

## АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проекту постанови Кабінету Міністрів України

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

### **I. Визначення проблеми**

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

Перевезення небезпечних вантажів в Україні регулюється Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів», постановою Кабінету Міністрів України від 23.12.2015 № 1186 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом».

Так, на сьогоднішній день залишається поза увагою та нерегульовано у повному обсязі Ліцензійними умовами напрями:

- організації та здійсненні вантажних операцій при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом;
- розширення кваліфікації працівників (персоналу), які безпосередньо приймають участь у здійсненні вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами та осіб, які відповідальні за безпечне виконання таких робіт у цілому;
- забезпечення ліцензіатом проведення спеціального навчання з питань перевезення небезпечних вантажів, охорони праці та пожежної безпеки, періодичне підвищення кваліфікації та медичний огляд своїх працівників, пов'язаного з проведенням вантажних операцій з небезпечними вантажами;

Відповідно до Порядку проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 31 жовтня 2007 року № 1285, до вантажних операцій допускається персонал суб'єктів господарювання, який пройшов спеціальне навчання.

- проведення ліцензіатами (здобувачами ліцензій) технічного огляду та/або

експертного обстеження всіх виробничих об'єктів та обладнання, які використовуються ліцензіатом при здійсненні вантажних операцій при перевезенні небезпечних відходів та небезпечних вантажів річковим, морським транспортом.

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

Відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 14.12.1998 № 497 «Про затвердження Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення», *спеціалізовані організації* – організації, що не є учасника процесу, які залучаються Мінінфраструктури для організації роботи, пов'язаної із забезпеченням безпеки під час перевезення вантажів.

Відповідно до Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» від 15.01.2015 № 124-VIII, *документ про відповідність* - декларація (в тому числі декларація про відповідність), протокол (у тому числі протокол випробувань), звіт, висновок, свідоцтво, сертифікат (у тому числі сертифікат відповідності) або будь-який інший документ, що підтверджує виконання визначених вимог, які стосуються об'єкта оцінки відповідності.

- забезпечення страхування життя та здоров'я працівників (персоналу), які безпосередньо приймають участь у здійсненні вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами, від нещасних випадків на виробництві та професійного захворювання;

Водночас на сьогодні законодавство України, у тому числі Ліцензійні умови, якими визначається вичерпний перелік документів, що додаються до заяви на отримання ліцензії, а також встановлюються організаційні, кадрові та технологічні вимоги до матеріально-технічної бази ліцензіатів і засобів провадження діяльності, не містять вищезазначених положень.

Згідно Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 № 1644-III, визначено що *перевезення небезпечних вантажів* – діяльність, пов'язана з переміщенням небезпечних вантажів від місця їх виготовлення чи зберігання до місця призначення з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу, приймання вантажу, здійсненням вантажних операцій та короткостроковим зберіганням вантажів на всіх етапах переміщення.

Так, із визначення терміну «перевезення небезпечних вантажів» наведеного в цьому Законі, можна визначити процеси, пов'язані з переміщенням небезпечного вантажу, а саме:

- підготовка небезпечного вантажу та небезпечних відходів до перевезення

річковим, морським транспортом;

- підготовка тари до перевезення небезпечного вантажу та небезпечних відходів до перевезення річковим, морським транспортом;

- підготовка транспортних засобів до перевезення небезпечного вантажу та небезпечних відходів до перевезення річковим, морським транспортом;

- здійснення вантажних операцій:

- навантаження небезпечного вантажу та небезпечних відходів на транспортний засіб;

- вивантаження небезпечного вантажу та небезпечних відходів з транспортного засобу;

- сортування дрібних відправок та контейнерів з небезпечними вантажами та небезпечними відходами;

- перевантаження, перевалка на транспорті засоби іншого виду транспорту небезпечного вантажу та небезпечних відходів;

- завантаження і розвантаження небезпечного вантажу та небезпечних відходів на транспортні засоби іншого виду транспорту;

- видача небезпечного вантажу та небезпечних відходів;

- транспортування небезпечного вантажу та небезпечних відходів;

- короткострокове зберігання небезпечних вантажів та небезпечних відходів на всіх етапах переміщення.

Зазначені вище процеси виконуються як поодинокі, так і в сукупності відповідно до виду господарської діяльності – перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів.

На сьогодні відсутнє чітке законодавче визначення здійснення вантажних операцій при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом, а визначення, які містяться у наказі Міністерства транспорту України від 14.12.1998 № 497 «Про затвердження Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення» та наказі Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 № 348 «Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України» є такими, що застосовуються у вузькому та загальному розумінні. Так, *вантажні операції* – навантаження, вивантаження і перевантажування вантажу, завантаження і розвантаження транспортного засобу.

Пропонується наступне визначення здійснення вантажних операцій при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом у широкому розумінні, яке можна застосовувати до практичних реалій сьогодення.

