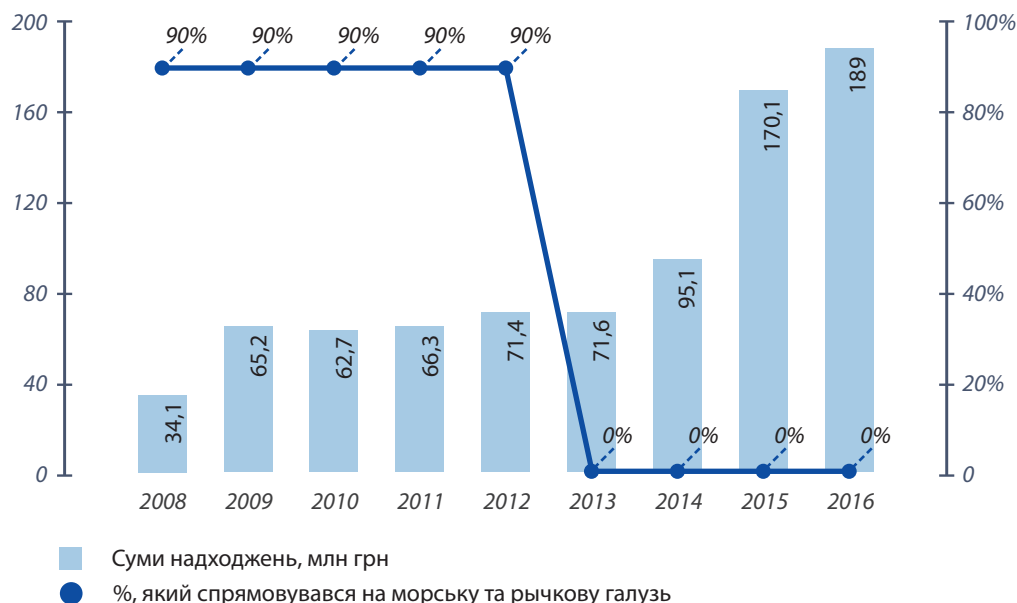
Відповідно до статті 29 Бюджетного кодексу України до доходів загального фонду Державного бюджету України віднесено портовий (адміністративний) збір, який справляється до виходу судна у морських портах із суден і плавучих споруд, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами.

Отже, адміністративний збір справляється з усіх судновласників, які виконують вантажні операції у морських портах.

Сума адміністративного портового збору, що сплачується в типовому каботажному рейсі на ВВШ, складає близько **1,1 тис. грн**, або менше **0,1%** операційних витрат перевізника.

Згідно з чинним Бюджетним кодексом України доходи від адміністративного (портового) збору спрямовуються до загального фонду Державного бюджету України¹.

НАДХОДЖЕННЯ ДО ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ УКРАЇНИ



ОЦІНКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

У звіті Рахункової Палати «Про результати аудиту ефективності виконання Міністерством інфраструктури України повноважень з управління стратегічними об'єктами державної власності, які закріплені за державним підприємством Адміністрація морських портів України», від 27.10.2015 відсутні зауваження щодо повноти стягнення та перерахування коштів від адміністративного портового

¹ Прим. До 2013 р. 90% адміністративного портового збору спрямовувалися на розвиток морської та річкової галузі.

збору до Державного бюджету¹. Отже, можна вважати що адміністративний збір стягується та надходить в Державний бюджет в повному об'ємі. При цьому навантаження на бізнес вантажних перевезень ВВШ на думку експертів Офісу є незначним.

ВИСНОВОК:

Регулювання досягає мети.

¹ http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16747540/Zvit_7-2.pdf

КЕЙС #14.

ПЛАТА ЗА РОЗВЕДЕННЯ МОСТІВ

ЦІЛЬ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Відшкодування судновласниками витрат залізниць на піднімання прогінних споруд мостів» (п.99 постанови КМУ від 06.04.1998 № 457 про затвердження Статуту залізниць України).

ПОКАЗНИК, ЩО ВИМІРЮЄ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ:

Відсоток відшкодування судновласниками витрат залізниць на піднімання прогінних споруд мостів.

ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ:

«Плата за розведення мостів».

ОПИС ІНСТРУМЕНТУ:

В Україні є **п'ять** підйомних та розвідних мостів на судноплавних водних шляхах: два залізничні мости через р. Дніпро в м. Кременчук та у м. Дніпро, один на виході із затоки Кароліно-Бугаз, а також два автомобільних м. Миколаїв через р. Південний Буг та р. Інгул.

Володільцем залізничних мостів є Укрзалізниця, яка стягує з судновласників плату за піднімання прогінних споруд мостів, яку встановлює на договірній основі. Вартість підйому та розведення мостів варіюється від **11 884 грн** за підйом Крюковського мосту в м. Кременчук до **21 773 грн** за підйом Амурського мосту в м. Дніпропетровськ¹.

ПРОБЛЕМА: ЗА РОЗВЕДЕННЯ ТА ПІДНЯТТЯ МОСТІВ ПЛАТЯТЬ СУДНОВЛАСНИКИ, ПРИЧОМУ ВАРТІСТЬ ПОСЛУГ З РОЗВЕДЕННЯ ТА ПІДНЯТТЯ МОСТІВ НЕ ПІДПАДАЄ ПІД ТАРИФНЕ РЕГУЛЮВАННЯ.

Статутом залізниць України, затвердженим постановою Кабміну від 06.04.1998 р. № 457 передбачено, що володільці мостів зобов'язані розводити і піднімати прогони наплавних та підйомних мостів для пропуску суден, витрати залізниць на піднімання прогінних споруд мостів (далі витрати) **відшкодовуються судовласниками на договірній основі**. Однак, жодним актом вищої юридичної сили така плата не передбачена.

