



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

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

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України надсилає на погодження проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України (далі – проект наказу).

Просимо погодити проект наказу в найкоротший строк.

Додатки:

1. Копія проекту наказу на 1 арк.
2. Копія пояснювальної записки до проекту наказу на 9 арк.
3. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу на 2 арк.
4. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк.

Міністр

В. ОМЕЛЯН

Тетяна Сичевська 351 41 21

345915



09:55

№2518/27/14-18 від 03.08.2018

Державна регуляторна служба України
№ 11065/0/19-18 від 07.08.2018

0.31



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

**Про затвердження Змін до деяких
нормативно-правових актів
Міністерства інфраструктури України**

Відповідно до статей 21 та 22 Закону України «Про морські порти України» **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Зміни до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України (далі – Зміни), що додаються.

2. Департаменту реформування та функціонування морського та річкового транспорту забезпечити:

подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування, крім абзаців третього, четвертого підпункту 2 пункту 1 та абзацу дев'ятого підпункту 1 пункту 6 Змін, які набирають чинності з 01 січня 2019 року.

023767

4. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра
Ю. Лавренюка.

Міністр

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sweeping strokes that form a stylized, somewhat abstract shape.

В. ОМЕЛЯН

ЗАТВЕРДЖЕНО

наказ Міністерства інфраструктури

від _____ 2018 р. № _____

ЗМІНИ

до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України

1. У Порядку справляння та розмірах ставок портових зборів, затвердженому наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованому в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462 (із змінами):

1) у розділі I:

в абзаці п'ятому пункту 1.8 слово «Укрморрічінспекцією» замінити словом «Укртрансбезпекою»;

у пункті 1.10:

в абзаці першому після слів «порти України» доповнити словами в дужках «(крім розташованих на р. Дунай)»;

після абзацу четвертого доповнити новими абзацами такого змісту:

«Для визначення питомої ваги транзитних вантажів, що навантажуються або розвантажуються на (із) судно (судна) у відповідному морському порту України в межах відповідного рейсу кількість вантажу визначається у таких одиницях виміру:

у тоннах – навалочні, наливні, генеральні вантажі (крім універсальних та спеціалізованих контейнерів, що перевозяться суднами-контейнеровозами). При цьому у розрахунку не враховується вага залізничних вагонів, вантажних автомашин та трейлерів, якщо такі залізничні вагони, вантажні автомашини та трейлери не оформлені згідно коносаментів (Bill of Lading) у якості вантажу із визначенням їх ваги;

в умовних одиницях (TEU) – універсальні та спеціалізовані контейнери, що перевозяться суднами-контейнеровозами. При цьому в розрахунках 20-футовий універсальний та спеціалізований контейнери приймаються за 1 TEU, 40-футовий універсальний та спеціалізований контейнер та універсальні і спеціалізовані контейнери понад 40 футів приймаються у розрахунках за 2 TEU.».

У зв'язку з цим абзаци шостий – дев'ятий вважати відповідно абзацами восьмим – тринадцятим;

після абзацу дев'ятого доповнити новими абзацами такого змісту:

«Знижка, передбачена цим пунктом, для судна, що прибуває у морський порт із вантажем та здійснює вивантаження цього вантажу, а потім завантажується та вибуває із вантажем із морського порту, застосовується наступним чином:

питома вага транзитних вантажів, що навантажуються та розвантажуються на (із) судно (судна) у відповідному морському порту України в загальному обсязі вантажу, фактично навантаженого або розвантаженого на (із) судно (судна) у цьому морському порту визначається окремо по кожній операції;

знижка до ставок корабельного та каналного зборів застосовується при вході судна у морський порт згідно розрахунку питомої ваги транзитних вантажів у обсязі вантажів, що розвантажуються із судна;

знижка до ставок корабельного та каналного зборів застосовується при виході судна із морського порту згідно розрахунку питомої ваги транзитних вантажів у обсязі вантажів, що навантажуються на судно;

знижка до ставок причального, маякового зборів застосовується згідно розрахунку питомої ваги транзитних вантажів у обсязі вантажів, що розвантажуються із судна;

знижка до ставок санітарного, якірного зборів застосовується при виході судна із морського порту згідно розрахунку питомої ваги транзитних вантажів у обсязі вантажів, що навантажуються на судно.»;

У зв'язку з цим абзаци десятий – тринадцятий вважати відповідно абзацами шістнадцятим – дев'ятнадцятим;

абзац шістнадцятий виключити.

У зв'язку з цим абзаци сімнадцятий – дев'ятнадцятий вважати відповідно абзацами шістнадцятим – вісімнадцятим.

2) у розділі II:

в абзаці другому пункту 2.3 після слів та цифр «застосовується з коефіцієнтом 0,8» доповнити словами в дужках «(крім суден, що заходять у порти, розташовані на р. Дунай).»;

пункт 2.8 виключити.

