



вих. № 04/11 від 04 листопада 2021 року

Міністру юстиції України  
МАЛЮСЬЦІ Д. Л.  
0100, м. Київ, вул. Городецького, 13

### **Шановний Денисе Леонтійовичу!**

29.10.21 Державна регуляторна служба України Рішенням №523 погодила проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги».

Разом з цим, розробник проєкту Наказу «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» долучив до проєкту Аналіз регуляторного впливу, що потребує настільки значного доопрацювання, що можна зазначити про його відсутність.

В силу вимог статті 25 ЗУ «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» *орган юстиції має всі підстави для відмови в державній реєстрації регуляторного акта, зокрема, в разі, відсутності аналізу регуляторного впливу.*

Аналіз регуляторного впливу, що поданий Мінінфраструктури до проєкту Наказу «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» має наступні підстави для його неврахування.

*1. Наведена у Аналізі регуляторного впливу до проєкту Наказу інформація дублює ту, яка наводилась у якості обґрунтування принципам регуляторної політики до наказу Міністерства інфраструктури України від 11.08.2021 №418 «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги», що в кінцевому може призвести до негативної практики регулятора підвищувати тарифи на вантажні залізничні перевезення без належного обґрунтування у будь-який час та доведеної необхідності.*

Так, у Аналізі регуляторного впливу в якості обґрунтування наявної проблеми вказується про неактуальність в сучасних умовах запровадженої в 2009 році системи розподілу вантажів за тарифними класами, необхідність розробки та запровадження уніфікованих та економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, більш швидкого зростання витрат діяльності АТ «Укрзалізниця» відносно індексації тарифів. Розробником наводиться низка аргументів щодо різниці тарифів різних класів вантажів, більш швидкого зростання витрат діяльності АТ «Укрзалізниця» у порівнянні із індексацією тарифів, змін в структурі економіки та інфляційних процесів, що призвели до зменшення реальної вартості перевезень вантажів з 2014 року, які використовувались Мінінфраструктури для обґрунтування необхідності прийняття наказу № 418 (попереднього суттєвого підвищення тарифів).

*2. В Аналізі регуляторного впливу розробником жодним чином не розкриті основні питання відповідного регулювання: собівартість вантажних перевезень в цілому, в тому числі за видами (класами вантажів) та безпосередньо перевезення вантажів 1-го тарифного класу; рентабельність вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця», в тому числі за видами (класами вантажів).*

Зазначене не дозволяє підтвердити або спростувати достовірність наведених розробником аргументів на користь необхідності державного регулювання шляхом прийняття проекту Наказу.

*3. Документ суперечить статті 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».*

А саме: нівелюється принцип доцільності - у Аналізі регуляторного впливу не обґрунтована необхідність державного регулювання господарських відносин з метою вирішення існуючої проблеми; принцип адекватності - у Аналізі регуляторного впливу не доведено відповідність форм та рівня державного регулювання господарських відносин потребі у вирішенні існуючої проблеми та ринковим вимогам з урахуванням усіх прийнятних альтернатив; принцип ефективності - через відсутність у Аналізі регуляторного впливу даних економічного аналізу наслідків реалізації цього Наказу для суб'єктів господарювання та населення, а також забезпечення досягнення внаслідок його дії максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів суб'єктів господарювання, громадян та держави; принцип збалансованості - не доведено у Аналізі регуляторного впливу принцип забезпечення у регуляторній діяльності балансу інтересів різних груп суб'єктів господарювання (наприклад Укрзалізниці та інших груп, які отримують послуги Укрзалізниці з перевезення вантажів), громадян та держави.

*4. У Аналізі регуляторного впливу дані наведені без зазначення джерел аналітичних даних, аргументації способу проведених розробником розрахунків, що не дозволяє перевірити репрезентативність взятих до уваги розробником оціночних даних під час обґрунтування необхідності прийняття проекту Наказу.*

*5. У Аналізі регуляторного впливу до проекту наказу не визначено та не оцінено належним чином альтернативні способи досягнення цілей.*

При визначенні проблеми розробником зазначається, що перевезення деяких вантажів значно дорожче за перевезення інших вантажів, що дискримінує ряд виробників продукції із вищою часткою доданої вартості.

В Аналізі регуляторного впливу розробником, зокрема, наголошується: «Недосконалість чинної системи тарифікації вантажів була виявлена серед фінансових порушень, які призвели до недоотримання доходів, за результатами державного фінансового аудиту діяльності АТ «Укрзалізниця» за період з 01 січня 2017 р. по 30 червня 2020 р. (далі – Аудиторський звіт), проведеного Державною аудиторською службою України. Так, відповідно до Аудиторського звіту: «впровадження класності на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України, відсутність уніфікації коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів, є економічно необґрунтованим та надає преференції при перевезенні окремих видів вантажів, через що АТ «Укрзалізниця» втратила доходів розрахунково на суму 17,6 млрд гривень».

Проте, при визначенні альтернативних способів вирішення проблеми розробником не запропоновано та не проаналізовано жодного можливого системного варіанту врегулювання проблеми, наприклад відмови від розподілу вантажів на класи.

*6. У Аналізі регуляторного впливу відсутні будь-які дані щодо проведення розробником оцінки наслідків дії регуляторного акта в частині аналізу вигод та витрат, яка дає уявлення про загальний економічний та соціальний ефект відповідного регуляторного акта.*

Покладений в основу проекту Наказу спосіб (механізм) державного регулювання є суттєво обтяжливим для відповідного бізнес-середовища, оскільки передбачає суттєве підвищення тарифів на залізничне перевезення вантажів без аналізу економічних наслідків для усіх без виключення учасників відповідного процесу. У підсумку він спрямований на збільшення доходів АТ «Укрзалізниця», яке займає монопольне (домінуюче) становище на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, та не враховує в повній мірі усі негативні наслідки для багатьох підприємств інших галузей економіки.

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

*7. На порушення вимог пункту 8 Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, що затверджена постановою Кабінету Міністрів від 11.03.2004 № 308, розробником не проведений розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади та розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва (проводиться у разі, коли питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких впливає проблема, перевищує 10 відсотків).*

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

**8.** *В Аналізі регуляторного впливу до проекту Наказу не проаналізовано вплив підвищення тарифів на обсяги перевезень АТ «Укрзалізниця», особливо враховуючи щорічне падіння обсягу перевезень залізничним транспортом та зростання обсягу перевезень автомобільним транспортом. Тільки у 2018 році Укрзалізниця перевезла на 18 млн тон менше ніж у 2017 році (322 млн тон проти 340 млн тон у 2017 році) у той час як автомобільним транспортом у 2018 році перевезено на 11 млн тон більше ніж у 2017 році (187 млн тон у 2018 році порівняно із 176 млн тон у 2017 році).*

Подальше збільшення вартості витрат на залізничні перевезення може стати одним із чинників автоматичного зменшення обсягів перевезень залізничним транспортом та обсягів доходів АТ «Укрзалізниця», що одночасно із збитковістю пасажирських перевезень буде вимагати постійного підвищення залізничних тарифів для покриття витрат та дефіциту обігових коштів.

З огляду на те, що проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» містить суттєві недоліки, враховуючи реальну ймовірність ситуації, коли наслідки відповідного тарифного рішення будуть мати набагато гірші (негативні) економічні та соціальні показники для всього ринкового середовища України та керуючись статтею 25 ЗУ «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» *прошу прийняти рішення, яким відмовити в проведенні державної реєстрації проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги».*

**З повагою,**

**Президент УАВП**



**Михайло Корилкевич**

**підготував:**

Гладуненко Роман, виконавчий директор УАВП  
+38 050 419 75 06  
info@limeindustry.in.ua