Крім того, володільць розвідного чи підйомного мосту на судноплавному водному шляху по суті є локальним монополістом, оскільки в судновласника зазвичай відсутня можливість вибору альтернативного водного шляху. Відповідно, послуги з підняття або розведення мосту повинні підпадати під тарифне регулювання.

В розвинених країнах світу витрати за піднімання чи розведення мостів покладені на власників мостів, оскільки мости є штучними спорудами, які обмежують вільне використання природними водоймами. З іншого боку, для оптимізації витрат власника мосту та запровадження передбачуваного графіку роботи моста для інших учасників руху піднімання чи розведення мостів відбувається по графіку. Піднімання та розведення мостів поза графіком можуть бути платними для власників суден.

ОЦІНКА ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

Необхідні для розрахунку показника досягнення цілі дані щодо витрат витрат залізниць на піднімання прогінних споруд мостів в публічному доступі відсутні.

¹ http://uga-port.org.ua/sites/default/files/agroprofi_14.pdf

Аудиторська звітність ПАТ «Укрзалізниця» містить лише консолідовані цифри в графі «Інші доходи та додаткові послуги¹».

ПРИЧИНА ПРОБЛЕМИ ЗГІДНО КЛАСИФІКАТОРА:

Неможливо визначити, чи досягає регулювання мети, хоч необхідна інформація існує, але не доступна через обмежений режим використання (РА-4-R-5-1)

МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ПОЛІПШЕННЯ СИТУАЦІЇ:

1) Скасувати відшкодування витрат залізниць за піднімання прогінних споруд судовласниками шляхом внесення змін в Статут залізниць України. По-перше, це скасує непередбачений законом обов'язковий платіж. По-друге, це дозволить зменшити собівартість типових вантажних перевезень по р.Дніпро в середньому на **0,8%**, що в свою чергу позитивно вплине на конкурентоспроможність операторів річкових вантажних перевезень з іншими видами транспорту.

або

2) Забезпечити доступ до інформації, як мінімум у обсязі та для суб'єктів, яким вона потрібна для аналізу (передбачивши інструменти захисту такої інформації) (РА-4-R-5-1), зокрема щодо витрат залізниць на піднімання прогінних споруд мостів та сумам надходжень від судовласників за послуги підйому та розведення мостів.

ОЧІКУВАНІ ЗМІНИ В РЕГУЛЯТОРНОМУ ПОЛІ:

На сьогодні у ВРУ зареєстровано два законопроекти про внутрішній водний транспорт: 2475а та 2475(3а), які передбачають безоплатне розведення (піднімання) підйомних ферм мостів. Законопроект 2475а визначає, що розведення (піднімання) підйомних ферм мостів на річкових водних шляхах здійснюється їх власниками відповідно до графіків, що затверджуються центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері ВВТ.

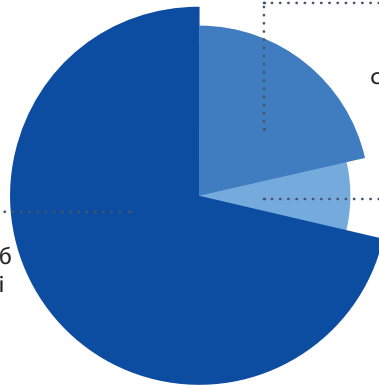
¹ [http://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ_2016%20FS_UKR%20\(3\).pdf](http://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ_2016%20FS_UKR%20(3).pdf)

ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ 6:

З розглянутих 14 інструментів, що застосовані для регулювання бізнес-процесу «Вантажні перевезення ВВШ» (див. таблицю):

Для 10 інструментів не вдалось визначити чи досягає регулювання цілі*

(на основі об'єктивних показників, якими можна було б виміряти досягнення визначені регулятором цілі)



Лише 3 інструменти з 14 досягають мети, причому процедура одного з них має надмірну дискрецію, що створює корупційні ризики, та не визначає порядку оскарження

1 інструмент не працює оскільки імплементацію його не було завершено. Крім того, навіть в разі завершення імплементації його ефективність було б неможливо оцінити через недоліки існуючої системи збору та аналізу даних

* в 6 випадках це пов'язано з недоліками існуючої системи збору та аналізу даних, наприклад регулятор не отримує необхідні для оцінки дані від бізнесів, державних підприємств чи ЦОБВ в необхідних розрізах;

в 3 випадках дані з великою ймовірністю присутні у внутрішній звітності державних підприємств, проте вони не публікуються;

в 1 випадку ціль регулювання визначена таким чином, що об'єктивний показник, яким можна було б виміряти досягнення цілі, неможливо виміряти з достатньою для оцінки точністю.

В цілому результати перегляду свідчать про те, що на етапі запровадження регуляторних інструментів не ставилось (або не була вирішене) завдання з одночасного створення системи оцінки ефективності запроваджуваних інструментів за допомогою об'єктивних показників.

Для поліпшення ситуації можна рекомендувати вдосконалення систему збору даних щодо означених в кейсах показників та публікацію даних у відкритому доступі.

Також виявлено ряд дефектів регуляторного поля (див. Розділ 4).

