

АНАЛІЗ ВПЛИВУ**наказу Мінінфраструктури України від 02.11.2011 р. №491
«Про затвердження Змін до Правил реєстрації та експлуатації власних
вантажних вагонів» та «реформи Укрзалізниці» на регуляторне середовище
та господарські відносини у сфері залізничних вантажних перевезень****Невідповідність наказу Мінінфраструктури України від 02.11.2011 р. №491
принципам державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності**

Наказ Мінінфраструктури України від 02.11.2011 р. №491 «Про затвердження Змін до Правил реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів» спрямований на правове регулювання господарських відносин та суттєво зачіпає права і законні інтереси усіх господарюючих суб'єктів, які задіяні у секторі вантажних залізничних перевезень. Отже, це рішення є регуляторним актом, а Мінінфраструктури зобов'язане було при його підготовці виконати обов'язкові процедури підготовки його аналізу регуляторного впливу та проведення його громадського обговорення із зацікавленими суб'єктами. Цього вимагають статті 5, 6, 8 і 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності». До речі, самі Правила реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 28.09.2004 р. №856, перед їх прийняттям проходили процедуру погодження Держпідприємства, як це передбачено ст. 21 Закону. При цьому, Мінінфраструктури України порушило не лише основоположний антикорупційний закон, а й ключове положення Конституції України – її ч. 2 ст. 19, за якою органи державної влади і органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Відповідно до вимог ст. 25 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», регуляторний акт не може бути прийнятий або схвалений уповноваженим на це органом виконавчої влади або його посадовою особою, якщо наявна хоча б одна з таких обставин:

- 1) відсутній аналіз регуляторного впливу;
- 2) проект регуляторного акта не був оприлюднений;
- 3) проект регуляторного акта не був поданий на погодження із спеціально уповноваженим органом або його відповідним територіальним органом.

Отже, відповідно до закону, існує, щонайменше, дві безсумнівні правові підстави, за якими зазначений регуляторний акт Мінінфраструктури України повинен у невідкладному порядку бути визнаний таким, що прийнятий з порушеннями принципів державної регуляторної політики, та скасований, як того вимагає закон.

Усупереч ч. 2 ст. 19 Конституції і закону зазначений регуляторний акт, вкрай важливий для забезпечення господарських відносин у сфері вантажних залізничних перевезень, підготовлено і прийнято Мінінфраструктури України з грубими порушеннями законодавчо встановлених засад державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності, яких дотримуються усі економічно розвинені ринкові держави світу.

Негативні наслідки для громадян, суб'єктів господарювання і держави від реалізації «реформи Укрзалізниці»

У результаті корупційного проекту «реформування» Укрзалізниці:

- транспортна складова у вартості імпортованих товарів в Україні зросла більш як на 50%;
- поширюється практика корупційних маніпуляцій державною власністю (товарними вагонами усіх видів) та її незаконного і несправедливого розподілу між користувачами послуг із залізничних вантажних перевезень;
- суттєво знижується конкурентоздатність експортних українських товарів через збільшення у декілька разів затрат на їх транспортування;
- відбувається значне падіння активності товарообмінних процесів в Україні, що матиме вкрай негативні наслідки для національної економіки, товаровиробників і споживачів, призведе до скорочення податкових платежів;
- зменшується привабливість України як транзитної держави для іноземних імпортерів, які з метою уникнення штучно створених транспортних бар'єрів та економії затрат налагодять транспортування товарів іншими видами транспорту або в обхід території нашої держави, що завдасть значної шкоди національній економічній безпеці, підриває стабільність роботи транспортної галузі;
- колосальні вигоди й капітали, які недоотримає держава і Український народ, вкотре осядуть у кишенях злочинних політико-бізнесових груп, які заробляють на владі та професійно грабують свій народ.