



ЗАКАРПАТСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ

пл. Народна, 4, м. Ужгород, 88008, тел.: (0312) 69-61-00; 69-60-80; 69-60-78 факс,
www.carpathia.gov.ua, e-mail: admin@carpathia.gov.ua, код ЄДРПОУ 00022496

09.09.2020 № 3750/06-03 На № _____ від _____

Центральні органи виконавчої влади (за списком)

На виконання резолюції Прем'єр-міністра України Д. А. Шмигала від 20 травня 2020 року № 20394/1/1-20 до листа Президента України від 15.05.2020 № 01-01/299 за результатами робочої поїздки Президента України до Закарпатської області 9 травня 2020 року облдержадміністрацією розроблено проєкт постанови „Питання реалізації пілотного проєкту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску „Електронна черга перетину кордону”.

Відповідно до параграфів 33, 37 та 38 Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 року № 950 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2011 року № 1156), просимо погодити зазначений проєкт акта у десятиденний термін в установленому порядку.

- Додатки : 1. Проєкт постанови на 16 арк.
2. Пояснювальна записка на 12 арк.
3. Аналіз регуляторного впливу на 24 арк.

Голова державної адміністрації

Олексій ПЕТРОВ

Уляна Гурчумелія
617545

**КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ****ПОСТАНОВА**

від _____ 2020 р. № _____

Київ

**Питання реалізації пілотного проєкту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску
“Електронна черга перетину кордону”**

З метою комплексного вирішення соціально-економічних, криміногенних та природоохоронних проблем, що зумовлені чергами автомобільного транспорту на під’їзних шляхах до міжнародних автомобільних пунктів пропуску,

для формування системних джерел фінансування видатків розвитку та підтримання належного стану функціонування інфраструктури перетину державного кордону,

переймаючи позитивний міжнародний інноваційний досвід створення електронної системи управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску,

Кабінет Міністрів України постановляє:

1. Погодитися з пропозицією Закарпатської обласної державної адміністрації щодо реалізації з 1 грудня 2020 року до 31 грудня 2023 року включно пілотного проєкту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску проєкту “Електронна черга перетину кордону” (далі – пілотний проєкт).

2. Затвердити Порядок реалізації пілотного проєкту “Електронна черга перетину кордону”, що додається.

3. Обласні державні адміністрації, в межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють автомобільні пункти пропуску, можуть ініціювати реалізацію пілотного проєкту відповідно до положень Порядку реалізації пілотного проєкту «Електронна черга перетину кордону».

4. Міністерству внутрішніх справ України, Закарпатській обласній державній адміністрації, іншим обласним державним адміністраціям, у межах відповідної

адміністративно-територіальної одиниці яких діють автомобільні пункти пропуску:

здійснювати супроводження, координацію та інформаційну підтримку реалізації пілотного проєкту;

забезпечити оприлюднення інформації про реалізацію пілотного проєкту на своєму офіційному веб-сайті та інформування про його результати;

подати до 30 листопада 2022 року Кабінетові Міністрів України проміжний звіт про результати реалізації пілотного проєкту та проекти законодавчих та підзаконних актів щодо імплементації до законодавства України механізмів управління чергами автотранспорту перед автомобільними пунктами пропуску;

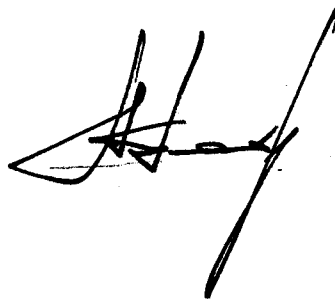
подати до 01 березня 2023 року Кабінетові Міністрів України план імплементації до законодавства України механізмів управління чергами автотранспорту перед автомобільними пунктами пропуску;

подати до листопада 2023 року Кабінетові Міністрів України остаточний звіт про результати реалізації пілотного проєкту, стан імплементації до законодавства України механізмів управління чергами автотранспорту перед автомобільними пунктами пропуску, та перспективу функціонування сервісу «Електронна черга перетину кордону» не у рамках пілотного проєкту.

5. Реалізація пілотного проєкту здійснюється до 31 грудня 2023 року включно.

Прем'єр-міністр України

Денис ШМИГАЛЬ



ПОРЯДОК
реалізації пілотного проєкту „Електронна черга перетину кордону”

Загальні положення

1. Цей Порядок визначає суб'єкти та умови реалізації, пілотного проєкту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску “Електронна черга перетину кордону” (далі – пілотний проєкт).

2. Пілотний проєкт реалізується відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451 “Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними” та Порядку залучення, використання та моніторингу міжнародної технічної допомоги, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 15 лютого 2002 року № 153, за виключенням тих положень, які визначені цією постановою.

3. Терміни, що вживаються у цьому Порядку, мають таке значення:

електронна черга (сервіс) – це створена оператором сервісу комплексна система управління чергами автотранспорту перед автомобільними пунктами пропуску, що являє собою електронну систему адміністрування черги очікування, пріоритетної черги та живої черги транспортних засобів, електронну базу даних, сукупність договірних зобов'язань, за допомогою яких здійснюється організація в'їзду транспортних засобів у автомобільні пунктів пропуску на державному кордоні, з метою виїзду їх з території України;

черга очікування – електронна черга транспортних засобів у базі даних сервісу, на підставі якої відбувається виклик та направлення транспортних засобів до автомобільного пункту пропуску, та здійснення відповідно до вимог, визначених законодавством видів контролю, при перетині транспортними засобами кордону України;

пріоритетна черга – електронна черга транспортних засобів у черзі очікування, що мають право відповідно здійснення до визначених законодавством видів контролю, при перетині кордону України, у першочерговому порядку.

бронювання – придбання місця в черзі очікування засобами сервісу;

попереднє бронювання – бронювання, заздалегідь оформлене за допомогою електронного додатка чи кол-центру сервісу на конкретний час (дата, проміжок часу) перетину кордону;

жива черга – бронювання на найближчий вільний час перетину кордону після прибуття транспортного засобу до зони очікування засобами сервісу;

час бронювання – проміжок часу, протягом якого засобами сервісу здійснюється направлення транспортного засобу до автомобільного пункту пропуску, здійснення визначеного законодавством видів контролю та виїзд з пункту пропуску;

зона очікування – певна територія поруч з державним кордоном, на якій власники та/або орендарі – суб'єкти господарювання надають послуги, визначені цим Порядком, необхідні для функціонування сервісу, а також інші, не заборонені законодавством України, послуги. Із зони очікування також здійснюється виклик транспортних засобів, що знаходяться в черзі очікування, до автомобільних пунктів пропуску для перетину кордону;

власник або орендар зон очікувань – суб'єкт господарювання, якому належить територія зони очікування на праві власності, оренди чи іншому праві користування;

організація в'їзду транспортних засобів до автомобільних пунктів пропуску через кордон – це бронювання транспортного засобу в черзі очікування, очікування в цій черзі, використання зони очікування перед в'їздом на територію пункту пропуску та направлення їх у автомобільні пункти пропуску на державному кордоні транспортних засобів, що здійснюють рух у напрямку виїзду з території України.

оператор сервісу – визначений у рамках проекту міжнародної технічної допомоги виконавець, який володіє компетенцією та технологіями для реалізації сервісу, для практичної реалізації електронної черги адміністрування та реалізує функції, затверджені цим порядком;

користувачі сервісу – водії вантажних автомобільних транспортних засобів, а також представники суб'єктів ЗЕД які здійснюють бронювання з метою митного оформлення вантажів для виїзду за кордон;

електронна система адміністрування – веб-сайт та апаратно-програмний комплекс оператора сервісу пілотного проекту, що забезпечує можливість користувачів зайняти місце в черзі та зоні очікування перетину кордону он-лайн або оф-лайн (далі – Система);

фіксований платіж за використання сервісу – визначений цим Порядком розмір плати за використання сервісу, яку отримує оператор сервісу від користувачів сервісу під час процесу бронювання;

вантажні транспортні засоби (транспортні засоби) – автомобілі, які за своєю конструкцією та обладнанням призначені для перевезення вантажів.

4. Інші терміни і поняття вживаються у значенні, наведеному в Митному кодексі України, Бюджетному кодексі України, законах України «Про прикордонний контроль», «Про державний кордон України», постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними» (далі – Постанова № 451) та постанови від 15 лютого 2002 року № 153 «Про створення єдиної системи залучення, використання та моніторингу міжнародної технічної допомоги» (далі – Постанова № 153).

5. Суб'єктами реалізації пілотного проєкту є:

Обласна державна адміністрація, в межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють автомобільні пункти пропуску;

Міністерство внутрішніх справ України;

Адміністрація Державної прикордонної служби України;

Державна митна служба України;

територіальні органи Державної прикордонної служби України;

територіальні органи Державної митної служби України;

територіальні органи Міністерства внутрішніх справ відповідної адміністративної одиниці.

оператор сервісу;

суб'єкти господарювання – власники, орендарі зони очікування;

користувачі сервісу.

Умови реалізації пілотного проєкту

6. Пілотний проєкт реалізується у рамках проєкту міжнародної технічної допомоги (далі – МТД) на підставі:

запиту Обласної державної адміністрації про залучення МТД;

пропозиції від донора щодо започаткування проєкту МТД, що надійшла до Обласної державної адміністрації.

Реципієнтами проєкту МТД є територіальні органи Державної митної служби України, Державної прикордонної служби України.

Виконавцем проєкту МТД є оператор сервісу.

7. Пілотний проєкт поширюється на вантажні транспортні засоби, що здійснюють виїзд за межі території України, через автомобільні пункти пропуску, визначені відповідно до цього Порядку.

8. Питання включення до діючого пілотного проєкту інших автомобільних пунктів пропуску чи категорій транспортних засобів, ініціює Обласна державна адміністрація, в межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють автомобільні пункти пропуску.

9. Рішення про поширення діючого пілотного проєкту на інші автомобільні пункти пропуску чи/та інші категорії транспортних засобів оформляється протоколом за підписом правомочних представників Обласної державної адміністрації, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Державної митної служби України.

10. Організація в'їзду транспортних засобів до автомобільних пунктів пропуску на державному кордоні з метою виїзду з території України складається з наступних етапів:

бронювання користувачем засобами сервісу місця в електронній черзі очікування перетину державного кордону;

прибуття транспортного засобу до зони очікування з автоматичною фіксацією сервісом факту прибуття;

очікування виклику засобами сервісу на в'їзд транспортного засобу до автомобільного пункту пропуску;

в'їзд транспортного на територію автомобільного пункту пропуску для проходження контрольних процедур для виїзду з території України з фіксацією засобами сервісу проходження всіх визначених законодавством видів контролю, необхідних для виїзду транспортного засобу із пункту пропуску.

11. Для кожного автомобільного пункту пропуску через державний кордон оператор сервісу затверджує правила функціонування сервісу "Електронна черга перетину кордону", у якій визначається перелік зон очікування, з яких транспортні засоби направляються до автомобільного пункту пропуску; технологічні аспекти функціонування сервісу; загальні правила, види та обсяг інформації для бронювання; здійснення користувачами оплати за використання сервісу та її повернення.

12. Сервіс має забезпечувати надання користувачам сервісу наступний обов'язковий комплекс послуг:

12.1. Реєстрація користувача у черзі очікування за допомогою веб-сервісу, електронного додатку або оператора кол-центру при попередньому бронюванні, або бронювання у живій черзі засобами електронних терміналів чи безпосередньо працівником сервісу у зоні очікування.

12.2. Виклик транспортного засобу для в'їзду до автомобільного пункту пропуску засобами сервісу, в тому числі зовнішніми засобами сповіщення, розташованих у зонах очікування, та іншими засобами комунікації.

12.3. Інформування користувача, у визначений ним спосіб, про зміну часу виклику для в'їзду до автомобільного пункту пропуску з метою виїзду за межі території України, у зв'язку з непередбачуваними обставинами його функціонування.

12.4. Паркування транспортного засобу; охорона та освітлення зони очікування; доступ до мережі Інтернет (Wi-Fi); послуга збору побутових відходів та доступності користування туалетними та душовими приміщеннями, упродовж 12 годин від моменту прибуття транспортного засобу до зони очікування до моменту його виклику у пункт пропуску.

13. За використання сервісу оператор сервісу отримує від користувача фіксований платіж у розмірі, визначеному Додатком до цього порядку.

Кошти платежу використовуються для забезпечення оператором функціонування сервісу, відшкодування користувачам зон очікування витрат за надані послуги, визначені цим Порядком, формування коштів спеціального фонду державного бюджету для фінансування видатків розвитку та підтримання належного стану функціонування інфраструктури перетину державного кордону.

14. У зоні очікування суб'єктами господарювання можуть надаватися й інші послуги, не заборонені законодавством.

15. У випадку, коли час очікування у живій черзі до виклику транспортного засобу у пункт пропуску складає не більше 30 хвилин, користувачу повертається плата в порядку та розмірі, затверджені Правилами функціонування сервісу “Електронна черга перетину кордону” відповідного пункту пропуску.

16. Відносини між користувачами сервісу та оператором сервісу щодо надання послуг, визначених пунктом 12 цього Порядку, визначаються договором приєднання, укладання якого є частиною бронювання.

Відносини між оператором сервісу та суб'єктами господарювання – власниками, орендарями зон очікування, пов'язані з наданням послуг, визначених пунктом 12 цього Порядку, врегульовуються договором про спільну діяльність, що укладається згідно з вимогами Цивільного та Господарського кодексів до початку використання відповідної території як зони очікування сервісу.

Відносини між користувачами сервісу та суб'єктами господарювання – власниками, орендарями зон очікування, не пов'язані з наданням послуг, визначених пунктом 12 цього Порядку, врегульовуються правилами користування зоною очікування, що затверджуються їх власниками.

17. Для забезпечення функціонування сервісу, оператор сервісу формує та адмініструє базу даних черги очікування (далі – база даних). База даних ведеться як єдиний банк даних про автомобільний пункт пропуску на державному кордоні та транспортні засоби, що перетинають державний кордон у напрямку виїзду з території України.

17.1. Цілями ведення бази даних є організація черги очікування перед автомобільним пунктом пропуску та забезпечення громадського порядку шляхом обробки даних, зокрема:

про постановку транспортних засобів в чергу очікування перед автомобільним пунктом пропуску;

про заняття місця в черзі очікування перед автомобільним пунктом пропуску;

про послідовність та час здійснення контрольних процедур щодо транспортного засобу від часу його в'їзду до автомобільного пункту пропуску до часу його виїзду з нього;

про документи контролю за переміщенням товарів;

про дотримання черги очікування;

про звернення з клопотаннями про перетин кордону в першочерговому порядку та надання цієї можливості;

про осіб і товари, що перевозяться транспортними засобами, а також про пункти призначення осіб, товарів і транспортних засобів;

про власників і користувачів транспортних засобів;

про осіб, які зареєстрували транспортний засіб в черзі очікування.

17.2. Власником інформації бази даних, визначеної у цьому пункті, є Державна митна служба України. На інформацію, яка накопичується та утворюється у базі даних, поширюються вимоги Митного кодексу щодо її конфіденційності та використання.

Оператор сервісу забезпечує надання інформації з бази даних Державній митній службі України та Адміністрації Державної прикордонної служби України та їх територіальним органам в електронному вигляді за структурою та формою даних, затверджених зазначеними органами. Отримана з бази даних інформація може використовуватися посадовими особами вказаних органів виключно для здійснення ними повноважень, визначених законодавством.

За розголошення інформації з бази даних працівники оператора сервісу, посадові особи органів Державної митної служби України, Адміністрації Державної прикордонної служби України та їх територіальних органів несуть відповідальність, визначену законодавством.

17.3. База даних організована таким чином, що в кожному автомобільному пункті пропуску через кордон існує єдина черга очікування перетину кордону.

17.4. Оператор сервісу забезпечує надання користувачу сервісу інформацію виключно стосовно транспортного засобу, який зареєстрований ним у черзі очікування в наступному обсязі:

- про порядковий номер транспортного засобу в черзі очікування;
- про передбачуваний час очікування в черзі;
- про передбачуваний час перетину кордону;
- про направлення транспортного засобу в автомобільний пункт пропуску;
- про плату за користування сервісом.

Для реалізації пілотного проєкту суб'єкти здійснюють наступне.

18. Обласна державна адміністрація.

18.1. Визначає наявність на території відповідної адміністративно-територіальної одиниці умов для реалізації пілотного проєкту, встановлені цим Порядком.

18.2. Подає до Секретаріату Кабінету Міністрів України запит щодо започаткування проєкту (програми) міжнародної технічної допомоги відповідно до вимог Постанови № 153 з метою реалізації пілотного проєкту.

Запит додатково до визначеної Постановою № 153 інформації, також має містити відомості про:

- автомобільні пункти пропуску, де планується реалізація пілотного проєкту;
- території перед автомобільними пунктами пропуску, що потенційно можуть використовуватися як зони очікування, у тому числі й перелік підприємств, що здійснюють операції у митних режимах, переробка на митній території та переробка за межами митної території, а також підприємств, які набули статус авторизованого економічного оператора (АЕО) й розташовують засоби виробництва у межах відповідної адміністративної одиниці;

реципієнтів – територіальні органи Державної митної служби України та Адміністрації Державної прикордонної служби України, в зоні діяльності яких функціонують автомобільні пункти пропуску.

18.3. Здійснює:

погодження змісту документів, визначених пунктами 11 та 16 цього Порядку, впродовж 10 робочих днів після їх подання розробником;

загальну координацію дій суб'єктів реалізації пілотного проекту в межах відповідної адміністративної одиниці;

заходи щодо інформування користувачів про початок реалізації пілотного проекту та індикацію під'їзного шляху до зони очікування, а також від зони очікування до автомобільного пункту пропуску, встановлення заборонних знаків стоянки транспортних засобів безпосередньо перед автомобільними пунктами пропуску за допомогою дорожніх знаків та дорожньої розмітки.

18.4. Планує та організовує взаємодію з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного проекту у засобах масової інформації, радіо та телебаченні, в мережі Інтернет та засобами офіційних каналів комунікації.

19. Міністерство внутрішніх справ України:

19.1 Здійснює моніторинг результатів пілотного проекту, підготовку рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства з метою правового врегулювання системи управління чергами перед автомобільними пунктами пропуску.

19.2. Узагальнює звіти суб'єктів реалізації пілотного проекту.

19.3 Систематично подає Кабінетові Міністрів України звіт про результати реалізації пілотного проекту, стан імплементації до законодавства України механізмів управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску, та перспективу функціонування сервісу "Електронна черга перетину кордону" не у рамках пілотного проекту.

19.4. Планує та організовує взаємодію з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного проекту у засобах масової інформації, радіо та телебаченні, в мережі Інтернет та засобами офіційних каналів комунікації.

20. Адміністрація Державної прикордонної служби України:

20.1. Здійснює функції бенефіціара проекту МТД.

20.2. Розглядає питання, визначені пунктом 9 цього Порядку.

20.3. Здійснює моніторинг результатів пілотного проекту, підготовку рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства з метою правового врегулювання системи управління чергами перед автомобільними пунктами пропуску.

20.4. Планує та організовує взаємодію з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного

проекту у засобах масової інформації, радіо та телебаченні, в мережі Інтернет та засобами офіційних каналів комунікації.

21. Державна митна служба України:

21.1. Здійснює функції бенефіціара проекту МТД, визначені законодавством.

21.2. Розглядає питання, визначені пунктом 9 цього Порядку.

21.3. Реалізує заходи щодо цільового використання коштів у порядку, визначеному бюджетним законодавством та цим Порядком.

21.4. Здійснює моніторинг результатів пілотного проекту, підготовку рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства з метою правового врегулювання системи управління чергами перед автомобільними пунктами пропуску.

21.5. Планує та організовує взаємодію з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу, та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного проекту у засобах масової інформації, радіо та телебаченні, в мережі Інтернет та засобами офіційних каналів комунікації.

22. Територіальний орган державної прикордонної служби України:

22.1. Посадові особи прикордонного загону забезпечують:

контроль в'їзду (прибуття) у пункт пропуску осіб, транспортних засобів, спрямованих сервісом із зони очікування до автомобільного пункту пропуску, у послідовності, визначеній сервісом із використанням засобів сервісу;

заборону в'їзду (прибуття) у пункт пропуску осіб, транспортних засобів, які не мають бронювання;

фіксацію засобами сервісу факту прибуття транспортного засобу до автомобільного пункту пропуску, завершення здійснення прикордонного контролю та його виїзду з території автомобільного пункту пропуску.

22.2. Забезпечує прийняття матеріальних цінностей, що створюються чи надаються виконавцем проекту у рамках МТД для реалізації пілотного проекту;

22.3. Забезпечують внесення змін до локальних технологічних схем роботи автомобільних пунктів пропуску з урахуванням положень цього Порядку та правила функціонування сервісу "Електронна черга перетину кордону" відповідного автомобільного пункту пропуску упродовж 10 робочих днів після отримання затверджених оператором сервісу та погоджених Обласною державною адміністрацією, передбачених пунктом 11 цього Порядку правил функціонування сервісу "Електронна черга перетину кордону".

22.4. Бере участь у плануванні використання коштів, отриманих за використання сервісу за цільовим призначенням, шляхом надання пропозицій щодо необхідності удосконалення інфраструктури та забезпечення належного функціонування автомобільних пунктів пропуску.

22.5. Здійснює узагальнення результатів пілотного проекту, підготовку рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства.

22.6. Планує та організовує взаємодію з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу, та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного проєкту у засобах масової інформації, радіо та телебаченні, в мережі Інтернет та засобами офіційних каналів комунікації.

23. Територіальний орган Державної митної служби України:

23.1. Посадові особи митного органу здійснюють:

митний контроль та оформлення транспортних засобів, спрямованих сервісом із зони очікування до автомобільного пункту пропуску у послідовності, визначеній сервісом;

фіксацію засобами сервісу факту завершення здійснення митного контролю та оформлення і прийняття рішення згідно з вимогами Постанови № 451.

23.2. Забезпечує прийняття матеріальних цінностей, що створюються чи надаються виконавцем проєкту у рамках МТД для реалізації пілотного проєкту;

23.3. Відкриває у встановленому законодавством порядку рахунок реципієнта проєкту МТД (зарахування власних надходжень бюджетної установи) для зарахування частини плати за використання сервісу до спеціального фонду державного бюджету за кодом 25020000.

23.4. Здійснює планування та цільове використання коштів у порядку, визначеному бюджетним законодавством та цим Порядком.

23.5. Надає у користування частину приміщення серверної чи іншого приміщення для влаштування оператором сервісу серверного обладнання, що забезпечує функціонування сервісу, на підставі безоплатних договорів про співпрацю та відшкодування витрат митного органу.

23.6. Узагальнення практики, аналіз результатів пілотного проєкту, підготовку рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства.

23.7. Планує та організовує взаємодію з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу, та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного проєкту у засобах масової інформації, радіо та телебаченні, в мережі Інтернет та засобами офіційних каналів комунікації.

24. Територіальний орган поліції.

24.1. Здійснює контроль за дотриманням водіями вимог заборонних знаків стоянки безпосередньо перед автомобільними пунктами пропуску; недопущення накопичення вантажівок перед пунктами пропуску, притягнення порушників до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху.

24.2. Забезпечує регулювання руху вантажних автомобілів упродовж перших двох місяців від початку функціонування сервісу вантажних автомобілів, що здійснюють переміщення через державний кордон.

24.3. Здійснює моніторинг результатів пілотного проєкту, підготовку рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства.

25. Оператор сервісу:

25.1. Упродовж 90 днів з дня визначення виконавця проєкту МТД:

25.1.1. Здійснює технічне забезпечення пілотного проєкту, у тому числі:

створення веб-сервісу та бази даних "Електронна черга перетину кордону";
реєстрацію UA домену телефонних номерів для центру прийому дзвінків сервісу;

розробку технічної документації для адміністрування системи;

адаптує відносно специфіки функціонування автомобільного пункту пропуску програмне забезпечення сервісу;

закупівлю товарів, робіт та послуг, необхідних для функціонування сервісу: серверу; мережевого обладнання автомобільного пункту пропуску та зон очікування; обладнання для резервного копіювання; засоби забезпечення функціонування сервісу для посадових осіб прикордонної та митної служби (планшети Edit смарт-телефони тощо); камери для зчитування номерів або фото фіксації ТЗ при в'їзді/виїзді вантажівок до/із автомобільного пункту пропуску та/або зони очікування; автоматичних воріт на в'їзд до автомобільних пунктів пропуску вантажівок; табло для відображення інформації про електронну чергу для установки в зонах очікування вантажівок перед автомобільними пунктами пропуску (вуличні умови) й дисплей для відображення інформації про електронну чергу (внутрішні умови); інші матеріальні цінності, необхідні для функціонування сервісу упродовж реалізації пілотного проєкту.

25.1.2. Здійснює добір та навчання персоналу, який забезпечує функціонування сервісу.

25.2. Упродовж 30 днів з дня визначення виконавця проєкту МТД:

надає на погодження Обласній державній адміністрації документи, визначені пунктами 11 та 16 цього Порядку;

укладає необхідні договори з банківськими установами, з метою забезпечення фінансових розрахунків, пов'язаних з функціонуванням сервісу;

укладає договори про спільну діяльність з власниками, користувачами території та майна, що може використовуватися як зона очікування після здійснення оцінки її здатності забезпечення надання послуг, визначених підпунктом 12.4. цього Порядку.

25.3. Вживає заходів щодо залучення наукових установ та експертів у сфері транскордонного співробітництва, економіки та юриспруденції до аналізу функціонування сервісу, підготовки звітів про результати пілотного проєкту, аналізу перспектив поширення пілотного проєкту на інші автомобільні пункти пропуску, розробки пропозицій щодо внесення змін до законодавства, з метою імплементації правових механізмів управління чергами перед автомобільними пунктами пропуску.

25.4. Перед початком функціонування сервісу та не рідше одного разу упродовж півріччя організовує проведення навчань посадових осіб територіальних органів Адміністрації Державної прикордонної служби України, Державної митної служби України, Міністерства внутрішніх справ України

відповідної адміністративної одиниці, які здійснюють свої повноваження на території, де функціонують автомобільні пункти пропуску, включені до пілотного проекту.

Навчальні програми обов'язково мають включати питання функціонування автомобільних пунктів пропуску та функціонування сервісу.

25.5. Реалізує сплановані та погоджені Обласною державною адміністрацією заходи взаємодії з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу, інформаційну компанію про початок функціонування сервісу та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного проекту у засобах масової інформації, на радіо та телебаченні, у тому числі й загальнодержавних, в мережі Інтернет.

25.6. Бере участь у розгляді питань, визначених пунктом 9 цього Порядку.

26. Суб'єкти господарювання – власники, орендарі зони очікування:

26.1. Укладає договір про спільну діяльність упродовж 5 робочих днів з моменту отримання відповідної пропозиції від оператора сервісу чи повідомляють про відмову його укладання.

26.2. Забезпечує надання користувачам сервісу послуг, визначених підпунктом 12.4. цього Порядку, протягом періоду дії договору про спільну діяльність з оператором сервісу.

26.3 Затверджують правила користування зоною очікування, схеми руху в зоні очікування після укладання договору про спільну діяльність з оператором сервісу.

При цьому плата за аналогічні послуги, визначені підпунктом 12.4 цього порядку, які надаються поза функціонуванням сервісу, не можуть бути більшими ніж на 50 відсотків за розмір їх вартості, коли вони надаються у складі функціонування сервісу.

26.4. Створює умови для:

облаштування не менше двох робочих місць оператора сервісу;

інтернет-зв'язок, необхідний для забезпечення функціонування сервісу;

влаштування не менше 4-х інформаційних табличок (знаків) на узбіччі дороги перед зоною очікування та 1 перед автомобільним пунктом пропуску, до якого здійснюється направлення транспортних засобів із зони очікування.

26.5. Інформує користувачів про функціонування зони очікування сервісу у засобах масової інформації, радіо та телебаченні, в мережі Інтернет іншими можливими засобами комунікації.

27. Користувачі сервісу:

27.1. Для перетину кордону транспортними засобами здійснюють бронювання в черзі очікування та оплату фіксованого платежу за використання сервісу.

27.2. Здійснюють в'їзд на територію автомобільного пункту пропуску виключно на підставі виклику отриманого засобами сервісу.

27.3. Забезпечують дотримання правил функціонування сервісу “Електронна черга перетину кордону” відповідного автомобільного пункту пропуску.

Розмір, порядок сплати та розподілу коштів за використання сервісу

28. За використання сервісу користувачами під час бронювання сплачується фіксований платіж на рахунки оператора сервісу.

Оплата здійснюється у національній валюті.

При оплаті застосовується офіційний курс валюти України до іноземної валюти, встановлений Національним банком України, що діє на 00 годин дня здійснення бронювання.

29. Оператор сервісу забезпечує розподіл фіксованого платежу в такому співвідношенні та строки:

29.1. 40 відс. – на відповідний рахунок реципієнта, для зарахування власних надходжень бюджетної установи, балансоутримувача інфраструктури відповідного автомобільного пункту пропуску, які зараховуються до спеціального фонду державного бюджету за кодом 25020000, – не пізніше 15 банківських днів з моменту їх надходження на рахунки оператора сервісу.

29.2. 40 відс. – на відповідний рахунок власника, орендаря зони очікування, як компенсація за надані послуги, визначені підпунктом 12.4, у терміни, визначені договором про спільну діяльність;

29.3. 20 відс. – залишається на рахунках оператора сервісу, як компенсація за надані послуги, визначені підпунктами 12.1 – 12.3 цього Порядку; забезпечення належного функціонування сервісу; та джерело фінансування функцій, визначених підпунктами 25.3 та 25.4 цього Порядку.

30. Кошти, зазначені у підпунктах 29.1. та 29.2., не є об’єктом оподаткування господарської діяльності оператора сервісу.

Діяльність оператора сервісу, в тому числі та, що здійснюється за рахунок коштів, отриманих згідно з підпунктом 29.3 цього Порядку, оподатковується з урахуванням положень законодавства, що регламентує оподаткування під час реалізації проектів МТД.

Господарська діяльність власника, користувача зони очікування, в тому числі та, що здійснюється за рахунок коштів, отриманих згідно з підпунктом 29.2 цього Порядку, оподатковується відповідно до положень Податкового кодексу.

31. Оплата фіксованого платежу здійснюється користувачами сервісу у безготівковій формі за рахунок авансових платежів (передоплати) або в готівковій формі через касу фінансової установи на рахунки, відкриті на ім’я оператора сервісу.

Випадки, порядок та розмір повернення оператором сервісу користувачу фіксованого платежу визначаються правилами функціонування сервісу “Електронна черга перетину кордону” відповідного автомобільного пункту пропуску.

32. Закупівля товарів, робіт і послуг, необхідних для забезпечення реалізації пілотного проекту, а також функціонування сервісу чи усунення перешкод його функціонування, здійснюється за рахунок виконавця проекту – оператора сервісу.

33. Закупівля товарів, робіт і послуг за рахунок коштів спеціального фонду державного бюджету здійснюється відповідно до вимог бюджетного законодавства та законодавства, що регламентує публічні закупівлі.

34. Цільовим призначенням коштів спеціального фонду державного бюджету, визначені підпунктом 29.1 цього Порядку, є бюджетне асигнування коштів необхідних для:

34.1 Належного утримання інфраструктури та функціонування автомобільних пунктів пропуску:

прибирання території будівель та споруд;

проведення поточних ремонтів та регламентних робіт з обслуговування об'єктів інфраструктури;

закупівля товарів, предметів, матеріалів, обладнання та інвентарю, ремонт та закупівля технічних засобів контролю, розвантажувально-навантажувальної техніки тощо, необхідних для забезпечення роботи підрозділів та посадових осіб митних та прикордонних органів, що здійснюють свої функції у автомобільних пунктах пропуску.

34.2 Здійснення капітального ремонту, реконструкції діючих та будівництва нових об'єктів інфраструктури автомобільних пунктів пропуску, у тому числі нових автомобільних пунктів пропуску;

34.3. Придбання товарів, обладнання і предметів довгострокового користування, необхідних для здійснення посадовими особами митних та прикордонних органів своїх функцій у автомобільних пунктах пропуску.

Додаток
до Порядку

Розмір фіксованого платежу за використання сервісу

Тип транспортного засобу	Процедура бронювання	Розмір фіксованого платежу (Євро)
Вантажні транспортні засоби (автомобілі)	попереднє бронювання	12
	бронювання в живій черзі	15

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту постанови Кабінету Міністрів України

“Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску “Електронна черга перетину кордону”

1. Резюме

Метою прийняття проекту постанови є створення сервісу прогнозованого часу перетину кордону – управління чергами; усунення черги автотранспорту перед пунктами пропуску – улаштування зон очікування; формування джерела фінансування прикордонної інфраструктури; сприяння реалізації Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24 липня 2019 року № 687-р.

2. Проблема, яка потребує розв’язання

Черги транспортних засобів (далі – ТЗ) перед автомобільними пунктами пропуску (далі – АПП) є об’єктивним наслідком:

по-перше, відсутності можливості логістичної диверсифікації транспортного потоку між достатньою кількістю автомобільних пунктів пропуску;

по-друге, аритмічними характеристиками обсягу транспортного потоку, що перетинає кордон, у межах того чи іншого періоду часу: доба, тиждень (вихідні та святкові дні), року (зимові та літні канікули, різдвяні та пасхальні свята, тощо).

І якщо першу проблему можна вирішити за рахунок збільшення кількості АПП, то друга залишатиметься до тих пір, доки здійснюватимуться контрольні функції на кордоні.

Ключовим параметром функціонування будь-якого АПП є:

- 1) динаміка фактичної кількості ТЗ, що перетинає кордон у АПП;
- 2) проектна пропускна здатність АПП за добу;
- 3) ритмічність роботи АПП.

У Закарпатській області з 2014 до 2019 року спостерігалася стала тенденція до зростання кількості громадян, транспортних засобів та товарів, що перетинають державний кордон. Зокрема, по вантажівках – на 32 відс., по легковиках – на 11 відс., автобусів – майже на 103 відс., громадян – на 39,5 відсотків.

У зв’язку із збільшенням транспортного потоку, збільшується й навантаження на роботу пунктів пропуску відносно їх проектної пропускної здатності.

Проектна пропускна спроможність наявних АПП відображає лише умови їхньої ідеальної, ритмічної та рівномірної роботи.

Насправді ж вони працюють аритмічно: у святкові та вихідні дні, в період літніх відпусток пікові навантаження призводять до того, що, наприклад, туристи чекають на перетин кордону, в кращому разі дві, в найгіршому – 12 годин, вантажівки – 2 – 8 діб.

Зазначене дозволяє констатувати, що наявний стан дорожньої, митної, прикордонної інфраструктури вже не відповідає існуючим транспортним транскордонним потокам, що призводить до ряду негативних наслідків:

- 1) накопичення автомобільних транспортних засобів на під'їзних шляхах перед АПП та у АПП;
- 2) перевищення проєктної добової пропускної здатності АПП та перетворення їх з місця перетину кордону та здійснення контрольних процедур на стоянки ТЗ;
- 3) багатогодинні чи/та кількадевні черги й неможливість прогнозування часу перетину кордону;
- 4) невиконання суб'єктами ЗЕД зобов'язань перед іноземними контрагентами. Особливо чутливими до ритмічності роботи АПП є суб'єкти ЗЕД, що працюють з давальницькою сировиною;
- 5) блокування вантажівками життя населення прикордонних територій;
- 6) значне забруднення населених пунктів та придорожньої інфраструктури та відсутність належних санітарних умов очікування перетину кордону;
- 7) суттєве зростання небезпеки виникнення ДТП;
- 8) погіршення криміногенного стану придорожньої та прикордонної території;
- 9) системна руйнація дорожнього покриття перед пунктами пропуску та населених пунктів;
- 10) значне підвищення рівня об'єктивного соціального невдоволення.

Інструментами вирішення окресленої проблематики є:

- 1) впровадження у практику перетину кордону ефективних інструментів управління чергами, що базуються на рекомендаціях ВМО, зокрема системи електронної черги та бронювання часу перетину кордону;
- 2) відкриття нових і реконструкція (розширення) існуючих автомобільних пунктів пропуску уздовж кордону України з Європою;
- 3) будівництво чи облаштування автомобільних сервісних зон перед автомобільними пунктами пропуску та їх інтеграція до процедури перетину кордону.

Базуючись на рекомендаціях ВМО, за підсумками вивчення досвіду запровадження системи електронної черги у країнах, де вона функціонує з 2011 року, та співпраці з експертами, які її впроваджували, відповідну систему можна розгорнути упродовж кількох місяців.

Міжнародний досвід

Так, з серпня 2011 року всі транспортні засоби, які перетинають кордон Естонії, законодавчо зобов'язані зареєструватися у електронній системі управління чергою перетину кордону та очікувати виклику до АПП у визначених місцях – автомобільних зонах очікування.

Інноваційним елементом цієї ініціативи стало “розумне” використання існуючої інфраструктури, на відміну від традиційного варіанту збільшення розміру інфраструктури, для збільшення її потенціалу.

Максимального ефекту реалізації державної функції з організації “перетину кордону” було досягнуто завдяки комплексному поєднанню та впровадженню двох елементів:

- 1) використання систем управління чергами;

2) забезпечення паркування поза дорожньою мережею на належно обладнаних терміналах.

Конкретними цілями послуги були:

запропонувати передбачуваний час перетину кордону;
 позбутися “чорного” ринку слотів черги на в’їзд до пунктів пропуску;
 запропонувати можливість водіям та подорожуючим належні умови очікування неподалік від кордону своєї черги в’їзду до пункту пропуску з метою перетинку кордону.

Драйвером реалізації державної функції з організації перетину кордону, на засадах державно-приватного партнерства, за підсумками публічного конкурсу була компанія GoSwift.

За інформацією згаданої компанії, з початку реалізації проекту час очікування авто різко скоротився, в середньому від 60 годин до приблизно 2 – 3 годин, а перевізники почали щороку економити близько 5 млн. євро. Завдяки впровадженню ділянок очікування, автомобільні черги зникли з доріг, покращивши місцевий рух та безпеку.

Завдяки зонам очікування перед кордоном, які спеціально експлуатуються для обслуговування, водії можуть спокійно чекати, перш ніж їм дозволять їхати до кордону. Забезпечується безпека транспортних засобів та вантажів. Шум та шкідливі викиди також переміщуються за межі населених пунктів, а поведження з відходами полегшується експлуатацією ділянок очікування. Водії вантажних автомобілів можуть використовувати зони очікування для ефективного управління своїм часом водіння та відпочинку, що підвищує їх безпеку та продуктивність.

Планування подорожі стало простішим завдяки наявності передбачуваного та надійного часу перетину кордону. Водії можуть забронювати час їх переїзду через декілька каналів 24/7 на декількох мовах (англійська, естонська, російська).

Інформація в реальному часі про кількість очікуваних транспортних засобів пропонує водіям можливість вирушити іншим маршрутом через інший пункт пропуску, де час очікування коротший.

Фінансово сервіс базується на основі оплати за користування, таким чином генеруючи доходи та робочі місця, зміцнюючи місцеву економіку.

Аналіз правового регулювання правовідносин в Україні

Основними нормативними актами, що регламентують перетин кордону ТЗ та товарами є закони України “Про державний кордон України” та “Про прикордонний контроль”, Митний кодекс України (далі – МКУ), постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451 “Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними”, локальними технологіями роботи МАПП, наказ Міністерства внутрішніх справ від 16.02.2017 № 128 “Про затвердження Інструкції про порядок взаємодії між посадовими особами підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в місцях значного скупчення транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон України” (далі – Інструкція № 128); наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України від 31.08.2009

№ 643 “Про затвердження Положення про зону сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон для міжнародного та міждержавного автомобільного сполучення” (далі – Положення № 643)

Національне законодавство містить кілька понять, які з функціональної точки зору регламентують автомобільні сервісні зони – зони очікування.

Зокрема, зона обслуговування і транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон для міжнародного та міждержавного автомобільного сполучення (далі – зона обслуговування) – певна територія перед пунктом пропуску, на якій юридичні та фізичні особи – підприємці надають не заборонені законодавством України послуги (пункт 2 Положення № 643).

Вантажний митний комплекс – це ділянка території з комплексом будівель, споруд, інженерно-технічних засобів і комунікацій, необхідних для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України (ст. 442 МКУ).

Утримувач вантажного митного комплексу повинен обов’язково забезпечувати (ч.1 ст. 443 МКУ):

- 1) надання посередницьких послуг з декларування товарів, що переміщуються через митний кордон України;
- 2) надання послуг із зберігання товарів, що переміщуються через митний кордон України, і транспортних засобів комерційного призначення;
- 3) виконання навантажувально-розвантажувальних робіт.

На вантажному митному комплексі також можуть бути обладнані місця для надання додаткових послуг (ч.2 ст. 443 МКУ).

Проте головною проблемою є те, що попри закріплення відповідних положень, національне законодавство не містить приписів щодо інтеграції відповідної транспортної інфраструктури до процесу перетину кордону.

Тому навіть перед тими пунктами пропуску, де такі АСЗ існують, вони жодним чином не впливають на управління чергами перед пунктами пропуску. У кращому випадку вони використовуються як місце накопичення вантажівок і місце їх відстою перед пунктами пропуску. При цьому постійно виникають питання щодо неконкурентного ціноутворення їх функціонування.

Іншою, інституційною, проблемою є відсутність чітко визначеної компетенції між центральними органами влади щодо врегулювання відносин, які виникають через черги перед автомобільними пунктами пропуску.

Інструкція № 128 регламентує взаємодію органів осіб підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України щодо впорядкування черговості заїзду транспортних засобів у пункти пропуску через державний кордон України. Критерієм застосування визначених у ній механізмів є факт скупчення транспортних засобів понад 50 автомобілів.

Відповідно до статті 22 Закону України від 04.11.1991 № 1777-XII “Про державний кордон України”, з метою забезпечення на державному кордоні України належного порядку Кабінетом Міністрів України встановлюється прикордонна смуга, а також можуть установлюватися контрольовані прикордонні райони.

Контрольовані прикордонні райони встановлюються, як правило, в межах території району, міста, селища, сільради, прилеглої до державного кордону України, або до узбережжя моря, що охороняється органами Державної прикордонної служби України.

Статтею 23 згаданого закону встановлено, що у прикордонній смузі та контрольованому прикордонному районі в порядку, що визначається Кабінетом Міністрів України, встановлюється прикордонний режим, який регламентує відповідно до цього Закону та інших актів законодавства України правила в'їзду, перебування, проживання, пересування громадян України та інших осіб, провадження робіт тощо.

Разом з тим, призначенням митних органів є створення сприятливих умов для розвитку зовнішньоекономічної діяльності, забезпечення безпеки суспільства, захист митних інтересів України (ч.1 ст. 544 МКУ).

До основних завдань митних органів з поміж інших належить:

створення сприятливих умов для полегшення торгівлі, сприяння транзиту, збільшення товарообігу та пасажиропотоку через митний кордон України, здійснення разом з митними органами інших держав заходів щодо удосконалення процедури пропуску товарів, транспортних засобів через митний кордон України, їх митного контролю та митного оформлення;

впровадження, розвиток та технічне супроводження інформаційних, телекомунікаційних та інформаційно-телекомунікаційних систем і технологій в митній справі, автоматизація митних процедур;

управління об'єктами інфраструктури органів доходів і зборів, розбудова митного кордону.

Таким чином, складові процесу управління чергами перетину кордону як:

“черговість заїзду транспортних засобів у пункти пропуску” та вжиття заходів реагування у випадках накопичення ТЗ перед пунктами пропуску належить до компетенції підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України;

“впровадження інформаційних систем та технологій” при переміщенні через митний кордон товарів та громадян належить до компетенції митних органів;

“паркування ТЗ поза дорожньою мережею” у належно обладнаних сервісних зонах перед пунктами пропуску належить до сфери діяльності власників та користувачів відповідної інфраструктури. Наразі в Закарпатській області існують необхідні майданчики, які перебувають у сфері управління Мінекономіки України та приватній власності.

Отже, рекомендований ВМО досвід управління чергами, з урахуванням національної специфіки вказаних складових, передбачає необхідність:

реалізації скоординованих міжвідомчих заходів з удосконалення національного законодавства функціонування автомобільних сервісних зон, їх інтеграцію до процесу перетину кордону;

визначення правового статусу електронної системи управління чергам.

Зазначене дозволить успішно реалізувати вже відпрацьовані технічні рішення та запровадити ефективну практику управління чергами ТЗ перед автомобільними пунктами пропуску.

3. Суть проєкту акта

Проект постанови Кабінету міністрів України “Питання реалізації пілотного проєкту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску “Електронна черга перетину кордону” комплексно врегульовує питання організації управління чергами автотранспорту перед АПП (далі – пілотний проєкт). Пілотний проєкт полягає у:

створенні сервісу прогнозованого й гарантованого часу перетину кордону – управління чергами;

усуненні фізичної черги автотранспорту перед пунктами пропуску – улаштування зон очікування (далі – ЗО);

формування системного інструменту фінансування прикордонної інфраструктури (асигнування потреб у капітальних видатків митної та прикордонної служби в автомобільних пунктах пропуску).

Пілотний проєкт реалізуватиметься в рамках проєкту МТД, відповідно до:

Порядку залучення, використання та моніторингу міжнародної технічної допомоги (далі – МТД), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 15 лютого 2002 р. № 153 (далі – Порядок № 153).

ст. 13 Бюджетного кодексу, в частині наповнення спеціального фонду Державного бюджету за рахунок частки коштів, що сплачуються за використання сервісу на власному рахунку балансоутримувача інфраструктури МАПП та використання відповідних коштів за цільовим призначенням: капітальні видатки розвитку, функціонування, модернізації та будівництва МАПП, а також утримання відповідної інфраструктури.

Суб'єктами реалізації пілотного проєкту є:

Обласна державна адміністрація, в межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють автомобільні пункти пропуску;

Міністерство внутрішніх справ України;

Адміністрація Державної прикордонної служби України;

Державна митна служба України;

територіальні органи Державної прикордонної служби України;

територіальні органи Державної митної служби України;

територіальні органи Міністерства внутрішніх справ відповідної адміністративної одиниці.

оператор сервісу;

суб'єкти господарювання – власники, орендарі зони очікування;

користувачі сервісу.

Пілотний проєкт розрахований на 3 роки й поширюється на вантажні ТЗ, які шляхом бронювання часу перетину кордону формують електронну чергу у МАПП “Чоп (Тиса)” та “Ужгород”.

При цьому, за наявності відповідних умов, проєкт постанови передбачає можливість Обласних державних адміністрацій, в межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють автомобільні пункти пропуску, ініціювати реалізацію пілотного проєкту відповідно до положень Порядку реалізації пілотного проєкту “Електронна черга перетину кордону” та питання включення до нього нових АПП та/або інших категорій транспортних засобів.

Принциповим є врегулювання проєктом постанови питання інтеграції зон очікування (сервісних зон) до процедури перетину кордону ТЗ.

Під час дії пілотного проєкту передбачається розробка та прийняття необхідних законодавчих та підзаконних актів, спрямованих на регулювання відповідних правовідносин не у рамках пілоту а на постійній основі.

Проєкт постанови визначає дії всіх суб'єктів реалізації пілотного проєкту, спрямовані на його успішне втілення, терміни їх здійснення та самоокупність функціонування системи управління чергами без залучення державних коштів.

Проєкт постанови врегульовує питання плати за використання сервісу. Фіксований платіж складає 12 та 15 євро, залежно від процедури бронювання місця в черзі.

Також проєкт постанови визначає розподіл фіксованого платежу в такому співвідношенні:

40 відс. – на відповідний рахунок реципієнта, для зарахування власних надходження бюджетної установи, балансоутримувача інфраструктури відповідного автомобільного пункту пропуску, які зараховуються до спеціального фонду державного бюджету за кодом 25020000.

40 відс. – на відповідний рахунок власника, орендаря зони очікування, як компенсація за надані послуги, визначені підпунктом, у терміни, визначені договором про спільну діяльність;

20 відс. – залишається на рахунках оператора сервісу, як компенсація за надані послуги, забезпечення належного функціонування сервісу та фінансування окремих напрямків реалізації проєкту МТД.

4. Вплив на бюджет

Витрати бюджетних коштів на реалізацію пілотного проєкту – відсутні.

Пілотний проєкт реалізується за рахунок міжнародної технічної допомоги – фінансові та інші ресурси і послуги, що відповідно до міжнародних договорів України надаються донорами на безоплатній та безповоротній основі з метою підтримки України.

Необхідні ресурси для здійснення пілотного проєкту визначаються відповідно до специфіки кожного автомобільного пункту пропуску. Зокрема, за попередніми розрахунками відповідні ресурси для розгортання пілотного проєкту у АПП “Ужгород” та “Чоп (Тиса)” Закарпатської області, за обставин наявних облаштованих зон очікування, що належать ДП “Укрінтеравтосервіс”, яке підвідомче Міністерству інфраструктури, оцінюються близько 200 тис. євро.

Реалізація пілотного проєкту створить умови для збільшення дохідної частини у 2021 – 2023 роках за рахунок наповнення коштами у розмірі:

1 млн. 793,5 тис. Євро – спеціальний фонд державного бюджету – власні надходження реципієнта за рахунок частки коштів, що сплачуються за використання сервісу. Цільове призначення – капітальні видатки розвитку та утримання інфраструктури автомобільних пунктів пропуску.

2 млн. 690,2 тис. Євро – кошти обороту СГ власників (користувачів) зон очікування та оператора сервісу, що будуть об'єктом оподаткування у якості: податків з доходів господарської діяльності СГ, які забезпечують функціонування

сервісу та зон очікування; податків за рахунок створених робочих місць СГ, які забезпечують функціонування сервісу зон очікування та супутніх послуг.

При цьому розрахунок здійснювався на базі мінімального розміру фіксованого платежу – 12 Євро та негативного сценарію динаміки кількості вантажних перевезень, що передбачає:

зменшення на 15 відс кількості вантажівок на виїзд з території України у 2020 році у порівнянні з 2019 роком, через вплив на світову економіку негативних тенденцій, пов'язаних з поширенням коронавірусної хвороби (COVID-19).

щорічне зростання на 5 відс. кількості вантажівок на виїзд з території України упродовж дії пілотного проєкту у 2021 – 2023 роках по відношенню до попереднього.

Стосовно кількості вантажівок на виїзд з території України базовим є 2019 рік. Зокрема, у 2019 році перетнуло кордони у напрямку виїзд з території України:

46 723 вантажівок у АПП “Ужгород”;

86 076 вантажівок у АПП “Чоп (Тиса)”.

5. Позиція заінтересованих сторін

Концепція функціонування електронної черги обговорювалася у 2018 – 2020 роках на зустрічах із потенційними користувачами (представниками перевізників, експортерів продуктів переробки давальницької сировини) та отримала схвальні відгуки.

Проєкт потребує залучення до процесу розробки фахівців, а також представників об'єднань громадян відповідно до пункту 7 § 33 постанови Кабінету Міністрів України № 950.

6. Прогноз впливу

Реалізація акту Кабінету Міністрів України матиме вплив на розвиток регіонів, ринок праці, громадське здоров'я, екологію та навколишнє природне середовище, реалізацію політики у сфері запобігання корупції.

Зокрема, затвердження постанови Кабінету Міністрів України вирішуватиме наступні питання:

на загальнодержавному рівні:

- 1) ліквідація чорного ринку продажу місць у черзі перетину кордону;
- 2) отримання попередніх даних про осіб і вантажі на експорт – новий комплексний інструмент аналізу ризику;
- 3) створення системного механізму фінансування прикордонної інфраструктури;
- 4) формування платформи для створення робочих місць й стимулювання розвитку сфери обслуговування;
- 5) об'єктивний моніторинг перетину кордону від моменту реєстрації у черзі до моменту виїзду за межі території України.

на регіональному рівні:

- 1) усунення вантажівок з проїжджої частини дороги перед МАПП;
- 2) підвищення безпеки на дорогах, зменшення ризиків ДТП;
- 3) виключення передумови корупційних, кримінальних і адміністративних правопорушень, зумовлених чергами вантажівок;

4) стимулювання малого та середнього підприємництва сфери обслуговування;

5) поліпшення умов навколишнього середовища і санітарного стану в прикордонній зоні.

користувачів сервісу “Електронна черга перетину кордону”:

1) передбачуваний час перетину кордону, скорочення часу простою вантажівок до кількох годин;

2) забезпечення належних умови перетину кордону: стоянка, туалет, душ, охорона, сервіс тощо;

3) отримання інформації про час перетину кордону, зворотній зв'язок з оператором сервісу;

4) ефективне використання людського ресурсу, належна експлуатація та обслуговування вантажівок.

7. Позиція заінтересованих органів

Проект акта потребує отримання висновку Міністерства юстиції України, а також погодження з:

Міністерством внутрішніх справ України;

Міністерством фінансів України;

Міністерством цифрової трансформації;

Міністерством інфраструктури;

Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України;

Державною регуляторною службою України.

8. Ризики та обмеження

У проекті акта відсутні положення, які порушують принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, та проект постанови не матиме гендерного впливу.

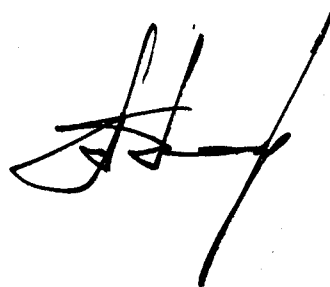
У проекті акта відсутні правила і процедури, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень.

У проекті акта відсутні положення, які містять ознаки дискримінації.

9. Підстава розроблення проекту акта

Пункт 6 доручення Прем'єр-міністра України від 20.05.2020 № 20394/1/1-20 до листа Президента України від 15.05.2020 № 01-01/299.

Голова Закарпатської обласної
державної адміністрації



Олексій ПЕТРОВ

09 09 2020 року

ПРОГНОЗ ВПЛИВУ

реалізації акта на ключові інтереси заінтересованих сторін

1. Стислий виклад суть проекту акта

Проект постанови затверджує Порядок реалізації пілотного проекту «Електронна черга перетину кордону» (далі - пілотний проект). Порядком реалізації пілотного проекту визначається суб'єкти та умови його реалізації, заходи по створенню системи (сервісу) управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску, засади її функціонування. Зокрема встановлюється, наступне:

1) реалізація пілотного проекту здійснюється в рамках проекту міжнародної технічної допомоги;

2) пілотний проект поширюється на вантажні автомобілі, а за наявності відповідних умов й на інші категорії автомобільних транспортних засобів;

3) правовий статус електронної черги (сервісу), як комплексної системи управління чергами автотранспорту перед автомобільними пунктами пропуску;

4) інтеграція до процесу перетину кордону інфраструктури перед АПП, що облаштована для очікування громадянами та автотранспортом часу перетину кордону: ділянки паркування автотранспорту; зони очікування; автомобільні сервісні зони; автотермінали тощо;

5) правовий статус та розпорядження інформацією яка утворюється у рамках функціонування електронної черги;

6) фіксована плата за використання сервісу електронної черги та обов'язкового комплексу послуг, що надається користувачам у рамках його функціонування;

7) розміри часток та порядок розподілу фіксованої плати за використання сервісу електронної черги між: балансоутримувачами АПП, власниками чи користувачами зон очікування перед АПП та оператором сервісу.

8) дії всіх суб'єктів по реалізації пілотного проекту та засади їх взаємодії: центральних та територіальних органів державної виконавчої влади; користувачів сервісу; власників (користувачів) територій зон очікування; оператора сервісу.

2. Вплив на ключові інтереси усіх заінтересованих сторін

Заінтересована сторона	Ключовий інтерес	Очікуваний (позитивний чи негативний) вплив на ключовий інтерес із зазначенням передбачуваної динаміки змін основних показників (у числовому або якісному вимірі)		Пояснення (чому саме реалізація акта призведе до очікуваного впливу)
		короткостроковий вплив (до року)	середньостроковий вплив (більше року)	
Користувачі сервісу (водії вантажних автомобілів, представники суб'єктів ЗЕД: логістичні компанії, експортери)	Прогнозований час перетинку кордону	Позитивний	Позитивний	Сервіс базується на створенні системи управління чергами базовим елементом якого є бронювання часу перетину кордоном у межах якого автомобіль виїжджає з території України через АПП.
	Належні умови перетину кордону	Позитивний	Позитивний	У зонах очікування створюються умови для обов'язкового надання послуг стоянки, охорони, харчування; використання туалету, та душової кімнати.
	Ефективне використання людських та матеріальних ресурсів	Позитивний	Позитивний	Інформація про точний час перетину кордону дозволить ефективно використовувати людський ресурс, а також забезпечення режиму роботи водіїв комерційних транспортних засобів. Відсутня необхідність систематичного руху у живій черзі перед АПП, що економить експлуатаційний ресурс транспортних засобів.
	Отримати дохід	Позитивний	Позитивний	Відсутність видаatkів у зв'язку з простоем транспортного засобу у чергах; Зменшення експлуатаційних видаatkів на ТЗ через покращення умови їх використання. Покращення ділової репутації через своєчасне виконання зобов'язань за міжнародними контрактами.
Суб'єкти господарювання	Отримати дохід	Позитивний	Позитивний	Створюються умови для здійснення комерційної діяльності у сфері надання послуг та торгівлі

(власники або орендарі зон очікувань; оператор сервісу; інші СГ у сфері послуг та торгівлі)				
Органи виконавчої влади	Покращення інвестиційного клімату	Позитивний	Позитивний	Усувається чинник непрогнозованого перетину кордону та потенційної загрози невиконання зовнішньоекономічних зобов'язань.
	Збільшення кількості робочих місць	Позитивний	Позитивний	Оператор сервісу, для забезпечення його функціонування має сформувати відповідний персонал: - адміністративний – не менше 3 у межах однієї адміністративно-територіальної одиниці; - операційний – оператори кол-центру, зон очікування, IT-забезпечення тощо. Власники територій зон очікування та підприємці сфери обслуговування (харчування; клінінг, мийка та ТО авто) та торгівлі (запчастини, продукти харчування тощо) отримують прогнозовані умови здійснення своєї підприємницької діяльності.
	Покращення правопорядку	Позитивний	Позитивний	Буде досягнуто шляхом: - усунення транспортних засобів з під'їзних шляхів; - створення умов для облаштованих, освітлених стоянок, та охорони ТЗ;
	Покращення екологічного та санітарно - гігієнічного стану прикордонних територій	Позитивний	Позитивний	- виключення неконтрольованих процесів природокористування; - ліквідація нелегального ринку торгівлі місцями у живій черзі; - зменшення аварійності через відсутність корок на під'їзних шляхах до АПП.

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами
автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску
«Електронна черга перетину кордону»

I. Визначення проблеми

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску «Електронна черга перетину кордону» (далі – проект постанови) розроблено на виконання пункту 6 доручення Прем'єр-міністра України Д. Шмигала від 20 травня 2020 року № 20394/1/1-20 до листа Президента України від 15.05.2020 № 01-01/299 щодо забезпечення впровадження електронної черги в пункті пропуску через державний кордон України «Ужгород» та «Чоп» (далі - АПП).

Метою прийняття проекту постанови є комплексне правове регулювання правовідносин, що виникають у зв'язку зі створенням сервісу спрямованого на забезпечення:

- 1) прогнозованого часу перетину кордону – управління чергами перед АПП;
- 2) усунення черги автотранспорту з автодоріг перед пунктами пропуску – улаштування зон очікування;
- 3) формування джерела фінансування розвитку та утримання прикордонної інфраструктури перетину кордону в АПП.

Черги транспортних засобів (далі - ТЗ) перед АПП є об'єктивним наслідком:

по-перше, відсутності можливості логістичної диверсифікації транспортного потоку між достатньою кількістю автомобільних пунктів пропуску з сусідніми країнами;

по-друге, аритмічними характеристиками обсягу транспортного потоку, що перетинає кордон, у межах того чи іншого періоду часу: доба, тиждень (вихідні та святкові дні), рік (зимові та літні канікули, різдвяні та пасхальні свята, тощо).

І якщо першу проблему можна вирішити за рахунок збільшення кількості АПП то друга залишатиметься доти доки здійснюватимуться контрольні процедури компетентними органами на державному кордоні.

Ключовим параметром функціонування будь якого АПП є:

- 1) динаміка фактичної кількості ТЗ, що перетинає кордон у АПП;
- 2) проектна пропускна здатність АПП за добу;
- 3) ритмічність роботи АПП;

Зокрема, у Закарпатській області з 2014 до 2019 року спостерігалася стала тенденція до зростання кількості громадян, транспортних засобів та товарів, що перетинають державний кордон. Зокрема, по вантажівках – на 32%, по легковиках – на 11%, автобусів - майже на 103 %, громадян – на 39,5%.

У зв'язку із збільшенням транспортного потоку, збільшується й навантаження на роботу АПП відносно їх проектної пропускної здатності.

Проте, проектна пропускна спроможність наявних АПП відображає лише умови їхньої ідеальної, ритмічної та рівномірної роботи. Насправді ж вони працюють аритмічно: у святкові та вихідні дні, період літніх відпусток пікові навантаження призводять до того, що, наприклад, туристи чекають на перетин кордону, в кращому разі дві, в найгіршому – 12 годин, вантажівки – 2 – 8 діб.

Зокрема перед АПП «Ужгород» на кордоні зі Словаччиною та «Чоп (Тиса)» на кордоні з Угорщиною, систематично виникають черги із 70 – 160 вантажівок протяжністю близько 2 кілометрів. В окремі періоди черги формуються із близько 500 вантажівок на ділянках міжнародних автомобільних доріг протяжністю 8 – 10 кілометрів.

Аналогічна ситуація складається й у АПП «Дякове» на кордоні з Румунією, де в силу менших транспортних потоків вантажівок такі черги формуються із близько 200 автомобілів. В окремі періоди щільність та місце формування черги вантажівок, перешкоджає елементарному виїзду з особистих помешкань громадян двох прилеглих сіл, які розташовані біля дороги. Зазначене обумовлює перекриття останніми руху автомобілів міжнародною дорогою з метою привернення уваги влади до проблеми та необхідність її вирішення.

Зазначене дозволяє констатувати, що наявний стан дорожньої та прикордонної інфраструктури вже не відповідає існуючим транспортним транскордонним потокам, що призводить до існування ряду негативних наслідків:

- 1) накопичення автомобілів на під'їзних шляхах перед та у АПП;
- 2) фактичне перевищення проектної добової пропускної здатності АПП та перетворення їх з місця перетину кордону та здійснення контрольних процедур на стоянки автомобілів;
- 3) багатогодинні чи/та кількадевні черги й неможливість прогнозування часу перетину кордону;
- 4) невиконання суб'єктами ЗЕД зобов'язань перед іноземним контрагентами, що зумовлює репутаційні та фінансові втрати пов'язані зі штрафними санкціями за зовнішньоекономічними договорами. Особливо чутливими до ритмічності роботи АПП є суб'єкти ЗЕД, що працюють з давальницькою сировиною;
- 5) виникнення збитків суб'єктів ЗЕД пов'язаних із простоєм ТЗ (заробітна плата водіїв, вилучення ТЗ на час простою у черзі із господарської діяльності) та неналежною експлуатацією ТЗ;
- 6) формування нелегального ринку продажу місць у живій черзі ТЗ перед АПП та практики сприяння службовими особами позачергового проїзду автомобілів через АПП;
- 7) блокування вантажівками нормального процесу життєдіяльності населення прикордонних територій;
- 8) значне забруднення населених пунктів та придорожньої інфраструктури; суттєве погіршення санітарних умов на ділянках

- міжнародних доріг перед АПП; збільшення видатків на усунення стихійних смітників, забруднення придорожньої території;
- 9) суттєве зростання небезпеки виникнення ДТП;
 - 10) погіршення криміногенного стану придорожньої та прикордонної території;
 - 11) системна руйнація дорожнього покриття перед та у АПП та населених пунктів;
 - 12) періодичні спалахи об'єктивного соціального невдоволення населення прикордонних регіонів.

Прийняття постанови спрямоване на проведення пілотного проекту організації управління чергами вантажного автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску, зокрема «Ужгород» на кордоні зі Словаччиною та «Чоп (Тиса)» на кордоні з Угорщиною. Проект постанови встановлює порядок залучення до пілотного проекту й інших автомобільних пунктів припуску. За підсумками його реалізації передбачено імплементацію до національного законодавства необхідних правових механізмів для поширення відповідної системи управління чергами й на особисті транспортні засоби.

Проект постанови базується на рекомендованій Всесвітньою митною організацією практиці вирішення проблематики черг перед АПП та аналізі правового регулювання й практичного функціонування відповідного сервісу в Естонії з 2011, Литві з 2013, Фінляндії з 2014, Білорусії з 2016.

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	Так	
Держава	Так	
Суб'єкти господарювання*	Так	

**питому вагу суб'єктів малого підприємництва вказати неможливо оскільки проблема однаково впливає на всіх суб'єктів господарювання незалежно від рівня доходу.*

Проблема не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів, оскільки території перед АПП є контрольованими прикордонними районами, спеціальний правовий режим яких встановлюється Законом України від 4 листопада 1991 року № 1777-XII «Про державний кордон України». Національне законодавство містить лише механізми спрямовані на реагування компетентних органів на чергу автотранспорту перед АПП яка вже виникла, й не містить жодних приписів спрямованих на її запобігання чи управління.

Також, національне законодавство не містить правових механізмів, які б регламентували інтеграцію до процедури перетину кордону інфраструктуру перед АПП де створені належні умови для очікування часу перетину кордону. Зазначене зумовлює низький рівень використання, навіть наявних ресурсів, для запобігання накопичення автотранспорту на під'їзних дорогах до АПП, а також правову невизначеність функціонування такої інфраструктури перед АПП.

Об'єктивна зручність використання інфраструктури перед АПП, де суб'єктами господарювання створені всі необхідні умови для очікування

громадянами та вантажівками перетину кордону, повною мірою нівелюється фактичним пропуском автомобілів у АПП з проїжджої частини автомобільного шляху у порядку живої черги, що формується перед АПП.

II. Цілі державного регулювання

Проект постанови затверджує Порядок реалізації пілотного проекту «Електронна черга перетину кордону» (далі - пілотний проект), яким визначається суб'єкти та умови його реалізації, заходи по створенню системи (сервісу) управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску, засади його функціонування, а саме:

- 1) реалізація пілотного проекту в рамках проекту міжнародної технічної допомоги та його поширення на вантажні автомобілі, а за наявності відповідних умов й на інші категорії автомобільних транспортних засобів.
- 2) правовий статус електронної черги (сервісу), як комплексної системи управління чергами автотранспорту перед автомобільними пунктами пропуску;
- 3) інтеграція до процесу перетину кордону інфраструктури перед пунктами пропуску, облаштованої для очікування громадянами та автотранспортом часу перетину кордону: ділянки паркування автотранспорту; зони очікування; автомобільні сервісні зони; автотермінали тощо;
- 4) правовий статус та розпорядження інформацією яка утворюється у рамках функціонування електронної черги;
- 5) встановлення фіксованої плати за використання сервісу електронної черги та обов'язкового комплексу послуг, що надається користувачам у рамках його функціонування;
- 6) визначення частки та порядку розподілу плати за використання сервісу електронної черги між:
 - балансоутримувачами АПП на спеціальний рахунок, що має цільове призначення – фінансування капітальних видатків та утримання прикордонної інфраструктури;
 - власниками чи користувачами зон очікування перед АПП, які забезпечують належні умови очікування перетину кордону;
 - оператором сервісу, який забезпечує функціонування системи в цілому;
- 7) дії всіх суб'єктів по реалізації пілотного проекту та засади їх взаємодії:
 - центральних та територіальних органів державної влади;
 - користувачів сервісу;
 - власників (користувачів) територій зон очікування;
 - оператора сервісу.

Ціллю правового регулювання проекту постанови є вирішення загальнодержавної проблеми черг автотранспорту перед АПП шляхом:

- 1) комплексного правового регулювання процесу організації та функціонування системи управління чергами автотранспорту перед АПП;
- 2) створення сервісу прогнозованого перетину кордону;

3) інтеграції до процедури перетину кордону інфраструктури перед пунктами пропуску де створені належні умови для очікування автомобілями часу перетину кордону;

4) повної ліквідації таких соціально-економічних явищ як:

- черги автотранспорту на під'їзних шляхах до АПП;
- корупційної дискреції черговості перетину кордону автотранспортом;

5) суттєве покращення криміногенної, санітарної та екологічної ситуації прикордонних територій.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Під час розробки проекту постанови було розглянуто такі альтернативні способи досягнення визначених цілей державного регулювання:

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Прийняття проекту постанови	Прийняття проекту постанови передбачає комплексне регулювання правовідносин, що виникають у зв'язку з перетином кордону із застосуванням системи (сервісу) управління чергами: бронювання користувачем засобами сервісу місця в електронній черзі очікування перетину державного кордону; прибуття транспортного засобу до зони очікування з автоматичною фіксацією сервісом факту прибуття; очікування виклику засобами сервісу на в'їзд транспортного засобу до автомобільного пункту пропуску; в'їзд транспортного на територію автомобільного пункту пропуску для проходження контрольних процедур для виїзду з території України з фіксацією засобами сервісу проходження всіх визначених законодавством видів контролю необхідних для виїзду транспортного засобу із пункту пропуску. Зазначений алгоритм дозволить скоротити час очікування вантажівками перетину державного кордону від кількох днів до кількох годин. Експортери отримають інструмент прогнозованого та гарантованого часу перетину кордону.
Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону	На відміну від країн, де функціонують системи управління чергами автотранспорту перед АПП, у національному законодавстві відсутні правові механізми, які регламентують електронну чергу. Зазначене обумовлює необхідність внесення змін до цілої низки законодавчих та підзаконних нормативних актів, якими регулюються правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином кордону. До таких зокрема належить: – Закон України від 04.11.1991 № 1777-XII «Про державний кордон України»; – Митний кодекс України; – Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників

	і товарів, що переміщуються ними»; – Постанова Кабінету Міністрів України від 18.08.2010 № 751 «Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю». – наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України від 31.08.2009 № 643 «Про затвердження Положення про зону сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон для міжнародного та міждержавного автомобільного сполучення» – наказ Міністерства внутрішніх справ від 16.02.2017 № 128, зареєстрований Мінюстом 14.03.2017 за № 346/30214, затверджено Інструкцію про порядок взаємодії між посадовими особами підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в місцях значного скупчення транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон України (далі – Інструкція). Слід врахувати й той чинник, що механічна імплементація правових конструкцій, що регламентують електронну чергу в країнах де система успішно функціонує, без наявності будь-якого практичного досвіду її функціонування в Україні, несе ризик неврахування потенційних національних особливостей, а відтак й недостатню якість та ефективність правового регулювання.
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	Відсутність регулювання передбачає залишення існуючого стану справ та погіршення ситуації за умови збільшення транскордонного переміщення автотранспорту. Зазначене спостерігалось упродовж 2016 – 2019 років. Зважаючи на відсутність диверсифікації місць перетину кордону й тривалий період часу необхідний для будівництва нових АПП для збільшення пропускної здатності державного кордону з країнами ЄС, продовжуватиме мати місце ситуація: - безальтернативного очікування вантажівок в живій черзі перед АПП по кілька днів; - відсутності будь-якого прогнозу часу перетину кордону вантажівками та існування нелегального ринку торгівлі місцями в черзі; - існування чинників постійної генерації негативних явищ у криміногенній, екологічній та санітарній сфері територій перед АПП. Відсутність прогнозованого часу перетину кордону для підприємств, що здійснюють операції з давальницькою сировиною, де АПП є фактично елементом технологічного процесу, матиме наслідком суттєве зменшення інвестиційної привабливості розташування таких підприємств у Україні, а в окремих випадках і перенесення вже існуючих підприємств до інших країн, а відтак й втрати тисячі робочих місць.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Прийняття проекту постанови	Прийняття проекту постанови матиме значні вигоди у сфері реалізації компетенції центральними, територіальними органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування. Зокрема: 1) регіональний рівень: - усунення вантажівок з проїжджої частини автошляхів перед АПП; - підвищення безпеки на автошляхах, зменшення ризиків ДТП; - виключення передумови корупційних, кримінальних й адміністративних правопорушень зумовлених чергами вантажівок; - стимулювання малого та середнього підприємництва сфери обслуговування; - поліпшення умов навколишнього середовища і санітарного стану в прикордонній зоні. 2) загальнодержавний рівень: - ліквідація чорного ринку продажу місць в черзі перетину кордону та корупційної дискреції при визначенні черговості перетину кордону автотранспортом; - звуження сегменту тіньової економіки; - отримання попередніх даних про осіб і вантажі на експорт - новий комплексний інструмент аналізу ризику для запобігання злочинам, зокрема й економічним; - створення системного механізму фінансування прикордонної інфраструктури; - збільшення надходжень до спеціального фонду Державного бюджету за рахунок частки оплати за використання сервісу, що зараховується на спеціальний рахунок балансоутримувача АПП у рамках МТД*; - збільшення надходжень до загального фонду Державного бюджету та місцевих бюджетів за рахунок податків з господарської діяльності	Додаткові витрати відсутні. Порядок проведення пілотного проекту передбачає: 1) залучення ресурсів у рамках проекту міжнародної технічної допомоги для створення засобів системи (сервісу) управління чергами автотранспорту перед АПП; 2) функціонування системи за рахунок фіксованої плати за користування системою при бронюванні місця в черзі кожної вантажівки. Прийняття проекту постанови не призведе до збільшення витрат органів державної влади пов'язаних із функціонуванням АПП та створення системи управління чергами перетину кордону. Фактично проектом постанови впроваджується модель, згідно з якою держава за допомогою правового регулювання встановлює правові механізми для залучення до побудови системи управління чергами недержавних суб'єктів та ресурсів, у тому числі й фінансових.

	суб'єктів господарювання: оператора сервісу, власників, користувачів зон очікування, суб'єктів господарювання у сфері обслуговування та торгівлі, що будуть здійснювати свою діяльність у зонах очікування*; - розширення сфери залучення інвестицій, у тому числі міжнародних, а також ресурсів МТД; - формування нової системної та структурованої платформи для створення робочих місць й стимулювання розвитку сфери обслуговування; - об'єктивний моніторинг перетину кордону від моменту реєстрації у черзі до моменту виїзду за межі території України.	
Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону	Залежно від змісту норм внесених до законодавства з метою імплементації міжнародного досвіду організації управління чергами можливо досягнути вигод визначені Альтернативою 1.	Залежно від змісту внесених до законодавства змін існує ймовірність фінансування видатків на створення та функціонування системи управління чергами за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів. Зважаючи на час необхідний для внесення змін до законодавства, існує ризик збереження видатків органів державної влади пов'язаних з чергами перед АПП протягом тривалого періоду.
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	Відсутність регулювання означає залишення існуючого стану справ, що не передбачає жодних вигод для держави.	Відсутність регулювання означає збереження status quo. Втрати від існування тіньового ринку продажу місць у живій черзі та побутової корупції при визначені послідовності перетину АПП. Втрата інвестиційної привабливості прикордонних регіонів, згортання роботи

		іноземних підприємств; втрата робочих місць. Збереження та зростання витрат на: - ліквідацію наслідків утворення стихійних смітників, та благоустрій придорожньої території; - відновлення зруйнованого дорожнього полотна міжнародних автошляхів; - залучення ресурсів МВС та Держприкордонслужби для регулювання черги перед АПП відповідно до діючої Інструкції.
--	--	--

**Функціонування упродовж реалізації пілотного проекту системи управління чергами автотранспорту лише перед АПП «Ужгород» та «Чоп (Тиса)», згідно з порядком затвердженим проектом постанови, дозволить акумулювати кошти для розбудови та утримання інфраструктури АПП у розмірі 1 млн. 793 тис. Євро. Розрахунки наводяться нижче.*

2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян*

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Прийняття проекту постанови	Прийняття проекту постанови дозволить створити для водіїв, що здійснюють міжнародні комерційні перевезення, належні, безпечні і здорові умови праці гарантовані ст. 43 Конституції України. Через характер виконуваної роботи відповідна сфера прав людини і громадянина поза сферою обов'язків роботодавця й визначаються (зумовлена) наявною прикордонною інфраструктурою, завантаженістю роботи АПП, загальним станом правопорядку прикордонної території. Зазначене належить до компетенції центральних, територіальних органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування. Передбачена порядком реалізації пілотного проекту інтеграція до процедури перетинку кордону інфраструктури зон очікування,	Додаткові витрати відсутні. На час дії пілотного проекту порядок перетину кордону громадянами, що переміщуються в особистих ТЗ – не зміниться. Водії вантажівок не нестимуть додаткових витрат, оскільки фіксований платіж сплачується при бронюванні часу перетину кордону ТЗ, що переміщуються з комерційною метою. Таким чином фіксований платіж є частиною господарських видатків суб'єкта господарювання, а не особисті видатки громадян.

	дозволить унеможливити практику очікування перетину кордону на під'їзних до АПП шляхах, де відсутня інфраструктура необхідна для стоянки ТЗ упродовж тривалого часу (до 12 днів). Зони очікування перед АПП забезпечать: 1) чітке планування водієм своєї роботи (дотримання режиму руху та відпочинку при міжнародних перевезеннях) та скорочення часу для перетину кордону до кількох годин; 2) упродовж періоду очікування перетину кордону: ✓ охорону ТЗ та вантажів; ✓ належні санітарно-побутові умови (душ, туалет, харчування тощо); ✓ виключать непоодинокі випадки крадіжок палива з ТЗ та товарів; проявів хуліганства та фізичного насилля між водіями зумовлених морально-психологічним виснаженням за час тривалого очікування та невдоволенням слідування вантажівок поза чергою. Накопичення практичного досвіду функціонування системи управління чергами автотранспорту та створення інфраструктури перед АПП для її ефективного поширення на транспортні засоби особистого користування.	
Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону	Залежно від змісту норм внесених до законодавства з метою імплементації міжнародного досвіду організації управління чергами можливо досягнути вигод визначені Альтернативою 1	Зважаючи на час необхідний для внесення змін до законодавства, існує ризик збереження видатків громадян пов'язаних з чергами перед АПП протягом тривалого періоду.
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	Відсутність регулювання означає залишення існуючого стану справ, що не передбачає жодних вигод для громадян.	Збереження видатків громадян пов'язаних з чергами перед АПП.

** Порядок реалізації пілотного проекту «Електронна черга перетину кордону» передбачає створення системи управління чергами автотранспорту перед АПП, що здійснюють комерційні перевезення. Разом з тим відпрацьовані під час пілотного проекту*

технічні алгоритми, створені чи влаштовані інфраструктурні об'єкти та імplementовані упродовж третього року функціонування сервісу, до національного законодавства правові механізми, які на разі повністю відсутні, дозволять поширити дію системи управління чергами й на особисті транспортні засоби громадян, що здійснюють перетин кордону в приватних цілях.

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Вказати питому вагу суб'єктів малого підприємництва неможливо, оскільки проблема однаково впливає на всіх суб'єктів господарювання незалежно від рівня доходу.

Також, проєкт постанови поширює свою дію на всі вантажівки, що перетинають державний кордон в АПП у напрямку виїзд з території України до суміжної країни. Відтак обрахунки можуть здійснюватися лише на підставі статистичних даних про кількість транспортних засобів, ідентифікацію приналежності яких до того чи іншого типу суб'єкта господарювання (великі, середні, малі, мікро) контролюючими органами, що здійснюють свої функції у АПП не здійснюється.

Разом з тим, оскільки пілотний проєкт реалізується на виконання доручення Прем'єр-міністра щодо забезпечення впровадження електронної черги в пункті пропуску через державний кордон України «Ужгород» та «Чоп» Закарпатської області, відповідні орієнтовні розрахунки можливо здійснити на підставі статистичних даних Закарпатської митниці Держмитслужби (далі - митниця) про кількість ТЗ, що виїхали з території України до країн ЄС через зазначені АПП.

ВИТРАТИ

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

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	0.00	0.00
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	0.00	0.00
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	0.00	0.00
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	0.00	0.00

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	0.00	0.00
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	0.00	0.00
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	0.00	0.00
8	Інше (уточнити), гривень**	12	60
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	12.00	60.00
10	Кількість суб'єктів господарювання*** великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	2924	
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	35088	175440

* Оскільки проєкт постанови поширює свою дію на всі вантажні ТЗ незалежно від їх належності до того чи іншого суб'єкту господарювання чи країни реєстрації, розрахунок здійснюється на підставі витрат пов'язаних з одним вантажним ТЗ.

**Проект постанови встановлює розмір фіксованого платежу в євро відповідно до існуючої практики розрахунку податків та зборів, які стягуються при переміщенні через кордон товарів та ТЗ.

*** За кількість суб'єктів господарювання прийнято кількість суб'єктів якими здійснено переміщення вантажних ТЗ через кордон у напрямку виїзд з території України у АПП "Ужгород". Зокрема у відповідному напрямку протягом 2019 року перетнуло кордон **46 723** вантажних ТЗ, що належать **2 924** суб'єктам господарювання, з яких:

- 1 795 – резиденти, що перебувають на обліку митних органів;
- 1 129 – нерезиденти, що не перебувають на обліку митниці.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Прийняття проєкту постанови	Прийняття проєкту постанови матиме значні вигоди для суб'єктів господарювання через запровадження системи (сервісу) управління чергами перед АПП. У розрізі категорій суб'єктів господарювання за функціональною спрямованістю вигоди отримають: 1) користувачі сервісу - водії вантажних автомобільних транспортних засобів, а також представники суб'єктів ЗЕД, які здійснюють бронювання з метою митного оформлення вантажів та ТЗ для виїзду за кордон:	Прийняття проєкту постанови призведе до витрат користувачів системи (сервісу) управління чергами у розмірі не більшому за 15 €/ТЗ, що виїжджає за межі території України. Проте відповідні затрати компенсуватимуться* за рахунок економії коштів, що витрачаються у зв'язку з тривалим простоем вантажівки у чергах. Лише

	- передбачуваний час перетину кордону, скорочення часу простою вантажівок до кількох годин; - запровадження інструменту, що сприятиме виконанню українськими контрагентами своїх зобов'язань у сфері міжнародної торгівлі; - забезпечення належних умови перетину кордону - стоянка, туалет, душ, охорона, сервіс; - отримання інформації про час перетину кордону, зворотній зв'язок з оператором сервісу; - ефективне використання людського ресурсу, належна експлуатація та обслуговування вантажівок. 2) власники або орендарі зон очікувань - суб'єкти господарювання якому належить територія зони очікування на праві власності, оренди чи іншому праві користування: - інтеграцію зон очікування до процедури преретину кордону; - прогнозовані параметри* свої господарської діяльності залежно від кількості місць для стоянки вантажівок та створених об'єктів сервісу та обслуговування користувачів системи управління чергами (душ, туалет, заклади харчування, авто мийки, станції технічного обслуговування, заклади торгівлі, тощо). - формування правового поля для залучення інвестицій, розширення сфери господарської діяльності та створення додаткових робочих місць.	один день простою призводить до збитків у розмірі 20 €, що сплачуються водію вантажівки за день роботи. Зміни до законодавства призведуть до витрат суб'єкта господарювання, які у кілька разів менші за їх втрати пов'язані з непрогнозованим часом перетином кордону.
Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону	Залежно від змісту норм внесених до законодавства з метою імплементації міжнародного досвіду організації управління чергами можливо досягнути вигод визначені Альтернативою 1	Зважаючи на час необхідний для внесення змін до законодавства, існує ризик збереження видатків громадян пов'язаних з чергами перед АППі протягом тривалого періоду.
Альтернатива 3	Відсутність регулювання означає залишення існуючого стану справ, що	Збереження видатків суб'єктів господарювання пов'язаних з:

Відсутність регулювання	не передбачає жодних вигод для суб'єктів господарювання.	- простеєм вантажівок у чергах перед АПП (мін. 20 €/доба); - корупційними видатками для скорочення часу перетину кордону; - зі збитками від штрафних санкцій за несвоєчасне виконання чи невиконання зовнішньоекономічних договорів; - юридичними процедурами оскарження функціонування зон очікування перед АПП (судові позови та скарги перевізників до антимонопольного комітету).
-------------------------	--	--

**За інформацією оператора системи управління чергами у Естонії, з початку реалізації проекту, час очікування авто різко скоротився, в середньому від 60 годин до приблизно 2 - 3 години, а перевізники почали щороку економити близько 5 млн. євро. Завдяки впровадженню ділянок очікування, автомобільні черги зникли з доріг, покращивши місцевий рух та безпеку.*

На прикладі статистичних даних про кількість транспортних засобів АПП «Ужгород» та «Чоп (Тиса)», що виїхали з території України, наявні підстави констатувати факт динамічних, а не сталих показників кількості ТЗ та суб'єктів господарювання на яких буде поширюватися дія проекту постанови.

Зокрема кількість пропусків вантажівок на виїзд з України у розрізі АПП становив:

Рік	Кількість вантажівок на виїзд з України	
	Чоп (Тиса)	Ужгород
2018	86 902	55 554
2019	86 076	46 723
Січень-липень	49 549	27 042

Зважаючи на такі чинники як:

- зниження у 2019 році по відношенню до 2018 року на 15% кількості вантажівок, що виїхали з території України через АПП «Ужгород»,
- динаміку вантажних автомобільних перевезень у 2015 – 2018 роках у зоні діяльності Закарпатської митниці,
- негативний вплив пандемії на світову економіку,

песимістичний прогноз динаміки відповідної кількості вантажівок на час дії пілотного проекту може варіюватися у наступних параметрах:

2020 до 2019 – зменшення кількості вантажівок на 15% ;

2021 до 2020 – зростання кількості вантажівок на 5%;

2022 до 2021 – зростання кількості вантажівок на 5%.

2023 до 2022 – зростання кількості вантажівок на 5%.

На сьогодні в Україні не існує та не існувало жодної легітимної системи (сервісу) управління чергами перетину кордону. Для визначення витрат на один транспортний засіб використано:

- ✓ відповідні вартісні показники використання сервісу в інших країнах, що варіюються від 5 до 16 €/ТЗ;
- ✓ вартісні показники базових послуг, що надається у сервісній зоні перед АПП «Чоп «Тиса» (зокрема 300 грн/доба – вартість послуги «користування сервісною зоною - автомобілем під індивідуальною охороною);
- ✓ результати обговорення питання запровадження платного сервісу управління чергами за участі потенційних користувачів системи.

Відтак розмір плати за користування сервісом проектом постанови встановлюється на рівні:

- 15 € при бронюванні місця в черзі оф-лайн після прибуття вантажівки до зони очікування за допомогою терміналу або оператора зони очікування;
- 12 € при он-лайн бронюванні місця в черзі через web-сайт або у телефонному режимі.

За таких обставин сумарна кількість коштів, що буде сплачена користувачами сервісу у АПП «Ужгород» та «Чоп «Тиса» протягом дії пілотного проекту у 2021 – 2023 роках складатиме **4 млн. 484 тис. Євро.**

З вказаної суми, відповідно до встановленого проектом розподілу коштів:

1 млн. 794 тис. Євро – це кошти спеціального фонду державного бюджету, власні надходження балансоутримувача АПП: цільове призначення – капітальні видатки та утримання та розвиток інфраструктури АПП;

2 млн. 690 тис. Євро – результати господарської діяльності суб'єктів господарювання з яких сплачуються податки з доходів та податки за рахунок створених робочих місць СГ, які забезпечують функціонування сервісу та супутніх послуг.

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 Прийняття проекту постанови	4	Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою, проблема більше існувати не буде
Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону	2	Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті частково, проблема значно зменшиться. Деякі важливі та критичні аспекти проблеми можуть залишатися невирішеними через ризики механічної імплементації правових конструкцій, які регламентують електронну чергу в країнах де система успішно функціонує, без наявності будь-якого практичного досвіду її функціонування в Україні.
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	1	Не дозволяє досягнути поставлених цілей державного регулювання. Проблема черг перед АПП продовжує існувати.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Прийняття проекту постанови	Прийняття проекту постанови забезпечить: 1) комплексне правове регулювання процесу організації та функціонування системи управління чергами автотранспорту перед АПП; 2) створення сервісу прогнозованого перетину кордону; 3) інтеграцію до процедури перетину кордону інфраструктури перед пуантами пропуску де	Витрати відсутні. Пілотний проект передбачає: 1) залучення ресурсів у рамках проекту міжнародної технічної допомоги для створення засобів системи (сервісу) управління чергами автотранспорту перед АПП; Залучення на початковому етапі пілотного проекту посадових осіб митних та прикордонних органів складатиме не більше 1 хв/на 1 ТЗ для підтвердження	Є найбільш оптимальною серед запропонованих альтернатив, оскільки дає змогу досягнути поставлених цілей державного регулювання без залучення державних ресурсів.

	створені належні умови для очікування автомобілями часу перетину кордону; 4) повну ліквідацію таких соціально-економічних явищ як черги автотранспорту на під'їзних шляхах до АПП та корупційну дискрецію черговості перетину кордону автотранспортом; 5) суттєве покращення криміногенної, санітарної та екологічної ситуації прикордонних територій; 6) формування системних джерел фінансування розвитку та утримання інфраструктури АПП ; 7) збільшення дохідної частини спеціального та загального фонду Державного бюджету; місцевих бюджетів; 8) зростання інвестиційної привабливості прикордонних регіонів. 9) створення нових робочих місць.	проходження ТЗ відповідного етапу системи управління. 2) функціонування системи за рахунок фіксованої плати суб'єктів ЗЕД (користувачі) за використання системи при бронюванні місця в черзі кожної вантажівки. Разом з тим витрати суб'єктів господарювання (користувачів сервісу) повною мірою компенсуватимуться за рахунок економії коштів від: - відсутності простою ТЗ; - запобігання штрафних санкцій за зовнішньоекономічними договорами; - ліквідації корупційної складової перетину кордону.	
Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону	Залежно від змісту норм внесених до законодавства з метою імплементації міжнародного досвіду організації управління чергами можливо досягнути вигод Альтернативою 1	Зважаючи на час необхідний для внесення змін до законодавства, існує ризик збереження видатків суб'єктів господарювання громадян та держави пов'язаних з чергами перед АПП протягом тривалого періоду часу. Також існують ризики додаткових витрат усіх суб'єктів правовідносин пов'язаних із перетином кордону, через відсутність	Потребує внесення змін до нормативних актів різної юридичної сили (закони, постанови Кабміну, відомчі накази), значна кількість суб'єктів їх видання об'єктивно вимагає тривалого часу

		досвіду функціонування в Україні будь-якої системи управління чергами перед АПП, а відтак і виникнення колізій у правовому регулюванні відповідних відносин при внесенні змін до законодавства.	для забезпечення узгодженості внесених змін та якісного правового регулювання.
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	Залишаючи діюче законодавство без змін, за обставин відсутності будь-якого правового регулювання системи управління чергами перед АПП, існуючий стан речей залишається незмінним. Це означає відсутність будь-яких вигод для громадян, суб'єктів господарювання та держави.	Зберігається система за якої всі учасники правовідносин несуть ті чи інші витрати пов'язані з чергами автотранспорту перед АПП. Відсутність правового регулювання та зростання динаміки транспортних потоків через АПП матиме наслідком лише зростання відповідних витрат.	Є найгіршою, оскільки на відміну від альтернатив 1 та 2 не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Прийняття проєкту постанови Забезпечує досягнення цілей державного регулювання	Повністю відповідає моделі функціонування системи управління автотранспортом перед АПП у країнах ЄС та рекомендованої ВМО. Забезпечить оперативне вирішення проблеми упродовж кількох місяців. Створить належні умови перетину кордону та виключить з цього процесу корупційну складову. Забезпечить правову регламентацію окремого сегменту правовідносин. Створить передумови для внесення якісних змін до законодавства.	Зовнішні чинники відсутні.
Альтернатива 2	Не забезпечить можливість оперативного вирішення проблематики черг автотранспорту	Зовнішні чинники відсутні.

Внесення змін до законів та підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону Спосіб оцінюється, як такий, що потребує тривалої процедури реалізації та координації роботи значної кількості ЦОВВ. Потребує вдосконалення шляхом закріплення за одним із ЦОВВ функції управління чергами перед АПП за прикладом країн ЄС	перед АПП через необхідність внесення змін до нормативних актів різної юридичної сили (закони, постанови Кабміну, відомчі накази) за різними процедурами розробки та прийняття. Процес розробки змін до законодавства об'єктивно ускладнюватиметься: - відсутністю чіткої компетенції котрогось ЦОВВ у сфері організації системи управління чергами перед АПП*; - значною кількістю суб'єктів та різною процедурою видання нормативних актів (ВРУ, Кабмін, МВС, Мінфін та інші). Наявний високий ризик виникнення правових колізій при застосуванні змінених нормативних актів, прийнятих без урахування досвіду функціонування системи управління чергами у режимі пілотного проєкту.	
Альтернатива 3 Відсутність регулювання Спосіб оцінюється як неприйнятний	Не відповідає практиці вирішення проблематики черг перед АПП у країнах ЄС та рекомендаціям ВМО.	Зовнішні чинники відсутні.

* Діюче законодавство містить лише положення щодо обов'язкової реакції підрозділів Держприкордонслужби та МВС на вже існуючу чергу.

Такі складові процесу управління чергами перетину кордону як:

«черговість заїзду транспортних засобів у пункти пропуску» та вжиття заходів реагування у випадках накопичення ТЗ перед пунктами пропуску – належить до компетенції підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України;

«впровадження інформаційних систем та технологій» при переміщенні через митний кордон товарів та громадян – належить до компетенції митних органів;

«паркування ТЗ поза дорожньою мережею» у належно обладнаних зонах очікування перед пунктами пропуску - належить до сфери діяльності власників та користувачів відповідної інфраструктури. Наразі в Закарпатській області існують необхідні майданчики які перебувають у сфері управління Мінекономіки України та приватній власності.

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

5.1. Механізми дії регуляторного акта.

Порядок реалізації пілотного проєкту, який затверджується проєктом постанови передбачає наступне.

1. Визначення низки дефініцій, зокрема:

електронна черга (сервіс) – це створена оператором сервісу комплексна система управління чергами автотранспорту перед автомобільними пунктами пропуску, що являє собою електронну систему адміністрування черги очікування, пріоритетної черги, та живої черги транспортних засобів, електронну базу даних, сукупність договірних зобов'язань, за допомогою яких здійснюється організація в'їзду транспортних засобів у автомобільні пункти пропуску на державному кордоні, з метою виїзду їх з території України;

організація в'їзду автотранспорту до автомобільних пунктів пропуску через кордон - це бронювання автотранспорту в черзі очікування, очікування в цій черзі; використання зони очікування перед в'їздом на територію автомобільного пункту пропуску; направлення автотранспорту, що здійснюють рух у напрямку виїзду з території України у автомобільні пункти пропуску на державному кордоні.

черга очікування - електронна черга автотранспорту в базі даних сервісу, на підставі якої відбувається виклик та направлення транспортних засобів до автомобільного пункту пропуску та здійснення відповідно до вимог визначених законодавством видів контролю, при перетині транспортними засобами кордону України;

бронювання - придбання місця в черзі очікування засобами сервісу.

2. Встановлює модель функціонування системи управління чергами автотранспорту перед АПП - організацію в'їзду автотранспорту до автомобільних пунктів пропуску через кордон, що складається з наступних етапів:

бронювання користувачем засобами сервісу місця в електронній черзі очікування перетину державного кордону;

прибуття транспортного засобу до сервісної зони з автоматичною фіксацією сервісом факту прибуття;

очікування виклику засобами сервісу на в'їзд транспортного засобу до автомобільного пункту пропуску;

в'їзд транспортного на територію автомобільного пункту пропуску для проходження контрольних процедур для виїзду з території України з фіксацією засобами сервісу проходження всіх визначених законодавством видів контролю необхідних для виїзду транспортного засобу із пункту пропуску.

3. Визначає суб'єктів реалізації пілотного проєкту та їх обов'язки. Зокрема такими суб'єктами є:

- Обласна державна адміністрація, в межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють автомобільні пункти пропуску;
- Міністерство внутрішніх справ;
- Адміністрація Державної прикордонної служби України;
- Державна митна служба України;
- територіальні органи Державної прикордонної служби України;
- територіальні органи Державної митної служби України;
- територіальні органи Міністерства внутрішніх справ відповідної адміністративної одиниці.

- оператор сервісу;
- суб'єкти господарювання - власники, орендарі зони очікування;
- користувачі сервісу.

Визначальним для функціонування системи управління чергами є обов'язок:

1) територіального органу Державної прикордонної служби України – здійснювати контроль в'їзду (прибуття) у пункт пропуску осіб, транспортних засобів спрямованих сервісом із зони очікування до автомобільного пункту пропуску у послідовності визначеній сервісом із використанням засобів сервісу а також забезпечувати відмову в'їзду (прибуття) у пункт пропуску осіб, транспортних засобів які не мають бронювання;

2) територіального органу Державної митної служби України – здійснювати митний контроль та оформлення транспортних засобів спрямованих сервісом із зони очікування до автомобільного пункту пропуску у послідовності визначеній сервісом, а також фіксацію засобами сервісу факту завершення здійснення митного контролю та оформлення та прийняття рішення згідно з вимогами законодавства;

3) користувачів сервісу – здійснення бронювання в черзі очікування та оплати фіксованого платежу за використання сервісу, а також в'їзду на територію АПП, для виїзду з території України, виключно на підставі виклику отриманого засобами сервісу управління чергами.

4) оператора сервісу – забезпечення створення та супровід функціонування системи управління чергами упродовж пілотного проекту, та контроль якості сервісу у тому числі й зони очікування.

5.2. Організаційні заходи впровадження регуляторного акта в дію

Для впровадження цього регуляторного акта в дію необхідно забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення в засобах масової інформації на офіційних веб-сайтах всіх суб'єктів реалізації пілотного проекту та профільних громадських об'єднань.

Порядком проведення пілотного проекту також передбачено обов'язки кожного суб'єкта, за виключенням користувачів сервісу, здійснювати систематичні заходи щодо інформування громадськості.

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

Для впровадження та виконання вимог регуляторного акта органи виконавчої влади, суб'єкти господарювання та громадяни не нестимуть додаткових витрат.

Функції які здійснюватимуть центральні та територіальні органи державної влади для реалізації пілотного проекту повною мірою належать до їх компетенції, а їх реалізація відбуватиметься в межах фінансування відповідних державних органів.

Частина заходів по реалізації пілотного проєкту, що здійснюється органами державної влади носить разовий та несистематичний характер. Час безпосередньої роботи посадових осіб територіальних органів держприкордонслужби та митних органів із системою управління чергами, за рахунок її автоматизації та відсутності необхідності внесення будь-яких відомостей про ТЗ, що перетинає кордон є незначним (до 1хв/1ТЗ) й не впливатиме на загальний час здійснення контрольних процедур стосовно ТЗ. Виходячи з розміру мінімальної заробітної плати встановленого з 01.09.2020, витрати пов'язані роботою посадових осіб митниці та держприкордон служби до 1хв/1ТЗ складатимуть не більше 0,49 грн.

Упродовж пілотного проєкту можливим є повна інтеграція та обмін даними між системою управління чергами та інформаційними системами митниці та прикордонними загонами у АПП. Зазначене повністю виключить необхідність оперативної взаємодії системи управління чергами з посадовими особами митниці та прикордонних загонів.

Плата за використання сервісу, яку будуть здійснювати суб'єкти господарювання незалежно від типу підприємства (великі, середні, малі, мікро) у кілька разів менша за витрати, які вони несуть у зв'язку з чергами перед автомобільними пунктами пропуску.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Порядок реалізації пілотного проєкту, який затверджується проєктом постанови передбачає час його проведення до 31 грудня 2023 року.

Трирічний період реалізації пілотного періоду необхідний для:

1) неодноразового відпрацювання повного річного циклу функціонування системи управління чергами, оскільки на ритмічність роботи АПП впливають події упродовж календарного року;

2) створення перед АПП інфраструктури зон очікування для всіх типів автомобільного транспорту (особисті автомобілі, автобуси, мікроавтобуси). Період створення такої інфраструктури складає 1,5 – 2 роки: починаючи від процедури землевідведення, проєктування, будівництва та введення в експлуатацію об'єктів архітектури, незалежно від форми власності суб'єкта господарювання;

3) підготовки та внесення змін до національного законодавства упродовж 2023 року, з метою започаткування функціонування системи управління чергами у 2024 році у звичному, а не пілотному режимі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Виходячи з цілей державного регулювання, визначеної у другому розділі аналізу регуляторного впливу, для відстеження результативності цього регуляторного акта обрано такі показники:

1. Забезпечення прогнозованого часу перетину кордону:

1.1. Частка ТЗ, що перетнула кордон у попередньо заборонований час, складає не менше 80 відс.;

1.2. Час очікування ТЗ у живій черзі при звичних обставинах функціонування АПП складає не більше 24 годин.

1.3. Інформування користувача про його місце в живій черзі та орієнтовний час виклику ТЗ до АПП для перетину кордону – 100 відс.

1.4. Інформування про зміну попередньо заброньованого часу виклику ТЗ до АПП для перетину кордону у зв'язку з виникненням форс-мажорних обставин його функціонування – 100 відсотків.

2. Розмір надходжень до спеціального фонду державного бюджету, загального фонду державного бюджету та місцевих бюджетів:

2.1. Показники надходжень до спеціального фонду державного бюджету 40 відс. фіксованого платежу від 100 відс. вантажних транспортних засобів, що виїхали з території України через визначений АПП.

2.2. Показники надходжень до державного та місцевих бюджетів від діяльності суб'єктів господарювання, до яких надходить 60 відс. фіксованого платежу від 100 відс. вантажних транспортних засобів, що виїхали з території України через визначений АПП.

3. Економія видатків користувачів сервісу на перетин кордону одного ТЗ – не менше ніж на 30 відсотків.

4. Пожвавлення господарської діяльності прикордонних територій:

4.1. Кількість створених суб'єктами господарювання робочих місць для забезпечення функціонування системи управління чергами перед АПП – не менше 8.

4.2. Початок функціонування нової чи відновлення функціонування існуючих об'єктів інфраструктури перед АПП – не менше 1.

5. Зменшення видатків на утримання дорожньої мережі перед АПП на 50 відс.

6. Зменшення випадків адміністративних та кримінальних правопорушень, пов'язаних з чергами автомобілів перед АПП, – не менше ніж на 50 відс.

7. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень регуляторного акта – високий.

Проект акту та аналіз регуляторного впливу акта розміщено на офіційному веб-порталі Закарпатської обласної державної адміністрації в мережі Інтернет для отримання пропозицій та зауважень громадськості.

Після прийняття акт буде оприлюднено у засобах масової інформації та офіційних веб-сайтах суб'єктів реалізації пілотного проекту в мережі Інтернет.

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

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюється до дня набрання ним чинності шляхом збору пропозицій і зауважень до проекту постанови та їх аналізу.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через один рік з дня набрання ним чинності шляхом порівняння результативності показників, визначених під час базового відстеження.

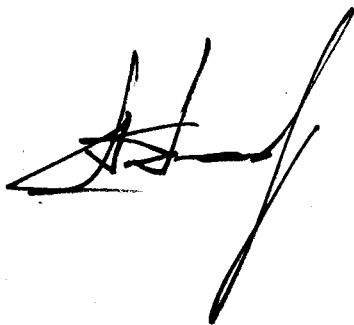
Періодичне відстеження буде здійснено через рік, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності шляхом порівняння показників із аналогічними показниками, що встановлені під час повторного відстеження.

У разі виявлення неврегульованих та проблемних моментів шляхом проведення аналізу показників дії цього акта, ці моменти буде виправлено внесенням відповідних змін.

Метод проведення відстеження результативності – статистичний та шляхом опитування сукупності респондентів в усній та письмовій формі.

Вид даних, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності – статистичні, опитування.

Для відстеження результативності, будуть використовуватися дані, отримані за результатами здійсненого опитування, проведених залученими науковими установами й експертами у сфері транскордонного співробітництва, економіки та юриспруденції, відповідно до положень порядку проведення пілотного проєкту.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Список центральних органів виконавчої влади,
яким надіслано для погодження проєкт постанови „Питання реалізації
пілотного проєкту організації управління чергами автотранспорту перед
міжнародними автомобільними пунктами пропуску „Електронна черга
перетину кордону”

1. Державна митна служба України
2. Міністерство закордонних справ України
3. Міністерство фінансів України
4. Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України
5. Міністерство внутрішніх справ України
6. Міністерство інфраструктури України
7. Міністерство цифрової трансформації України
8. Адміністрація Держприкордонслужби України
9. Державна регуляторна служба України