



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна служба України з безпеки на транспорті

Державне агентство рибного господарства України

Державна установа «Держгідрографія»

✓ Державна регуляторна служба України

Міністерство інфраструктури України на виконання пунктів 106 та 114 Північного 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/ЄС 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, направляє на погодження проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» (далі проект акта).

Просимо погодити проект акта в десятиденний термін.

Додаток (тільки адресату):

1. Проект акта на dd арк.
2. Пояснювальна записка до проекту акта на 5 арк.
3. Порівняльна таблиця на 8 арк.

В. о. Міністра

Ю. Лавренко

*

316492



Л. В. 351-44-56

№8875/27/10-17 від 08.09.2017 на №217-р від 18.03.2016

Державна регуляторна служба України

№40080/019-17 від 12.09.2017

10:58

0.31





КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 2017 р. №

Київ

**Про внесення змін до деяких постанов
Кабінету Міністрів України**

Кабінет Міністрів України постановляє:

1. Внести до постанов Кабінету Міністрів України зміни, що додаються.
2. Міністерству інфраструктури, Міністерству внутрішніх справ, Міністерству фінансів, привести власні нормативно-правові акти у відповідність з цією постановою.
3. Ця постанова набирає чинності через 45 днів з дня її опублікування.

Прем'єр-міністр України

В. Гройсман



Ю. Мадристенко

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 2017 р. №

ЗМІНИ,
що вносяться до постанов Кабінету Міністрів України

1. У Типовій технологічній схемі пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними» (Офіційний вісник України, 2012 р., № 40, ст. 1546; 2013 р., № 63, ст. 2297; 2015 р., № 59, ст. 1936; № 94, ст. 3205):

1) у пункті 2:

абзац третій викласти в такій редакції:

«інформаційна система електронної взаємодії - організаційно-технічна система, що дає можливість портовому співтовариству або окремо кожному із його учасників за допомогою технічних і програмних засобів накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати, обмінюватися та передавати в електронній формі інформацію і документи, 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;»

доповнити новими абзацами четвертим та п'ятим такого змісту:

«інформаційна система «Морське Єдине Вікно» – інформаційно-телекомунікаційна система у вигляді програмно-апаратного комплексу інформаційних підсистем, що забезпечує середовище для збору, обробки, поширення та обміну інформацією щодо суден із впорядкованою та загальноприйнятою структурою даних, правил і управлінням правами доступу згідно з вимогами міжнародного та національного законодавства та взаємодіє на рівні «система-система» для прозорої організації взаємного доступу користувачів інформаційної системи «Морське Єдине Вікно» та інформаційно-телекомунікаційної системи органів доходів і зборів до документів в іншій інформаційно-телекомунікаційній системі відповідно до діючих регламентів, технологічних схем та прав доступу;

інформаційно-телекомунікаційна система органів доходів і зборів – програмно-інформаційний комплекс, що забезпечує взаємодію органів доходів і зборів, державних органів, уповноважених на здійснення санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю, та підприємств за принципом «єдиного вікна» з метою виконання заходів, передбачених Порядком інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 р. № 364 (Офіційний вісник України 2016р., №46, ст. 1667);».

У зв'язку з цим абзаци четвертий – восьмий вважати абзацами шостим-десятим.

абзац п'ятий викласти в такій редакції:

«портове співтовариство – два і більше суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, органи державної влади уповноважені здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, правоохоронні органи, портові оператори, інші

суб'єкти господарювання (агенти, експедитори та інші), що провадять у морських портах та за їх межами діяльність з транспортування або обробки товарів, контейнерів, пасажирів, багажу і транспортних засобів, або іншу діяльність спрямовану на забезпечення виконання технологічних процесів, що здійснюється на території морського порту, будь-яких взаємопов'язаних процесів обміну інформацією і документами щодо пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів і товарів (далі - учасники портового співтовариства);»;

2) пункт 7 викласти в такій редакції:

«7. На підставі переліку товарів, які підлягають державному контролю (у тому числі у формі попереднього документального контролю), та відповідно до поданих декларантом, уповноваженою ним особою або перевізником товаросупровідних (товаротransпортних) документів посадова особа митного органу визначає вид (види) та форму проведення державного контролю в пункті пропуску (пункті ввезення на митну територію України):

для проведення ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного контролю товарів посадовою особою контролюючого органу;

для проведення санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного контролю, контролю за переміщенням культурних цінностей посадовою особою митного органу у формі попереднього документального контролю.