ПРИЧИНИ ВИНИКНЕННЯ НЕДОЛІКІВ РЕГУЛЮВАННЯ, ВИЯВЛЕНІ В РЕЗУЛЬТАТІ АНАЛІЗУ РЕГУЛЯТОРНИХ КЕЙСІВ¹

Код причини виникнення недоліку	Причина виникнення недоліку	Номери кейсів	К-ть
Без коду	Регулювання досягає мети	#5, #13	2
РА-3-R-5-1	Регулювання досягає мети, але процедура застосування правильно обраного інструменту містить надмірну дискрецію, що призводить до виникнення корупції чи несправедливого застосування інструменту по відношенню до окремої групи зацікавлених осіб	#1	1
РА-3-R-5-7	Регулювання досягає мети, але процедура не передбачає права на адміністративне оскарження рішень, що призводить до завдання істотної шкоди	#1	1

¹ Прим. Код визначений згідно «Класифікатора недоліків застосування регуляторних інструментів». Для всіх випадків, де зазначено код згідно класифікатора, причину виникнення недоліку також зазначено згідно Класифікатора.

PA-4-R-2-1	Неможливо визначити, чи досягає регулювання мети бо проблема для якої запроваджувалось регулювання хоч і описана достатньо, щоб її зрозуміти, проте оцінити її можливо лише шляхом опитування суб'єктивної думки	#11	1
PA-4-R-4-2	Неможливо визначити, чи досягає регулювання мети бо існуюча система збору та аналізу даних не працює (не дає адекватної інформації)	#2, #3, #4, #8, #9, #10, #12	7
PA-4-R-5-1	Неможливо визначити, чи досягає регулювання мети, хоч необхідна інформація існує, але не доступна через обмежений режим використання	#6, #7, #14	3
PA-1-R-1-1	Регулювання не досягає мети (проблема не вирішується) через допущені помилки при нормопроектванні	#9	1

ПИТАННЯ ДО ОБГОВОРЕННЯ:

- ❓ Чи правильно на Вашу думку обрані інструменти регулювання для досягнення цілей?
- ❓ Чи погоджуєтесь Ви з оцінками щодо ефективності регулювання?
- ❓ Чи погоджуєтесь Ви з визначеними Причинами виникнення недоліків регулювання, виявленими в результаті аналізу?

АНКЕТА ДЛЯ НАДАННЯ ЗВОРОТНОГО ЗВ'ЯЗКУ

ПИТАННЯ ЩОДО ПОВНОТИ НАДАНОЇ У ЗЕЛЕНІЙ КНИЗІ ІНФОРМАЦІЇ

1 Чи вважаєте Ви перелік регуляторних актів, які регулюють ринок внутрішнього водного транспорту вичерпаним?

Так, вичерпаний

Ні, можу навести акти, які мають бути внесені до переліку: _____

Ні, проте не можу навести додаткових актів

Інше: _____

2 Чи погоджуєтесь Ви з актами, які за результатами перегляду ринку внутрішнього водного транспорту були визначені як неактуальні?

Так

Ні, не вважаю неактуальними: _____

Ні, необхідно доповнити: _____

3 Чи погоджуєтесь Ви з актами, які були визначені за результатами перегляду ринку внутрішнього водного транспорту як такі, що мають ознаки незаконних?

Так

Ні, не вважаю незаконними: _____

Ні, необхідно доповнити: _____

4 Чи в повній мірі в Зеленій книзі окреслено перелік способів регулювання?

Так, в повній мірі

Ні, не в повній мірі, необхідно додати до переліку: _____

Я не визначився

Інше: _____

ПИТАННЯ ЩОДО ПОДАЛЬШОГО ВДОСКОНАЛЕННЯ РЕГУЛЯТОРНОГО ПОЛЯ

5) За Вашим особистим переконанням, чи потребує ринок внутрішнього водного транспорту додаткових регуляторних інструментів?

- Ні, достатньо регуляторних інструментів
- Так, (наведіть приклад: _____

_____)
- Немає чіткої відповіді

6) Чи згодні Ви зі сформульованими проблемами на ринку внутрішнього водного транспорту?

- Так
- Ні, необхідно доповнити: _____

- Вилучити: _____

- Я не визначився

7) Чи вважаєте Ви, що ринок внутрішнього водного транспорту достатньо чітко та зрозуміло регламентований для всіх учасників ринку?

- Так, достатньо чіткий та зрозумілий
- Ні
- Не можу визначитися

8) Які з наведених проблем на Вашу думку є такими, що найбільше створюють перешкоди для розвитку конкурентного середовища на ринку ВВТ?

9) Чи вважаєте Ви, що держава має додатково стимулювати розвиток конкуренції на ринку ВВТ?

- Так
- Ні
- Не можу визначитися

ДОДАТКИ

ДОДАТОК №1 ПЕРЕЛІК РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ РИНКУ:

1. Закон Про ліцензування видів господарської діяльності
2. Рішення Про затвердження Переліку радіоелектронних засобів та випромінювальних пристроїв, на експлуатацію яких потрібен дозвіл на експлуатацію радіоелектронного засобу або випромінювального пристрою
3. Постанова Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності у сфері безпеки на морському та річковому транспорті і визначається періодичність здійснення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою з безпеки на транспорті
4. Наказ Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден
5. Наказ Про затвердження Переліку районів обов'язкового лоцманського проведення та категорій суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення
6. Наказ Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту
7. Наказ Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України
8. Постанова Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню
9. Наказ Про портові збори
10. Наказ Про затвердження Положення про морських лоцманів
11. Наказ Про затвердження Порядку видачі одноразових тимчасових дозволів на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах
12. Рішення Про затвердження Порядку надання висновків щодо електромагнітної сумісності та дозволів на експлуатацію радіоелектронних засобів і випромінювальних пристроїв та визнання такими, що втратили чинність, деяких рішень НКРЗ
13. Закон Про морські порти України
14. Постанова Деякі питання заходження іноземних невійськових суден до річкових портів України
15. Закон Про Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності
16. Кодекс України Податковий кодекс України
17. Кодекс України Бюджетний кодекс України
18. Постанова Про затвердження Порядку проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів
19. Наказ Про затвердження Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах
20. Наказ Про затвердження Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України
21. Наказ Про затвердження Інструкції про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства
22. Наказ Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України
23. Наказ Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті
24. Наказ Про затвердження Правил пропуску суден через судноплавні шлюзи України

