



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 на додаток до листа від 03.08.2018 № 2518/27/14-18 надає порівняльну таблицю до проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України» (далі – проект наказу) з обґрунтуванням необхідності внесення змін, а також із додатково наведеними показниками впливу на фінансово-економічні показники діяльності ДП «АМПУ» на основі фактично досягнутих показників за підсумками 2017 року.

Просимо погодити проект наказу з урахуванням цього листа у найкоротший строк.

Додаток: на ~~4~~ арк. в 1 прим.

Заступник Міністра

Ю. ЛАВРЕНЮК

Тетяна Сичевська 351 41 21

348955



№10377/27/10-18 від 19.09.2018 на №0631/05-18 від 27.09.2018  
30.08.2018 0.31



11065/1/19-18

24.09.2018

Державна регуляторна служба України

## ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проекту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»  
із обґрунтуванням необхідності внесення змін, а також із додатково наведеними показниками впливу на фінансово-економічні показники діяльності ДП «АМПУ» на основі фактично досягнутих показників за підсумками 2017

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
<p>Порядок справляння та розміри ставок портових зборів, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462</p> <p>Пункт 1.8 розділу I діє у редакції: «1.8. Основними ознаками лінії закордонного плавання є: установлення обов'язкових і факультативних іноземних (для ліній закордонного плавання) та українських портів заходження; закріплення для роботи на лінії типів суден; установлення періодичності заходження закріплених суден в українські порти; ресстрація лінії <b>Укрморрічінспекцією</b> за поданням Адміністрації морських портів України».</p>	<p>Пункт 1.8 розділу I викласти у наступній редакції: «1.8. Основними ознаками лінії закордонного плавання є: установлення обов'язкових і факультативних іноземних (для ліній закордонного плавання) та українських портів заходження; закріплення для роботи на лінії типів суден; установлення періодичності заходження закріплених суден в українські порти; ресстрація лінії <b>Укргрансбезпекою</b> за поданням Адміністрації морських портів України».</p>	<p>Приведення у відповідність наказу Міністерства інфраструктури України від 14.10.2013 № 790, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 01.11.2013 за № 1859/24391 (зі змінами згідно наказу Міністерства інфраструктури України від 16.08.2016 № 278).</p> <p>Розрахунок впливу зміни, що пропонується у цьому пункті на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» не проводиться.</p>

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>Пункт 1.10 розділу І: «1.10. Для суден, що заходять у морські порти України для виконання операцій з навантаження та (або) розвантаження транзитних вантажів, при справлянні портів зборів на умовах, визначених цим пунктом, застосовується знижка у розмірі 50 відсотків від ставок усіх видів портів зборів, крім адміністративного. З метою застосування цього пункту під "транзитними вантажами" розуміються вантажі, що прямують транзитом між кінцевими пунктами відправлення та призначення, розташованими поза межами території України. Дія цього пункту поширюється на всі види портів зборів (крім адміністративного), що нараховуються при вході,</p>	<p>Пункт 1.10 розділу І викласти у наступній редакції: «1.10. Для суден, що заходять у морські порти України (<b>крім розташованих на р. Дунай</b>) для виконання операцій з навантаження та (або) розвантаження транзитних вантажів, при справлянні портів зборів на умовах, визначених цим пунктом, застосовується знижка у розмірі 50 відсотків від ставок усіх видів портів зборів, крім адміністративного. З метою застосування цього пункту під "транзитними вантажами" розуміються вантажі, що прямують транзитом між кінцевими пунктами відправлення та призначення, розташованими поза межами території України. Дія цього пункту поширюється на всі види портів зборів (крім адміністративного), що нараховуються при вході, виході, перебуванні у морському порту та проходженні каналами суден,</p>	<p>Пропонується припинити застосування знижки з суден, якими перевозяться транзитні вантажі у портах р. Дунай. Це пов'язано із наступним. До цих портів віднесені порти Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ. Особливості географічного розташування цих портів, обмеження, які накладають на параметри суден особливості судноплавства по р. Дунай, не утворюють умов для залучення додаткових транзитних вантажопотоків під впливом застосування знижок з портів зборів. Додатково слід врахувати, що у зв'язку із проходженням вантажопотоків до порту Рені відрізком залізниці, який пролягає територією Молдови, практично до 98% вантажопотоків у цьому порту підпадають під категорію транзитних. Це штучно утворює умови під впливом норми п.1.10 розділу І Порядку управління для зменшення доходів від портів зборів. Наприклад, за підсумками 2017 року сума портів зборів, яка була нарахована у порту Ізмаїл суднам, що перевозили транзитні вантажі, склала 4,8 млн. грн., у порту Рені – 9,9 млн. грн. Означені кошти можуть бути джерелом поліпшення економічних показників філій ДП «АМПУ» у портах р. Дунай. У порту Усть-Дунайськ транзитні вантажі не проходять.</p>