У разі коли в партії товарів, що ввозяться через пункт пропуску, є товари, що підлягають проведенню відповідних видів державного контролю посадовими особами контролюючих органів (крім радіологічного контролю) та попередньому документальному контролю посадовими особами митних органів, або вся партія товарів підлягає

відповідним видам державного контролю, попередній документальний контроль товарів не здійснюється. Стосовно таких товарів державний контроль здійснюється безпосередньо посадовими особами контролюючих органів, які залучаються посадовими особами митних органів та для проведення зазначених видів державного контролю прибувають в пункти пропуску через державний кордон України.

У разі коли у пункті пропуску не функціонують комплекси автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів, товари підлягають радіологічному та/або попередньому документальному контролю, який здійснюється в такій послідовності:

перший етап - здійснення радіологічного контролю посадовою особою відповідного контролюючого органу.

Посадова особа митного органу передає посадовій особі відповідного контролюючого органу подані перевізником або експедитором чи уповноваженою особою товаросупровідні (товаротранспортні) документи. Після здійснення радіологічного контролю посадова особа відповідного контролюючого органу проставляє відповідні відмітки на товаросупровідних (товаротранспортних) документах, які повертаються посадовій особі митного органу;

другий етап - попередній документальний контроль посадовою особою митного органу.

Після здійснення попереднього документального контролю посадова особа митного органу проставляє відповідні відмітки у формі відбитків штампа та печатки на товаросупровідних (товаротранспортних) документах та вносить інформацію про проведення такого контролю до Єдиної автоматизованої інформаційної системи Держмитслужби.

У пунктах пропуску, в яких функціонують комплекси автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та

ядерних матеріалів, радіологічний контроль товарів здійснюється виключно у разі перевищення природного радіаційного фону, встановленого комплексами автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів.

Інформація про перевищення природного радіаційного фону, встановленого комплексами автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів, передається Держекоінспекції в порядку, встановленому Держекоінспекцією та власником такого обладнання.

Якщо на момент встановлення необхідності здійснення радіологічного контролю митний контроль здійснено, відмітки про здійснення митного контролю скасовуються.

Після здійснення радіологічного контролю посадова особа відповідного контролюючого органу проставляє відповідні відмітки на товаросупровідних (товаротранспортних) документах, які повертаються посадовій особі митного органу.

У разі функціонування в морському порту інформаційних систем електронної взаємодії відмітки про здійснення радіологічного контролю проставляються в такій системі.

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

Інформаційні системи електронної взаємодії впроваджуються учасниками портового співтовариства або окремо кожним із його учасників з урахуванням цієї Типової технологічної схеми та Правил надання послуг у морських портах України, що затверджуються Мініфраструктури».

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

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

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

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

Під час здійснення відповідного виду контролю в пунктах пропуску для міжнародного морського сполучення за умови відсутності заперечень з боку державних органів, уповноважених здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, після закінчення часу, визначеного технологічною схемою пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів і товарів, позитивне рішення про результати здійснення контролю вважається прийнятим.

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

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

3) у пункті 10:

абзац третій викласти в такій редакції:

«Після впровадження у морському порту інформаційної системи «Морське Єдине Вікно» відомості щодо результатів проведення перевірки маси бруто контейнерів передаються від портового оператора морському агентові з використанням такої системи. У разі функціонування в морському порту інформаційних систем електронної взаємодії відомості щодо результатів проведення перевірки маси бруто контейнерів передаються також з використанням таких систем.»;

абзац шостий викласти в такій редакції:

«У такому разі посадова особа контролюючого органу зазначає підставу для здійснення контролю в інформаційній системі «Морське Єдине Вікно», інформаційних системах електронної взаємодії, відповідному модулю в інформаційно-телекомунікаційної системи органів доходів і зборів після впровадження таких систем.»;

абзац восьмий викласти в такій редакції:

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

4) абзац другий пункту 15 викласти в такій редакції:

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

2. У Порядку інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» із використанням електронних засобів передачі інформації, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 р. № 364 «Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю» (Офіційний вісник України, 2016 р., № 46, ст. 1667):

1) доповнити пункт 2 після слів «території України» словами «, а також оформлення водних транспортних засобів.»;

2) доповнити новим пунктом 42¹ такого змісту:

«42¹. Митне оформлення, прикордонний, митний, ветеринарний, фітосанітарний контроль водних транспортних засобів із застосуванням інформаційної системи здійснюється у відповідності 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 р. № 451 (Офіційний вісник України, 2012 р., № 40, ст. 1546).»;

3) у пункті 43 слово та цифри «Пункти 36 – 42» замінити словом та цифрами «Пункти 36 – 42, 42¹».


О.Лабренко

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

I. Визначення проблеми

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 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.