25. Наказ Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства
26. Постанова Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів
27. Наказ Про затвердження Положення про державних річкових лоцманів
28. Наказ Про затвердження Інструкції про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України
29. Закон Про радіочастотний ресурс України
30. Закон Про природні монополії
31. Закон Про перевезення небезпечних вантажів
32. Наказ Про затвердження Порядку справляння плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду
33. Постанова Про затвердження розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду
34. Постанова Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті
35. Постанова Про затвердження Статуту залізниць України
36. Конституція України
37. Закон Про страхування
38. Кодекс України Водний кодекс України
39. Кодекс України Кодекс торговельного мореплавства України
40. Закон Про транспорт
41. Постанова Про тимчасове положення про місячне планування та організацію перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів залізничним, морським та річковим транспортом
42. Закон Про державний кордон України
43. Кодекс України Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 213 - 330)
44. Кодекс України Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21)
45. Постанова Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом
46. Наказ Про затвердження Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України

РЕГУЛЯТОРНІ АКТИ, ЯКІ БУЛО ПРИЙНЯТО ЗА ВІДСУТНОСТІ ПРЯМО ПЕРЕДБАЧЕНОЇ ЗАКОНОМ ПІДСТАВИ ДЛЯ ПРИЙНЯТТЯ:

1. Наказ Міністерства інфраструктури України від 03.12.2013 № 965 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден»
2. Наказ Міністерства транспорту України від 09.06.1999 № 299 «Про затвердження Порядку справляння плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду»
3. Наказ Міністерства інфраструктури України від 09.11.2012 № 665 «Про затвердження Порядку видачі одноразових тимчасових дозволів на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах»
4. Наказ Міністерства транспорту України від 14.01.2002 № 11 «Про затвердження Положення про державних річкових лоцманів»
5. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.06.2007 № 498 «Про затвердження Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України»
6. Наказ Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91 «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України»
7. Наказ Міністерства транспорту України від 19.04.2001 № 225 «Про затвердження Інструкції про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України»
8. Наказ Міністерства транспорту України від 20.10.2003 №809 «Про затвердження Правил пропуску суден через судноплавні шлюзи України»
9. Наказ Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті»
10. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26-11-2004 № 1048 «Про затвердження Інструкції про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства»
11. Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430 «Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту»
12. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 01-08-2007 № 655 «Про затвердження Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах»
13. Постанова Кабінету Міністрів України від 29.02.2012 № 155 «Деякі питання заходження іноземних невійськових суден до річкових портів України»
14. Постанова Кабінету Міністрів України від 22.02.1999 № 236 «Про затвердження розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду»
15. Постанова Кабінету Міністрів України від 08.06.1998 №814 «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті»
16. Постанова Кабінету міністрів України від 17 травня 1993 р. N 357 «Про Тимчасове положення про місячне планування та організацію перевезень експортних, імпорتنних і транзитних вантажів залізничним, морським та річковим транспортом»

НЕАКТУАЛЬНІ РЕГУЛЯТОРНІ АКТИ ЗА ОЗНАКОЮ НЕВІДПОВІДНОСТІ ЗАКОНОДАВСТВУ:

1. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 № 655 «Про затвердження Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах»
2. Постанова Кабінету Міністрів України від 03.06.2013 № 405 «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню»
3. Постанова Кабінету Міністрів України від 29.02.2012 № 155 «Деякі питання заходження іноземних невійськових суден до річкових портів України».
4. Постанова Кабінету Міністрів України № 357 від 17.05.1993 «Про Тимчасове положення про місячне планування та організацію перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів залізничним, морським та річковим транспортом»

НЕАКТУАЛЬНІ РЕГУЛЯТОРНІ АКТИ ЗА ОЗНАКОЮ ПЕРІОДУ ПРИЙНЯТТЯ:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення

ДОДАТОК №2

ГРАДАЦІЯ СУДЕН, З ЯКИХ СПРАВЛЯЮТЬСЯ ПОРТОВІ ЗБОРИ

Вид судна/плавучої споруди	Групи
Вантажні судна, що заходять для виконання вантажних операцій, та плавучі споруди	Група А
Пасажирські судна, включаючи швидкісні судна на підводних крилах та пороми, що заходять для виконання вантажопасажирських операцій, а також криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними	Група Б
Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море» пароплавств, які є членами Братиславської угоди, що заходять у порти на р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки	Група В
Несамохідні судна (крім барж)	Група Г
Судна, що заходять вимушено для постачання, карантинних потреб, а також судна, що прямують на ремонт на судноремонтні підприємства (бази) України;	Група Д
Інші судна (судна судноремонтного заводу, аварійно-рятувальні, підводно-технічні, технічні, госпітальні, гідрографічні, судна портового флоту, криголами, які належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, що здійснюють діяльність у межах морського порту, а також орендовані ними, спортивні судна, приватні яхти, парусні судна, судна, які проходять ходові випробування, риболовні судна, що заходять без виконання вантажних операцій)	Група Е

ДОДАТОК №3

РОЗМІРИ ПЛАТИ ЗА ПРОХОДЖЕННЯ ШЛЮЗАМИ

(грн за одне судно)