У зв'язку з цим пункти 2.9-2.11 вважати відповідно пунктами 2.8-2.10;

3) абзац другий пункту 3.5 розділу III викласти в такій редакції:

«Судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють каботажне плавання під Державним Прапором України та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати каналного збору.»;

4) у розділі V:

пункт 5.7 викласти в такій редакції:

«5.7 Для відстою або закінчення операцій з обслуговування судна на вимогу капітана судна (судновласника) суб'єкт, зазначений у пункті 1.2 розділу I цього Порядку, зобов'язаний надати судну вільний причал за ставками згідно з додатком 5 цього Порядку або місце якірної стоянки на внутрішньому або зовнішньому рейді (місце стоянки на внутрішньому рейді надається згідно із пунктами 6.1 та 6.2 розділу VI цього Порядку).»;

5) пункт 8.1 розділу VIII викласти в такій редакції:

«8.1 Справляння санітарного збору передбачає:

забезпечення Адміністрацією морських портів України обов'язкового прийняття із судна за весь час стоянки в морському порту наступних видів забруднень: пластик; харчові відходи; вироби з паперу; скло, посуд; вироби з металу; вироби з деревини; ганчір'я; кулінарна олія; зола з інсинераторів; експлуатаційні відходи; електронні відходи; скелети тварин; засоби для вилову риби; стічних вод; лляльної води; нафтозалишків;

сприяння виконанню операцій, пов'язаних з прийняттям зазначених забруднень (подання і прибирання плавзасобів, надання контейнерів та інших місткостей для збирання сміття, перевантажувальні операції, шлангування, відшлангування тощо);

обов'язкове здавання судном у морському порту наявних на борту визначених видів забруднень, з метою запобігання їх скиданню у море.

Зазначений у цьому пункті перелік видів забруднень не виключає можливості здавання на замовлення капітана судна (судновласника) інших, ніж передбачених цим пунктом видів забруднень, на договірній основі.

Здавання видів забруднень засвідчується відповідною довідкою Адміністрації морських портів України.»;

б) у додатку 1 до Порядку:
позиції «Група Б» та «Група В» викласти в такій редакції:

Пасажирські судна; пороми; криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними	Група Б
Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки	Група В

».

2. У Порядку обліку та використання коштів від портових зборів, затвердженому наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованому в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 931/23463 (із змінами):

1) абзаци другий та третій пункту 2.2 розділу II викласти в такій редакції:
«на утримання та обслуговування причальних споруд в межах їх паспортних характеристик (довжини та ширини);
на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд в межах їх паспортних характеристик (довжини та ширини);»;

2) у додатку 2 до Порядку після позиції «1.5. Матеріали та малоцінні і швидкозношувані предмети» доповнити новою позицією такого змісту:

«

(тис. грн.)

Стаття витрат	Вид портового збору						
	корабельний	причальний	якірний	каналний	маяковий	санітарний	усього
1	2	3	4	5	6	7	8
1.6. Інші прямі витрати							

».

3. У додатку 1 до Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 965, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2138/24670 (із змінами):

позиції «Група Б» та «Група В» викласти в такій редакції:

«

Пасажирські судна; пороми; криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними	Група Б
Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки	Група В

».

4. У додатку 1 до Тарифів на послуги з регулювання руху суден, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від

03 грудня 2013 року № 966, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України
18 грудня 2013 року за № 2139/24671 (із змінами):

позиції «Група Б» та «Група В» викласти в такій редакції:

«

Пасажирські судна; пороми; криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними	Група Б
Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки	Група В

».

5. У Тарифах на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 26 грудня 2013 року № 1059, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 16 січня 2014 року за № 72/24849 (із змінами):

1) у додатку 1 позиції «Група Б» та «Група В» викласти в такій редакції:

«

Пасажирські судна; пороми; криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними	Група Б
Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні	Група В

судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки	
--	--

».

2) у таблиці 1 додатку 2 позиції «Іллічівськ», «Октябрськ» замінити відповідно позиціями «Чорноморськ», «Ольвія» згідно з алфавітним порядком.

6. У Тарифах на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 року № 541, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 22 грудня 2015 року за № 1608/28053 (із змінами):

1) у розділі II:

абзаци другий та третій пункту 2 викласти в такій редакції:

«Віднесення вантажу до групи вантажів здійснюється за назвою вантажу, вказаною у коносаментях, вантажних маніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником та/або портовим оператором та/або іншим суб'єктом господарювання, що є виконавцем робіт у межах морського порту, відповідно до груп ТСНВ.

