



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

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

Державна регуляторна служба України

За результатами розгляду рішення Державної регуляторної служби України від 26.10.2017 № 473 про відмову в погодженні проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» (далі – проект акта), 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, Міністерство інфраструктури України надає роз'яснення щодо функціонування Інформаційної системи портового співтовариства (далі – ІСПС).

Проблема функціонування ІСПС існує з 2013 року, а саме з моменту впровадження її державним підприємством «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») в Одеському морському порту.

Антимонопольним комітетом України було опрацьовано інформацію та матеріали, що стосуються ІСПС, починаючи від її розроблення по теперішній час. Узагальнюючим підсумком дослідження Антимонопольного комітету України стало направлення пропозицій до Кабінету Міністрів України щодо відповідності вимогам законодавства про захист економічної конкуренції порядку використання та підключення до ІСПС, сформульовані у листі від 19.04.2017 № 130-29/01.

Таким чином, на сьогоднішній день питання впровадження та функціонування ІСПС у повній мірі досліджено та опрацьовано, враховані допущені помилки, зафіксовані порушення, виявлені невідповідності нормам чинного законодавства, що у свою чергу дозволяє центральним органам виконавчої влади, зокрема, Міністерству інфраструктури України ефективно

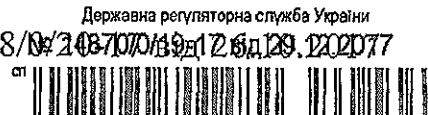
328905



15:23

№13466/27/10-17 від 26.12.2017 на №9398/0/2017/01/12 від 29.12.2017

0.31



вирішувати вищенаведені проблеми, одночасно опрацювавши алгоритм під час розроблення, впровадження та функціонуванні аналогічних електронних проектів.

До того ж, результатами спеціальних досліджень є конкретні висновки, зазначені в акті перевірки функціонування ІСПС в Одеській філії ДП «АМПУ» від 19.10.2016 № 226-05-02/10, проведеної відділом економічної безпеки ДП «АМПУ».

Вищезазначений акт перевірки функціонування ІСПС в Одеській філії ДП «АМПУ» від 19.10.2016 № 226-05-02/10 та лист Антимонопольного комітету України від 19.04.2017 № 130-29/01 являють собою узагальнення та систематизацію інформації щодо функціонування ІСПС, а також підтвердження існування проблеми, яка детально описана в аналізі регуляторного впливу проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України».

На отримані зауваження та пропозиції від представників зацікавлених сторін (листи: Асоціації міжнародних експедиторів України від 10.10.2017 № 03/28-17/1, Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України від 09.10.2017 № 1/6/1544п та Українського національного комітету Міжнародної торгової палати (ICC Ukraine) від 12.10.2017 № 409), Міністерство інфраструктури України направило відповідні пояснення листами від 19.12.2017 № 13175/27/10-17, від 20.12.2017 № 5914/27/14-17 та від 20.12.2017 № 5915/27/14-17, що додаються.

До того ж, для впровадження ІСПС створено комерційне підприємство – ТОВ «ППЛ 33-35», засновником якого є ПАТ «ПЛАСКЕ». Керівник і засновник ПАТ «ПЛАСКЕ» Платонов О. І. одночасно є першим Віце-президентом з питань спрощення процедур торгівлі, митних питань і туризму Українського національного комітету Міжнародної торгової палати (ICC Ukraine), а також заступником голови Міжвідомчої робочої групи з реалізації концепції «Єдине вікно – локальне рішення», який захищає інтереси вищевказаного комерційного підприємства.

13 січня 2016 року у Верховній Раді України був зареєстрований проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про морські порти України» щодо функціонування інформаційної системи портового співтовариства» № 3761, після опрацювання якого Комітетом Верховної Ради України з питань запобігання та протидії корупції неодноразово встановлювалася наявність корупційних факторів щодо функціонування ІСПС, а саме висновок від 16.03.2016 та протокол засідання від 01.06.2016 № 73 (розміщено на офіційному веб-сайті Комітету з питань запобігання і протидії корупції).

Разом з цим, повідомляємо, що питання законності функціонування ІСПС знаходиться у компетенції правоохоронних органів, якими в даний час проводиться досудове розслідування № 120141607900000064, порушеного за фактом зловживання службовим становищем посадовими особами ТОВ «ППЛ 33-35» та наявності в їх діях складу злочину, передбаченого

частиною першою статті 364 Кримінального кодексу України, а відсутність закріпленого в нормативно-правових актах статусу ІСПС та порядку функціонування ІСПС не забезпечують прозорості її роботи та доступу до неї усім учасникам.

Станом на сьогодні, проект акта знаходиться на погодженні в Міністерстві фінансів України. Разом з цим, отримано погодження від Державної служби України з безпеки на транспорті, Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства економічного розвитку та торгівлі України, Антимонопольного комітету України та Державного агентства рибного господарства України без зауважень. Міністерство аграрної політики України та державна установа «Держгідрографія» погодили зазначений проект акта із зауваженнями.

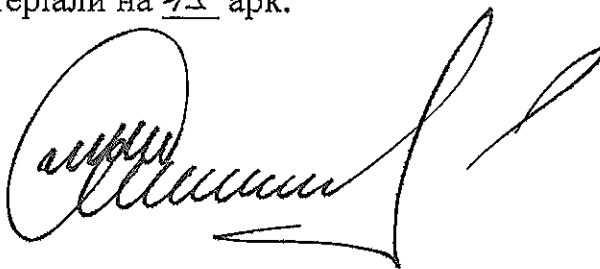
12.09.2017 проект акта був оприлюднений на офіційному веб-сайті Мінінфраструктури для публічного громадського обговорення (<http://mtu.gov.ua/projects/139/>) протягом 30-денного терміну. Відповідно до Правил громадського обговорення проектів нормативно-правових актів обговорення цього проекту тривало з 12 вересня 2017 року по 12 жовтня 2017 року (22 голоси за, 21 проти).