Назва шлюзу	Модуль судна, м ³			
	до 2000	2001 - 4000	4001 - 10000	понад 10000
1. ДЛЯ СУДЕН У ЗАКОРДОННОМУ ПЛАВАННІ				
Київський, Канівський, Кременчуцький, Дніпродзержинський	806	1241	1614	1981
Запорізький	3344	4958	6569	8183
Каховський	2169	3223	4337	5457
2. ДЛЯ СУДЕН У КАБОТАЖНОМУ ПЛАВАННІ				
Київський, Канівський, Кременчуцький, Дніпродзержинський	251	372	497	557
Запорізький	618	991	1241	1614
Каховський	497	618	869	1112

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регулювання акту КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ	Регулювання акту ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
1	Водний кодекс України	Верховна Рада України	Кодекс України, Закон, Кодекс	213/95-ВР	06-06-1995	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє					
2	Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності	Верховна Рада України	Закон	877-V	05-04-2007	Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності у сфері безпеки на морському та річковому транспорті і визначається періодичність здійснення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою з безпеки на транспорті	Кабінет Міністрів України	Постанова, Критерії	668	26-11-2014	абз. 6 ч. 2 ст. 5	Регулювання відсутнє					
3	Про транспорт	Верховна Рада України	Закон	232/94-ВР	10-11-1994	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє					

№ п/п	Закон (ратифіковано) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
4	Про ліцензування видів господарської діяльності	Верховна Рада України	Закон	222-VIII	02-03-2015	Про затвердження умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом	Кабінет Міністрів України	Постанова, Умови, Форма типового документа, Заява, Перелік, Опис	1186	23-12-2015	абз. 1 ч. 2 ст. 9	Регулювання відсутнє					Регулювання на положення акту КМУ, (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
5	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє	Міністерство інфраструктури України	Наказ, Порядок, Форма типового документа, Декларація, Журнал, Дозвіл, Спосіб, Перелік	430	27-06-2013	
6	Конституція України	Верховна Рада України	Конституція, Закон	254к/96-ВР	28-06-1996	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє
7	Про перевезення небезпечних вантажів	Верховна Рада України	Закон	1644-III	06-04-2000	Про затвердження Порядку проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів	Кабінет Міністрів України	Постанова, Порядок	1285	31-10-2007	абз. 4 ч. 1 ст. 11	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє

№ п/п	Закон (ратифіко-ваний міжнарод-ний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регулювання відсутнє	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регулювання відсутнє	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийня-тий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийня-тий акт ЦОВВ
8	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє									20-10-2003		Про затвердження Правил пропуску суден через судноплавні шлюзи України	Мініс-терство транспорту України	Наказ, Правила	809		
9	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє									19-04-2001		Про затвердження Інструкції про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України	Мініс-терство транспорту України	Наказ, Інструкція	225		
10	Кодекс торговельного мореплавства України	Верховна Рада України	Кодекс України, Закон, Кодекс	176/95-ВР	23-05-1995	Регулювання відсутнє									08-05-2013		Про затвердження Положення про морських лоцманів	Мініс-терство інфраструктури України	Наказ, Положення, Форма типового докумен-та, Зразок	292		ч. 2 ст. 92
11	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє									26-11-2004		Про затвердження Інструкції про здійснення контролю за виконаннями судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства	Мініс-терство транспорту та зв'язку України	Наказ, Інструкція, Програма, Форма типового докумен-та	1048		

№ п/п	Закон (ратифіко-ваний міжнарод-ний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регулювання відсутнє	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийня-тий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийня-тий акт ЦОВВ
12	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє					Посилання на положення акту КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Мініс-тер-ство транспорту України	Наказ, Поло-ження, Форма типового докумен-та.Вимоти, Журнал, Заходи	904	20-11-2003	
13	Кодекс торговельного мореплавання України	Верховна Рада України	Кодекс України, Закон, Кодекс	176/95-ВР	23-05-1995	Регулювання відсутнє					Посилання на положення акту КМУ	Про затвердження Переліку районів обов'язкового лоцманського проведення та категорій суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення	Мініс-тер-ство інфра-струк-тури України	Наказ, Перелік	662	04-09-2013	ч. 1 ст. 94
14	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє					Посилання на положення акту КМУ	Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського про-ведення суден	Мініс-тер-ство інфра-струк-тури України	Наказ, Тариф, Ставки	965	03-12-2013	
15	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє					Посилання на положення акту КМУ	Про затвердження Правил судноплав-ства на внутрішніх водних шляхах України	Мініс-тер-ство транспорту України	Наказ, Правила	91	16-02-2004	

№ п/п	Закон (ратифіко-ваний міжнарод-ний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регулювання акту КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийня-тий акт КМУ	Регулювання акту ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийня-тий акт ЦОВВ
16	Про залізничний транспорт	Верховна Рада України	Закон	273/ 96-ВР	04-07-1996	Про затвердження Статуту залізниць України	Кабінет Міністрів України	Постанова, Статут	457	06-04-1998	ст. 3	Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
17	Податковий кодекс України	Верховна Рада України	Кодекс України, Закон, Кодекс	2755- VI	02-12-2010	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
18	Про Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності	Верховна Рада України	Закон, Перелік	3392- VI	19-05-2011	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
19	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Про затвердження Порядку видачі одноразових тимчасових дозволів на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах	Міністерство інфраструктури України	Наказ, Порядок, Форма типового документа, Оголошення, Дозвіл	665	09-11-2012	

№ п/п	Закон (ратифіко-ваний міжнарод-ний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регулювання акту КМУ	Регулювання акту ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийня-тий акт КМУ	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийня-тий акт ЦОВВ
20	Про морські порти України	Верховна Рада України	Закон	4709-VI	17-05-2012	Регулювання відсутнє	Регулювання акту ЦОВВ	Мініс-терство інфра-структури Украї-ни	Наказ, Порядок	316	27-05-2013	Про портові збори	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийня-тий акт ЦОВВ
21	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє	Регулювання акту ЦОВВ	Мініс-терство спорту та зв'язу Украї-ни	Наказ, Поло-ження	498	14-06-2007	Про затвердження Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України	
22	Про радіочастотний ресурс України	Верховна Рада України	Закон	1770-III	01-06-2000	Регулювання відсутнє	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє	
23	Кодекс торгового мореплавства України	Верховна Рада України	Кодекс України, Закон, Кодекс	176/95-ВР	23-05-1995	Регулювання відсутнє	Регулювання відсутнє	Мініс-терство тран-спорту Украї-ни	Наказ, Правила, Перелік, Форма типового докумен-та	545	17-07-2003	Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства	ч. 4 ст 90

№ п/п	Закон (ратифіко-ваний міжнарод-ний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регулювання акту КМУ	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийня-тий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президент України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийня-тий акт ЦОВВ
24	Регулювання відсутнє	Регулювання відсутнє				Регулювання відсутнє	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийня-тий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Мініс-терство транспорту та зв'язку України	Наказ, Правила	655	01-08-2007	Посилання на положення акту КМУ, Президент України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийня-тий акт ЦОВВ
25	Регулювання відсутнє	Регулювання відсутнє				Регулювання відсутнє	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийня-тий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Мініс-терство транспорту України	Наказ, Порядок	299	09-06-1999	
26	Регулювання відсутнє	Регулювання відсутнє				Регулювання відсутнє	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийня-тий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері зв'язку та інформати-зації	Рішення, Порядок, Перелік, Заява, Форма типового документа, Записка, Висновок, Зразок, Бланк, Дозвіл, Форма	559	01-11-2012	

№ п/п	Закон (ратифіко-ваний міжнарод-ний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регулювання відсутнє	Регулювання відсутнє	Регулювання відсутнє	14-01-2002	11	Наказ, Поло- ження, Форма типового докумен- та
27	Регулювання відсутнє	Регулювання відсутнє	Регуляторний акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Про затвердження Переліку радіое- лектронних засобів та випромінюваль- них пристроїв, на експлуатацію яких потрібен дозвіл на експлуатацію радіоелектро- нного засобу або випромінюваль- ного пристрою	Націо- наль- на комі- сія, що здійс- нює дер- жавне регу- лю- вання у сфе- рі зв'яз- ку та інфор- мати- зації	Рішення, Перелік, Норми	844	23-12-2014		Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийня- тий акт ЦОВВ
28	Про природні монополії	Верховна Рада України	Закон	1682- III	20- 04- 2000	Регулювання відсутнє	Регулювання відсутнє	Регулювання відсутнє			
29	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє	Регулювання відсутнє	Регулювання відсутнє			Про затвердження Положення про державних річкових лоцманів

№ п/п	Закон (ратифіко-ваний міжнарод-ний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийня-тий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийня-тий акт ЦОВВ
30	Про прийняття за основу проекту Закону України про морські порти України	Верховна Рада України	Поста- нова	4404- VI	21- 02- 2012	Регулювання відсутнє					Посилання на положення акту КМУ, (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийня-тий акт ЦОВВ	Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України	Мініс- тер- ство інфра- струк- тури Украї- ни	Наказ, Правила	348	05- 06- 2013	ч. 2 ст. 19
31	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє					Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийня-тий акт КМУ	Про прийняття за основу проекту Закону України про морські порти України	Вер- ховна Рада Украї- ни	Поста- нова	4404-VI	21- 02- 2012	
32	Про морські порти України	Верховна Рада України	Закон	4709- VI	17- 05- 2012	Про затвер- дження переліку спеціа- лізованих послуг, що надають- ся у морському порту суб'єкта- ми природних монополій, які підлягають державному ре- гулюванню	Кабінет Міністрів України	Постанова, Перелік	405	03- 06- 2013	ч. 2 ст 21	Регулювання відсутнє		Регулювання відсутнє			
33	Про перевезення небезпечних вантажів	Верховна Рада України	Закон	1644- III	06- 04- 2000	Регулювання відсутнє					Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийня-тий акт КМУ	Про затвердження Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України	Мініс- тер- ство інфра- струк- тури Украї- ни	Наказ, Правила	126	04- 04- 2017	абз. 2 ч. 1 ст. 14

№ п/п	Закон (ратифіковано) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регулювання акту КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ	Регулювання акту ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
34	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 213 - 330)	Верховна Рада Української Радянської Соціалістичної Республіки	Кодекс України, Закон, Кодекс	8073-Х	07-12-1984	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє					
35	Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21)	Верховна Рада Української Радянської Соціалістичної Республіки	Кодекс України, Закон, Кодекс	8073-Х	07-12-1984	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє					
36	Про страхування	Верховна Рада України	Закон	85/96-ВР	07-03-1996	Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів	Кабінет Міністрів України	Постанова, Порядок, Правила	733	01-06-2002	п. 26 ч. 1 та ч. 2 ст. 7;	Регулювання відсутнє					