Якщо вантажі перевозяться наливом, навалом або в тарі, для застосування ставок за ці послуги враховуються відомості про вид пакування вантажу, вказані в коносаментях, вантажних маніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником та/або портовим оператором та/або іншим суб'єктом господарювання, що є виконавцем робіт у межах морського порту.»;

у пункті 3:

абзац третій та четвертий викласти в такій редакції:

«для вантажів, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів, які навантажуються на борт судна або плавучої споруди, кількість визначається за даними коносаментів, вантажних маніфестів або інших документів, виданих морським або річковим перевізником як доказ прийняття на

борт судна або плавучої споруди для перевезення та/або документів, виданих портовим оператором та/або іншим суб'єктом господарювання, що є виконавцем робіт у межах морського порту;

для вантажів, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів, які вивантажуються з борту судна або плавучої споруди, кількість визначається за даними генеральних актів, актів-повідомлень, оформлених за підсумками вивантаження з борту судна або плавучої споруди в морському порту та/або документів, виданих портовим оператором та/або іншим суб'єктом господарювання, що є виконавцем робіт у межах морського порту.»;

абзац дванадцятий виключити.

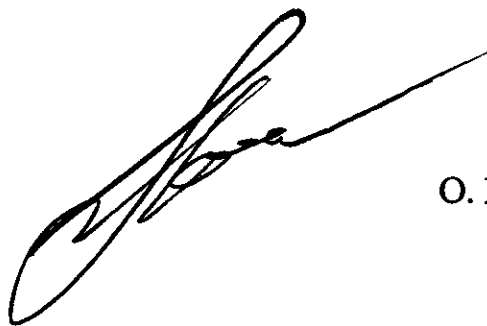
2) у додатку 1 позицію «Група 1» викласти в такій редакції:

«

Миколаїв		Група 1
Одеса		
Ольвія		
Чорноморськ		
Южний		

».

Директор Департаменту
реформування та функціонування
морського та річкового транспорту



О. БАСЮК

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до наказу Міністерства інфраструктури України
«Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів
Міністерства інфраструктури України»

Мета: удосконалення положень нормативно-правових актів щодо справляння портових зборів та плат за тарифами на спеціалізовані послуги для врегулювання спірних питань, збільшення обсягів надходжень коштів від роботи морських портів, що є джерелом утримання та розвитку їх інфраструктури та зростання бюджетних відрахувань.

1. Підстава розроблення проекту акта

Проект акта розроблено на виконання Закону України «Про морські порти України» у межах реалізації Міністерством інфраструктури України функцій по контролю за цільовим використанням коштів від портових зборів та удосконалення державної тарифної політики у транспортній сфері.

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Відповідно до статті 22 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) Мінінфраструктури видано наказ від 27 травня 2013 року № 316 «Про портові збори» (зі змінами), зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462, яким затверджено Порядок справляння та розміри ставок портових зборів (далі – Порядок справляння) та Порядок обліку та використання коштів від портових зборів (далі – Порядок використання).

Згідно із статтею 21 Закону та постановою Кабінету Міністрів України від 03 червня 2013 року № 405 «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню» видано такі накази Міністерства інфраструктури України:

від 03 грудня 2013 року № 965 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2138/24670 (далі – Наказ 965);

від 03 грудня 2013 року № 966 «Про затвердження Тарифів на послуги з регулювання руху суден», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2139/24671 (далі – Наказ 966);

від 26 грудня 2013 року № 1059 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 16 січня 2014 року за № 72/24849 (далі – Наказ 1059);

від 18 грудня 2015 року № 541 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 22 грудня 2015 року за № 1608/28053 (далі – Наказ 541).

Справляння портових зборів та плат за тарифами відповідно до зазначених наказів свідчить, що їх окремі положення вимагають приведення у відповідність з іншими нормативно-правовими актами, а також внесення змін для виключення суперечливого тлумачення або надання економічно невиправданих преференцій шляхом застосування понижувальних коефіцієнтів до ставок портових зборів або тарифів.

3. Суть проекту акта

Вирішення питань, що потребують врегулювання, здійснюється шляхом внесення змін до нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України, а саме:

у Порядку справляння слово «Укрморречінспекція» у всіх відмінках замінити словом «Укртрансбезпека» у відповідному відмінку з метою приведення у відповідність з Положенням про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103;

визначити у Порядку справляння алгоритм застосування знижки при справлянні портових зборів з суден, якими перевозяться вантажі, що прямують транзитом між кінцевими пунктами відправлення та призначення, розташованими поза межами території України;

внести уточнення щодо справляння причального та якірного портових зборів з суден, які потребують місця біля причалу або на якірній стоянці для стоянки або закінчення операцій з обслуговування судна на вимогу капітана судна (судновласника);

уточнити положення Порядку справляння стосовно того, що саме судна у каботажному плаванні, які згідно з обмірним свідоцтвом із повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють плавання під Державним Прапором України та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору;

уточнити перелік видів забруднень, які на вимогу додатків I, IV, V до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року мають прийматись у морських портах за рахунок коштів санітарного збору;

