



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна

тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45

www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає на повторне погодження проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451» (далі – проект акта).

Просимо погодити проект акта у найкоротший строк.

- Додатки:
1. Копія проекту акта на 10 арк. в 1 прим.
 2. Аналіз регуляторного впливу до проекту акта на 11 арк. в 1 прим.
 3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту акта на 1 арк. в 1 прим.

Заступник Міністра

Наталія ФОРСЮК

0.31

Лєся Поппер 351 44 56

№12993/27/10-19 від 19.11.2019 на №18022/0/2-19 від 02.09.2019





КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 2019 р. №

Київ

**Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України
від 21 травня 2012 р. № 451**

Кабінет Міністрів України постановляє:

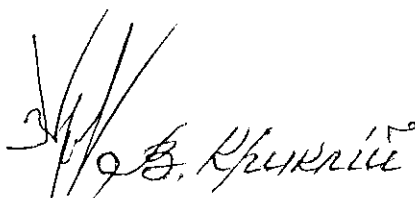
1. Унести зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними» (Офіційний вісник України, 2012 р., № 40, ст. 1546), що додаються.

2. Міністерству інфраструктури, Міністерству внутрішніх справ, Міністерству фінансів привести власні нормативно-правові акти у відповідність з цією постановою.

3. Ця постанова набирає чинності через 45 днів з дня її опублікування.

Прем'єр-міністр України

Олексій ГОНЧАРУК

A handwritten signature in black ink, which appears to read "О. Гончарук".

Додаток до
постанови Кабінету Міністрів України
від 2019 р. №

ЗМІНИ,
що вносяться до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня
2012 р. № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб,
автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів
перевізників і товарів, що переміщуються ними»

1. У Типовій технологічній схемі пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними» (Офіційний вісник України, 2012 р., № 40, ст. 1546, № 91, ст. 3674; 2013 р., № 63, ст. 2297; 2015 р., № 59, ст.1936):»

1) у пункті 2:

абзац третій викласти в такій редакції:

«інформаційна система електронної взаємодії - організаційно-технічна система, яка відповідає законодавству про електронний документообіг та

враховує принцип «єдиного вікна» міжнародної практики, рекомендації міжнародних організацій, що дає можливість портовому співтовариству або окремо кожному із його учасників за допомогою технічних і програмних засобів накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати, обмінюватися та передавати в електронній формі інформацію і документи про осіб, товари та транспортні засоби, що обробляються в морському порту, які використовуються учасниками портового співтовариства для виконання своїх повноважень;»;

доповнити новим абзацом четвертим такого змісту:

«інформаційна система «Морське Вікно» – інформаційно-телекомунікаційна система у вигляді програмно-апаратного комплексу інформаційних підсистем, що забезпечує середовище для збору, обробки, поширення та обміну інформацією щодо суден із впорядкованою та загальноприйнятою структурою даних, правил і управлінням правами доступу згідно з вимогами міжнародного та національного законодавства та взаємодіє на рівні «система-система» для прозорості організації взаємного доступу користувачів інформаційної системи «Морське Вікно» та інших інформаційно-телекомунікаційних систем державних органів відповідно до діючих регламентів, технологічних схем та прав доступу;».

У зв'язку з цим, абзаци четвертий – восьмий вважати абзацами п'ятим – дев'ятим;

абзац шостий викласти в такій редакції:

«портове співтовариство – два і більше суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, державні органи уповноважені здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, правоохоронні органи, портові оператори, інші суб'єкти господарювання (агенти, експедитори та інші), що провадять у морських портах та за їх межами діяльність з транспортування або обробки товарів, контейнерів, пасажирів, багажу і транспортних засобів, або іншу діяльність спрямовану на забезпечення виконання технологічних процесів,

що здійснюється на території морського порту, будь-яких взаємопов'язаних процесів обміну інформацією і документами щодо пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів і товарів (далі – учасники портового співтовариства);»;

2) у пункті 5 абзаци другий та третій виключити;

3) пункт 6 викласти в такій редакції:

«6. У разі в'їзду (прибуття) осіб, транспортних засобів і ввезення товарів в Україну здійснення їх контролю розпочинається прикордонним контролем і закінчується митним контролем, у разі виїзду (вивезення) товарів з України - розпочинається митним контролем і закінчується прикордонним контролем. Крім того, у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України органи охорони державного кордону у випадках, передбачених статтею 19 Закону України «Про Державну прикордонну службу України», здійснюють перевірку рівня іонізуючого випромінювання товарів та транспортних засобів». Послідовність здійснення прикордонного, митного контролю та перевірки рівня іонізуючого випромінювання може змінюватись. Зазначені види контролю та перевірка можуть також здійснюватись одночасно. Послідовність проведення видів контролю та перевірки визначається технологічною схемою пропуску осіб, транспортних засобів та вантажів через державний кордон.

Прикордонний контроль осіб, транспортних засобів і вантажів здійснюється у місцях, визначених статтею 5 Закону України «Про прикордонний контроль».

Митний контроль транспортних засобів і товарів у пунктах пропуску здійснюється відповідно до типових технологічних схем митного контролю, що затверджуються Кабінетом Міністрів України.

У випадках, установлених законодавством, товари, що ввозяться на митну територію України (у тому числі з метою транзиту), пропускаються

через державний кордон України після проведення у пунктах пропуску митними органами заходів офіційного контролю шляхом попереднього документального контролю.

Попередній документальний контроль проводиться на підставі переліку товарів, які у разі ввезення на митну територію України (у тому числі з метою транзиту) підлягають заходам офіційного контролю, та відповідно до поданих декларантом, уповноваженою особою або перевізником документів та відомостей, у тому числі з використанням єдиного державного інформаційного веб-порталу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі».

У разі припинення попереднього документального контролю заходи офіційного контролю проводяться посадовими особами відповідних державних органів, уповноважених здійснювати такі заходи офіційного контролю (далі – контролюючі органи), які залучаються до їх проведення посадовою особою митного органу».

Відповідно до нормативно-правових актів та міжнародних договорів контролюючими органами України та суміжних держав може здійснюватися спільний контроль як на території України, так і за її межами.»;

4) пункт 7 викласти в такій редакції:

«7. Інформаційна система «Морське Вікно» впроваджується державним підприємством «Адміністрація морських портів України» (далі – Адміністратор).

Інформаційні системи електронної взаємодії учасників портових співтовариств впроваджуються учасниками портового співтовариства або окремо кожним із його учасників з урахуванням цієї Типової технологічної схеми та правил, передбачених частиною другою статті 19 Закону України «Про морські порти України».

Адміністратор з метою впровадження, забезпечення функціонування та розвитку інформаційної системи «Морське Вікно»:

визначає: структуру та формат обміну даними в інформаційній системі «Морське Вікно», форми електронних документів, технологічні умови створення, впровадження і функціонування інформаційної системи «Морське Вікно», порядок і умови підключення та використання інформаційної системи «Морське Вікно»;

розробляє: плани заходів щодо створення, впровадження та розвитку інформаційної системи «Морське Вікно», плани заходів щодо застосування документів в електронній формі замість документів на папері, технологічні схеми обробки і оформлення осіб, транспортних засобів, товарів, у тому числі вантажів та багажу, пасажирів у морських портах з використанням інформаційної системи «Морське Вікно».

Зазначені документи затверджуються Адміністратором. У разі коли документи (або зміни до них), зазначені в абзацах четвертому та п'ятому цього пункту, стосуються виконання функцій державними органами, уповноваженими здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, вони затверджуються за погодженням з відповідними органами.

Під час здійснення відповідного виду контролю в пунктах пропуску для міжнародного морського сполучення за умови відсутності заборони щодо переміщення через державний кордон України окремих товарів з боку державних органів, уповноважених здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, після закінчення часу, визначеного технологічною схемою обробки і оформлення осіб, транспортних засобів, товарів, у тому числі вантажів та багажу, пасажирів у морських портах з використанням інформаційної системи «Морське Вікно», позитивне рішення про результати здійснення контролю вважається прийнятим.

Інформаційні системи електронної взаємодії учасників портових співтовариств та інформаційна система «Морське Вікно» після впровадження в морському порту використовується портовим співтовариством або окремо кожним із його учасників під час переміщення осіб, виконання операцій з транспортними засобами і товарами. Інформаційні системи електронної взаємодії учасників портових співтовариств та інформаційна система «Морське Вікно» використовуються на підставі відповідних договорів (угод).

Після впровадження в морському порту інформаційної системи «Морське Вікно», інформаційних систем електронної взаємодії учасників портових співтовариств відмітки державних органів, уповноважених здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, проставляються в таких системах або налаштовується обмін інформацією на рівні «система-система» для прозорості організації взаємного доступу користувачів інформаційних систем.

Подання інформації про судно через інформаційну систему «Морське Вікно» з 30 червня 2020 року із дотриманням структури та формат обміну даними, форми електронних документів, встановлених Адміністратором системи є обов'язковим.

Для здійснення контролю за переміщенням в пунктах пропуску товарів і транспортних засобів митним органам через інформаційну систему «Морське Вікно» та/або інформаційну систему електронної взаємодії надається в електронному вигляді інформація про окремі операції з товарами та транспортними засобами в морському порту. Структура та формат узгоджуються Адміністратором з ДФС.»;

5) у пункті 10:

абзац третій викласти в такій редакції:

«Після впровадження у морському порту інформаційної системи «Морське Вікно» відомості щодо результатів проведення перевірки маси бруто контейнерів передаються від портового оператора морському

агентів з використанням такої системи. У разі функціонування в морському порту інформаційних систем електронної взаємодії учасників портового співтовариства, відомості щодо результатів проведення перевірки маси брутто контейнерів передаються також з використанням таких систем.»;

у абзаці четвертому слова «санітарного, ветеринарного, фітосанітарного контролю» замінити словами «та інших видів контролю»;

абзац шостий викласти в такій редакції:

«У такому разі посадова особа контролюючого органу зазначає підставу для здійснення контролю в інформаційній системі «Морське Вікно». У разі функціонування в морському порту інформаційної системи «Морське Вікно» підстава зазначається у такій системі.»;

абзац восьмий викласти в такій редакції:

«Обмін інформацією і документами в електронній формі, необхідними для прийняття рішення про необхідність здійснення контролю безпосередньо на судні, між адміністрацією морського порту, державними органами, уповноваженими здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, та учасниками портового співтовариства, здійснюється з використанням відповідного модулю в інформаційно-телекомунікаційній системі органів доходів і зборів та інформаційної системи «Морське Вікно» після її впровадження у морському порту.»;

б) пункт 14 викласти в такій редакції:

«14. Контроль осіб, транспортних засобів і товарів вважається закінченим, якщо у встановлених законодавством випадках у товаросупровідних (товаротransпортних) документах на транспортний засіб і товари або у відповідних інформаційних (інформаційно-телекомунікаційних) системах поставлено відповідні відмітки посадових осіб митного органу, інших контролюючих органів, у тому числі з використанням єдиного державного інформаційного веб-порталу «Єдине

вікно для міжнародної торгівлі», або якщо за результатами перевірки паспортних документів осіб у передбачених законодавством випадках (зокрема, проходження через «зелені коридори», зони спрощеного контролю) уповноваженими службовими особами підрозділу охорони державного кордону і посадовими особами митного органу надано усний дозвіл на пропуск через державний кордон.»;

7) абзац другий пункту 15 викласти в такій редакції:

«Інформація про вивезення вантажів із території морського порту надається підрозділу охорони державного кордону, а у разі наявності інформаційних систем електронної взаємодії учасників портового співтовариства – з використанням цих систем.».

2. У Типовій технологічній схемі здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними» (Офіційний вісник України, 2012 р., № 40, ст. 1546; 2018 р., № 1, ст. 15),

1) абзаци перший та другий пункту 5 викласти в такій редакції:

«5. Агентська організація (морський агент) зобов'язана не пізніше ніж за одну добу до прибуття судна закордонного плавання в порт призначення на митній території України подати митному органу, в зоні діяльності якого розташований такий порт, інформацію в електронному вигляді, за формою, встановленою Мінфіном, про товари, прийняті до перевезення у контейнерах у порт призначення на митній території України. Така інформація може бути подана із використанням інформаційної системи «Морське Вікно». Така інформація використовується митним органом виключно для визначення форми та обсягу контролю, достатнього для

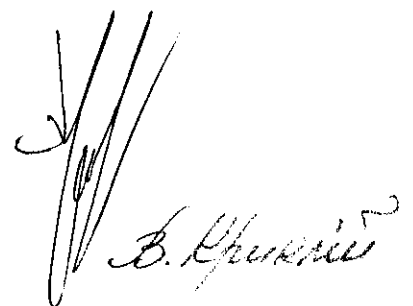
забезпечення додержання законодавства з питань державної митної справи.

Порядок і форма подання інформації про товари, що підлягають заходам офіційного контролю встановлюються державними органами, які здійснюють такі заходи.»;

2) пункт 15 виключити;

3) у абзаці третьому пункту 16 після слів «печаткою судна» доповнити словами «(за наявності)»;

4) пункт 23 виключити.



В. Кравчук

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України
від 21 травня 2012 року № 451»

I. Визначення проблеми

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451» (далі – проект акта), розроблено з метою сприяння розвитку конкуренції, справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, а також знешкодження корупційних ризиків та підвищення довіри до держави.

Проектом акта передбачається внесення змін до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451 (далі – Типова технологічна схема пропуску).

Вищевказаний нормативно-правовий акт є правовою підставою створення та функціонування Інформаційної системи портового співтовариства (далі – ІСПС).

Відповідно до Типової технологічної схеми пропуску, ІСПС – це організаційно-технічна система, що дає можливість портовому співтовариству за допомогою технічних і програмних засобів накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати, обмінюватися та передавати в електронній формі інформацію і документи, необхідні для здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю та оформлення осіб, товарів, у тому числі вантажу і багажу, і транспортних засобів, відповідає законодавству про електронний документообіг та враховує принцип «єдиного вікна» міжнародної практики, рекомендації міжнародних організацій.

ІСПС була впроваджена в 2013 році під гаслом національного проекту «Єдине вікно-локальне рішення», спрямованого створити можливість для усіх учасників транспортного процесу надавати інформацію одночасно, в єдине місце, в стандартній формі та одному агентству, установі, організації, як це відбувається у найрозвинутіших країнах світу.

Проте, реальне функціонування ІСПС не відповідає проголошеній меті та первісним принципам, закріпленим у Рекомендаціях ЄЕК ООН № 33. Вона становить собою інформатизацію та переведення в електронну форму внутрішнього портового документообігу. Для всіх користувачів портового співтовариства, окрім експедиторів, вона є безкоштовною.

Витрати транспортно - експедиторських організацій, які скористалися послугами Одеського морського порту у період з 01.01.2017 по 21.08.2017 року з використанням ІСПС становлять 12 830 597,1 грн з ПДВ.

Отримавши 100 % монополію на цей вид послуг, приватна компанія самостійно встановлює тариф, який наразі становить 120,48 гривень без ПДВ за одиницю виміру - контейнер. При цьому не вдалося отримати обґрунтування, чому оплата здійснюється за контейнер, а не за документ (оскільки для обробки подається саме документ).

Експедитори, які не погоджуються з підвищенням вартості, отримують повідомлення від постачальника послуг про відключення ІСПС, після чого їм припиняють доступ до ІСПС. Водночас отримати таку послугу у іншого суб'єкту неможливо.

До того ж, ІСПС не відповідає нормам чинного законодавства України, зокрема Митного кодексу України, відповідно до яких контроль за переміщенням через митний кордон України можуть здійснювати виключно державні органи за допомогою інформаційних систем та принципу «єдиного вікна».

Відповідно до частини третьої статті 33 Митного кодексу України необхідні для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, транспортних засобів комерційного призначення документи (крім документів, що містять таємну інформацію), подання яких органам доходів і зборів передбачено цим Кодексом та іншими законами України, надаються органам доходів і зборів іншими державними органами, установами та організаціями, уповноваженими на здійснення дозвільних або контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, з використанням механізму «єдиного вікна» відповідно до цього Кодексу у формі електронних документів, засвідчених електронним цифровим підписом.

У випадку з ІСПС контроль за переміщенням через митний кордон України проводиться за участю приватної юридичної особи, що є прямим порушенням зазначених вище норм Митного кодексу України.

Таким чином, ІСПС є програмою, яка суперечить положенням Митного кодексу України з наведених вище підстав, функціонує на засадах монополії, оплата за послуги формується неконтрольовано, економічно необґрунтовано та не прозоро, що в цілому свідчить про неефективне функціонування ІСПС в морських портах України та невідповідність її напрямам економічного розвитку країни.

При цьому слід зазначити, що на сьогодні в Україні не реалізований принцип «єдиного вікна» під час надання послуг у сфері морських портів України.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

Проблема, яку пропонується врегулювати в результаті прийняття акта, не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів.

У сучасному законодавстві відсутні регуляторні акти, які могли б вирішити зазначену проблему.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями прийняття проекту акта є:

вдосконалення законодавчого регулювання ринку послуг сфери морських портів в Україні;

задоволення потреб суспільства та економіки у перевезенні вантажів, шляхом сприяння розвитку конкуренції;

справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, знешкодження корупційних ризиків;

підвищення довіри до держави;

розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни та покращення інвестиційної привабливості України;

імплементація норм актів Європейського Союзу відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернатив	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	У разі якщо ситуація залишиться без змін, вищезазначену проблему не буде вирішено, і цілі державного регулювання не буде досягнуто
Альтернатива 2. Прийняття акта	Реалізація регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей, а саме: - удосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг у сфері морських портів в Україні; - задоволення потреб суспільства, економіки в перевезенні вантажів та здійсненні контролю з боку держави за наданням цих послуг; - виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектору; - викорінення економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу; - розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни; - покращення інвестиційної привабливості України.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей
Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні, оскільки проблема залишається не вирішеною	Наявність штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектора, наявність економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу. Відсутні умови для розвитку зовнішньоекономічної діяльності країни, відповідно відбувається зниження інвестиційної привабливості України.
Альтернатива 2. Прийняття акта	Прийняття акта забезпечить: - виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектора; - викорінення економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу; - розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни; - покращення інвестиційної привабливості України; - впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу відповідно до Угоди про	Відсутні

	асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони	
--	--	--

Реалізація регуляторного акта не впливатиме на сферу інтересів 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	14	13	1130	-	1157
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	1,2%	1,1%	97,7%	-	100%

Вид альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні, оскільки проблема залишається не вирішеною	При існуючій ситуації витрати експедиторів становлять: - за період 2015 рік 4 250 986, 98 (без ПДВ), 1 128 146, 16 грн. (ПДВ), всього у сумі: 5 379 133, 14 грн.; - за 11 місяців 2016 року (з 01.01.2016 по 30.11.2016) 11 010 247, 59 грн (без ПДВ), 2 055 414, 63 (ПДВ), всього у сумі: 13 65 662, 22 грн; - за 8 місяців 2017 року (з 01.01.2017 по 21.08.2017 року) в Одеському порту

		12 830 597,1 грн з ПДВ. Вказані кошти надходять до приватної компанії.
Альтернатива 2. Прийняття акта	Прийняття акта забезпечить: - добровільність обрання виду послуг та місця їх отримання; - виключення примусовості та фактичного монопольного становища і права односторонньої зміни умов надання послуг та систематичного підвищення тарифів приватною компанією; - встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги у сфері морських портів; - зниження кошторису експедиторських послуг	Немає змоги здійснити обчислення, оскільки не можливо спрогнозувати поведінку та вибір експедиторів, адже прийняття акта забезпечить спрощення взаємодії та право вільного вибору де і в кого отримувати послуги у сфері морських портів. Однак, у разі створення портовим співтовариством або окремо одним із його учасників власної інформаційної системи електронної взаємодії, як приклад, в Одеському морському порту, експедитори взагалі не матимуть витрат.

Станом на 16.10.2019 до публічної Угоди про інформаційне співробітництво, передбаченої постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451, приєдналося **1397** суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність в морських портах, а саме:

276 морських агентів;

14 портових операторів (стивідорних компаній);

20 перевізників (18 автомобільних, 2 залізничних);

1087 вантажовласників або уповноважених ними осіб (транспортно-експедиторських організацій).

Кількість вантажовласників
або транспортно- експедиторських організацій

Рік	Організації, які подавали документи в ІСПС в електронному вигляді зі своїх робочих місць	
	Кількість організацій	Кількість контейнерів з товарами
2014	413	129 790
2015	438	105 875

2016	483	174 017
------	-----	---------

Для проведення аналізу за приклад обрано Одеський морський порт.

Розрахунок витрат транспортно - експедиторських організацій, які скористалися послугами Одеського морського порту у період з 01.01.2017 по 21.08.2017 року з використанням ІСПС

Період	01.2017	02.2017	03.2017	04.2017	05.2017	06.2017	07.2017	08.2017
Кількість контейнерів за місяць	15429	17607	18812	16895	18548	16016	16508	10976
Вартість за 1 контейнер з ПДВ, гривень	98,1							
Витрати експедиторів, грн	1 513 584,9	1 727 246,7	1 845 457,2	1 657 399,5	1 819 558,8	1 571 169,6	1 619 434,8	1 076 745,6
Всього витрат, грн експедиторів за 8 місяців 2017 року	12 830 597,1							

Таким чином, витрати транспортно - експедиторських організацій, які скористалися послугами Одеського морського порту у період з 01.01.2017 по 21.08.2017 року з використанням ІСПС становлять 12 830 597,1 грн з ПДВ.

Прийняття акта забезпечить добровільність обрання виду послуг та місця їх отримання, виключення примусовості та фактичного монопольного становища приватної компанії та права односторонньої зміни умов. До того ж, буде забезпечено встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги у сфері морських портів, зниження кошторису експедиторських послуг, а також виключення порушень чинного законодавства України та прав транспортно-експедиторських організацій.

Водночас підвищиться ефективність планування портової логістики, оскільки морські порти, які наразі мають незначні обсяги вантажообігу, зможуть залучати транспортно - експедиторські організації завдяки конкурентним цінам на послуги, відповідно буде забезпечено збільшення суднообігу в портах та, як наслідок, додаткові надходження портових зборів.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до	При нинішній ситуації витрати експедиторів становлять: - за 2015 рік 4 250 986, 98 (без ПДВ), 1 128 146, 16 грн. (ПДВ), усього -

Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	5 379 133, 14 грн.; - за 11 місяців 2016 року (з 01.01.2016 по 30.11.2016) 11 010 247, 59 грн (без ПДВ), 2 055 414, 63 (ПДВ), всього у сумі: 13 065 662, 22 грн; - за 8 місяців 2017 року (з 01.01.2017 по 21.08.2017 року) в Одеському порту - 12 830 597,1 грн з ПДВ. Вказані кошти надходять до приватної компанії.
Альтернатива 2. Прийняття акта Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	Немає змоги здійснити обчислення, оскільки не можливо спрогнозувати поведінку та вибір експедиторів, адже прийняття акта забезпечить спрощення взаємодії та право вільного вибору, де і в кого отримувати послуги у сфері морських портів. Однак, у разі створення портовим співтовариством або окремо одним із його учасників власної інформаційної системи електронної взаємодії, як приклад, в Одеському морському порту, експедитори взагалі не матимуть витрат.

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. Збереження чинного регулювання	1	Проблема залишиться не вирішеною, цілі державного регулювання не буде досягнуто
Альтернатива 2. Прийняття акта	4	Прийняття акта забезпечить повною мірою досягнення поставлених цілей державного регулювання

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні	Якщо нинішня ситуація залишиться без змін, проблема залишиться не вирішеною. Відсутні умови для досягнення цілей держаного регулювання
Альтернатива 2. Прийняття акта	Реалізація регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей, а саме: - виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектору, - викорінення економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу.	У разі прийняття акта, держава та суб'єкти господарювання не зазнаватимуть жодних додаткових матеріальних витрат	Прийняття акта забезпечить добровільність обрання виду послуг та місця їх отримання, виключення примусовості та фактичного монопольного становища і права односторонньої зміни умов надання послуг та систематичного підвищення тарифів приватною компанією. Водночас буде забезпечено встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги у сфері морських портів, зниження кошторису експедиторських послуг.

Щодо цього проекту регуляторного акта відсутні ризики зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта.

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання визначеної проблеми, є прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451».

Заходи, що пропонуються для розв'язання проблеми:

- 1) об'єднання суб'єктів господарювання у морському порту в портове співтовариство за бажанням;
- 2) створення портовим співтовариством або окремо одним із його учасників власної інформаційної системи електронної взаємодії;
- 3) інтеграція з іншими інформаційними системами електронної взаємодії, та інформаційно-телекомунікаційною системою органів доходів і зборів.

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

Державна фіскальна служба України встановлює вимоги для інтеграції інформаційних систем електронної взаємодії з інформаційно-телекомунікаційною системою органів доходів і зборів.

Реалізація регуляторного акта не передбачає фінансових витрат з боку суб'єктів господарювання.

Навпаки реалізація регуляторного акта передбачає встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги у сфері морських портів, зниження кошторису експедиторських послуг, виключення порушень чинного законодавства України та прав транспортно-експедиторських організацій, а також справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах та знешкодження корупційних ризиків.

Проведення М-тесту є неможливим, оскільки відсутні витрати у суб'єктів малого підприємництва.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта не може бути обмежений у часі, оскільки його прийняття необхідне для дотримання вимог чинного законодавства.

Зміна терміну дії акта можлива у разі внесення змін до законодавства, на вимогах якого базується регуляторний акт.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Виходячи з цілей державного регулювання для відстеження результативності цього регуляторного акта вибрано такі показники:

розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта – не прогнозується;

кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта - суб'єкти господарювання, що користуються послугами у сфері морських портів в Україні;

не передбачається додаткових витрат коштів і часу, пов'язаних з виконанням вимог акта, суб'єктами господарювання та/або фізичними особами;
рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб стосовно основних положень регуляторного акта середній;

кількість створених інформаційних систем для надання послуг у сфері морських портів України - передбачено збільшення щонайменше на 14 систем;

обсяг наданих послуг щодо кожного морського порту - передбачено збільшення;

загальний обсяг наданих послуг у сфері морських портів - передбачено збільшення;

кількість звернень заінтересованих сторін щодо перегляду цього регуляторного акта.

Проект регуляторного акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність».

Проведення відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися шляхом збирання статистичних даних щодо вищезазначених показників та аналізу звернень заінтересованих сторін щодо необхідності перегляду нормативно-правового акта з метою внесення до нього змін.

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України шляхом аналізу статистичних даних щодо вищезазначених показників, отриманих від Державного підприємства «Адміністрація морських портів України».

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде проведено через два роки з дня набрання ним чинності, у результаті чого відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження. У разі виявлення не врегульованих та проблемних питань шляхом аналізу показників дії цього акта такі питання буде врегульовано шляхом внесення відповідних змін.

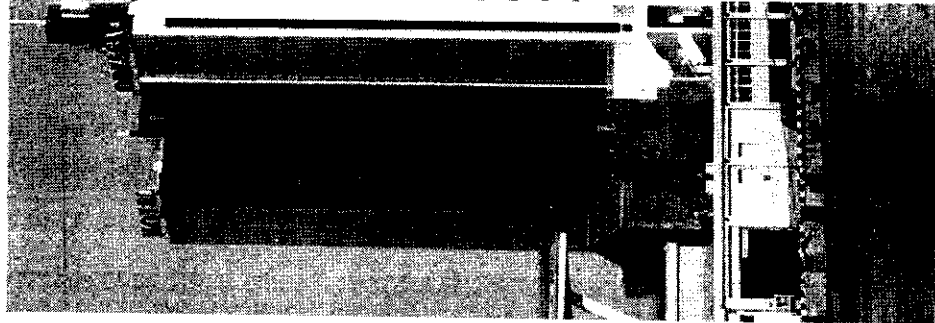
Періодичні відстеження планується здійснювати раз на три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження. Установлені кількісні та якісні значення показників результативності акта будуть порівнювати із зазначенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Міністр інфраструктури України

«__» листопада 2019 р.



Владислав КРИКЛІЙ



ТОВ «Високий Замок» розпочало продаж розливного пива «Місто».

«См. Високий Замок» розпочав продаж розливного пива «Місто».

Повідомлення про оприлюднення

Розкриття інформації

Відомості про оприлюднення

ТОВ «Високий Замок» розпочало продаж розливного пива «Місто».

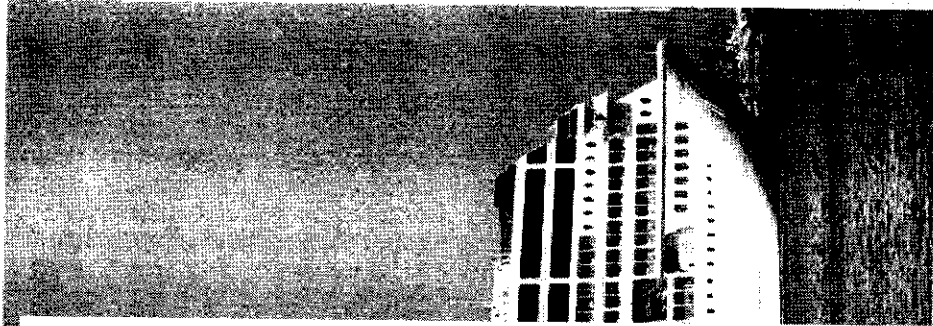
Повідомлення про оприлюднення

Розкриття інформації

Відомості про оприлюднення

Відомості про оприлюднення

Відомості про оприлюднення



Повідомлення про оприлюднення

Відомості про оприлюднення