№ п/п	Закон (ратифіко-ваний міжнарод-ний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийня-тий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийня-тий акт ЦОВВ
37	Бюджетний кодекс України	Верховна Рада України	Кодекс України, Закон, Кодекс	2456-VI	08-07-2010	Регулювання відсутнє					Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийня-тий акт КМУ	Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийня-тий акт ЦОВВ
38	Про державний кордон України	Верховна Рада України	Закон	1777-XII	04-11-1991	Регулювання відсутнє					Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийня-тий акт КМУ	Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийня-тий акт ЦОВВ

ДОДАТОК №5

ПЕРЕЛІК НЕАКТУАЛЬНИХ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК «ВАНТАЖНІ РІЧКОВІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ»

№ п/п	Регуляторний акт	Результат оцінки за критерієм «Актуальність»	Ознака, за якою прийнято рішення
1	Постанова Кабінет Міністрів України №155 від 29.02.2012 «Деякі питання заходження іноземних невійськових суден до річкових портів України»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
2	Наказ Мінтрансв'язку України №655 від 01.08.2007 «Про затвердження Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
3	Постанова Кабінет Міністрів України №405 від 03.06.2013 «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
4	Кодекс України Верховна Рада УРСР №8073-Х від 07.12.1984 «Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 213 - 330)»	Неактуальний	За ознакою періоду прийняття
5	Кодекс України Верховна Рада УРСР №8073-Х від 07.12.1984 «Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-21)»	Неактуальний	За ознакою періоду прийняття За ознакою невідповідності законодавству
6	Постанова Кабінет Міністрів України №357 від 17.05.1993 «Про Тимчасове положення про місячне планування та організацію перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів залізничним, морським та річковим транспортом»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству

ДОДАТОК №6

ПЕРЕЛІК ПІДЗАКОННИХ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК «ВАНТАЖНІ РІЧКОВІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ», ЩО МАЮТЬ ОЗНАКИ НЕЗАКОННИХ

№ п/п	Регуляторний акт	Ознака, за якою прийнято рішення
1	Постанова Кабінет Міністрів України №814 від 08.06.1998 «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
2	Наказ Мінінфраструктури №430 від 27.06.2013 «Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
3	Наказ Мінтранс України №809 від 20.10.2003 «Про затвердження Правил пропуску суден через судноплавні шлюзи України»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
4	Наказ Мінтранс України №225 від 19.04.2001 «Про затвердження Інструкції про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
5	Наказ Мінтрансв'язку України №1048 від 26.11.2004 «Про затвердження Інструкції про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
6	Наказ Мінтранс України №904 від 20.11.2003 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
7	Наказ Мінтранс України №91 від 16.02.2004 «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
8	Наказ Мінінфраструктури №665 від 09.11.2012 «Про затвердження Порядку видачі одноразових тимчасових дозволів на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
9	Постанова Кабінет Міністрів України №155 від 29.02.2012 «Деякі питання заходження іноземних невійськових суден до річкових портів України»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
10	Наказ Мінтрансв'язку України №498 від 14.06.2007 «Про затвердження Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
11	Наказ Мінтрансв'язку України №655 від 01.08.2007 «Про затвердження Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
12	Наказ Мінтранс України №299 від 09.06.1999 «Про затвердження Порядку справляння плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
13	Постанова Кабінет Міністрів України №236 від 22.02.1999 «Про затвердження розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
14	Наказ Мінтранс України №11 від 14.01.2002 «Про затвердження Положення про державних річкових лоцманів»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
15	Постанова Кабінет Міністрів України №357 від 17.05.1993 «Про Тимчасове положення про місячне планування та організацію перевезень експортних, імпорتنних і транзитних вантажів залізничним, морським та річковим транспортом»	За ознакою відсутності підстави для прийняття

ДОДАТОК №7 ПЕРЕЛІК ЦІЛЕЙ РЕГУЛЮВАННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНИХ У РЕГУЛЯТОРНИХ АКТАХ РИНКУ «ВАНТАЖНІ РІЧКОВІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ»

№ п/п	Ціль регулювання	Тип акту, що передбачає зазначену ціль	Назва акту, що передбачає зазначену ціль	Номер акту, що передбачає зазначену ціль	Посилання на положення акту, що передбачає зазначену ціль
1	Захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту.	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз 6 ч 1 ст 3
2	Обмеження монополізму та розвиток конкуренції.	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз 8 ч 1 ст 3
3	Створення системи страхування відповідальності за шкodu, яка може бути заподіяна під час перевезення небезпечних вантажів	Закон	Про перевезення небезпечних вантажів	1644-III	стаття 5
4	Безпечне функціонування транспорту.	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз. 4 ч. 1 ст 3
5	Посилення страхового захисту майнових інтересів підприємств, установ, організацій та фізичних осіб	Закон	Про страхування	85/96-ВР	Преамбула
6	Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик	Закон	Про морські порти України	4709-VI	абз. 7 ст. 4 п. 1 ст 22
7	Недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування	Закон	Про морські порти України	4709-VI	абз. 9 ст. 4
8	Стимулювання раціонального використання і охорони вод та відтворення водних ресурсів	Кодекс України	Водний кодекс України	213/95-ВР	ст. 30
9	Залучення коштів з додаткових джерел для забезпечення необхідного рівня технічного стану дніпровських судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів)	Постанова	Про затвердження розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду	236	Преамбула
10	Забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України	Наказ	Про затвердження Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України	126	Преамбула
11	Надходження до загального фонду Державного бюджету України»	Кодекс України	Бюджетний кодекс України	2456-VI	ч. 2 ст. 29