уточнити визначення суден, що віднесені до групи Б у додатках до Порядку справляння, Наказів 965, 966, 1059 з метою уніфікації справляння портових зборів та нарахування вартості послуг з суден-поромів;

уточнити визначення суден, що віднесені до групи В у додатках до Порядку справляння, Наказів 965, 966, 1059 з метою виключення дискримінаційної норми щодо віднесення до групи В виключно суден пароплавств, що є членами Братиславської угоди;

уточнити положення Наказу 541 в частині документального оформлення операцій із вантажами у випадку багаторазового переміщення вантажу через причал відповідно до особливостей технологічного процесу в межах акваторії морського порту, зокрема, у випадку, коли таке переміщення здійснюється до

завершення відвантаження суднової партії за межі морського порту та не супроводжується виданням коносаментів, вантажних маніфестів або інших документів, виданих морським або річковим перевізником як доказ прийняття на борт судна або плавучої споруди для перевезення;

виключити останній абзац пункту 3 розділу II Тарифів, затверджених Наказом 541, який передбачає, що у випадку, коли зернові вантажі перевантажуються на спеціалізованих терміналах із застосуванням перевантажувальних машин (з продуктивністю навантаження не менше 500 тонн на годину), до цих ставок за послуги для вантажу «Зернові вантажі (у томі числі насіння), що перевантажуються навалом» застосовується коефіцієнт 0,7. Також слід врахувати, що як вбачається із показників вантажообігу зернових вантажів в акваторіях морських портів за 2016-2017 роки, темпи зростання або скорочення обсягу переробки зернових вантажів в морських портах жодним чином не пов'язані із застосуванням цього понижувального коефіцієнту;

замінити у Наказах 1059 та 541 позиції «Іллічівськ», «Октябрьськ» відповідно позиціями «Чорноморськ», «Ольвія» з метою приведення у відповідність з постановою Кабінету Міністрів України від 25 січня 2017 року № 46 «Про перейменування морського порту Іллічівськ та спеціалізованого морського порту Октябрьськ».

Крім того, проектом змін запропоновано наступні кроки для поліпшення економічного стану морських портів р. Дунай (морські порти Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ). Ці порти у зв'язку з наявними природними глибинами не мають можливості приймати великотоннажні морські судна і залежні від характеристик портів інших країн, до/із яких прямують судна по р. Дунай.

Тому суднообіг морських портів р. Дунай має особливу структуру, яка здебільшого складається з річкових суден та суден змішаного плавання, що мають порівняно з морськими суднами суттєво менші лінійні параметри та відокремлені у Порядку справляння у окрему групу (група В). Як свідчить порівняльний аналіз, у розрахунку на 1 тонну вантажу сума надходжень від портових зборів, що справляються з таких суден у портах р. Дунай є у кілька разів нижчою за аналогічний показник при перевезенні морськими суднами у морських портах Азово-Чорноморського басейну.

Одночасно, генерація вантажопотоків цих портів значною мірою залежить від економіки придунайських країн, є усталеною та залежною від регіональних особливостей. Це обмежує позитивний вплив знижок з портових зборів на динаміку вантажообігу, отже не створює достатнього позитивного ефекту для компенсації втрат сум нарахованих портових зборів під впливом знижок за рахунок стрімкого зростання обсягів вантажопотоків.

Тому особливості портів р. Дунай об'єктивно вимагають окремого підходу під час впровадження знижок до ставок портових зборів, але це не враховано повною мірою у Порядку справляння. Так, для суден, що заходять до морських портів України для виконання операцій з навантаження та (або) розвантаження транзитних вантажів, під час справляння портових зборів передбачено знижку в

розмірі 50 відсотків ставок усіх видів портових зборів, крім адміністративного. Надання цієї знижки для суден, що заходять до морських портів р. Дунай спричинило зниження доходів від портових зборів (найбільше – у морському порту Рені, вантажопотоки через який в наслідок особливостей географічного розташування здебільшого формуються за рахунок транзитних вантажів). При цьому загальні обсяги транзитних вантажопотоків у портах р. Дунай протягом 2014-2017 роках утримуються на рівні 2,1 – 2,6 млн. т, тобто не мають стрімкого зростання після впровадження знижки наприкінці 2015 року. При цьому за підсумками, наприклад, 2017 року у перевезенні транзитних вантажів через морські порти р. Дунай питома вага вітчизняного перевізника склала тільки близько 15 відсотків.

З огляду на викладене пропонується для отримання коштів від портових зборів на рівні, достатньому для утримання інфраструктури у морських портах р. Дунай, внести зміни щодо відміни застосування знижок до ставок усіх видів портових зборів під час справляння портових зборів із суден, що заходять для виконання операцій з перевантаження транзитних вантажів до морських портів, розташованих на р. Дунай, та скасування положень Порядку справляння щодо застосування коефіцієнта 0,8 до ставок корабельного збору для суден із умовним об'ємом до 10 тис. куб. м, що заходять до морських портів, розташованих на р. Дунай.

Додатково пропонуються зміни до Порядку використання. Відповідно до пункту 1.1 розділу I Порядку використання цей Порядок регулює питання, пов'язані з обліком та використанням коштів від портових зборів, що справляються в установленому законодавством порядку, крім адміністративного збору, а також установлює єдиний порядок обліку та звітності щодо використання цих коштів.

З метою належного застосування положень Порядку використання пропонується передбачити, що кошти від причального збору використовуються на утримання та обслуговування, ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд у межах їх паспортних характеристик (довжини та ширини).

Водночас відповідно до пункту 5.4 розділу V Порядку використання, формами оперативної звітності про доходи від портових зборів і здійснені витрати є «Звіт про кошти, отримані від портових зборів, та їх використання» (далі – Звіт 1) та «Звіт про цільове використання портових зборів» (далі – Звіт 2).

На виконання постанови Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 року № 158 «Про відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі», наказу Міністерства інфраструктури України від 25 березня 2016 року № 119 «Про виконання заходів з відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі» здійснюється фінансування заходів із забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України за рахунок корабельного збору.

Враховуючи те, що статтями витрат Звіту 1, Звіту 2 не передбачено

відображення коштів, за рахунок яких здійснюється фінансування зазначених заходів, запропоновано внести відповідні зміни до Порядку використання, а саме доповнити Звіт 2 рядком «1.6. Інші прями витрати», де буде відображено спрямовану на це фінансування вищезазначену суму корабельного збору.

Зазначається відповідність проекту акта стратегічним цілям, визначеним Програмою діяльності Кабінету Міністрів, іншими стратегічними та програмними документами.

4. Правові аспекти

У цій сфері правового регулювання діють такі нормативно-правові акти:

Закон України «Про морські порти України»;

Закон України «Про ціни і ціноутворення»;

постанова Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)»;

наказ Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 «Про портові збори», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462;

наказ Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 965 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2138/24670;

наказ Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 966 «Про затвердження Тарифів на послуги з регулювання руху суден», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2139/24671;

наказ Міністерства інфраструктури України від 26 грудня 2013 року № 1059 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 16 січня 2014 року за № 72/24849;

наказ Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 року № 541 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 22 грудня 2015 року за № 1608/28053.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація акта не потребує фінансування з державного чи місцевого бюджетів.

6. Прогноз впливу

Прогноз впливу реалізації акта на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян і держави здійснено під час аналізу регуляторного впливу.

Реалізація акта не матиме впливу на окремі регіони.

Реалізація акта не матиме безпосереднього впливу на ринок праці, громадське здоров'я, екологію та навколишнє природне середовище.

7. Позиція заінтересованих сторін

Прогноз впливу акта на ключові інтереси заінтересованих сторін додається.

Акт не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку.

Акт не стосується соціально-трудової сфери.

Акт не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності.

8. Громадське обговорення

Акт розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (www.mtu.gov.ua) для проведення громадського обговорення.

9. Позиція заінтересованих органів

Акт потребує погодження з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, Міністерством фінансів України та Державною регуляторною службою України.

10. Правова експертиза

Акт потребує проведення правової експертизи Міністерством юстиції України.

11. Запобігання дискримінації

В акті відсутні положення, які містять ознаки дискримінації.

12. Запобігання корупції

Акт не встановлює правил і процедур, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень, та не потребує проведення громадської антикорупційної експертизи.

13. Прогноз результатів

З огляду на цілі державного регулювання, для відстеження результативності пропонуються наступні критерії (показники), за якими Міністерством інфраструктури України як головним розробником буде оцінюватися ефективність реалізації акту:

відхилення (зростання чи зменшення) порівняно до обсягів попереднього року обсягів проходження вантажів для потреб національної економіки (експортних, імпорتنних, каботажних) через морські порти України – у тис. т;

відхилення (зростання чи зменшення) порівняно до обсягів попереднього року суми відрахувань до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів суб'єктів господарювання, які справляють портові збори та

плату за спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій – у тис. грн.

Міністр інфраструктури України



В. ОМЕЛЯН

« » _____ 2018 р.

ПРОГНОЗ ВПЛИВУ

реалізації наказу Міністерства інфраструктури України

«Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України» на ключові інтереси заінтересованих сторін

1. Короткий опис суті проекту акта

Акт розроблено з метою удосконалення положень нормативно-правових актів щодо справляння портових зборів та плат за тарифами на спеціалізовані послуги для врегулювання снірних питань, збільшення обсягів надходжень коштів від роботи морських портів, що є джерелом утримання та розвитку їх інфраструктури та зростання бюджетних відрахувань.

2. Вплив на ключові інтереси заінтересованих сторін:

Заінтересована сторона	Ключовий інтерес	Очікуваний (позитивний чи негативний) вплив на ключовий інтерес із зазначенням передбачуваної динаміки змін основних показників (у числовому чи якісному вимірі)		Пояснення (чому саме реалізація акта призведе до прогнозованих впливів)
		Короткостроковий вплив (до року)	Середньостроковий вплив (після року)	
Суб'єкти господарювання незалежно від форм власності (вантажовласники)	Наявність розгалуженої інфраструктури морських портів сучасного рівня в усіх регіонах України	<p>Позитивний (підтримання існуючого рівня об'єктів портової інфраструктури шляхом забезпечення поточних ремонтів та експлуатаційного днопоглиблення)</p>	<p>Позитивний (підтримання існуючого рівня об'єктів портової інфраструктури шляхом забезпечення модернізації будівництва) та</p>	<p>Заходи із утримання та капітальних інвестицій у об'єкти портової інфраструктури мають обмежені джерела фінансування, особливо у морських портах р. Дунай та в частині причальних споруд у морських портах України. Проект акта забезпечить удосконалення положень нормативно-правових актів, які регулюють справляння портових зборів та плат за спеціалізованими послугами, які є джерелами фінансування цих напрямків діяльності.</p>

<p>Суб'єкт господарювання, який забезпечує функціонування та розвиток морських портів України</p>	<p>Виконання завдань, покладених відповідно до Закону</p>	<p>Позитивний джерела витрат на утримання та розвиток портової інфраструктури)</p>	<p>Позитивний джерела поточних витрат та капітальних інвестицій у об'єкти портової інфраструктури)</p>	<p>Обсяги надходжень портових зборів не відповідають потребам із фінансування об'єктів портової інфраструктури у портах на р. Дунай. Морські порти Дунайського регіону у 2017 році показали збитковий результат на суму близько 91 млн. грн. Також, обсяги надходжень коштів, що є джерелами утримання, модернізації та будівництва причальних споруд, не є достатніми для реалізації усіх необхідних заходів. Загальний обсяг причального збору у морських портах Дунайського регіону у 2017 році склав 23 млн. грн. При цьому потреба в капітальних інвестиціях складає в середньому на рік близько 34 млн. грн. Проект акта забезпечить удосконалення положень нормативно-правових актів, які регулюють управління портових зборів та плат за спеціалізовані послуги, які є джерелами фінансування цих напрямків діяльності.</p>
<p>Населення</p>	<p>Виконання соціальних гарантій, які фінансують за рахунок Державного бюджету України</p>	<p>Позитивний (зростання бюджетних відрахувань ДП «АМПУ»)</p>	<p>Позитивний (зростання бюджетних відрахувань ДП «АМПУ»)</p>	<p>Реалізація акта забезпечить збільшення доходів та, відповідно, бюджетних відрахувань ДП «АМПУ».</p>

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів
Міністерства інфраструктури України»

I. Визначення проблеми

Відповідно до статті 22 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) видано наказ Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 «Про портові збори» (зі змінами), зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462, яким затверджено Порядок справляння та розміри ставок портових зборів (далі – Порядок справляння) та Порядок обліку та використання коштів від портових зборів (далі – Порядок використання).

Згідно із статтею 21 Закону та постановою Кабінету Міністрів України від 03 червня 2013 року № 405 «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню» видано такі накази Міністерства інфраструктури України:

від 03 грудня 2013 року № 965 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2138/24670 (далі – Наказ 965);

від 03 грудня 2013 року № 966 «Про затвердження Тарифів на послуги з регулювання руху суден», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2139/24671 (далі – Наказ 966);

від 26 грудня 2013 року № 1059 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 16 січня 2014 року за № 72/24849 (далі – Наказ 1059);

від 18 грудня 2015 року № 541 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 22 грудня 2015 року за № 1608/28053 (далі – Наказ 541).

Застосування зазначених наказів свідчить, що їх окремі положення вимагають приведення у відповідність з іншими нормативно-правовими актами, а також внесення відповідних змін для виключення суперечливого тлумачення.

Наказ спрямований також на вирішення й інших проблемних питань.

Відповідно до Порядку справляння, для суден, що заходять до морських портів України для виконання операцій з навантаження та (або) розвантаження транзитних вантажів, під час справляння портових зборів передбачено знижку в розмірі 50 відсотків ставок усіх видів портових зборів, крім адміністративного. Впровадження зазначеної знижки спрямоване на залучення додаткових вантажопотоків та, як наслідок, збільшення кількості суднозаходжень. Проте надання цієї знижки для суден, що заходять до морських портів р. Дунай

(морські порти Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ) не вплинуло на зростання кількості суднозаходжень та вантажопотоків порівняно з періодом до впровадження в дію зазначеної знижки, натомість спричинило значне зниження доходів від портових зборів (зокрема, у морському порту Рені).

Це пов'язано з тим, що особливості розташування портів р. Дунай об'єктивно вимагають окремого підходу під час впровадження знижок до ставок портових зборів. До того ж порти р. Дунай у зв'язку з наявними природними глибинами не мають можливості приймати великотоннажні морські судна і залежні від характеристик портів інших країн, до/із яких прямують судна по р. Дунай.

Відповідно, ці порти обмежені у генерації вантажопотоків. Тому суднообіг цих морських портів має особливу структуру, яка на 80–90 відсотків складається з річкових суден, що мають порівняно з морськими суднами суттєво менші лінійні параметри та відокремлені у Порядку справляння у окрему групу (група В).

Як свідчить порівняльний аналіз, у розрахунку на 1 тонну вантажу сума надходжень від портових зборів, що справляються з таких суден у портах р. Дунай, уже зараз є удвічі-утричі нижчою за аналогічний показник надходжень від перевезення морськими суднами у морських портах Азово-Чорноморського басейну.

З огляду на викладене пропонується для отримання коштів від портових зборів на рівні, достатньому для утримання інфраструктури у портах р. Дунай, внести зміни щодо скасування застосування знижок до ставок усіх видів портових зборів під час справляння портових зборів із суден, що заходять для виконання операцій з перевантаження транзитних вантажів до морських портів, розташованих на р. Дунай, та скасування положень Порядку справляння щодо застосування коефіцієнта 0,8 до ставок корабельного збору для суден із умовним об'ємом до 10 тис. куб. м, що заходять до морських портів, розташованих на р. Дунай.

У Порядку справляння пропонується уточнити такі положення:

щодо застосування ставок причального та якірного портових зборів для відстою або закінчення операцій з обслуговування судна на вимогу капітана судна (судновласника);

щодо переліку видів забруднень, які на вимогу додатків I, IV, V до Міжнародної Конвенції про запобігання забрудненню із суден 1973 року мають прийматись у морських портах за рахунок коштів санітарного збору.

Внесення змін до Порядку використання має на меті вирішити такі питання: обмеження напрямів використання коштів причального збору витратами на утримання та обслуговування, а також на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд у межах їх паспортних характеристик (довжини та ширини);

удосконалення форм звітності згідно з Порядком використання для відображення витрат відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 року № 158 «Про відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі», наказу Міністерства інфраструктури України від 25 березня 2016 року № 119 «Про виконання заходів з відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі» на здійснення фінансування заходів із забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України.

Враховуючи динаміку руху транзитних вантажів, відсутність активного розвитку цих вантажопотоків, а також для забезпечення належного джерела фінансування причалів у всіх морських портах України пропонується в Наказі 541 виключити положення щодо застосування понижувального коефіцієнта під час проходженні транзитних вантажів, і норму щодо застосування понижувального коефіцієнта під час переробки зернових вантажів навалом.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		+
Держава	+	
Суб'єкти господарювання	+	
у т. ч. суб'єкти малого підприємництва	+	

Визначити питому вагу суб'єктів малого підприємництва неможливо, оскільки справляння портових зборів та їх використання опосередковано впливає на діяльність як учасників ринку перевезень через морські порти України, так і суб'єктів господарювання усіх форм власності різних галузей економіки.

II. Цілі державного регулювання

Метою проекту наказу є:

удосконалення нормативно-правових актів для виключення суперечливого тлумачення положень та приведення у відповідність із чинними нормативно-правовими актами;

забезпечення рівних умов для суб'єктів господарювання, які працюють в одному сегменті ринку транспортних послуг, та виключення конкурентних переваг за рахунок тарифних преференцій у морських портах;

забезпечення джерела фінансування об'єктів портової інфраструктури, зокрема причалів, на рівні, що дасть змогу здійснювати їх належне утримання та розвиток.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змоги розв'язати вищезазначені проблеми. Отже ця альтернатива є недоцільною.
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	Прийняття наказу забезпечить досягнення встановлених цілей відповідно до статей 15, 21 та 22 Закону України «Про морські порти України»

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні, оскільки проблема залишається не розв'язаною	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	Виключення суперечливого тлумачення положень чинних нормативно-правових актів, підвищення якості портових послуг завдяки поліпшенню стану портової інфраструктури	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Неможливо визначити у запропонованій таблиці, оскільки портові збори, а також плата за спеціалізовані послуги, які надаються у морських портах суб'єктами природних монополій та які справляються у морських портах України за державними регульованими тарифами, матимуть вплив на вартість транспортування усіх товарів через морські порти, отже, і опосередкований вплив на діяльність будь-яких суб'єктів господарювання.