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p> <p>виході, перебуванні у морському порту та проходженні каналами суден, якими протягом певного рейсу здійснюється перевезення транзитних вантажів до (з) морських портів України.</p> <p>Знижка, передбачена цим пунктом, застосовується до кожного окремого рейсу за умови, якщо питома вага транзитних вантажів, що навантажуються або розвантажуються на (із) судна у відповідному морському порту України в межах відповідного рейсу, становить понад 50 відсотків обсягу вантажу, фактично навантаженого (із) судна у цьому морському порту в межах такого рейсу.</p> <p>Розрахунок частки транзитних вантажів в загальному обсязі</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p> <p>якими протягом певного рейсу здійснюється перевезення транзитних вантажів до (з) морських портів України.</p> <p>Знижка, передбачена цим пунктом, застосовується до кожного окремого рейсу за умови, якщо питома вага транзитних вантажів, що навантажуються або розвантажуються на (із) судна у відповідному морському порту України в межах відповідного рейсу, становить понад 50 відсотків загального обсягу вантажу, фактично навантаженого або розвантаженого на (із) судна у цьому морському порту в межах такого рейсу.</p> <p><b>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</b></p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ»</p> <p>(у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p> <p>Враховуючи викладене, пропонується обмежити застосування норм п.1.10 розділу I Порядку справляння та припинити надання знижок суднам, якими перевозяться вантажі транзитом, у портах р. Дунай.</p> <p>Додатково звертаємо увагу на наступне. У листі «Укрметалургпром» від 22.03.2017 № АК35/11 висловлено вимогу скасування знижки 50% на портові збори для суден, якими перевозяться транзитні вантажі. Мотивація: у морських портах створено преференції для російських експортерів ЗРС, що є конкурентною перевагою порівняно із українськими експортерами цього ж ринкового сегменту. Отже, наявною є потреба провести ретельний аналіз доцільності збереження норм п.1.10 розділу I Порядку справляння не тільки в портах р. Дунай, а також в портах Чорного та Азовського морів.</p> <p>Розрахунковий вплив змін, що пропонуються на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі у показниках 2017) складає: збільшення доходів від портових зборів у портах р. Дунай (Ізмаїл та Рені) на 14,7 млн. грн. на рік.</p> <p>Також пропонується впровадження конкретного алгоритму застосування норми, а саме для</p>
--	--	---

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>завантаженого або розвантаженого вантажу на (із) судна у відповідному морському порту в межах відповідного рейсу здійснюється на підставі відомостей, що містяться у належним чином оформлених документах, передбачених Митним кодексом України та Законом України "Про транзит вантажів", зокрема, у митній декларації, коносаменті (Bill of Lading), вантажному маніфесті (Cargo Manifest) та інших документах, які супроводжують транзит вантажу між кінцевими пунктами відправлення та призначення за межами території України. Знижка, передбачена цим пунктом, застосовується також на вхід або вихід судна в баласті до (з) відповідного морського порту під</p>	<p><b>одиницях виміру:</b> 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</p>	<p>визначення питомої ваги транзитного вантажу відповідно п. 1.10. розділу I Порядку справляння. Для суден, спеціалізованих для перевезення контейнерів, залізничних вагонів, великотоннажних та/або легкових машин (контейнеровози, судна ро-ро тощо), крім вантажопідйомності існує характеристика, яка визначає граничну здатність судна прийняти кількість вантажу відповідно його спеціалізації (місткість у TEU, залізничних вагонах тощо). При цьому, здатність спеціалізованого судна до перевезення у таких одиницях не змінюється у залежності від того, завантажені це контейнери (TEU), залізничні вагони тощо, або порожні.</p> <p>Щоб уникнути протиріччя між показниками при визначенні питомої ваги транзитних вантажів, що навантажуються або розвантажуються на (із) судно (судна) у відповідному морському порту України в межах відповідного рейсу, вважаємо за необхідне внести запропоновані зміни. