

КОМЕНТАРІ
ДО АНАЛІЗУ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»

Примітка: Аналіз регуляторного впливу даного проекту постанови КМУ не відповідає вимогам Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту, що затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 р. № 308 (додається після аналізу тексту аналізу регуляторного впливу)

Текст аналізу регуляторного впливу проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»	Коментарі
I. ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМИ	
<p>Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України», що стосується внесення змін до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451, та Порядку інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 року № 364, розроблено з метою сприяння розвитку конкуренції, справляння позитивного впливу на конкурентне</p>	

середовище в морських портах, а також знешкодження корупційних ризиків та підвищення довіри до держави. Саме вищевказані нормативно-правові акти є правовими підставами створення та функціонування Інформаційної системи портового співтовариства (далі – ІСПС). Відповідно до Типової технологічної схеми пропуску ІСПС - організаційно-технічна система, що дає можливість портовому співтовариству за допомогою технічних і програмних засобів накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати, обмінюватися та передавати в електронній формі інформацію і документи, необхідні для здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю та оформлення осіб, товарів, у тому числі вантажу і багажу, і транспортних засобів, відповідає законодавству про електронний документообіг та враховує принцип “єдиного вікна” міжнародної практики, рекомендації міжнародних організацій.

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

Примітка: далі текст є ідентичним частини тексту пояснювальної записки

Проте, реальне функціонування ІСПС не відповідає проголошеній меті та первісним принципам, закріпленим у Рекомендаціях СЕК ООН № 33.

Інформація не відповідає дійсності. Це припущення не має будь якого обґрунтування.

1. Створення ІСПС відбувалось у відповідності до вимог принципів, закріплених у Рекомендації СЕК ООН № 33
2. Функціонування ІСПС відповідає проголошеній меті згідно

Рекомендацій ЄЕК ООН № 33. («Концепція «єдиного окна», охоплювана настоячими Руководящими принципами, подразумевае механизм, который позволяет сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизованную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех регулирующих требований, касающихся импорта, экспорта и транзита. Если информация имеет электронный формат, то отдельные элементы данных должны представляться только один раз» - Рекомендація ЄЕК ООН № 33).

<p><u>Вона являє собою інформатизацію та переведення в електронну форму внутрішнього портового документообігу.</u></p>	<p>Законодавством України з питань організації діловодства не визначено термін «внутрішній портовий документообіг»</p> <p>Не враховані вимоги законодавства України</p> <p>1. В п.2 наказу Мініюсту України від 18.06.2015 № 1000/5 «Про затвердження Правил організації діловодства та архівного зберігання документів у державних органах, органах місцевого самоврядування, на підприємствах, в установах і організаціях» зазначено термін: документообіг в установі - рух службових документів з моменту їх створення або одержання до завершення виконання або відправлення;</p> <p>2. В пункті 2 наказу Мініюсту України від 11.11.2014 № 1886/5 «Про затвердження Порядку роботи з електронними документами у діловодстві та їх підготовки до передавання на архівне зберігання»</p> <p>Зазначено термін: інформаційна автоматизована система - організаційно-технічна система, у якій реалізується технологія обробки інформації з використанням технічних і програмних засобів;</p> <p>зазначено термін: програмно-апаратний комплекс - сукупність технічних та програмних засобів, що забезпечують роботу з електронними документами у діловодстві та підготовку їх до передавання на архівне зберігання;</p>
<p><u>Для всіх користувачів портового співтовариства вона є безкоштовною, окрім експедиторів.</u></p>	<p>Некоректне подання інформації та спотворення вимог законодавства. Всі послуги в морських портах надаються згідно вимог законодавства України.</p> <p>1. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» експедитор діє виключно за дорученням клієнта та за його рахунок. Сплата за транспортно-експедиторські послуги здійснюється виключно клієнтом. Всі послуги третіх осіб, що пов'язані із організацією перевезення</p>

	<p>включаються експедитором до загальної вартості послуг.</p> <p>2. Все це детально зазначено в публічній Угоді про інформаційне співробітництво № 51-П-АМПУ-13 від 29.11.2013 р. (http://uspa.gov.ua/informatsijna-sistema-portovogo-spivtovaristva/normativna-informatsiya-right/timchasovij-poryadok).</p> <p>3. Таким чином, якщо автори проекту постанови вказують на оплату за користування, то у такому випадку, слід давати пояснення щодо існуючих статусів «заявник», «замовник», «користувач», вказувати на відмінності цих статусів та можливість безкоштовного використання ІСПС.</p>
<p><u>Витрати транспортно - експедиторських організацій, які скористалися послугами Одеського морського порту у період з 01.01.2017 по 21.08.2017 року з використанням ІСПС становлять 12 830 597,1 грн з ПДВ.</u></p>	<p>Некоректне подання інформації.</p> <p>1. Відповідно до ст. 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» за договором транспортного експедирування (договором про надання транспортно-експедиторських послуг) експедитор виконує (надає) послуги за рахунок клієнта (вантажовласника або вповноваженої ним особи).</p> <p>2. Які «послуги з використанням ІСПС» мають на увазі автори незрозуміло. Якщо маються на увазі «послуги з технічної підтримки та обслуговування ІСПС», то такі послуги надаються Центром обробки даних (ЦОД), а не Одеським морським портом.</p> <p>3. Яким чином підрахована сума коштів саме на 21.08.2017 р., адже розрахунки зазвичай проводяться за підсумками календарного місяця/року.</p>
<p><u>Отримавши 100 % монополію на даний вид послуг приватна компанія встановлює самостійно тариф, який наразі становить 98,1 гривень з ПДВ за одиницю виміру - контейнер.</u></p>	<p>Недостовірна інформація. Відсутнє рішення компетентного державного органу, щодо встановлення «монополне (домінуюче) становище суб'єкта господарювання». Вживання термінів, що не передбачені законодавством України.</p> <p>1. Закон України від 11.01.2011 № 2210-III «Про захист</p>

економічної конкуренції» дає визначення терміну «монополізація», «монопольне (домінуюче) становище суб'єкта господарювання», «зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку». Термін «монополія» законодавством не визначається та в нормативно-правових актах не застосовується.

2. Не зазначено яким чином та яким компетентним органом **виконавчої** влади (або органом судової влади) встановлена (визначена) ця «монополія». Відповідно до законодавства це є компетенцією Антимонопольного комітету України, а не Міністерства інфраструктури України. Жодного рішення, яке б встановило «монополію», або навіть «монопольне (домінуюче) становище» **авторами проекту постанови** не наведено та не існує.

3. Незрозуміло які послуги маються на увазі під фразою «даний вид послуг». Адже раніше по тексту (у попередньому реченні) вказано **що це є «послугами порту»**.

4. Якщо в Аналізі регуляторного впливу нормативно-правового акту йдеться про «приватну компанію», то має бути зазначено що це за компанія та яким чином вона пов'язана з цим проектом нормативно-правового акту, ІСПС та послугами, що надаються відносно функціонування ІСПС.

5. Саме вживання терміну «компанія» дивує. Цей термін нормативно-правовими актами не використовується. Це, як мінімум, неграмотно.

6. Фраза «отримавши 100 % монополію» постійно лунає у телесюжетах (так звані, «журналістські розслідування») «24 каналу» від 20.02.2017 р. та від 22.06.2017 р., особистих коментарях Берестенка В.В. в сюжеті від 20.02.2017 р., численних письмових зверненнях Асоціації міжнародних експедиторів (АМЕУ), Первинної профспілкової організації експедиторів Одеського регіону та інших документах від цих

	осіб.
<p><u>До теперішнього часу обґрунтування чому оплата здійснюється за контейнер, а не за документ (оскільки для обробки подається саме документ) отримати не вдалося.</u></p>	<p>В морських портах України та інших держав обліковою одиницею переміщення товарів в контейнерах визначено ТЕУ.</p> <p>1. Міністерство інфраструктури України особисто не зверталось ані до ЦОД, ані до ДП «АМПУ» із вимогою чи проханням надання пояснень питання чому за одиницю виміру послуги вибраний 1 (один) контейнер.</p> <p>2. Вказане твердження беззаперечно доводить пов'язаність Заступника міністра інфраструктури Ю.Ф.Лавренюка із державним уповноваженим Антимонопольного комітету України А.А.Загребельською та постійними «скаржниками» з питання впровадження ІСПС (ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс», АМЕУ, Первинна профспілкova організація експедиторів Одеського регіону та іншими), а саме підтверджується наступними фактами:</p> <p>2.1. В тексті вимоги про надання інформації від 12.12.2016 р. (за підписом державного уповноваженого А.А.Загребельської) на адресу ЦОД (ТОВ «ППЛ 33-35»), що направлялось АМКУ в межах проведення «дослідження ринку» одне з поставлених питань звучить таким чином:</p> <p><i>«8.3. Чим обумовлене визначення одиниці виміру оплати користувачами за надання послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС за одиницю (контейнер)?»</i></p> <p>2.2. В тексті вимоги про надання інформації від 11.04.2017 р. (за підписом державного уповноваженого А.А.Загребельської) на адресу ЦОД (ТОВ «ППЛ 33-35»), що направлялось АМКУ в межах проведення «дослідження ринку», це питання включено ще раз та звучить таким чином:</p> <p><i>«4. . . Обґрунтуйте чому за одиницю виміру взято контейнер, а</i></p>

не документ.»

2.3. В тексті Розпорядження державного уповноваженого А.А.Загребельської про початок розгляду справи по відношенню до ТОВ «ППЛ 33-35» від 09.08.2017 р. (стор. 10, абз. 1) процитована частина заяви ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс» від 16.12.2016 р., яка стала підставою для початку розгляду справи: «На думку заявника, вирішення питання можливе шляхом визначення вартості послуг за договором не за кількістю контейнерів, а за кількістю оформлених нарядів . . .»

Далі по тексту цього Розпорядження державний уповноважений А.А.Загребельська зазначає про «недоведеність» та «необґрунтованість» вибору у якості одиниці виміру – 1 контейнер.

2.4. Особлива увагу питанню одиниці виміру послуги присвячена також у сюжеті «Телеканалу 24» (передача «Наші гроші» від 20.02.2017 р., 10:15 хв. – 10:40 хв.) Автори програми також «дивуються» чому одиницею виміру послуги є 1 контейнер, а не 1 наряд. На «відсутність розуміння» цього питання в цій програмі наголошує увагу також Берестенко В.В. (09:50 хв. – 09:55 хв.)

Експедитори, які не погоджуються - отримують повідомлення від постачальника послуг про відключення, після чого відключаються від доступу до ІСПС. Отримати саме таку послугу у іншого суб'єкту неможливо.

Відповідно до наказу ДП АМПУ у разі якщо експедитор відмовляється від доступу до ІСПС, він має право використовувати паперові примірники, які для оформлення подає в підрозділ порту для оформлення.

Підтвердження наявності змови посадових осіб державних органів та представників суб'єктів господарювання. Маніпулювання інформацією.

1. Пряма цитата листа АМЕУ на адресу Кабінету Міністрів України від 02.02.2016 р. (за підписом Заступника генерального директора АМЕУ Берестенко В.В.), де вказано (стор. 3, абз. 3):

«Усі хто не погоджується – отримують повідомлення від ЦОД про відключення, після чого відключаються від доступу до ІСПС. Отримати саме таку послугу у іншого суб'єкта не має можливості.»

2. Незрозуміло з чим саме «не погоджуються експедитори». У попередньому реченні Аналізу мова йде про одиницю виміру – контейнер. Таким чином, виходить, що експедитори не погоджуються з одиницею виміру. При цьому, у вказаному листі АМЕУ вказано, що «експедитори не погоджуються зі зміною тарифів на послуги».

3. Аналіз посилається на «думку експедиторів». При цьому, жодним чином не представлений порядок (спосіб), яким автори проекту постанови визначили (встановили) цю думку. А саме, яке опитування (дослідження) з цього питання проводилось, якою була репрезентативність такого опитування (дослідження), тощо.

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

Відповідно до частини третьої статті 319 Митного кодексу України (далі - МК України), контроль за переміщенням через митний кордон України окремих видів товарів, що проводиться іншими державними органами, здійснюється за принципом «єдиного вікна» відповідно до міжнародної практики та рекомендацій міжнародних організацій із застосуванням єдиної з органами доходів і зборів інформаційно-телекомунікаційної системи.

Недостовірні інформація. Відсутні конкретні факти які підтверджують, що ІСПС не відповідає нормам Митного кодексу України. Крім того, протягом періоду функціонування ІСПС з 2014 року у промисловій експлуатації, будь яких процедур державних видів контролю в пунктах пропуску на державному кордоні ІСПС не здійснювалось.

Відповідно до частини 3 Ст. 34. МКУ, органи доходів і зборів та суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності відповідно до закону можуть обмінюватися будь-якою інформацією, обмін якою прямо не передбачений законодавством України з питань державної митної справи, зокрема, з метою налагодження співробітництва з питань ідентифікації та протидії ризикам. Такий обмін може відбуватися на основі

письмової угоди та передбачати доступ органів доходів і зборів до електронних інформаційних систем суб'єкта господарювання. Будь-яка інформація, що надається сторонами у ході співробітництва, є конфіденційною, якщо сторони не домовилися про інше.

Питання щодо відповідності функціонування ІСПС в морських портах України вимогам Митного кодексу України, а також **безпідставність тверджень про порушення вимог Митного кодексу України**, неодноразово обговорювалась та доводилась. У тому числі, публічно це було зроблено **публічно** на засіданні Антимонопольного комітету України 18.04.2017 р., що було присвячено результатам проведеного «дослідження функціонування ІСПС».

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

Безпідставне та необґрунтоване припущення без наведення юридичних фактів.

Будь які нормативні акти України не передбачають надання права суб'єкту господарювання здійснення митного контролю

Митний кодекс Стаття 318. Загальні принципи здійснення митного контролю

1. Митному контролю підлягають усі товари, транспортні засоби комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України.

2. Митний контроль здійснюється виключно органами доходів і зборів відповідно до цього Кодексу та інших законів України.

3. Митний контроль передбачає виконання органами доходів і зборів мінімуму митних формальностей, необхідних для забезпечення додержання законодавства України з питань державної митної справи.

4. Митний контроль товарів, транспортних засобів у пунктах

	<p>пропуску через державний кордон України здійснюється відповідно до типових технологічних схем митного контролю, що затверджуються Кабінетом Міністрів України.</p>
<p><u>Таким чином, ІСПС є програмою, яка суперечить положенням Митного кодексу України з наведених вище підстав, функціонує на засадах монополії, оплата за послуги формується неконтрольовано, економічно необґрунтовано та не прозоро, що в цілому свідчить про неефективне функціонування ІСПС в морських портах України та невідповідність її напрямкам економічного розвитку країни.</u></p>	<p>Недостовірні, безпідставні та необґрунтовані припущення та висновки. Будь які юридичні факти с цього питання не наведено. Вживання термінів, що не передбачені законодавством. Довідка досягнень та результативності ІСПС додається.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Постанова Кабінету Міністрів від 21.05.2012 р. № 451 дає чітке визначення терміну ІСПС. Більш того, у самому Аналізі вище по тексту вказано визначення. ІСПС це, перш за все, «організаційно-технічна система», а не «програма».2. Функціонування ІСПС відповідає вимогам Митного кодексу України та іншим актам законодавства України.3. «Функціонування на засадах монополії», як це стверджують автори проекту постанови, не доведено та не встановлено компетентним державним органом – Антимонопольним комітетом України.4. Визначення «монопольного становища» суб`єктів господарювання не є компетенцією Міністерства інфраструктури України. Без відповідних рішень компетентного державного органу та посилань на такі рішення Міністерство не має права стверджувати такі речі.5. Незрозуміло яким чином Міністерство інфраструктури України без наведення будь-яких економічних розрахунків та/або проведення досліджень з цього питання визначило «економічну необґрунтованість».6. Твердження про «неефективність функціонування ІСПС» є умисним включенням до Аналізу недостовірної інформації. Таке твердження спростовується численними доказами, зокрема: 1)

	<p>дослідженнями часу обробки контейнерів, 2) кількістю державних (у тому числі, правоохоронних органів), які приєднались до ІСПС, 3) висновками та рекомендаціями міжнародних організацій та експертів, 4) матеріалами засідань та рішеннями МРГ, 5) іншими документальними підтвердженнями.</p> <p>7. Твердження про «невідповідність ІСПС напрямкам економічного розвитку країни» є абсолютно голослівним. Яким чином та на підставі яких нормативно-правових документів авторами зроблений такий висновок незрозуміло.</p>
<p>Разом з цим, проект акта розроблено на виконання статті 138 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, а також з метою реалізації пунктів 106 та 114 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2016-2019 роки, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 лютого 2016 року № 217, з метою імплементації положень Директиви № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року, що засновує Систему Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовує Директиву Ради 93/75/ЄЕС та Директиви № 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС.</p>	<p>Виходячи із змісту вищевикладеного, предметом правового регулювання є:</p> <p>1. Залишилось поза увагою розробника цього проекту Постанови КМУ, що в цьому напрямку стосовно імплементації директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65, Урядом України вже було зроблено, а саме:</p> <ul style="list-style-type: none"> - розпорядженням КМУ від 31 березня 2015 р. № 297-р (імплементація директиви ЄС № 2002/59); - розпорядженням КМУ від 25 березня 2015 р. № 271-р (імплементація директиви ЄС № 2010/65). <p>Всупереч вимогам положень Директиви № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року, що засновує Систему Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовує Директиву Ради 93/75/ЄЕС та Директиви № 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС в наказі Міністерства інфраструктури України від 16.08.2016 № 285 зроблено підміну понять, зокрема: національне єдине вікно на поняття Українського національного морського вікна (УНМЄВ).</p>

Так у пунктах 8, 9 розділу «У сфері морського та річкового транспорту» наказу Міністерства інфраструктури України від 16.08.2016 № 285 «Про затвердження Комплексного плану діяльності Міністерства інфраструктури України з реалізації імплементаційних заходів на II півріччя 2016 року» на виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 N 847-р "Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони" зазначено:

Пункт 8. «Найменування заходу» Спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються в морських портах, шляхом розроблення стандарту електронної передачі інформації та раціоналізації формальностей з надання відомостей.

Пункт 8 «Зміст заходу»

Визначення підрозділу чи підприємства в системі Мінінфраструктури, який забезпечуватиме функціонування системи Українського національного морського вікна (УНМЄВ) та національного сегмента системи SafeSeaNet, як визначено в директивах №№ 2002/59 ЄС та 2010/65 ЄС, **(ФАКТИЧНИЙ ОБМАН, у директиві 2010/65 зазначено: 1. Національне єдине вікно. 2.e-Customs, 3. сегмент SafeSeaNet,4. інші електронні системи)**, передбачивши, що УНМЄВ пов'язує систему SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до директив №№ 2002/59 ЄС та 2010/65 ЄС. **ПЕРЕВИЩЕННЯ ПОВНОВАЖЕНЬ Мінінфраструктури не має владних повноважень щодо прикордонного, митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного. екологічного та радіологічного контролів.**

Пункт 9 «Найменування заходу» Впровадження техніко-інформаційного комплексу УНМСВ та національного сегмента SafeSeaNet.

Пункт 9 «Зміст заходу»

Створення та розроблення техніко-інформаційного комплексу УНМСВ та національного сегмента SafeSeaNet.

5. На виконання цих розпоряджень КМУ було внесені відповідні зміни до існуючих нормативних актів з питань нагляду за рухом суден та інформування Міністерства інфраструктури України, зокрема:

наказ від 27.06.2013 № 430 «Про затвердження порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту»

наказ від 20.11.2003 № 904 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському та річковому транспорті»,

наказу від 17.07.2003 № 545 «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства».

Таким чином урядом України послідовно виконувались заходи щодо виконання вимог директив ЄС.

Детальна інформація з цього питання викладена у Аналізі відповідності вимог Директив ЄС № 2002/59 та № 2010/65 Проекту постанови КМУ (додаток 3 до листа)

Адже, станом на сьогодні, в Україні не реалізований принцип «єдиного вікна» при наданні послуг сфери морських портів України.

Дійсно, принцип «єдиного вікна» у повній мірі не реалізований, однак, це жодним чином не доводить *«неефективність функціонування ІСПС»*. (Див. довідку про ІСПС) Навпаки, впровадження ІСПС у її нинішньому стані є передовим пілотним **інноваційним** проектом, що цьому сприяє. У випадку подальшого сталого розвитку **ІСПС та за активної участі всіх**

зацікавлених осіб, принцип «єдиного вікна» може бути реалізований належним чином відповідно до Рекомендацій.

Примітка: текст ідентичний частині тексту пояснювальній записці закінчено

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

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

Безпідставне твердження.

1. «Проблема» у тому вигляді, в якому вона подається у Аналізі, існує виключно для авторів проекту постанови та вказаних вище суб'єктів господарювання-«скаржників».
2. Навпаки, зазначена авторами проекту постанови «проблема» на даний момент вирішується за допомогою ринкових механізмів, у тому числі, шляхом провадження підприємницької діяльності ЦОД у встановленому чинним законодавством порядку зі сплатою всіх передбачених податків та зборів від її провадження.

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

Безпідставне твердження. Висновок не відповідає дійсності
Попередній уряд України здійснював заходи імплементації положень Директиви № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року, що засновує Систему Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовує Директиву Ради 93/75/ЄЕС та Директиви № 2010/65/ЄС

Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС.

1. Зокрема:

- розпорядженням КМУ від 31 березня 2015 р. № 297-р (імплементация директиви ЄС № 2002/59);
- розпорядженням КМУ від 25 березня 2015 р. № 271-р (імплементация директиви ЄС № 2010/65).

2. На виконання цих розпоряджень КМУ було внесені відповідні зміни до існуючих нормативних актів з питань нагляду за рухом суден та інформування Міністерства інфраструктури України, зокрема:

наказ від 27.06.2013 № 430 «Про затвердження порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту»

наказ від 20.11.2003 № 904 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському та річковому транспорті»,

наказу від 17.07.2003 № 545 «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства».

Таким чином урядом України послідовно виконувались заходи щодо виконання вимог директив ЄС.

3. Існування Постанови Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 451 саме є таким регуляторним актом.

II. ЦІЛІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Проект акта спрямований на розв'язання проблеми. Визначеної у попередньому розділі аналізу регуляторного впливу	Безпідставне твердження. Про надуманість та відсутність «проблеми» детально зазначено вище у коментарях до попереднього розділу
Ціллю державного регулювання є вдосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг сфери морських портів в Україні, задоволення потреб суспільства та економіки у перевезенні вантажів, шляхом сприяння розвитку конкуренції, справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, знешкодження корупційних ризиків, підвищення довіри до держави, розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни та покращення інвестиційної привабливості України, а також впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.	Проект постанови КМУ підготовленні на недостовірній інформації та обґрунтовується особистими думками ініціаторів цього процесу обговорення проекту. Протягом 2011-2017 років здійснювалось послідовне впровадження та введення в експлуатацію інноваційного проекту «Єдине вікно – локальне рішення» . Мета проекту постанови КМУ знищення досягнень функціонування інноваційного проекту «Єдине вікно – локальне рішення» -ІСПС.

III. ВИЗНАЧЕННЯ ТА ОЦІНКА АЛЬТЕРНАТИВНИХ СПОСОБІВ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛЕЙ

Щодо Альтернативи 1 (збереження чинного регулювання). <u>При існуючій ситуації витрати експедиторів становлять:</u> - за період 2015 рік <u>4 250 986, 98 (без ПДВ), 1 128 146, 16 грн. (ПДВ),</u> <u>всього у сумі:</u> <u>5 379 133, 14 грн.;</u> - за 11 місяців 2016 року (з 01.01.2016 по 30.11.2016) <u>11 010 247, 59 грн (без ПДВ),</u> <u>2 055 414, 63 (ПДВ),</u> <u>всього у сумі:</u> <u>13 065 662, 22 грн;</u>	Безпідставні висновки. Недостовірна інформація. Жодного причинно-наслідкового зв'язку та/або обґрунтувань між прийняттям нормативно-правового акту та досягненням вказаних авторами проекту постанови цілей не вбачається. Доводів з цього приводу авторами не наведено. 1. Повторення недостовірної інформації, що не відповідає законодавству в частині порядку надання транспортно-експедиторських послуг та проведення оплати за такі послуги (детально щодо цих невідповідностей вказано вище). Оплата послуг третіх осіб експедиторами здійснюється за рахунок
---	---

<p>- <u>за 8 місяців 2017 року (з 01.01.2017 по 21.08.2017 року) в Одеському порту 12 830 597,1 грн з ПДВ.</u> <u>Вказані кошти надходять до приватної компанії.</u></p>	<p>клієнтів-вантажовласників, а не за рахунок власних коштів експедиторів. 2. Термін «приватна компанія» законодавством не передбачений та не застосовується.</p>
<p>Щодо Альтернативи 2 (прийняття акту) <u>Положення постанови забезпечать:</u> - <u>добровільність обрання виду послуг та місця їх отримання;</u> - <u>виключення примусовості та фактичного монопольного становища і права односторонньої зміни умов надання послуг та систематичного підвищення тарифів приватною компанією;</u> - <u>встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги сфери морських портів;</u> - <u>зниження кошторису експедиторських послуг;</u> Витрати не має можливості здійснити обчислення, оскільки не можливо спрогнозувати поведінку та вибір експедиторів, адже прийняття акта забезпечить спрощення взаємодії та право вільного вибору де і у кого отримувати послуги сфери морських портів. Однак, у разі створення портовим співтовариством або окремо одним із його учасників власної інформаційної системи електронної взаємодії, як приклад, в Одеському морському порту, то витрати експедиторів взагалі будуть відсутні.</p>	<p>Недостовірна інформація. Безпідставні висновки. Маніпуляція фактами. 1. Добровільність обрання послуг ЦОД та місця їх отримання встановлена та доведена рішеннями органів судової влади України (Постанова Вищого господарського суду України від 20.07.2016 р.) 2. Відсутність примусу експедиторів та інших суб'єктів господарювання до отримання послуг ЦОД також встановлена судом. 3. <i>«Фактичне монопольне становище»</i> не встановлене компетентним органом. Міністерство інфраструктури України не є таким компетентним органом. 4. Законність права на односторонню зміну умов договору підтверджено судом. До речі, умови господарських договорів підлеглих Міністерству інфраструктури України державних підприємств (зокрема, морських портів) також містять можливість односторонньої зміни умов договору. 5. <i>«Систематичність підвищення тарифів приватною компанією»</i> документально не доведено, в чому саме полягає «систематичність» незрозуміло. Вартість послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС залишається незмінною з вересня 2015 р. 6. Для твердження про необхідність іншої «обґрунтованої» ціни на послуги необхідно володіти статистичною (цифровою) інформацією та іншими доводами про «необґрунтованість» чинної вартості послуг, чого в Аналізі не вказано.</p>

	<p>7. Незрозуміло яким чином прийняття цієї постанови забезпечить «зниження кошторису експедиторських послуг», адже одночасно з цим твердженням авторів проекту постанови в графі «Витрати» щодо вартості авторами вказано «не має можливості обчислення».</p> <p>8. Незрозуміле та є завідомо нездійсненим таке твердження авторів: «у разі створення портовим співтовариством або окремо одним із його учасників власної інформаційної системи електронної взаємодії, як приклад, в Одеському морському порту, то витрати експедиторів взагалі будуть відсутні». Яким чином та за які кошти ця створена нова система має функціонувати та обслуговуватись (підтримуватись, виправлятись, корегуватись, тощо).</p>
<p>Розрахунок витрат транспортно- експедиторських організацій, які скористалися послугами Одеського морського порту у період з 01.01.2017 по 21.08.2017 року з використанням ІСПС</p> <p><u>Таким чином витрати транспортно - експедиторських організацій, які скористалися послугами Одеського морського порту у період з 01.01.2017 по 21.08.2017 року з використанням ІСПС становлять 12 830 597,1 грн з ПДВ.</u></p>	<p>Некоректне подання інформації.</p> <p>1. Незрозуміло які «послуги з використанням ІСПС» мають на увазі автори проекту постанови. Якщо мають на увазі «послуги з технічної підтримки та обслуговування ІСПС», то такі послуги надаються ЦОД, а не Одеським морським портом.</p>
<p><u>Прийняття акта забезпечить добровільність обрання виду послуг та місця їх отримання, виключення примусовості та фактичного монопольного становища приватної компанії та права односторонньої зміни умов. До того ж, буде забезпечено встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги сфери морських портів, зниження кошторису експедиторських послуг, а також виключення порушень чинного законодавства України та прав транспортно-</u></p>	<p>Недостовірна інформація. Безпідставні висновки. Маніпуляція фактами.</p> <p>1. Добровільність обрання послуг ЦОД та місця їх отримання встановлена та доведена рішеннями органів судової влади України (Постанова Вищого господарського суду України від 20.07.2016 р.)</p> <p>2. Відсутність примусу експедиторів та інших суб`єктів господарювання до отримання послуг ЦОД також встановлена</p>

<p><u>експедиторських організацій.</u></p>	<p>судом.</p> <p>3. «Фактичне монопольне становище» не встановлене компетентним органом. Міністерство інфраструктури України не є таким компетентним органом.</p> <p>4. Законність права на односторонню зміну умов договору підтверджено судом. До речі, умови господарських договорів підлеглих Міністерству інфраструктури України державних підприємств (зокрема, морських портів) також містять можливість односторонньої зміни умов договору.</p> <p>5. «Систематичність підвищення тарифів приватною компанією» документально не доведено, в чому саме полягає «систематичність» незрозуміло. Вартість послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС залишається незмінною з вересня 2015 р.</p> <p>6. Для твердження про необхідність іншої «обґрунтованої» ціни на послуги необхідно володіти статистичною (цифровою) інформацією та іншими доводами про «необґрунтованість» чинної вартості послуг, чого в Аналізі не вказано.</p> <p>7. Незрозуміло яким чином прийняття цієї постанови забезпечить «зниження кошторису експедиторських послуг», адже одночасно з цим твердженням авторів проекту постанови в графі «Витрати» щодо вартості авторами вказано «не має можливості обчислення».</p> <p>8. Порушень прав транспортно-експедиторських організацій при використанні ІСПС не відбувається (доведено рішенням суду).</p>
<p><u>Разом з цим підвищиться ефективність планування портової логістики, оскільки морські порти, в яких наразі не великий вантажообіг зможуть залучати транспортно - експедиторські організації за рахунок конкурентних цін на</u></p>	<p>Маніпуляція фактами.</p> <p>1. Немає жодної інформації яким чином оплата послуг ЦОД впливає на «конкурентні ціни на послуги експедиторів».</p> <p>2. У загальній вартості транспортно-експедиторських послуг</p>

<p>витрати У разі прийняття акта, держава та суб'єкти господарювання не нестимуть ніяких додаткових матеріальних витрат</p>	<p>Створення будь яких інформаційно-телекомунікаційних систем потребує значних коштів держави або підприємств, установ, організацій.</p>
<p>V. МЕХАНІЗМИ ТА ЗАХОДИ, ЯКІ ЗАБЕСПЕЧУЮТЬ РОЗВ'ЯЗАННЯ ВИЗНАЧЕНОЇ ПРОБЛЕМИ</p>	
<p>Механізмом, який забезпечить розв'язання визначеної проблеми, є затвердження постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України».</p> <p>Заходи, що пропонуються для розв'язання проблеми:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) об'єднання суб'єктів господарювання у морському порту в портове співтовариство за бажанням; 2) створення портовим співтовариством або окремо одним із його учасників власної інформаційної системи електронної взаємодії; 3) інтеграція з іншими інформаційними системами електронної взаємодії, та інформаційно-телекомунікаційною системою органів доходів і зборів. 	<p>ІСПС інтегрована (частково) з інформаційною системою органів ДФС, Одеської митниці, портових операторів, морських агентів тощо.</p>
<p>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</p>	
<p>В державному бюджеті будуть передбачені кошти в 2018 році на інтеграцію інформаційних систем електронної взаємодії та інформаційно-телекомунікаційною системою органів доходів і зборів.</p> <p>Реалізація норм регуляторного акта не передбачає фінансових витрат з боку суб'єктів господарювання.</p>	<p>Інформації про кошти в 2018 році на інтеграцію інформаційних систем електронної взаємодії та інформаційно-телекомунікаційною системою органів доходів і зборів на сайті Мінфіну. ДФС відсутня.</p> <p>Неправдивий висновок. Створення будь яких інформаційно-телекомунікаційних систем потребує значних коштів підприємств, установ, організацій</p>
<p>Навпаки реалізація норм регуляторного акта передбачає</p>	<p>Безпідставні висновки. Маніпуляція фактами.</p>

<p><u>встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги сфери морських портів, зниження кошторису експедиторських послуг, виключення порушень чинного законодавства України та прав транспортно-експедиторських організацій, а також справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах та знешкодження корупційних ризиків.</u></p>	<p>1. Для твердження про необхідність іншої «обґрунтованої» ціни на послуги необхідно володіти статистичною (цифровою) інформацією та розрахунками, що доводять «необґрунтованість» чинної вартості послуг, чого в Аналізі немає.</p> <p>2. Незрозуміло яким чином прийняття цієї постанови забезпечить «зниження кошторису експедиторських послуг», адже одночасно з цим твердженням авторів проекту постанови в графі «Витрати» щодо вартості авторами вказано «не має можливості обчислення».</p> <p>3. Порушень прав транспортно-експедиторських організацій при використанні ІСПС не відбувається (доведено рішенням суду).</p> <p>4. Автори проекту постанови зазначають «корупційні ризики», при цьому не вказуючи що мається на увазі, а також не вказуючи інформацію що на даний момент вже зроблено (чого фактично вдалось досягти після впровадження ІСПС) на даний час, у тому числі в частині зниження корупційних ризиків. Однією з основних цілей впровадження ІСПС в морських портів було зниження корупційних ризиків за рахунок автоматизації процесів оформлення документів та мінімізації «живого» контакту з представниками держаних контролюючих.</p>
<p>Проведення М-тесту є неможливим, оскільки відсутні витрати у суб'єктів малого підприємництва.</p>	<p>Фактично будь-які заходи щодо з'ясування витрат малого підприємництва не проводились. Витрати існують згідно вартості послуг (тарифів) які сплачуються.</p>
<p>VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта</p>	
<p>Строк дії регуляторного акта не може бути обмежений у часі, оскільки його прийняття необхідне для дотримання вимог чинного законодавства.</p> <p>Строк набрання чинності регуляторного акта – відповідно до законодавства після державної реєстрації в Мін'юсті</p>	

<p>України, з дня його офіційного опублікування. Зміна терміну дії акта можлива у разі внесення змін до законодавства, на вимогах якого базується регуляторний акт.</p>	
<p>VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта</p>	
<p>Виходячи з цілей державного регулювання для відстеження результативності цього регуляторного акта вибрано такі показники: - розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта – не прогнозується;</p>	
<p>- кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта - суб'єкти господарювання, <u>що користуються послугами сфери морських портів в Україні;</u></p>	<p>Некоректне подання інформації. Незрозуміле та неграмотне визначення кола суб'єктів господарювання: «<i>що користуються послугами сфери морських портів в Україні</i>». Незрозуміло що взагалі мається на увазі авторами проекту постанови. Яким чином, Міністерство інфраструктури України взагалі може допускати подібні незрозумілі формулювання.</p>
<p>- <u>не передбачається додаткових витрат коштів і часу, пов'язаних з виконанням вимог акта, суб'єктами господарювання та/або фізичними особами;</u></p>	<p>Недостовірне твердження. У «перевагах» при прийнятті постанови, про які вказують автори проекту постанови, йдеться про наявність кількох альтернативних систем (програм), якими мають користуватись суб'єкти господарювання. Таких систем немає та коли вони будуть наразі незрозуміло. Створення будь яких інформаційно-телекомунікаційних систем потребує значних коштів держави або підприємств, установ, організацій</p>
<p>- рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб стосовно основних положень регуляторного акта середній.</p>	

<p>Проект регуляторного акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність».</p>	
<p><u>кількість створених інформаційних систем для надання послуг сфери морських портів України - передбачено збільшення мінімум на 14 систем;</u></p>	<p>Незрозуміла інформація. Незрозуміло які саме «інформаційні системи» мають на увазі, чому вказано саме 14 систем та про яке збільшення вказують автори проекту постанови.</p>
<p><u>об'єм наданих послуг по кожному морському порту - передбачено збільшення;</u></p>	<p>Незрозуміла інформація. Незрозуміло які саме «послуги морських портів» мають на увазі та про яке збільшення вказують автори проекту постанови.</p>
<p><u>загальний об'єм наданих послуг у сфері морських портів - передбачено збільшення;</u></p>	<p>Незрозуміла інформація. Незрозуміло які саме «послуги морських портів» мають на увазі та про яке збільшення вказують автори проекту постанови.</p>
<p>кількість звернень заінтересованих сторін щодо перегляду даного регуляторного акта. Проведення відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися шляхом збирання статистичних даних щодо вищезазначених показників та аналізу звернень заінтересованих сторін щодо необхідності перегляду нормативно-правового акту з метою внесення до нього змін.</p>	
<p>IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта</p>	
<p>Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України шляхом аналізу статистичних даних щодо вищезазначених показників, отриманих від Державного підприємства «Адміністрація морських портів України».</p>	

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

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

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

В. о. Міністра інфраструктури України
Ю. Лавренюк

« » вересня 2017 р.

ВИСНОВКИ

щодо невідповідності вимогам постанови ПКМУ від 11.03.2004 р. № 308

АНАЛІЗУ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»

Вищенаведений Аналіз регуляторного впливу проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» не відповідає Методиці проведення аналізу впливу регуляторного акту, що затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 р. № 308. Зокрема:

1. **Відповідно до п. 3 Методики** передбачено, що у процесі проведення аналізу:

- визначається проблема, яку передбачається розв`язати шляхом державного регулювання;
- визначаються цілі державного регулювання;
- визначаються та оцінюються усі прийнятні альтернативні способи досягнення зазначених цілей, наводяться аргументи щодо переваги обраного способу;
- описуються механізм, який пропонуються застосувати для розв`язання проблеми, і відповідні заходи;
- обґрунтуються можливості досягнення визначених цілей у разі прийняття регуляторного акта;
- визначаються очікувані результати прийняття акта;
- обґрунтовується запропонований строк дії акта (у разі обмеження цього строку);
- визначаються показники результативності акта;
- визначаються заходи, з допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності акта.

В тексті розміщеного на сайті Міністерства інфраструктури України Аналізі регуляторного впливу всі перераховані вимоги до такого аналізу зазначені суто формально без вираження суті «проблеми», а точніше відсутності «проблеми».

2. **Згідно п. 4 Методики** при визначення проблеми, яку передбачається розв`язати шляхом державного регулювання, зазначаються причини виникнення проблеми; обґрунтування неможливості її розв`язання за допомогою ринкових механізмів або чинних регуляторних актів; суб`єкти, на яких проблема справляє негативний вплив.

1) як вже вказано «проблеми» як такої, що потребує додаткового державного регулювання не існує, а сам Аналіз існування «проблеми» **абсолютно** не доводить;

2) обґрунтування неможливості її розв`язання за допомогою ринкових механізмів в Аналізі взагалі відсутнє, автори **проекту постанови** вказали лише «не можливо» без **наведення** будь-якого обґрунтування такої **неможливості**;

3) **авторами проекту постанови** не вказано обґрунтування чим чинний нормативний акт (Постанова № 451 від 21.05.2012 р.) не здатний розв`язати «проблему»;

4) визначення суб`єктів, на яких «проблема» справляє негативний вплив, суто вибіркоче та не підтверджується реальними фактами аналітикою (опитування, статистики, тощо).

3. **Згідно п. 5 Методики** при визначення та оцінці усіх прийнятих альтернативних способів (їх має бути не менше двох) надається оцінка кожного з них, причини відмови від застосування альтернативних способів, аргументи щодо переваги обраного способу.

1) належна оцінка ані існуючому способу, ані запропонованому способу державного регулювання **авторами проекту постанови** в Аналізі не надається;

2) аргументи щодо переваги обраного способу також не наводяться (відсутні будь-які плани щодо вартості послуг, суб`єктів, які зможуть таку послугу надавати, обґрунтування **передбаченого авторами проекту постанови** зменшення ціни послуги у випадку прийняття цієї постанови, тощо).

4. **Відповідно до п. 8 Методики** передбачена оцінка розрахунку витрат на запровадження державного регулювання для суб`єктів малого підприємництва (у разі якщо питома вага таких суб`єктів перевищує 10 %).

В Аналізі вказано, що такий розрахунок не проводиться у зв`язку із відсутністю витрат суб`єктів малого підприємництва. З таким твердженням не можна погодитись, адже незважаючи на виконавця послуг щодо ІСПС чи її аналогу, для **розробки, вдосконалення, підтримання та обслуговування системи**, ці послуги мають бути платними, та, відповідно, будуть передбачати певні витрати для суб`єктів малого підприємництва. **Досліджень та/або розрахунків та/або іншої обґрунтованої інформації** щодо того факту, що у випадку прийняття постанови вартість послуг стане меншою не наведено.