«*Вантажні операції*» - навантаження небезпечного вантажу та/або небезпечних відходів на річковий, морський транспорт, вивантаження небезпечного вантажу та/або небезпечних відходів із річкового, морського транспорту, сортування дрібних відправок та контейнерів, перевантаження,

перевалка та транспортні засоби іншого виду транспорту.

Неприйняття зазначених змін може спричинити настання невідворотних наслідків для навколишнього природного середовища, травмування та загибель людей. Запропоновані зміни збільшать відповідальність ліцензіатів за недотримання правил безпеки при здійсненні вантажних операцій при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом.

Для проведення аналізу регуляторного впливу за основу взято 48 суб'єктів малого підприємництва. Акт не буде розповсюджуватися на суб'єктів великого бізнесу.

Існуючі проблеми справляють вплив на:

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

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою:

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

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

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

## II. Цілі державного регулювання

Метою державного регулювання є:

- забезпечення належного рівня безпеки організації здійснення вантажних операцій ліцензіатами під час провадження господарської діяльності, зокрема при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом;

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

- забезпечення страхування життя та здоров'я працівників (персоналу), які безпосередньо приймають участь у перевезенні та/або здійсненні вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами, від нещасних випадків на виробництві та професійного захворювання;

- забезпечення ліцензіатом проведення спеціального навчання з питань перевезення небезпечних вантажів, охорони праці та пожежної безпеки, періодичне підвищення кваліфікації та медичний огляд своїх працівників, пов'язаного з проведенням вантажних операцій з небезпечними вантажами;
- удосконалення процедури отримання ліцензій з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом, зокрема в частині визначення кадрових, організаційних та технологічних вимог щодо вантажних операцій при організації здійснення перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом;
- створення рівних умов конкуренції та відповідальності.

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

#### 1. Визначення альтернативних способів

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

	<p>зменшення ризиків аварійних ситуацій, катастроф, травмування чи загибелі людей, які пов'язані із недотриманням правил безпеки під час здійснення вантажних операцій при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом;</p> <p>страхування життя та здоров'я працівників (персоналу), які безпосередньо приймають участь у здійсненні вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами, від нещасних випадків на виробництві та професійного захворювання;</p> <p>удосконалення процедури отримання ліцензій з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом, зокрема в частині визначення кадрових, організаційних та технологічних вимог щодо вантажних операцій при організації здійснення перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом.</p>
--	---

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні.	Витрати держави пов'язані насамперед з ліквідацією наслідків аварійних ситуацій та катастроф, втрата позитивної репутації України, як транспортної держави.
Альтернатива 2 Прийняття постанови	Зменшення рівня ризиків аварійних ситуацій, катастроф, травмування чи загибелі людей, які пов'язані із недотриманням правил безпеки. Зменшення ризиків забруднення навколишнього природного середовища. Збільшення надходжень до Державного бюджету України за рахунок отримання коштів за видачу ліцензії.	Відсутні.

### Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні.	Витрати пов'язані насамперед з

Збереження чинного регулювання		ліквідацією наслідків аварійних ситуацій та екологічних катастроф (відновлення здоров'я, поховання тощо).
Альтернатива 2 Прийняття постанови	Отримання безпечних та якісних послуг.	Реалізація не потребуватиме додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян.

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

Показник	Великі*	Середні*	Малі*	Мікро*	Разом*
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	X	X	48	X	48
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	X	X	100	X	100

\*За інформацією Укртрансбезпеки.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	Витрати пов'язані насамперед з ліквідацією наслідків аварійних ситуацій та екологічних катастроф (відновлення здоров'я, поховання тощо).
Альтернатива 2	Вигоди для ліцензіатів, які провадять ліцензійну діяльність з перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом – зменшення відповідальності за недотримання правил безпеки працівниками, які здійснюють вантажні операції з небезпечними вантажами, удосконалені та більш чіткі ліцензійні умови, зменшення аварійних ситуацій та екологічних катастроф (відновлення здоров'я, поховання тощо).	Витрати для ліцензіатів, які провадять ліцензійну діяльність з перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом встановлено Законом України «Про ліцензування видів господарської діяльності»

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

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

#### Сумарні витрати за альтернативою згідно методики

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	<p><b>Для держави:</b> Відсутні</p> <p><b>Для громадян:</b> Відсутні</p> <p><b>Для суб'єктів господарювання:</b> Ситуація залишиться на існуючому рівні.</p>	<p>Втрати <b>держави</b> пов'язані насамперед з ліквідацією наслідків аварійних ситуацій та катастроф, втрата позитивної репутації України, як транспортної держави.</p> <p>Для <b>громадян</b> витрати, пов'язані насамперед з ліквідацією наслідків аварійних ситуацій та екологічних катастроф (відновлення здоров'я, поховання тощо).</p> <p>Для <b>суб'єктів господарювання</b> витрати пов'язані насамперед з ліквідацією наслідків аварійних ситуацій та екологічних катастроф (відновлення здоров'я, поховання тощо).</p>	Є недоцільною альтернативою, оскільки не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання та не відповідає вимогам діючих законодавчих норм та правил безпеки.



<p>Альтернатива 2 Прийняття постанови</p>	<p><b>Для держави:</b> Зменшення рівня смертності, аварійних ситуацій та катастроф. Зменшення ризиків забруднення навколишнього природного середовища. Збільшення надходжень до Державного бюджету України за рахунок отримання коштів за видачу ліцензії.</p> <p><b>Для громадян:</b> Отримання безпечних та якісних послуг.</p> <p><b>Для суб'єктів господарювання:</b> Вигоди для ліцензіатів, які провадять ліцензійну діяльність з перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом – зменшення відповідальності за недотримання правил безпеки працівниками, які здійснюють вантажні операції з небезпечними вантажами, удосконалені та більш чіткі ліцензійні умови, зменшення аварійних ситуацій та екологічних катастроф (відновлення здоров'я, поховання тощо).</p>	<p><b>Для держави:</b> Відсутні</p> <p><b>Для громадян:</b> Не прогноуються</p> <p><b>Для суб'єктів господарювання:</b> плата за видачу ліцензії.</p>	<p>Є найбільш оптимальною серед запропонованих альтернатив, оскільки дає змогу повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання та відповідатиме вимогам діючих законодавчих норм та правилам безпеки.</p>
---	--	---	---

Відсутні ризики зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта.

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

Для розв'язання проблеми, визначеної у пункті 1 цього аналізу регуляторного впливу, передбачається:

- 1) забезпечення безпеки організації здійснення вантажних операцій при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом;
- 2) забезпечення безпеки організації здійснення вантажних операцій при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом фахівцями з належним рівнем професійної компетенції;
- 3) розширення кваліфікації працівників (персоналу), які безпосередньо приймають участь у здійсненні вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами при перевезенні небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом та осіб, які відповідальні за безпечне виконання таких робіт в цілому;
- 4) врегулювання питання видачі документа про відповідність виконання процесів при здійсненні вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами з перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом, який видається спеціалізованими організаціями, які визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту;
- 5) встановлення вимоги щодо наявності у ліцензіата (здобувача ліцензії) документів про результати технічного огляду та/або експертного обстеження виробничих об'єктів та обладнання;
- 6) забезпечення ліцензіатом проведення спеціального навчання з питань перевезення небезпечних вантажів, охорони праці та пожежної безпеки, періодичне підвищення кваліфікації та медичний огляд своїх працівників, пов'язаного з проведенням вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами;
- 7) забезпечення обов'язкового страхування на випадок настання нещасних випадків на виробництві, професійного захворювання чи негативних наслідків під час здійснення вантажних операцій з небезпечними вантажами та небезпечними відходами, відшкодування збитків;
- 8) забезпечення гармонізації умов конкурентоспроможності серед різних видів перевезень усередині держави.

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

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

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

Відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

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

Відповідно розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання. акта не проводився.

Розрахунок витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва не проводився, оскільки суб'єкти господарювання, які провадять ліцензійну діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом відносяться до суб'єктів малого підприємництва.

Прийняття постанови дозволить привести нормативно-правовий акт у відповідність до законодавства України та Європейських Регламентів і Директив.

Прийняття та оприлюднення проекту постанови в установленому порядку забезпечить доведення його вимог до суб'єктів господарювання, центральних та місцевих органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування.

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів.

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

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

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

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

Строк дії цього регуляторного акта встановлюється на необмежений строк з моменту набрання чинності, оскільки необхідність виконання положень регуляторного акта є постійною.

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

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Кількість суб'єктів, на яких поширюватиметься дія акта – не обмежується.

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

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

4. Кількість проведених органом ліцензування позапланових перевірок;

5. Кількість суб'єктів господарювання притягнутих до відповідальності за провадження господарської діяльності без отримання ліцензії.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та (або) фізичних осіб із основними положеннями проекту регуляторного акта – високий, оскільки зазначений проект постанови розміщений на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (<http://www.mtu.gov.ua/timeline/Zakonotvorchadiyalnist.html>) в розділі "Регуляторна діяльність " та на сайті Державної служби України з безпеки на транспорті (<http://dsbt.gov.ua/storinka/diyalnist>).

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

Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів пов'язаних з дією акта відповідає платі за видачу ліцензії відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності»

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

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

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

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

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

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Державною службою України з безпеки на транспорті протягом усього терміну його дії шляхом розгляду пропозицій та зауважень, які надійдуть до Державної служби України з безпеки на транспорті.

Строк виконання заходів 30 робочих днів.

Голова Державної служби України  
з безпеки на транспорті

М.В. Ноняк

« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 р.