Зважаючи на вищевикладене, розуміючи важливість порушеного питання для нашої країни, а також з метою сприяння розвитку конкуренції, справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, знешкодження корупційних ризиків і підвищення довіри до держави, просимо переглянути рішення щодо погодження проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України».

Додаток (тільки адресату):

1. Копія проекту акта на 10 арк.
2. Аналіз регуляторного впливу проекту акта на 12 арк.
3. Копія порівняльної таблиці на 8 арк.
4. Додаткові матеріали на 15 арк.

Заступник Міністра



Ю. Лавренюк



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 2017 р. №

Київ

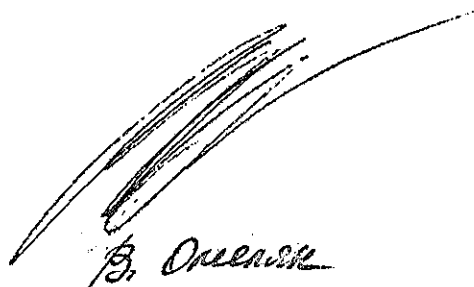
**Про внесення змін до деяких постанов
Кабінету Міністрів України**

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



В. Гройсман

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 прозорості 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.

абзак 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 (товаротransпортні) документи. Після здійснення радіологічного контролю посадова особа відповідного контролюючого органу проставляє відповідні відмітки на товаросупровідних (товаротransпортних) 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 (товаротransпортних) 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.».

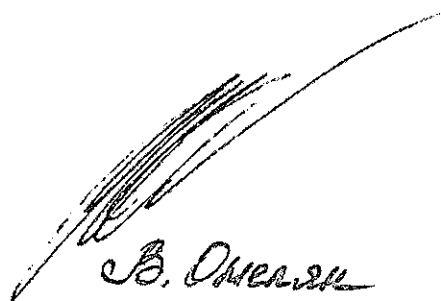
2. У Порядку інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» із використанням електронних засобів передачі інформації, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 р. № 364 «Деякі питання реалізації 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».



В. Омеленко

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» (далі – проект акта) розроблено з метою сприяння розвитку конкуренції, справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, а також знешкодження корупційних ризиків та підвищення рівня довіри до держави.

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

Саме вищевказані нормативно-правові акти є правовими підставами створення та функціонування Інформаційної системи портового співтовариства (далі – ІСПС).

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

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

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

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

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

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

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

Відповідно до частини третьої статті 319 Митного кодексу 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 Митного кодексу України.

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

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.

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

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

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

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

II. Цілі державного регулювання.

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

Цілями державного регулювання є вдосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг у сфері морських портів в Україні, задоволення потреб суспільства та економіки в перевезенні вантажів шляхом сприяння розвитку конкуренції, справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, знешкодження корупційних ризиків, підвищення рівня 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 разі якщо ситуація залишиться без змін, вищезазначену проблему не буде вирішено і цілі державного регулювання не буде досягнуто
Альтернатива 2. Прийняття акта	Реалізація регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей, а саме:

	<ul style="list-style-type: none"> - удосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг у сфері морських портів в Україні; - задоволення потреб суспільства, економіки в перевезенні вантажів та здійсненні контролю з боку держави за наданням цих послуг; - виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектора; - викорінення економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу; - розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни; - покращення інвестиційної привабливості України.
--	---

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 невирішеною	Наявність штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектора, наявність економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу. Відсутні умови для розвитку зовнішньоекономічної діяльності країни, відповідно відбувається зниження інвестиційної привабливості України.
Альтернатива 2. Прийняття акта	Положення постанови не суперечать	Відсутні

	<p>законодавству та забезпечать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектора; - викорінення економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу; - розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни; - покращення інвестиційної привабливості України; - впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу відповідно до Угоди про 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	14	13	1130	-	1157

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

Вид альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною	У нинішній ситуації витрати експедиторів становлять: - за 2015 рік – 4 250 986,98 грн (без ПДВ), 1 128 146,16 грн (ПДВ), усього – 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 грн (ПДВ), усього – 13 065 662, 22 грн; - за 8 місяців 2017 року (з 01.01.2017 по 21.08.2017) 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	Немає змоги здійснити обчислення, оскільки неможливо спрогнозувати поведінку та вибір експедиторів, адже прийняття акта забезпечить спрощення взаємодії та право вільного вибору,

	умов надання послуг та систематичного підвищення тарифів приватною компанією; - встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги у сфері морських портів; - зниження кошторису експедиторських послуг	де і в кого отримувати послуги у сфері морських портів. Однак у разі створення портовим співтовариством або окремо одним із його учасників власної інформаційної системи електронної взаємодії, як приклад, в Одеському морському порту, експедитори взагалі не матимуть витрат
--	---	---

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

- 217 морських агентів;
- 12 портових операторів (стивідорних компаній);
- 14 перевізників (13 автомобільних, 1 залізничний);
- 791 вантажовласник або уповноважені ними особи (транспортно-експедиторські організації).

Кількість вантажовласників
або транспортно-експедиторських організацій

Рік	Організації, які подавали документи до ІСПС в електронному вигляді зі своїх робочих місць	
	Кількість організацій	Кількість контейнерів із 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 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, грн	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
Усього 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 з використанням ІСПС, становлять 12 830 597,1 грн з ПДВ.

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

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

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	У нинішній ситуації витрати експедиторів становлять: - за 2015 рік – 4 250 986,98 грн (без ПДВ), 1 128 146,16 грн (ПДВ), усього – 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 грн (ПДВ), усього – 13 065 662,22 грн; - за 8 місяців 2017 року (з 01.01.2017 по 21.08.2017) в Одеському порту – 12 830 597,1 грн з ПДВ. Вказані кошти надходять до приватної компанії

<p>Альтернатива 2. Прийняття акта Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)</p>	<p>Немає змоги здійснити обчислення, оскільки неможливо спрогнозувати поведінку та вибір експедиторів, адже прийняття акта забезпечить спрощення взаємодії та право вільного вибору, де і в кого отримувати послуги у сфері морських портів. Однак у разі створення портовим співтовариством або окремо одним із його учасників власної інформаційної системи електронної взаємодії, як приклад, в Одеському морському порту, експедитори взагалі не матимуть витрат</p>
--	--

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 невирішеною, цілі державного регулювання не буде досягнуто
Альтернатива 2. Прийняття акта	4	Прийняття акта забезпечить повною мірою досягнення поставлених цілей державного регулювання

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні	Якщо нинішня ситуація залишиться без змін, проблема залишиться не

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

Щодо 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

Державна фіскальна служба України встановлює вимоги для інтеграції інформаційних систем електронної взаємодії з 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 у сфері морських портів, зниження кошторису експедиторських послуг, виключення порушень чинного законодавства України та прав транспортно-експедиторських організацій, а також справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах та знешкодження корупційних ризиків.

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

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

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

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

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

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

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

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

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

не передбачається додаткових витрат коштів і часу, пов'язаних із 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 Міністерстві юстиції України регуляторний акт буде розміщено у нормативно-правовій системі «ЛІГА»;

кількість створених інформаційних систем для надання послуг у сфері морських портів України – передбачено збільшення щонайменше на 14 систем;
обсяг наданих послуг щодо кожного морського порту – передбачено збільшення;

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

кількість звернень заінтересованих сторін щодо перегляду цього регуляторного акта.

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

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

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

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

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 неврегульованих та проблемних питань шляхом аналізу показників дії цього акта такі питання буде врегульовано шляхом внесення відповідних змін.

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

Міністр інфраструктури України

В. Омелян

«__» листопада 2017 р.



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, автомобіляних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що перевозяться 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>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 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 принципи «єдиного вікна» міжнародної практики, рекомендації міжнародних організацій;</p>	<p><i>інформаційна система електронної взаємодії</i> - 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 принципи «єдиного вікна» міжнародної практики, рекомендації міжнародних організацій;</p>
<p>Відсутній</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 загальноприйнятною структурою даних, правил і управлінням правами доступу згідно з вимогами міжнародного та національного законодавства та взаємодіє на рівні «система-система» для прозорості організації взаємного доступу користувачів інформаційної системи «Морське 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 "Адміністрація морських нормів України"*, державні органи, уповноважені здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, правоохоронні органи, залізничні станції, які знаходяться на території порту, портові 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, 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 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 портового співтовариства);

7. На підставі переліку товарів, які підлягають державному контролю (у тому числі у формі попереднього документального контролю), та відповідно до поданих декларацій, уповноваженою ним особою або перевізником товаросупровідних (товаротранспортних) 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 певна кількість товарів, 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 комплексні 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.

7. На підставі переліку товарів, які підлягають державному контролю (у тому числі у формі попереднього документального контролю), та відповідно до поданих декларацій, уповноваженою ним особою або перевізником товаросупровідних (товаротранспортних) 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 комплексні 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 штампів 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 перевипення природного радіаційного фону, встановленого комплексами автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів.

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.

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 інформаційної системи *порттового співвладдіння* відмітки про здійснення радіологічного

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 штампів 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 перевипення природного радіаційного фону, встановленого комплексами автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів.

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.

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.

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

визначає:

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

розробляє:

- плани заходів щодо створення, впровадження та розвитку інформаційної системи нормового сітмовариста;
- 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 нормового сітмовариста.

Зазначені документи затверджуються державним підприємством "Адміністрація морських портів України". У разі коли документи (або зміни до них), зазначені в абзацах десятихому, шістнадцятимому і сімнадцятимому 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 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 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 вісімнадцятимому та дев'ятнадцятимому 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 *дез'ятому* - *сімнадцьмому* цього пункту, є обов'язковими для виконання торговим співтовариством.

У разі функціонування в морському порту інформаційної системи портового 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 технологічною схемою *обробки і оформлення* осіб, транспортних засобів, товарів, у тому числі вантажів та багажу, пасажирів у морських портах з використанням інформаційної системи портового співтовариства, в інформаційну систему портового співтовариства автоматично вносяться позитивне рішення про результати здійснення контролю.

Інформаційна система портового співтовариства після впровадження в морському порту використовується торговим співтовариством під час виконання операцій з товарами і транспортними засобами. Інформаційна система портового співтовариства використовується на підставі угоди про інформаційне співробітництво, укладених державними підприємствами "Адміністрація морських портів України" з кожним із таких державних органів і суб'єктів господарювання.

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

Видалено

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 прийнятним.

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).

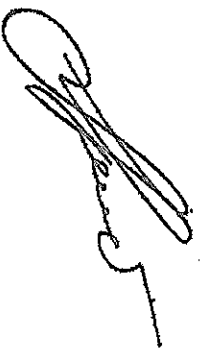
Після впровадження в морському порту інформаційної системи «Морське Єдине Вікно», інформаційних систем електронної взаємодії відміткі державних органів, уповноважених здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, проставляються в таких системах або налаштовуються обмін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

10.	<p>.....</p> <p>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>	10.	<p>.....</p> <p>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>.....</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>.....</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>.....</p> <p>Після впровадження в морському порту інформаційної системи портового співтовариства обмін інформацією і документами в електронній формі, необхідними для прийняття рішень 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>.....</p> <p>Обмін інформацією і документами в електронній формі, необхідними для прийняття рішень 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 з території морського порту надається підрозділу охорони державного кордону, а у разі наявності</p>	<p>Інформація про вивезення вантажів із території морського порту надається підрозділу охорони державного кордону, а у разі наявності</p>		

інформаційної системи портového спітоварництва - 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	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
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 водних транспортних засобів.
Відсутній	42 ¹ . 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).
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



« _____ » листопада 2017 року



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМПІТЕС УКРАЇНИ

Українська антимонопольна комісія, що є складовою частиною Національного регулюючого органу України з питань енергетики, зв'язку та інформатики

Київ, вул. Свободи, 24/26, м. Київ, 01070

Київ, 1 червня 2017 року

Про розгляд звернення

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет) на підставі підзвітності згідно з чинним законодавством, зокрема, Закону України «Про Антимонопольний комітет України», повідомляє зазначеній заявувачці, що розглядати її звернення щодо проведення перевірки діяльності на підставі статті 10 Закону «Про Антимонопольний комітет України» неможливо, оскільки вимоги до оформлення звернень передбачені статтею 10 Закону.

За результатами здійсних перевірок в ході розгляду звернення заявувачки та отриманими інформаційними матеріалами, які були надані відповідно до звернення, встановлено наступне:

Нагромаджено звернень роз'ясненню

- Інформація відсутня у статтях ІЗНГ в Інтернеті, тому звернення заявувачки розглянути неможливо.
- Тимчасовий порядок введених змін у статті 10 Закону України «Про Антимонопольний комітет України» не передбачає проведення перевірок діяльності підприємств, які не мають статусу підприємства з обмеженою відповідальністю.
- Заявувачка не повідомила про проведення перевірок діяльності підприємств, які не мають статусу підприємства з обмеженою відповідальністю.
- Протягом розгляду звернень заявувачки Комітетом отримані відповідні матеріали, які не дають змоги встановити наявності порушень чинного законодавства.
- Протягом розгляду звернень заявувачки Комітетом отримані відповідні матеріали, які не дають змоги встановити наявності порушень чинного законодавства.
- Протягом розгляду звернень заявувачки Комітетом отримані відповідні матеріали, які не дають змоги встановити наявності порушень чинного законодавства.

2017

Враховуючи вищевказане, Комітетом розглянуто звернення заявувачки та встановлено, що вимоги до оформлення звернень передбачені статтею 10 Закону «Про Антимонопольний комітет України» неможливо виконати, оскільки вимоги до оформлення звернень передбачені статтею 10 Закону «Про Антимонопольний комітет України» неможливо виконати.

Інформація відсутня у статтях ІЗНГ в Інтернеті, тому звернення заявувачки розглянути неможливо.

Нагромаджено звернень роз'ясненню

- Інформація відсутня у статтях ІЗНГ в Інтернеті, тому звернення заявувачки розглянути неможливо.
- Тимчасовий порядок введених змін у статті 10 Закону України «Про Антимонопольний комітет України» не передбачає проведення перевірок діяльності підприємств, які не мають статусу підприємства з обмеженою відповідальністю.
- Заявувачка не повідомила про проведення перевірок діяльності підприємств, які не мають статусу підприємства з обмеженою відповідальністю.
- Протягом розгляду звернень заявувачки Комітетом отримані відповідні матеріали, які не дають змоги встановити наявності порушень чинного законодавства.
- Протягом розгляду звернень заявувачки Комітетом отримані відповідні матеріали, які не дають змоги встановити наявності порушень чинного законодавства.
- Протягом розгляду звернень заявувачки Комітетом отримані відповідні матеріали, які не дають змоги встановити наявності порушень чинного законодавства.

Нагромаджено звернень роз'ясненню

Враховуючи вищевказане, Комітетом розглянуто звернення заявувачки та встановлено, що вимоги до оформлення звернень передбачені статтею 10 Закону «Про Антимонопольний комітет України» неможливо виконати, оскільки вимоги до оформлення звернень передбачені статтею 10 Закону «Про Антимонопольний комітет України» неможливо виконати.

Враховуючи вищевказане, Комітетом розглянуто звернення заявувачки та встановлено, що вимоги до оформлення звернень передбачені статтею 10 Закону «Про Антимонопольний комітет України» неможливо виконати, оскільки вимоги до оформлення звернень передбачені статтею 10 Закону «Про Антимонопольний комітет України» неможливо виконати.

Враховуючи вищевказане, Комітетом розглянуто звернення заявувачки та встановлено, що вимоги до оформлення звернень передбачені статтею 10 Закону «Про Антимонопольний комітет України» неможливо виконати, оскільки вимоги до оформлення звернень передбачені статтею 10 Закону «Про Антимонопольний комітет України» неможливо виконати.

Враховуючи вищевказане, Комітетом розглянуто звернення заявувачки та встановлено, що вимоги до оформлення звернень передбачені статтею 10 Закону «Про Антимонопольний комітет України» неможливо виконати, оскільки вимоги до оформлення звернень передбачені статтею 10 Закону «Про Антимонопольний комітет України» неможливо виконати.

Враховуючи вищевказане, Комітетом розглянуто звернення заявувачки та встановлено, що вимоги до оформлення звернень передбачені статтею 10 Закону «Про Антимонопольний комітет України» неможливо виконати, оскільки вимоги до оформлення звернень передбачені статтею 10 Закону «Про Антимонопольний комітет України» неможливо виконати.

За результатами дослідження Комітет дійшов наступних висновків:

Українська Митниця має розробити функції органів митниці та державного контролю з метою під час виконання своїх функцій – реєстрації ІСТІС.

На основі ТОВ «ІНН-33» надано кілька рекомендацій у частині покращення функцій доступу до функціонування ІСТІС, яке отримало одне з найбільш перших розроблених версій доступу, але доступ до конфіденційної інформації, що пов'язана з митницями різних спеціалізованих послуг.

Не є ефективним функціонування ІСТІС, оскільки надала дані митниці в окремих документах, функціональних компонентах не є обов'язково у зв'язку із використанням електронного доступу до функцій органів митниці державного контролю ДН «АМПУ».

Національний центр електронних даних повинен забезпечити доступ до інформації в основі адміністративних органів митниці, державного контролю до приватної структури без забезпечення копії даних, державного контролю адміністративних державних органів має нести відповідальність за надання інформації за допомогою електронних компонентів.

Наступні функції доступу в адміністративних органах митниці ІСТІС, окремі функції функціонування системи не забезпечують вимоги до роботи та доступу до цієї системи українцями.

Протягом мети створення ІСТІС, що надає доступ до системи інформації між суб'єктами господарювання та державними органами, не дозволено вступити до системи електронного доступу, у тому числі копіями, спеціально в окремих документах.

Враховуючи інтеграцію для забезпечення митниці проблемами питань про всі дані, які в листі Комітет, запроваджені до Кабінету Міністрів України з метою надання даних доступу до адміністративних державних органів, відповідно до вимог системи адміністративних органів митниці, які в листі 11 експертів надано відповідні пропозиції, а саме: надати інформацію, а саме в частині надання інформації про адміністративні органи митниці функціонування інформаційних систем державних адміністративних органів митниці та державного контролю інформаційних систем державних адміністративних органів митниці, доступу до системи електронного доступу.

Голова Комітету

Ю. ПІПІНІК

Міністерство інфраструктури України Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» Відділ внутрішньої економічної безпеки

АКТ

19 жовтня 2016 р.

№226-05-02-10

М. Дзєка

Перевіряє функціонування інформаційної системи портового співпрацівства в Дзєській філії ДП «АМПУ»

На виконання наказу ДП «АМПУ» від 14.09.2016 № 112, комісією у складі:

Голова комісії – Пасєка Дмитро Олександрович, старший інспектор сектору контролю економічної та внутрішньої безпеки відомствених підрозділів служби економічної та внутрішньої безпеки;

члени комісії:
- Дітур Сергій Григорович - інспектор сектору контролю економічної та внутрішньої безпеки відомствених підрозділів служби економічної та внутрішньої безпеки;

- Протосівська Ірина Олександрівна - інспектор сектору контролю економічної та внутрішньої безпеки відомствених підрозділів служби економічної та внутрішньої безпеки;

- Проконенко Іван Іванович – заступник начальника служби інформаційних технологій ДП «АМПУ».

В період з 14.09.2016 по 18.10.2016 проведена перевірка функціонування інформаційної системи портового співпрацівства (далі ІСТІС) в Дзєській філії ДП «АМПУ»

При проведенні перевірки використувувались наступні документи:

- типова технологічна схема пропуску через державний кордон осіб, автомобілів, вантажів, транспортних засобів транзитних засобів перевізників і товари, що перевозяться ними, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451;
- правила надання послуг у морських портах України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 № 148, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 15.08.2013 за №

1401-23033.

технологічна схема оформлення порожніх та завантажених контейнерів, які перебувають на судлах та ввозяться автомобільними і залізничним транспортом з території Окремого митського порту з використанням ІСПС, затверджена наказом ДП «АМПУ» № 129 від 28.04.2016;

- наказ ДП «АМПУ» № 117 від 12.08.2013 про заходь щодо запровадження ІСПС;
- угода про інформаційне співробітництво від 29.11.2013, щодо здійснення співробітництва в рамках ІСПС.

ВСТАНОВЛЕННЯ

Правителем надання послуг у митських портах України, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 № 348, передбачено можливість функціонування в порту інформаційної системи портового співтовариства (назв ІСПС) - організаційно-технічна система, що надає можливість за допомогою технічних і програмних засобів адміністративному, державним органам, уповноваженим здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, портовим операторам, агентським організаціям (агентським агентствам) та експедиторам, іншим суб'єктам господарювання, що надають свої послуги у митському порту щодо транспортнування або обробки нафти, контейнерів і транспортних засобів, включно з тим, перевіряти, обробляти, зберігати та передавати інформацію і документи в електронній формі, необхідні для здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю та оформлення товарів і транспортних засобів, та відповідно до законодавства України про електронний документообіг.

В 2013 році, за сприяння посадових осіб ДП «ОМТП» представниками ТОВ «ІНІТ 33-35» впроваджують власний апаратно-програмний комплекс ІСПС в електронні системи суб'єктів що приймають участь в технологічних процесах перевезення, оформлення та обробки контейнерів, (агентські контейнажні органи, структурні відділи ДП «ОМТП», портової оператора)

Разом з тим керівництвом ДП «АМПУ» затверджуються тимчасові технологічні схеми оформлення та вносу контейнерів з території ОМПП якими мають бути етикетки компанії що працюють в ОМПП користуватися електронним сервісом ІСПС та вимагати наявності електронного наряду від кожного етикетки господарювання що здійснюють експедиторську діяльність.

Відповідно до наказу ДП «АМПУ» № 117 від 12.08.2013 про заходи щодо інформатизації ІСПС, в Одеському митському порту з 08.00 годин 02.09.2013 запроваджено технологічну схему щодо використання ІСПС.

Доступ до ІСПС здійснюється шляхом укладання публічної угоди про інформаційне співробітництво. Договору пред'являють, який є невід'ємною частиною угоди, та договору про надання послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС з метою обробки даних (назв ІСОД).

Центром обробки даних вказано ТОВ «ІНІТ 33-35», як підприємство яке повинно було власний апаратно-програмний комплекс ІСПС в електронні системи суб'єктів що приймають участь в технологічних процесах перевезення, оформлення та обробки контейнерів, (державні контрольно-оперативні структури порту ДП «АМПУ», портові оператори). Таким чином ТОВ «ІНІТ 33-35» стало монополістом з надання послуг доступу до ІСПС.

З початку 2014 року, керівники ОФ ДП «АМПУ» укладючи договори про експлуатацію вантажів зобов'язують підприємства-експедитори оформляти наряди тільки в електронному вигляді в ІСПС (пункт договору 2.1.20).

Відповідно до створених умов всі суб'єкти господарювання (експедитори) змушені укладати договори з Центром обробки даних - ТОВ «ІНІТ 33-35» про надання послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС та сплачувати грошові кошти за електронні наряди. Діючий тариф на час перевірки складає - 75,53 грн, за один контейнер - імпорту, 37,77 грн, за один контейнер - експорт (БетІНВ)

Ціноутворення імпортерів тарифів ТОВ «ІНІТ 33-35», з технічної підтримки та обслуговування ІСПС, постійно викликає обурення серед представників підприємств-експедиторів та інших представників промисловості.

Відповідно до п. 2 технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, вантажних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ним, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451, ІСПС є системою, яка за допомогою технічних і програмних засобів дозволяє виконувати, перевіряти, обробляти, зберігати, обмінювати та передавати в електронній формі інформацію і документи, необхідні для здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю та оформлення осіб, товарів, у тому числі вантажів і багажів, і транспортних засобів.

Разом з тим відповідно до ч. 2 ст. 11 Митного кодексу України, інформація щодо підприємств, громадян, а також товарів, транспортних засобів митського призначення, що переміщуються ними через митний кордон України, що збирається, використовується та формується органами доходів і

вирині, повністю по інформативних кодів ААНУ і інформаційних і
РАХУНКАМИ ОБМЕЖЕНЬ, ПОРІВНЯЛЬНИХ ПІДІНФОРМАЦІЙ І ОБ'ЄКТИВНО ВЕДЛИВИХ

С.1. 4.5.3. Анализовано мовлення України під час проведення спеціальної ревізії
національної інформації, що вказується аналізом інформації і як, інформації щодо
експортно-імпортних операцій комерційних суб'єктів, повиправлено-комерційної
зв'язності між аналітичною системою інформації про діяльність суб'єкта і
таблицями його функціонального представлення, а також за інформацією
наочисльними таблицями функціонування інформаційному-Адміністративного
кодексу України.

Питання і інші питання державного управління пов'язані з інформаційною
придатністю комерційних підприємств інформації державного управління та
інформаційної інформації суб'єктів інформації, яка надається суб'єктами
власно-повідомляти і відповідно представлено суб'єктами до ІТІС.

Нараховано: 2011 року: 11.01.2011 - 11.01.2011 - 11.01.2011
привітати. Мовчало-до-порядку ДП «ААНУ», інформаційні таблиці інформації
привітати. Стало функціонування інформаційного і комерційного функціонального та
надаючи послугу до ІТІС.

Міжвідомчо по питанню інформаційного управління прийняти акти по
визначенню та діяльності ІТІС та функціонального управління ІТІС в державі
підприємства України, експортних операцій операцій мовчало-до-порядку
ІТІС. Однак в процесі діяльності ІТІС в процесі функціонального управління
ДП «ААНУ» функціонує по мовчало-до-порядку мовчало-до-порядку та стабільно
функціонального ІТІС, що становить задоволення діяльності порадити державі та
наблизити експортно-імпортних операцій під управління підприємства.

Таким чином функціонування прийняти організаційного управління
системами експорту. 10.01.2011 та 11.01.2011 та інформаційного управління
кодексу мовчало-до-порядку ІТІС не відповідає інформаційного управління та
інформації ДП «ААНУ».

ВИСНОВКИ:

ДП «ААНУ» діяло на інформаційного управління та інформаційного управління
організаційного управління експорту (ІТІС) та інформаційного управління
оборотно-імпортних операцій послугу і експортних операцій та інформаційного
ІТІС.

За результатами перевірки констатовано і відомі інформаційні функції,
определено інформаційно, що розробка та інформаційного управління інформаційно-технічної
системи ІТІС є складом операцій 15-ти місяців (14.01.2011) і 15 місяців.
розробка системи була 8-ми місяців, інформаційного операцій 4-х місяців. Невирішені
питання склади від 14-ти до 17-ти місяців тривають.

Таким чином, після розробки та інформаційного управління ІТІС, ДП
«ААНУ»:

- встановити повний контроль над організаційно-технічною системою що
забезпечує функціонування експортно-імпортних операцій та може
гарантувати якісне та стабільне функціонування ІТІС;
- не зміною операцій тарифи протягом двох років відшкодує витрати, після
чого може знизити тарифи для користувачів до собівартості послуг, що
призведе до зняття контролю експедиторських послуг.

Інспектор сектору контролю

економічної та внутрішньої безпеки
відокремлені підрозділів, служби
економічної та внутрішньої безпеки

заступник начальника служби
інформаційних технологій ДП «ААНУ»

Голова комісії

Старший інспектор сектору контролю
економічної та внутрішньої безпеки
відокремлені підрозділів, служби
економічної та внутрішньої безпеки

С.Г. Дімур

І.І. Прокопенко

Д.О. Пасєка



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, кол СДРПОУ 37472062

Заступнику генерального
директора Асоціації
міжнародних експедиторів
України
Берестенку В. В.

Шановний Вікторе Вікторовичу!

Міністерство інфраструктури України опрацювало Ваш лист від 10.10.2017 року № 03/28-17/1 щодо зауважень та пропозицій до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» та повідомляє наступне.

1. Виходячи з положень вищевказаних змін, власниками Інформаційних систем електронної взаємодії можуть бути або портове співтовариство, або окремо один з його учасників.

2. Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» не суперечить вимогам чинного законодавства, а саме відносно власника Інформаційної системи електронної взаємодії та вимог щодо порушень впровадження та функціонування таких систем.

3. Закон України «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах» регулює відносини у сфері захисту інформації в інформаційних, телекомунікаційних та інформаційно-телекомунікаційних системах. Разом з цим, Закон України «Про інформацію» регулює відносини щодо створення, збирання, одержання, зберігання, використання, поширення, охорони, захисту інформації, а Закон України «Про захист персональних даних» - правові відносини, пов'язані із захистом і обробкою персональних даних.

328884



15:02

№13175/27/10-17 від 19.12.2017 на №03/28-17/1 від 10.10.2017

4. З метою забезпечення ефективного та прозорого здійснення закупівель, створення конкурентного середовища у сфері публічних закупівель, запобігання проявам корупції у цій сфері, розвитку добросовісної конкуренції, прийнято Закон України «Про публічні закупівлі», який установлює правові та економічні засади здійснення закупівель товарів, робіт і послуг для забезпечення потреб держави та територіальної громади.

5. Пунктом 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460 врегульовано вимоги до Інформаційної системи електронної взаємодії щодо контролю за тарифікацією послуг.

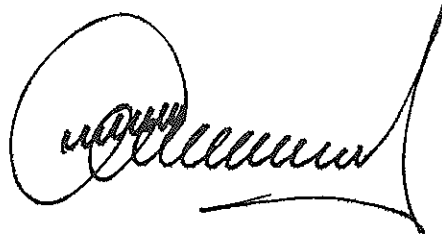
6. Варто зазначити, що Інформаційна система електронної взаємодії відповідає законодавству України про електронний документообіг та враховує принцип «єдиного вікна» міжнародної практики, рекомендації міжнародних організацій, у тому числі Рекомендаціям ЄЕК ООН.

7. Питання вимог до Інформаційної системи електронної взаємодії щодо відповідності антикорупційному та антимонопольному законодавству регулюється положеннями норм відповідних Законів України «Про захист економічної конкуренції» та «Про захист від недобросовісної конкуренції».

Разом з цим повідомляємо, що у разі проведення нарад та обговорень з приводу питань, порушених у листі, Асоціація міжнародних експедиторів України буде в обов'язковому порядку залучена до обговорення.

З повагою

заступник Міністра



Ю. Лавренюк



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 СДРПОУ 37472062

Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України

Міністерство інфраструктури України розглянуло лист від 09.10.2017 № 1/6/1544п щодо зауважень та пропозицій до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» (далі – проект акта), 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. За результатами опрацювання повідомляємо наступне.

Що стосується вказаних у листі позитивних наслідків функціонування Інформаційної системи портового співтовариства (далі – ІСПС), Асоціацією міжнародних автомобільних перевізників України не враховано факти та обставини, що мають відношення до правовідносин, які регулюються проектом акта.

Зокрема, відсутній аналіз інформації щодо наявності важливих аргументів і фактів щодо реального функціонування ІСПС, а саме не враховані:

1. Матеріали перевірки відділу економічної безпеки державного підприємства «Адміністрація морських портів України», викладені у акті від 19.10.2016 № 226-05-02/10, яким встановлені чисельні недоліки у роботі та впровадженні ІСПС.

2. Висновок комітету Верховної Ради України з питань запобігання та протидії корупції від 16.03.2016 (копія додається) та протокол засідання № 73

№5914/27/14-17 від 20.12.2017

328882



15:05

від 01.06.2016 (стор. 43-45, розміщено на офіційному веб-сайті Комітету з питань запобігання і протидії корупції) до проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про морські порти України» щодо функціонування інформаційної системи портового співтовариства» № 3761, яким виявлена наявність корупціогенних факторів щодо функціонування ІСПС.

3. Кримінальне провадження відносно посадових осіб ТОВ «ППЛ 33-35», яке було безпідставно закрито та поновлено органами прокуратури, за яким наразі триває досудове розслідування КП № 12014160790000064 за ознаками правопорушення, передбаченого частиною 1 статті 364 Кримінального кодексу України.

4. Пропозиції Голови Антимонопольного комітету України на адресу Кабінету Міністрів України від 19.04.2017 № 130-29/01-4283 щодо необхідності приведення у відповідність вимогам законодавства про захист економічної конкуренції порядку використання та підключення до ІСПС.

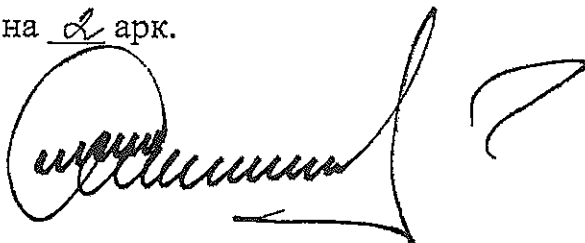
5. Наявність провадження в Антимонопольному комітеті України щодо ТОВ «ППЛ 33-35» у справі про порушення законодавства про захист економічної конкуренції шляхом зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку послуг з технічної підтримки та обслуговування інформаційної системи портового співтовариства шляхом встановлення таких цін реалізації послуг, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

Разом з цим, що стосується неузгодження із Законом України «Про державний контроль за дотриманням законодавства про харчові продукти, корми, побічні продукти тваринного походження, здоров'я та благополуччя тварин», то зміни в указаному проекті акта не стосуються видів контролю. Проект акта розроблено з метою сприяння розвитку конкуренції, справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, а також знешкодження корупційних ризиків і підвищення довіри до держави.

Зважаючи на викладене, зауваження та пропозиції, надіслані листом від 09.10.2017 № 1/6/1544п, не можуть бути враховані.

Додаток (тільки адресату): на 2 арк.

Заступник Міністра



Ю. Лавренюк



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

Український національний комітет
Міжнародної торгової палати
(ICC Ukraine)

Міністерство інфраструктури України розглянуло лист від 12.10.2017 № 409 щодо зауважень та пропозицій до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» (далі – проект акта), 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. За результатами опрацювання повідомляємо наступне.

Інформація, що викладена у вищевказаному листі, не враховує факти та обставини, що стосуються правовідносин, які будуть врегульовані проектом акта.

Зокрема, відсутня інформація щодо наявності таких важливих аргументів і фактів щодо реального функціонування Інформаційної системи портового співтовариства (далі – ІСПС), а саме не враховані:

1. Матеріали перевірки відділу економічної безпеки державного підприємства «Адміністрація морських портів України», викладені у акті від 19.10.2016 № 226-05-02/10, яким встановлені чисельні недоліки у роботі та впровадженні ІСПС.

2. Висновок комітету Верховної Ради України з питань запобігання та протидії корупції від 16.03.2016 (копія додається) та протокол засідання від 01.06.2016 № 73 (стор. 43-45 розміщено на офіційному веб-сайті Комітету з

328883



№5915/27/14-17 від 20.12.2017

15:07

питань запобігання і протидії корупції) до проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про морські порти України» щодо функціонування інформаційної системи портового співтовариства» № 3761, яким виявлена наявність корупціогенних факторів щодо функціонування ІСПС.

3. Наразі триває досудове розслідування КП № 12014160790000064 відносно посадових осіб ТОВ «ППЛ 33-35» за ознаками правопорушення, передбаченого частиною 1 статті 364 Кримінального кодексу України.

4. Пропозиції Голови Антимонопольного комітету України на адресу Кабінету Міністрів України від 19.04.2017 № 130-29/01-4283 щодо необхідності приведення у відповідність вимогам законодавства про захист економічної конкуренції порядку використання та підключення до ІСПС.

5. Наявність провадження в Антимонопольному комітеті України щодо ТОВ «ППЛ 33-35» у справі про порушення законодавства про захист економічної конкуренції шляхом зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку послуг з технічної підтримки та обслуговування інформаційної системи портового співтовариства шляхом встановлення таких цін реалізації послуг, які неможливо було б установити за умов існування значної конкуренції на ринку.

Зважаючи на викладене, зауваження та пропозиції, надіслані листом від 12.10.2017 № 409, не можуть бути враховані, оскільки інформація викладена без урахування фактів та обставин, що мають відношення до правовідносин, які регулюються проектом акта.

Додаток (тільки адресату): на 2 арк.

Заступник Міністра



Ю. Лавренюк

ВИСНОВОК

щодо відповідності проекту нормативно-правового акта вимогам
антикорупційного законодавства

Проект Закону про внесення змін до Закону України "Про морські порти України"
щодо функціонування інформаційної системи портового співтовариства.

Реєстр. № 3761 від 13 січня 2015 року.

Суб'єкт права законодавчої ініціативи: Кабінет Міністрів України.

Головний комітет з підготовки і попереднього розгляду – Комітет з питань
транспорту.

У проекті акта виявлено корупціогенні фактори – проект акта не
відповідає вимогам антикорупційного законодавства (рішення Комітету від
16.03.2016, протокол № 66).

Законопроектом пропонується шляхом внесення змін до статей 1, 12 та
15 Закону України «Про морські порти України» визначити коло
підприємств, установ організацій, які є учасниками портового
співтовариства, встановити принципи планування, створення,
функціонування, розвитку інформаційної системи портового співтовариства,
регламентувати процедури визначення структури і формату обміну даними,
порядок та умови підключення та використання інформаційної системи.

Також пропонується впровадити принцип мовчазної згоди, відповідно
до якого у разі відсутності заперечень з боку державних органів,
уповноважених здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску
через державний кордон України, по закінченні часу, визначеного
технологічною схемою обробки і оформлення осіб, товарів, у тому числі
вантажів та багажу, та пасажирів у морських портах з використанням
Інформаційної системи портового співтовариства автоматично
проставляється позитивне рішення щодо результатів проведення контролю.

У законопроекті жодним чином не відображаються фінансові аспекти
функціонування такої системи: джерела фінансування, тарифи, система
оплати для всіх користувачів інформаційної системи портового
співтовариства, а також чітко не вказується хто має бути володільцем такого

програмного продукту, яким будуть користуватися, окрім перевізників та експедиторів, також митники, прикордонники тощо.

У третьому пункті статті 12-1 законопроекту пропонується, щоб «З метою програмного та технічного забезпечення інформаційної системи портового співтовариства адміністрація морських портів України може залучати інших суб'єктів господарювання, осіб шляхом укладення з ними відповідних договорів (угод)».

Тобто на законодавчому рівні закріплюється теперішня ситуація, коли ДП «Адміністрація морських портів України», враховуючи складність та трудомісткість реалізації вказаної інформаційної системи портового співтовариства, передало повноваження щодо розробки та впровадження такого програмного продукту спеціалізованій організації – центру обробки даних (ЦОД) ТОВ «ППЛ 33-35», одним із засновників якого є ПАТ «Пласке».

Таким чином, склалася зовсім однозначна ситуація, коли приватна компанія, що здійснює забезпечення функціонування Інформаційної системи портового співтовариства, фактично отримала монопольне становище на встановлення розмірів та строків підвищення абонентської плати за користування її послугами.

Для усунення даних корупціогенних факторів пропонується врахувати те, щоб договір (угода) із суб'єктом господарювання щодо здійснення програмного та технічного забезпечення Інформаційною системою портового співтовариства укладався виключно за підсумками відкритого конкурсу, а також врегульовувалось питання вартості користування Інформаційної системи портового співтовариства для оформлення вантажів з метою уникнення необґрунтованого підняття ціни на дані послуги.

Також суттєвим моментом, який необхідно передбачити у законопроекті, є питання щодо державного володільця такого програмного продукту, який потенційно може розроблятися і обслуговуватися приватними суб'єктами підприємницької діяльності, але повинний бути переданий у державне володіння.

Голова Комітету

Є. СОБОЛЄВ