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

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

Отримавши 100 % монополію на даний вид послуг приватна компанія встановлює самостійно тариф, який наразі становить 98,1 гривень з ПДВ за одиницю виміру - контейнер. До теперішнього часу обґрунтування чому оплата

здійснюється за контейнер, а не за документ (оскільки для обробки подається саме документ) отримати не вдалося.

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.

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.

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.

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.

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/ЄС 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.

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

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

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

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

II. Цілі державного регулювання.

Проект акта спрямований на розв'язання проблеми, визначеної у попередньому розділі аналізу регуляторного впливу.

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.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей.

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернатив	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	У випадку, коли існуюча ситуація залишиться без змін, вищезазначена проблема не буде вирішена, а цілі державного регулювання не будуть досягнені
Альтернатива 2. Прийняття акта	Реалізація регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей, а саме: - забезпечить вдосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг сфери морських портів в Україні; - задоволення потреб суспільства, економіки у перевезенні

	<p>вантажів та контролю з боку держави у галузі надання цих послуг;</p> <ul style="list-style-type: none"> - виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектору; - викорінення корумпованої економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу; - розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни; - покращення інвестиційної привабливості України.
--	--

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

Вид альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні, оскільки проблема залишається не вирішеною	Наявність штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектору, наявність корумпованої економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу. Відсутні умови для розвитку зовнішньоекономічної діяльності країни, відповідно відбувається зниження інвестиційної привабливості України.
Альтернатива 2. Прийняття акта	Положення постанови не суперечать законодавству та забезпечать: - виключення штучних перепон у вільному здійсненні	Відсутні

	<p>господарської діяльності та лобювання інтересів приватного сектору;</p> <ul style="list-style-type: none"> - викорінення корумпованої економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу; - розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни; - покращення інвестиційної привабливості України; - впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони 	
--	---	--

Реалізація регуляторного акта не впливатиме на сферу інтересів громадян.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	14	13	1130	-	1157

Питома вага групи загальній кількості, відсотків	у	1,2	1,1	97,7	-	100
--	---	-----	-----	------	---	-----

Вид альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні, оскільки проблема залишається не вирішеною	При існуючій ситуації витрати експедиторів становлять: - за період 2015 рік 4 250 986, 98 (без ПДВ), 1 128 146, 16 грн. (ПДВ), всього у сумі: 5 379 133, 14 грн.; - за 11 місяців 2016 року (з 01.01.2016 по 30.11.2016) 11 010 247, 59 грн (без ПДВ), 2 055 414, 63 (ПДВ), всього у сумі: 13 065 662, 22 грн; - за 8 місяців 2017 року (з 01.01.2017 по 21.08.2017 року) в Одеському порту 12 830 597,1 грн з ПДВ. Вказані кошти надходять до приватної компанії.
Альтернатива 2. Прийняття акта	Положення постанови забезпечать: - добровільність обрання виду послуг та місця їх отримання; - виключення примусовості та фактичного монопольного становища і права односторонньої зміни умов надання послуг та систематичного підвищення тарифів приватною компанією;	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

	- встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги сфери морських портів; - зниження кошторису експедиторських послуг;	співтовариством або окремо одним із його учасників власної інформаційної системи електронної взаємодії, як приклад, в Одеському морському порту, то витрати експедиторів взагалі будуть відсутні.
--	---	---

Станом на 01.01.2017 до публічної Угоди про інформаційне співробітництво, передбаченої постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451, приєдналося 1034 суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність в морських портах, а саме:

217 морських агентів;

12 портових операторів (стивідорних компаній);

14 перевізників (13 автомобільних, 1 залізничний);

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

Кількість вантажовласників або транспортно- експедиторських організацій

Рік	Організації, які подавали документи в ІСПС в електронному вигляді зі своїх робочих місць	
	Кількість організацій	Кількість контейнерів з товарами
2014	413	129 790
2015	438	105 875
2016	483	174 017

Для проведення аналізу за приклад обрано Одеський морський порт.

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

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

Всього витрат, грн експедиторів за 8 місяців 2017 року	12 830 597,1
--	--------------

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

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

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 послуги, відповідно буде забезпечено збільшення суднообігу в портах, та, як наслідок, додаткові надходження портових зборів.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємства згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	При існуючій ситуації витрати експедиторів становлять: - за період 2015 рік 4 250 986, 98 (без ПДВ), 1 128 146, 16 грн. (ПДВ), всього у сумі: 5 379 133, 14 грн.; - за 11 місяців 2016 року (з 01.01.2016 по 30.11.2016) 11 010 247, 59 грн (без ПДВ), 2 055 414, 63 (ПДВ), всього у сумі: 13 065 662, 22 грн; - за 8 місяців 2017 року (з 01.01.2017 по 21.08.2017 року) в Одеському порту 12 830 597,1 грн з ПДВ. Вказані кошти надходять до приватної компанії.
Альтернатива 2. Прийняття акта Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємства згідно з додатком 2 до Методики проведення	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

аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	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.
---	---

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	Проблема залишиться не вирішеною, цілі державного регулювання не будуть досягнені
Альтернатива 2. Прийняття акта	4	Прийняття акта забезпечить повною мірою досягнення поставлених цілей державного регулювання

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні	У випадку, коли існуюча ситуація залишиться без змін, проблема залишиться не вирішеною. Відсутні умови для досягнення цілей державного регулювання

Альтернатива 2. Прийняття акта	Реалізація регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей, а саме: - забезпечить виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектору, - викорінення корумпованої економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу.	У разі прийняття акта, держава та суб'єкти господарювання не нестимуть ніяких додаткових матеріальних витрат	Прийняття акта забезпечить добровільність обрання виду послуг та місця їх отримання, виключення примусовості та фактичного монопольного становища і права односторонньої зміни умов надання послуг та систематичного підвищення тарифів приватною компанією. Разом з цим буде забезпечено встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги сфери морських портів, зниження кошторису експедиторських послуг.
-----------------------------------	---	--	--

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

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання визначеної проблеми, є затвердження постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України».

Заходи, що пропонуються для розв'язання проблеми:

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

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

В державному бюджеті будуть передбачені кошти в 2018 році на інтеграцію інформаційних систем електронної взаємодії та інформаційно-телекомунікаційною системою органів доходів і зборів.

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

Навпаки реалізація норм регуляторного акта передбачає 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.

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

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

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

Строк набрання чинності регуляторного акта – відповідно до законодавства після державної реєстрації в Мін'юсті України, з дня його офіційного опублікування.

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

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

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

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

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

не передбачається додаткових витрат коштів і часу, пов'язаних з виконанням вимог акта, суб'єктами господарювання та/або фізичними особами;

рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб стосовно основних положень регуляторного акта середній.

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

Після його прийняття та державної реєстрації в Мін'юсті регуляторний акт буде розміщено у нормативно-правовій системі «ЛІГА».

кількість створених інформаційних систем для надання послуг сфери морських портів України - передбачено збільшення мінімум на 14 систем;

об'єм наданих послуг по кожному морському порту - передбачено збільшення;

загальний об'єм наданих послуг у сфері морських портів - передбачено збільшення;

кількість звернень заінтересованих сторін щодо перегляду даного регуляторного акту.

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.

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

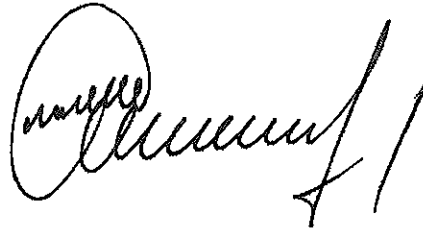
Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України шляхом аналізу статистичних даних щодо вищезазначених показників, отриманих від Державного підприємства «Адміністрація морських портів України».

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

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. Лавренко

«__» вересня 2017 р.

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

1. Обґрунтування необхідності прийняття акта

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

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

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

Отримавши 100 % монополію на цей вид послуг приватна компанія встановлює самостійно тариф, який наразі становить 98,1 гривень з ПДВ за одиницю виміру - контейнер. До теперішнього часу обґрунтування чому оплата здійснюється за контейнер, а не за документ (оскільки для обробки подається саме документ) отримати не вдалося.

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.

До того ж, ІСПС не відповідає нормам 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 п. 4 ст. 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.

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.

Таким чином, ІСПС є програмою, яка суперечить положенням МК 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.

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/ЄС 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.

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

2. Мета і шляхи її досягнення

Метою 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, а також шляхом 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.

3. Правові аспекти

У сфері правового регулювання діють такі нормативно-правові акти:
Кодекс торговельного мореплавства України;
Закон України «Про морські порти України»;
Закон України «Про транспорт».

4. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація акта не потребує витрат з Державного бюджету України та місцевих бюджетів.

5. Позиція заінтересованих органів

Проект акта потребує погодження з Міністерством фінансів України, Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, Міністерством аграрної політики та продовольства України, Міністерством внутрішніх справ України, Державною регуляторною службою України, Державною службою України з безпеки на транспорті, Державним агентством рибного господарства України та Державною установою «Держгідрографія».

6. Регіональний аспект

Проект акта не стосується питань розвитку адміністративно-територіальних одиниць.

6¹. Запобігання дискримінації

У проекті відсутні положення, які містять ознаки дискримінації. Проект акта не потребує проведення антидискримінаційної експертизи.

7. Запобігання корупції

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

8. Громадське обговорення

З метою громадського обговорення проект акта розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Регуляторна діяльність» (www.mtu.gov.ua).

9. Позиція соціальних партнерів

Проект акта не стосується соціально-трудової сфери.

10. Оцінка регуляторного впливу

Проект постанови є регуляторним актом.

10¹. Вплив реалізації акта на ринок праці

Реалізація акта не впливає на ринок праці.

11. Прогноз результатів

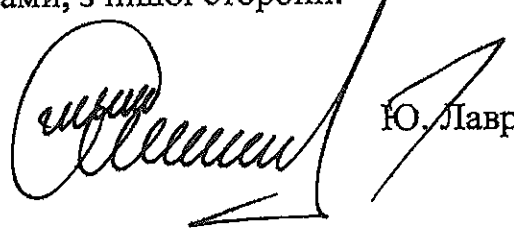
Прийняття акта забезпечить:

- вдосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг сфери морських портів в Україні;
- задоволення потреб суспільства, економіки у перевезенні вантажів та контролю з боку держави у галузі надання цих послуг;
- виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектору;
- викорінення корумпованої економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу;

- розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни;
- покращення інвестиційної привабливості України;
- впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

В. о. Міністра інфраструктури України

«__» вересня 2017 року



Ю. Лавренюк

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

Зміст положення (норми) чинного акта законодавства	Зміст відповідного положення (норми) проекту акта
<p>Типова технологічна схема пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451</p> <p>2. Терміни, що вживаються у цій Типовій технологічній схемі, мають таке значення:</p> <p><i>інформаційна система портového співтовариства</i> - організаційно-технічна система, що дає можливість портovому 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 принципи «єдиного вікна» міжнародної практики, рекомендації міжнародних організацій;</p> <p>Відсутній</p>	<p>2. Терміни, що вживаються у цій Типовій технологічній схемі, мають таке значення:</p> <p><i>інформаційна система електронної взаємодії</i> - організаційно-технічна система, що дає можливість портovому співтовариству або окремо кожному із його учасників за допомогою технічних і програмних засобів накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати, обмінюватися та передавати в електронній формі інформацію і документи, 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 принципи «єдиного вікна» міжнародної практики, рекомендації міжнародних організацій;</p> <p><i>інформаційна система «Морське Єдине Вікно»</i> – інформаційно-телекомунікаційна система у вигляді програмно-апаратного комплексу інформаційних підсистем, що забезпечує середовище для збору, обробки, поширення та обміну інформацією щодо суден із впорядкованою та загальноприйнятотою структурою даних, правил і управлінням правами доступу згідно з вимогами міжнародного та національного законодавства та взаємодіє на рівні «система-система» для прозорої організації взаємного доступу користувачів інформаційної системи «Морське Єдине Вікно» та інформаційно-телекомунікаційної системи органів доходів і зборів до документів в іншій інформаційно-телекомунікаційній системі відповідно до діючих регламентів,</p>

Відсутній

портове співтовариство - *державне підприємство "Адміністрування морських портів України"*, державні органи, уповноважені здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, правоохоронні органи, залізничні станції, які знаходяться на території порту, портіві оператори, агентські організації (морські агенти), перевізники та експедитори, інші суб'єкти господарювання, що провадять у морських портах та за їх межами діяльність з транспортування або обробки товарів, контейнерів, пасажирів, багажу і транспортних засобів, яка спрямована на забезпечення виконання технологічних процесів, що здійснюються на території зазначених об'єктів, будь-яких взаємопов'язаних процесів обміну інформацією і документами щодо пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних транспортних засобів перевізників і товарів, у тому числі вантажів, багажу, що переміщуються ними через державний кордон;

технологічних схем та прав доступу;

інформаційно-телекомунікаційна система органів доходів і зборів – програмно-інформаційний комплекс, що забезпечує взаємодію органів доходів і зборів, державних органів, уповноважених на здійснення санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю, та підприємств за принципом «єдиного вікна» з метою виконання заходів, передбачених Порядком інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 р. № 364 (Офіційний вісник України 2016р., №46, ст. 1667);

портове співтовариство – два і більше суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, органи державної влади уповноважені здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, правоохоронні органи, портіві оператори, інші суб'єкти господарювання (агенти, експедитори та інші), що провадять у морських портах та за їх межами діяльність з транспортування або обробки товарів, контейнерів, пасажирів, багажу і транспортних засобів, або іншу діяльність спрямовану на забезпечення виконання технологічних процесів, що здійснюються на території морського порту, будь-яких взаємопов'язаних процесів обміну інформацією і документами щодо пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів і товарів (далі - учасники портівого співтовариства);

<p>і переліку товарів, які підлягають державному контролю і у формі попереднього документального контролю), та поданих декларантом, уповноваженою ним особою або і товаросупровідних (товаротранспортних) документів і товаросупровідних (товаротранспортних) документів обоа митного органу визначає вид (види) та форму державного контролю в пункті пропуску (пункті ввезення і торію України):</p> <p>проведення ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, радіологічного контролю товарів посадовою особою того органу;</p> <p>проведення санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-фітосанітарного, екологічного контролю, контролю за іям культурних цінностей посадовою особою митного рмі попереднього документального контролю.</p> <p>коли в партії товарів, що ввозяться через пункт пропуску, є ість товарів, що підлягають проведенню відповідних видів контролю посадовими особами контролюючих органів (логічного контролю) та попередньому документальному посадовими особами митних органів, або вся партія товарів відповідним видам державного контролю, попередній відповідний контроль товарів не здійснюється. Стосовно таких івний контроль товарів не здійснюється. Стосовно таких іржавний контроль здійснюється безпосередньо посадовими контролюючих органів, які залучаються посадовими особами органів та для проведення зазначених видів державного , прибувають в пункти пропуску через державний кордон ізі коли у пункті пропуску не функціонують комплекси ізованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин их матеріалів, товари підлягають радіологічному та/або івому документальному контролю, який здійснюється в такій іності:</p> <p>ий етап - здійснення радіологічного контролю посадовою іповідного контролюючого органу.</p>	<p>7. На підставі переліку товарів, які підлягають державному контролю (у тому числі у формі попереднього документального контролю), та відповідно до поданих декларантом, уповноваженою ним особою або і перевізником товаросупровідних (товаротранспортних) документів посадова особа митного органу визначає вид (види) та форму іведення державного контролю в пункті пропуску (пункті ввезення на митну територію України):</p> <p>для проведення ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного контролю товарів посадовою ією контролюючого органу;</p> <p>для проведення санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного контролю, контролю за і переміщенням культурних цінностей посадовою особою митного іргану у формі попереднього документального контролю.</p> <p>У разі коли в партії товарів, що ввозяться через пункт пропуску, є івари, що підлягають проведенню відповідних видів державного і контролю посадовими особами контролюючих органів (крім ідіологічного контролю) та попередньому документальному і контролю посадовими особами митних органів, або вся партія іварів іділяє відповідним видам державного контролю, попередній ікументальний контроль товарів не здійснюється. Стосовно таких іварів державний контроль здійснюється безпосередньо посадовими іособами контролюючих органів, які залучаються посадовими іособами і митних органів та для проведення зазначених видів державного і контролю прибувають в пункти пропуску через державний ікордон і України.</p> <p>У разі коли у пункті пропуску не функціонують комплекси іавтоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних іречовин та ядерних матеріалів, товари підлягають радіологічному і попередньому документальному контролю, який здійснюється в ітакій іслідності:</p> <p>перший етап - здійснення радіологічного контролю посадовою іособою іповідного контролюючого органу.</p>
---	--

<p>Посадова особа митного органу передає посадовій особі відповідного контрольного органу подані перевізником або експедитором чи уповноваженою особою товаросупровідні (товаротранспортні) документи. Після здійснення радіологічного контролю посадова особа відповідного контрольного органу проставляє відповідні відмітки на товаросупровідних (товаротранспортних) документах, які повертаються посадовій особі митного органу;</p> <p>другий етап - попередній документальний контроль посадовою особою митного органу.</p> <p>Після здійснення попереднього документального контролю посадова особа митного органу проставляє відповідні відмітки у формі відбитків штампів та печатки на товаросупровідних (товаротранспортних) документах та вносить інформацію про проведення такого контролю до Єдиної автоматизованої інформаційної системи Держмитслужби.</p> <p>У пунктах пропуску, в яких функціонують комплекси автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів, радіологічний контроль товарів здійснюється виключно у разі перевипення природного радіаційного фону, встановленого комплексами автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів.</p> <p>Інформація про перевипення природного радіаційного фону, встановленого комплексами автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів, передається Держекоінспекції в порядку, встановленому Держекоінспекцією та власником такого обладнання.</p> <p>Якщо на момент встановлення необхідності здійснення радіологічного контролю митний контроль здійснено, відмітки про здійснення митного контролю скасовуються.</p> <p>Після здійснення радіологічного контролю посадова особа відповідного контрольного органу проставляє відповідні відмітки на товаросупровідних (товаротранспортних) документах, які повертаються посадовій особі митного органу.</p> <p>У разі функціонування в морському порту інформаційної системи <i>нормового співвартиства</i> відмітки про здійснення радіологічного</p>	<p>Посадова особа митного органу передає посадовій особі відповідного контрольного органу подані перевізником або експедитором чи уповноваженою особою товаросупровідні (товаротранспортні) документи. Після здійснення радіологічного контролю посадова особа відповідного контрольного органу проставляє відповідні відмітки на товаросупровідних (товаротранспортних) документах, які повертаються посадовій особі митного органу;</p> <p>другий етап - попередній документальний контроль посадовою особою митного органу.</p> <p>Після здійснення попереднього документального контролю посадова особа митного органу проставляє відповідні відмітки у формі відбитків штампів та печатки на товаросупровідних (товаротранспортних) документах та вносить інформацію про проведення такого контролю до Єдиної автоматизованої інформаційної системи Держмитслужби.</p> <p>У пунктах пропуску, в яких функціонують комплекси автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів, радіологічний контроль товарів здійснюється виключно у разі перевипення природного радіаційного фону, встановленого комплексами автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів.</p> <p>Інформація про перевипення природного радіаційного фону, встановленого комплексами автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів, передається Держекоінспекції в порядку, встановленому Держекоінспекцією та власником такого обладнання.</p> <p>Якщо на момент встановлення необхідності здійснення радіологічного контролю митний контроль здійснено, відмітки про здійснення митного контролю скасовуються.</p> <p>Після здійснення радіологічного контролю посадова особа відповідного контрольного органу проставляє відповідні відмітки на товаросупровідних (товаротранспортних) документах, які повертаються посадовій особі митного органу.</p> <p>У разі функціонування в морському порту інформаційних систем <i>електронної взаємодії</i> відмітки про здійснення радіологічного</p>
---	--

контролю проставляються в такій системі.

Державне підприємство "Адміністрація морських портів України" з метою впровадження, забезпечення функціонування та розвитку інформаційної системи портového співтовариства:

визначає:

- структуру та формат обміну даними в інформаційній системі портového співтовариства;
- форми електронних документів;
- технічні та технологічні умови створення, впровадження і функціонування інформаційної системи портového співтовариства;
- порядок і умови підключення та використання інформаційної системи портového співтовариства;

розробляє:

- плани заходів щодо створення, впровадження та розвитку інформаційної системи портového співтовариства;
- плани заходів щодо застосування документів в електронній формі замість документів на папері;
- технологічні схеми обробки і оформлення осіб, транспортних засобів, товарів, у тому числі вантажів та багажу, пасажирів у морських портах з використанням інформаційної системи портového співтовариства.

Зазначені документи затверджуються державним підприємством "Адміністрація морських портів України". У разі коли документи (або зміни до них), зазначені в абзацах *десятому, шістнадцятому і сімнадцятому цього пункту*, стосуються виконання функцій державними органами, уповноваженими здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, вони затверджуються за погодженням з відповідними органами.

контролю проставляються в такій системі.

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

Інформаційні системи електронної взаємодії впроваджуються учасниками портového співтовариства або окремо кожним із його учасників з урахуванням цієї Типової технологічної схеми та Правил надання послуг у морських портах України, що затверджуються Мініфраструктури.

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

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

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

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

Документи, зазначені в абзацах *дев'ятому* - *сімнадцьмому* цього пункту, є обов'язковими для виконання торговим співтовариством.

У разі функціонування в морському порту інформаційної системи нормового співтовариства під час здійснення відповідного виду контролю державними органами за умови відсутності заперечень з боку державних органів, уповноважених здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, після закінчення часу, визначеного технологічного схемою *обробки і оформлення осіб*, транспортних засобів, товарів, у тому числі вантажів та багажу, пасажирів у морських портах з використанням інформаційної системи торгового співтовариства, в інформаційну систему торгового співтовариства автоматично вносяться позитивне рішення про результати здійснення контролю.

Інформаційна система нормового співтовариства після впровадження в морському порту використовується торговим співтовариством під час виконання операцій з товарами і транспортними засобами. Інформаційна система торгового співтовариства використовується на підставі угоди про інформаційне співробітництво, укладених державним підприємством «Адміністрація морських нормів України» з кожним із таких державних органів і суб'єктів господарювання.

Після впровадження в морському порту інформаційної системи торгового співтовариства відмітқи державних органів, уповноважених здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, проставляються в *тикій системі*.

Виділено

Під час здійснення відповідного виду контролю в пунктах пропуску для міжнародного морського сполучення за умови відсутності заперечень з боку державних органів, уповноважених здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, після закінчення часу, визначеного технологічною схемою пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів і товарів, позитивне рішення про результати здійснення контролю вважається прийнятим.

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

Після впровадження в морському порту інформаційної системи «Морське Єдине Вікно», інформаційних систем електронної взаємодії відмітқи державних органів, уповноважених здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, проставляються в таких системах або налігтовується обмін інформацією на рівні «система-система».

<p>10. У разі функціонування в морському порту інформаційної системи портового співтовариства відомості щодо результатів проведення перевірки маси брутто контейнерів передаються від портового оператора морському агентові з використанням такої системи.</p> <p>..... У такому разі співробітник контролюючого органу у генеральній (загальній) декларації зазначає підставу для здійснення контролю. У разі функціонування в морському порту інформаційної системи портового співтовариства підстава зазначається у такій системі.</p> <p>..... Після впровадження в морському порту інформаційної системи нормового співтовариства обмін інформацією і документами в електронній формі, необхідними для прийняття рішення про необхідність здійснення контролю безпосередньо на судні, між адміністрацією порту, державними органами, уповноваженими здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, та суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, здійснюється з використанням такої системи.</p> <p>Інформація про вивезення вантажів з території морського порту надається підрозділу охорони державного кордону, а у разі наявності</p>	<p>10. Після впровадження у морському порту інформаційної системи «Морське Єдине Вікно» відомості щодо результатів проведення перевірки маси брутто контейнерів передаються від портового оператора морському агентові з використанням такої системи. У разі функціонування в морському порту інформаційних систем електронної взаємодії відомості щодо результатів проведення перевірки маси брутто контейнерів передаються також з використанням таких систем.</p> <p>..... У такому разі посадова особа контролюючого органу зазначає підставу для здійснення контролю в інформаційній системі «Морське Єдине Вікно», інформаційних системах електронної взаємодії, відповідному модулю в інформаційно-телекомунікаційній системі органів доходів і зборів після впровадження таких систем.</p> <p>..... Обмін інформацією і документами в електронній формі, необхідними для прийняття рішення про необхідність здійснення контролю безпосередньо на судні, між адміністрацією морського порту, державними органами, уповноваженими здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, та учасниками портового співтовариства, здійснюється з використанням відповідного модулю в інформаційно-телекомунікаційній системі органів доходів і зборів та інформаційної системи «Морське Єдине Вікно» після її впровадження у морському порту.</p> <p>Інформація про вивезення вантажів із території морського порту надається підрозділу охорони державного кордону, а у разі наявності</p>
--	---

інформаційної системи порттового спігновардства - через таку систему.	інформаційних систем електронної взаємодії — з використанням цих систем.
Порядок інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 р. № 364	Порядок державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 р. № 364
2. Дія цього Порядку поширюється на операції із ввезення на митну територію України товарів, які підлягають митному та іншим видам державного контролю, та вивезення таких товарів за межі митної території України.	2. Дія цього Порядку поширюється на операції із ввезення на митну територію України товарів, які підлягають митному та іншим видам державного контролю, та вивезення таких товарів за межі митної території України, а також оформлення воєнних транспортних засобів.
Відсутній	42 ¹ . Митне оформлення, прикордонний, митний, ветеринарний, фітосанітарний контроль воєнних транспортних засобів із застосуванням інформаційної системи здійснюється у відповідності до Типової технологічної схеми прототипу через державний кордон осіб, автомобільних, воєнних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затверженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451 (Офіційний вісник України, 2012 р., № 40, ст. 1546).
43. Пункти 36 - 42 цього Порядку застосовуються з моменту впровадження спеціального програмного забезпечення, про що ДФС інформує на власному офіційному веб-сайті та повідомляє користувачів.	43. Пункти 36 – 42, 42 ¹ цього Порядку застосовуються з моменту впровадження спеціального програмного забезпечення, про що Державна фіскальна служба інформує на власному офіційному веб-сайті та повідомляє користувачів.

Директор Департаменту реформування та функціонування морського та річкового транспорту



О. Басюк

«__» вересня 2017 року

3 ОРИГІНАЛОМ ЗІДІЯНО



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

01.09.2017

м. Київ

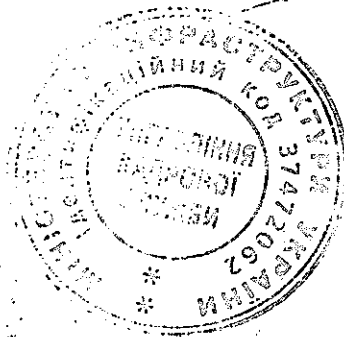
№ 359-к

Про виконання обов'язків Міністра

Керуючись статтею 8 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади», на період моєї робочої поїздки 08.09.2017 до м. Одеса виконання обов'язків Міністра інфраструктури України покладаю на заступника Міністра Лавренюка Юрія Федоровича.

Міністр

В. Омелян



021143