№ п/п	Ціль регулювання	Тип акту, що передбачає зазначену ціль	Назва акту, що передбачає зазначену ціль	Номер акту, що передбачає зазначену ціль	Посилання на положення акту, що передбачає зазначену ціль
12	Забезпечення безпеки судноплавства на річкових внутрішніх водних шляхах України	Наказ	Про затвердження Положення про державних річкових лоцманів	11	Преамбула
13	Здійснення безперерійного та безпечного пропуску флоту	Наказ	Про затвердження Правил пропуску суден через судноплавні шлюзи України	809	п 1 Правил
14	Забезпечення безпеки мореплавства на підходах до морських портів, у межах акваторій цих портів, а також між морськими портами	Кодекс України	Кодекс торговельного мореплавства України	176/95-ВР	ст. 92
15	Забезпечення ефективного користування радіочастотним ресурсом України в інтересах усіх категорій користувачів	Закон	Про радіочастотний ресурс України	1770-III	абз. 2 ч. 1 ст. 13
16	Відшкодування судновласниками витрат залізниць на піднімання прогінних споруд мостів	Постанова	Про затвердження Статуту залізниць України	457	п. 99

ДОДАТОК №8 РЕЗУЛЬТАТИ АНАЛІЗУ ІНСТРУМЕНТІВ (ЗАСОБІВ) РЕГУЛЮВАННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНИХ У РЕГУЛЯТОРНИХ АКТАХ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК «ВАНТАЖНІ РІЧКОВІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ»

№ п/п	Назва інструменту (засобу) регулювання	Спосіб регулювання	Закон, яким запроваджено реалізацію інструменту (засобу) регулювання	Посилання на положення закону, що передбачає запровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Дата впровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Бізнес-процес ринку, до якого застосовується	Ціль регулювання
1	Ліцензія на провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів морським та річковим транспортом	Обмеження доступу на ринок	Закон Верховна Рада України №222-VIII від 02.03.2015 «Про ліцензування видів господарської діяльності»			Перевезення вантажним річковим транспортом	Забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України
2	Рентна плата за користування радіочастотним ресурсом України	Доступ до спільного ресурсу	Кодекс України Верховна Рада України №2755-VI від 02.12.2010 «Податковий кодекс України»			Перевезення вантажним річковим транспортом	Забезпечення ефективного користування радіочастотним ресурсом України в інтересах усіх категорій користувачів
3	Договір страхування засобів водного транспорту	Обов'язкова диверсифікація ризиків	Закон Верховна Рада України №85/96-ВР від 07.03.1996 «Про страхування»	п. 10 ч. 1 ст. 7		Перевезення вантажним річковим транспортом	Посилення страхового захисту майнових інтересів підприємств, установ, організацій та фізичних осіб
4	Договір страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків при перевезенні небезпечних вантажів	Обов'язкова диверсифікація ризиків	Закон Верховна Рада України №85/96-ВР від 07.03.1996 «Про страхування»	п. 26 ч. 1 ст. 7		Перевезення вантажним річковим транспортом	Створення системи страхування відповідальності за шкоду, яка може бути заподіяна під час перевезення небезпечних вантажів
5	Рентна плата за спеціальне використання води	Доступ до спільного ресурсу	Кодекс України Верховна Рада України №2755-VI від 02.12.2010 «Податковий кодекс України»	ст. 255		Перевезення вантажним річковим транспортом	Стимулювання раціонального використання і охорони вод та відтворення водних ресурсів
6	Корабельний збір	Фіскальне регулювання	Закон Верховна Рада України №4709-VI від 17.05.2012 «Про морські порти України»	ст. 22		Перевезення вантажним річковим транспортом	Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик

№ п/л	Назва інструменту (засобу) регулювання	Спосіб регулювання	Закон, яким запроваджено реалізацію інструменту (засобу) регулювання	Посилання на положення закону, що передбачає запровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Дата впровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Бізнес-процес ринку, до якого застосовується	Ціль регулювання
7	Причальний збір	Фіскальне регулювання	Закон Верховна Рада України №4709-VI від 17.05.2012 «Про морські порти України»	ст. 22		Перевезення вантажним річковим транспортом	Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик
8	Якірний збір	Фіскальне регулювання	Закон Верховна Рада України №4709-VI від 17.05.2012 «Про морські порти України»	ст. 22		Перевезення вантажним річковим транспортом	Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик
9	Адміністративний збір (Портові збори)	Фіскальне регулювання	Закон Верховна Рада України №4709-VI від 17.05.2012 «Про морські порти України»	ст. 22		Перевезення вантажним річковим транспортом	Надходження до загального фонду Державного бюджету України»
10	Одноразовий тимчасовий дозвіл на захід до річкових портів України судна під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавання на внутрішніх водних шляхах	Обмеження доступу на ринок				Перевезення вантажним річковим транспортом	Захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту.
11	Лоцманське проведено морськими лоцманами	Фіскальне регулювання	Кодекс України Верховна Рада України №176/95-ВР від 23.05.1995 «Кодекс торговельного мореплавання України»	ст. 106		Перевезення вантажним річковим транспортом	Забезпечення безпеки мореплавання на підходах до морських портів, у межах акваторій цих портів, а також між морськими портами
12	Плата за розведення мостів	Фіскальне регулювання				Перевезення вантажним річковим транспортом	Відшкодування судновласниками витрат залізниць на піднімання прогінних споруд мостів
13	Плата за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду	Фіскальне регулювання				Перевезення вантажним річковим транспортом	Залучення коштів з додаткових джерел для забезпечення необхідного рівня технічного стану дніпровських судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів)
14	Лоцманське проведено державними річковими лоцманами	Фіскальне регулювання				Перевезення вантажним річковим транспортом	Забезпечення безпеки судноплавання на річкових внутрішніх водних шляхах України