Показник		Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць		н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків		н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Вид альтернатив		Вигоди			Витрати	
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання		Відсутні, оскільки проблема залишається не розв'язаною			Відсутні	
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»		Забезпечення регулювання дасть змогу уникнути суперечливого тлумачення положень нормативно-правових актів, створить належне джерело утримання портової інфраструктури			Відсутні	

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Витрати відсутні
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	Витрати відсутні

Витрати відсутні, оскільки державне підприємство «Адміністрація морських портів України» та суб'єкти господарювання, які відповідно до Закону України «Про морські порти України» справляють портові збори та плату за спеціалізовані послуги, які надаються у морських портах суб'єктами природних монополій та які справляються у морських портах України за державними регульованими тарифами, не набуватимуть додаткових зобов'язань із прийняттям наказу.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності	Бал результативності (за чотирибальною системою)	Коментарі щодо присвоєння
--------------------------	--	---------------------------

(досягнення цілей під час вирішення проблеми)	оцінки)	відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	Проблема залишиться
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	4	Прийняття наказу забезпечить досягнення поставлених цілей

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	У разі залишення нинішньої ситуації без змін вигоди для суб'єктів господарювання відсутні	відсутні	У разі залишення нинішньої ситуації без змін проблему не буде вирішено, що не забезпечить досягнення поставлених цілей
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-	Прийняття наказу забезпечить досягнення встановлених цілей починаючи з дня його прийняття. Забезпечення регулювання дасть змогу уникнути суперечливого тлумачення положень		Прийняття наказу забезпечить виконання вимог Закону України «Про морські порти України»

правових актів Міністерства інфраструктури України»	нормативно-правових актів, створити належне джерело утримання портової інфраструктури		
Рейтинг		Аргументи щодо обраної альтернативи/прич ини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження регулювання	чинного	Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змогу розв'язати вищезазначену проблему. Отже, цю альтернативу визнано недоцільною	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття Міністерства інфраструктури «Про затвердження деяких правових Міністерства інфраструктури України»	наказу України Змін до нормативно- правових актів	Забезпечить досягнення встановлених цілей починаючи з дня прийняття наказу	Вплив зовнішніх факторів на дію наказу не очікується

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблематики, є прийняття наказу.

Прийняття наказу дасть змогу:

удосконалити положення наказів, якими регулюється справляння портових зборів та вартість спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, з метою неоднозначного тлумачення окремих положень нормативно-правових актів;

забезпечити належне джерело фінансування заходів з утримання, реконструкції і розвитку гідротехнічних споруд, зокрема причалів та інших об'єктів портової інфраструктури.

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

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та юридичних осіб.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що наказ набере чинності з дня його офіційного опублікування. Строк дії наказу пропонується не обмежувати в часі.

VIII. Визначення показників результативності регуляторного акта

Витрати на сплату портових зборів та оплату спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, є складовими у загальних транспортних витратах на одиницю вантажу, що транспортується водним транспортом через морські порти України. Тому опосередковано такі витрати відображаються на суб'єктах господарювання в усіх галузях товарного виробництва.

З огляду на цілі державного регулювання для відстеження результативності цього наказу пропонується встановити такі показники:

відхилення (зростання чи зменшення) обсягів проходження вантажів для потреб національної економіки (експортних, імпорتنих, каботажних) через морські порти України;

відхилення (зростання чи зменшення) обсягів капітальних інвестицій в об'єкти портової інфраструктури, здійснені суб'єктами господарювання, що справляють портові збори та плату за спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій;

розмір відрахувань до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів суб'єктів господарювання, які справляють портові збори та плату за спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій – збільшується.

Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія наказу, не обмежується.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень акта середній. Проект наказу та відповідний аналіз його регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України

(<http://www.mtu.gov.ua>) з метою отримання зауважень та пропозицій до нього від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань.

IX. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності акта в разі його прийняття.

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України за показниками результативності, зазначеними у розділі VIII цього аналізу регуляторного впливу.

Базове відстеження результативності дії акта здійснюватиметься після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності акта, шляхом аналізу статистичних даних.

Повторне відстеження результативності дії акта здійснюватиметься через рік з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відстеженням, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності дії акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження акта. Установлені кількісні значення показників результативності акта порівнюватимуться із зазначенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Міністр інфраструктури України

« ____ » _____ 2018 року



В. ОМЕЛЯН

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури

«Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»
2 Серпня 2018, 10:33

Проекту наказу «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України», розроблений Департаментом реформування та функціонування морського та річкового транспорту, розміщений на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України www.mtu.gov.ua.

Метою прийняття наказу є удосконалення положень нормативно-правових актів щодо справляння портових зборів та плат за тарифами на спеціалізовані послуги для врегулювання спірних питань, збільшення обсягів надходжень коштів від роботи морських портів, що є джерелом утримання та розвитку їх інфраструктури та зростання бюджетних відрахувань.

Зауваження та пропозиції до проекту наказу від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань слід надсилати на адресу:

Департамент реформування та функціонування морського та річкового транспорту Мінінфраструктури, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14; stg@mtu.gov.ua, та на адресу Державної регуляторної служби України.

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/30039.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове