**Аналіз регуляторного впливу**

**до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін**

**до переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ, Національної поліції та Державної міграційної служби,**

**і розміру плати за їх надання»**

**І. Визначення проблеми**

Наразі, Міністерством внутрішніх справ України вживаються заходи щодо розширення сфери діяльності Державного та науково-дослідних експертно-криміналістичних центрів МВС України щодо провадження діяльності по проведенню випробувань колісних транспортних засобів під час обов’язкового технічного контролю. Для чого внесені відповідні зміни до положення про Державний та науково-дослідні експертно-криміналістичні центри МВС України, затверджені наказом Міністерства внутрішніх справ України від 31 січня 2017 року № 77, а також триває процес акредитації відповідно до вимог ДСТУ EN ISO/IEC 17065:2019 Оцінка відповідності. Вимоги до органів з сертифікації продукції, процесів та послуг (EN ISO/IEC 17065:2012, IDT; ISO/IEC 17065:2012, IDT) та ДСТУ EN ISO/IEC 17025:2019 Загальні вимоги до компетентності випробувальних та калібрувальних лабораторій (EN ISO/IEC 17025:2017, IDT; ISO/IEC 17025:2017, IDT).

Порядком проведення обов’язкового технічного контролю та обсягами перевірки технічного стану транспортних засобів, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 року № 137, серед іншого визначено перелік категорій транспортних засобів, які підлягають обов’язковому технічному контролю в Україні. До зазначеного переліку переважно включено автомобілі, що використовуються для надання послуг із перевезення пасажирів та вантажів, а також транспортних засобів, що використовується з метою отримання прибутку.

Абзацом 22 пункту 15 Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 року № 1388 передбачено, що транспортним засобам, у реєстраційних документах яких відсутня інформація щодо ідентифікаційних номерів кузова, шасі (рами), зареєстрованим до 18 жовтня 2006 р., протягом двох років з дня набрання чинності постановою Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2022 р. № 1019 “Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України з питань державної реєстрації транспортних засобів, допуску громадян до керування транспортними засобами” (Офіційний вісник України, 2022 р., № 75, ст. 4544), а зареєстрованим на тимчасово окупованій Російською Федерацією території України, - протягом двох років з дня припинення або скасування воєнного стану на відповідній території присвоюються та наносяться на них спеціальні індивідуальні номери на підставі заяви особи, за якою такий транспортний засіб був зареєстрований, з подальшою перереєстрацією такого транспортного засобу в порядку, установленому цим Порядком.

### Пунктом 364 Переліку платних послуг, [які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ](https://ips.ligazakon.net/document/view/kp111098?ed=2011_10_26&an=44)[, Національної поліції](https://ips.ligazakon.net/document/view/kp150908?ed=2015_11_09&an=18) [та Державної міграційної служби, і розмір плати за їх надання](https://ips.ligazakon.net/document/view/kp111098?ed=2011_10_26&an=44), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 4 червня 2007 року № 795 встановлено розмір плати за надання послуги з [нанесення спеціальних індивідуальних та дублюючих ідентифікаційних номерів транспортних засобів](https://ips.ligazakon.net/document/view/kp220724?ed=2022_06_24&an=41), що складає 300 відсотків [прожиткового мінімуму для працездатних осіб, розмір якого встановлено на 1 січня календарного року](https://ips.ligazakon.net/document/view/kp220724?ed=2022_06_24&an=42). З метою зменшення фінансового навантаження на фізичних та юридичних осіб, стимулювання збільшення попиту на отримання експертної послуги, а також забезпечення конкурентоспроможності державних установ з приватними підприємствами, які надають аналогічну послугу, пропонується знизити розмір плати за надання послуги з [нанесення спеціальних індивідуальних та дублюючих ідентифікаційних номерів транспортних засобів](https://ips.ligazakon.net/document/view/kp220724?ed=2022_06_24&an=41)  до 200 відсотків [прожиткового мінімуму для працездатних осіб, розмір якого встановлено на 1 січня календарного року](https://ips.ligazakon.net/document/view/kp220724?ed=2022_06_24&an=42).

Визначення основних груп (підгруп), на які проблема має вплив:

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

На сьогодні переважну більшість послуг із сертифікації та обов’язкового технічного контролю транспортних засобів надають приватні підприємства, а питома вага установ державної форми власності на цьому ринку є мізерною.

В Україні функціонують лише три державні підприємства – ДП «ДержавтотрансНДІпроект» Міністерства інфраструктури України,
ДП «Укрметртестстандарт» та ДП НДІ «Система» Міністерства економіки України, які є призначеними органами з оцінки відповідності щодо проведення сертифікації та обов’язкового технічного контролю колісних транспортних засобів і надають відповідні платні послуги.

Також у зв’язку із розширенням сфери діяльності Експертної служби МВС та актуалізації вартості деяких її послуг проектом акта пропонується внести відповідні зміни до Переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ, Національної поліції та Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 04 червня 2007 року № 795.

**ІІ. Цілі державного регулювання**

Основною ціллю регуляторного акта є розширення сфери діяльності Експертної служби МВС та актуалізації вартості деяких її послуг шляхом внесення відповідних змін до Переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ, Національної поліції та Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 04 червня 2007 року № 795.

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

1. Визначення альтернативних способів

| **Вид альтернативи** | **Опис альтернативи** |
| --- | --- |
| Альтернатива 1 | *Залишення наявної ситуації без змін* Збереження чинного регулювання унеможливлює якісне надання послуг та створює додаткові проблеми, а саме:низький рівень конкуренції між суб’єктами господарювання уповноваженими на надання платних послуг; Отже, збереження чинного регулювання є неприйнятним. |
| Альтернатива 2 | *Прийняття регуляторного акта* Прийняття проєкту акта забезпечує: конкуренцію державних установ з приватними суб’єктами господарювання уповноваженими на проведення обов’язкового технічного контролю колісних транспортних засобів та надання зазначених послуг на новітньому обладнанні сертифікованому в Україні, відповідно до акредитації в Національному агентстві з акредитації України та економічно обґрунтованих цін;розширення мережі суб’єктів уповноважених на проведення обов’язкового технічного контролю, що дозволить проходити випробування та обов’язковий технічний контроль колісних транспортних засобів в установах Експертної служби МВС;установлення економічно обґрунтованих розмірів плати за надання послуг дозволить забезпечити конкурентоспроможність державних установ з приватними підприємствами, які надають послуги з дублювання первинних або нанесення спеціальних індивідуальних ідентифікаційних номерів транспортних засобів. |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1 *(залишення наявної ситуації без змін)*  | Відсутні | В середньому 1300 грн. на одного громадянина (власника транспортного засобу або уповноважену ним особу), це пов’язано з низьким рівнем конкуренції між суб’єктами господарювання уповноваженими на надання платних послуг |
| Альтернатива 2*(прийняття регуляторно-го акта)*  | Покращення якості надання послуг за рахунок збільшення рівня конкуренції між суб’єктами надання послугУстановлення економічно обґрунтованих розмірів плати за надання послуг державними установами | В середньому 1020 грн. на одного громадянина (власника транспортного засобу або уповноважену ним особу) |

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1*(залишення наявної ситуації без змін)* | Відсутні | В середньому 1300 грн. за один транспортний засіб, що належить установам, підприємствам та організаціям державної форми власності  |
| Альтернатива 2*(прийняття регуляторного акта)* | Розширення сфери діяльності державних установ дозволить збільшити надходження до Державного бюджету УкраїниУстановлення економічно обґрунтованих розмірів плати за надання послуг дозволить стимулювати збільшення попиту на отримання послуг в державних установах | В середньому 1020 грн. за один транспортний засіб, що належить установам, підприємствам та організаціям державної форми власності  |

Оцінка впливу на сферу суб’єктів господарювання

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид альтернативи** | **Вигоди** | **Витрати** |
| Альтернатива 1*(залишення наявної ситуації без змін)* | Відсутні | В середньому 1300 грн. за один транспортний засіб, що належить суб’єктам господарювання |
| Альтернатива 2*(прийняття регуляторного акта)* | Прийняття акта надасть суб’єктам господарювання додаткову можливість вибору альтернативних суб’єктів уповноважених на проведення обов’язкового технічного контролю та випробування колісних транспортних засобів  | В середньому 1020 грн. за один транспортний засіб, що належить суб’єктам господарювання |
| Прийняття акта надасть можливість знизити фінансове навантаження на суб’єктів господарювання під час отримання послуг з дублювання первинних або нанесення спеціальних індивідуальних ідентифікаційних номерів транспортних засобів та стимулюватиме збільшення попиту для отримання послуги |  |

Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, у розрізі великих, середніх та малих підприємств визначити неможливо у зв’язку з відсутністю таких вихідних даних, а проєкт постанови однаково впливає на всіх суб’єктів господарювання незалежно від форми власності та рівня доходу транспортні засоби яких підпадають під обов’язковий технічний контроль.

**ВИТРАТИ**

**на одного суб’єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №з/п | Витрати | За перший рік (за один), грн | За п’ять років, грн |
| 1 | Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень | Х | Х |
| 2 | Податки та збори (зміна розміру податків / зборів, виникнення необхідності у сплаті податків / зборів), гривень | Х | Х |
| 3 | Витрати, пов’язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень | Х | Х |
| 4 | Витрати, пов’язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), млн гривень | Х | Х |
| 5 | Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов’язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень | Х | Х |
| 6 | Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), млн гривень | Х | Х |
| 7 | Витрати, пов’язані із наймом додаткового персоналу, гривень | Х | Х |
| 8 | Інше: * витрати часу на ознайомлення з вимогами регулювання та запис до черги, (грн)
* проведення обов’язкового технічного контролю та випробування колісних транспортних засобів
 | 48,01020,0 | 2405100 |
| 9 | РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень | 48,0+1020 | 5340 |
| 10 | Кількість суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць | Х | Х |
| 11 | Сумарні витрати суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), гривень | Х | Х |

Виходячи із розрахункової пропускної спроможності, потенційна кількість проведення обов’язкового технічного контролю транспортних засобів (що належать суб’єктам господарювання) на одній лінії випробувальної лабораторії за робочий день складає 16 одиниць на суму 16 320 грн., що відповідно за рік складатиме 4192 одиниці на суму 4 275 840 грн.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб’єкта господарювання

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | У перший рік, грн | Періодичні(за рік), грн | Витрати за п’ять років, грн |
| Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо | Х | Х | Х |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид витрат | Витрати на сплату податків та зборів (змінених / нововведе-них) (за рік), грн | Витрати за п’ять років, грн |
| Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків / зборів), млн грн | Х | Х |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | Витрати\* на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік) | Витрати на оплату штрафних санкцій за рік | Разом за рік | Витрати за п’ять років |
| Витрати, пов’язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу), млн грн | Х | Х | Х | Х |

\*Вартість витрат, пов’язаних із підготовкою та поданням звітності державним органам, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації).

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | Витрати\* на адміністрування заходів державного нагляду (контролю)(за рік)  | Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік) | Разом за рік | Витрати за п’ять років |
| Витрати, пов’язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), млн грн | Х | Х | Х | Х |

\* Вартість витрат, пов’язаних з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю), визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо) | Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий) | Разом за рік (стартовий) | Витрати за п’ять років |
| Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов’язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо),млн грн | Х | Х | Х | Х |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Вид витрат | За  рік (стартовий) | Періодичні (за наступний рік) | Витрати за п’ять років |
| Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), млн грн | Х | Х | Х |

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

Вартість балів оптимального альтернативного способу визначається за чотирибальною системою оцінки ступеня досягнення визначених цілей, у якій:

4 – цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде);

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

2 – цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невирішеними);

1 – цілі прийняття регуляторного акта, які не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблем)** | **Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)** | **Коментарі щодо присвоєння відповідного бала** |
| 1 | 2 | 3 |
| Альтернатива 1 | 1 | Збереження чинного регулювання залишає незручний та не конкурентний механізм надання послуг з перевірки технічного стану та обов’язкового технічного контролю колісних транспортних засобів, а також надання послуг з дублювання та нанесення спеціальних індивідуальних ідентифікаційних номерів транспортних засобів  |
| Альтернатива 2 | 4 | Прийняття проєкту акта забезпечує розширення сфери діяльності державних установ, а також запровадження економічно обґрунтованих розмірів плати за надання послуг Головною перевагою проєкту акта є можливість забезпечення надання якісних платних послуг на сучасному українському та європейському обладнанні сертифікованому в Україні, відповідно до акредитації в Національному агентстві з акредитації України та економічно обґрунтованих цін |
| **Рейтинг результативності** | **Вигоди (підсумок)** | **Витрати (підсумок), грн** | **Обґрунтування відповідного місця альтернативи**  |
| Альтернатива 1 | Відсутні | Відсутні  | Не дає змоги досягнути цілі державного регулювання |
| Альтернатива 2  | Запровадження конкурентно- спроможної пропозиції на ринку проведення обов’язкового технічного контролю, дублювання та нанесення спеціальних індивідуальних ідентифікаційних номерів транспортних засобів | Відсутні  | Ціль державного регулювання може бути досягнута повною мірою шляхом прийняття проєкту |
| **Рейтинг** | **Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи** | **Оцінка ризику зовнішніх чинників**  |
| Альтернатива 1 | Переваги відсутні. Збереження чинного регулювання унеможливлює надання якісних конкурентно-спроможних послуг державними установами  | Відсутні |
| Альтернатива 2 | Причини для відмови відсутні. Обрана альтернатива дасть змогу запровадити надання якісних платних послуг на сучасному українському та європейському обладнанні сертифікованому в Україні, відповідно до акредитації в Національному агентстві з акредитації України та економічно обґрунтованих цін | Відсутні |

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

1. *Механізм дії регуляторного акта*

Для розв’язання визначеної проблеми пропонується проєкт акта, спрямований на впорядкування відносин у сфері плати за надання підрозділами Експертної служби МВС деяких послуг.

*2. Організаційні заходи впровадження регуляторного акта в дію*

Заходи, які повинні здійснити органи влади для впровадження цього регуляторного акта:

проєкт наказу оприлюднено на офіційному вебсайті МВС з метою отримання зауважень та пропозицій від фізичних та юридичних осіб;

для впровадження цього регуляторного акта забезпечено інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення в засобах масової інформації та на офіційному вебсайті МВС.

Ризику впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає.

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів. Можлива шкода в разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

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

**або виконувати ці вимоги**

Прийняття проєкту акта впливатиме на розмір надходжень до бюджету.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу або нового структурного підрозділу чинного органу.

Реалізація вимог регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат і ресурсів на адміністрування (регулювання) органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування (здійснюватиметься спеціалістами в межах службових повноважень).

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

Строк дії нормативно-правового акта не обмежений у часі до прийняття нового законодавчого акта або втрати ним чинності.

Зміна строку дії постанови можлива в разі зміни правових актів вищої юридичної сили, на виконання яких розроблено проєкт постанови.

Строк набрання чинності регуляторним актом відповідно до законодавства після його оприлюднення.

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

До основних показників результативності дії регуляторного акта належать:

1) розмір надходжень до державного бюджету і спеціального фонду державного бюджету, пов’язаних із дією акта;

2) суб’єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акта, – фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності, колісні транспортні засоби яких підпадають під обов’язковий технічний контроль;

3) забезпечення безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього природнього середовища;

4) рівень поінформованості суб’єктів господарювання з основних положень акта – середній. Проєкт акта розміщено на вебсайті МВС (<https://mvs.gov.ua>).

Прогнозними показниками результативності проєкту постанови надходження коштів до державного бюджету з урахуванням кількості наданих послуг з обов’язкового технічного контролю транспортних засобів із видачою відповідного документу та дублювання первинних або нанесення спеціальних індивідуальних ідентифікаційних номерів транспортних засобів.

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

Стосовно регуляторного акта уповноваженим органом виконавчої влади буде здійснюватися базове, повторне та періодичне відстеження його результативності у строки, установлені статтею 10 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через рік після набрання чинності регуляторним актом шляхом аналізу.

Повторне відстеження буде здійснюватися через рік, але не пізніше двох років із дня набрання чинності регуляторним актом. У результаті повторного відстеження відбудеться порівняння показників базового та повторного відстежень.

Періодичне відстеження здійснюватиметься раз на три роки, починаючи з дня закінчення заходів із повторного відстеження.

Вид даних, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності, – аналітичний.

**Міністр внутрішніх справ України Ігор КЛИМЕНКО**

\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2024 року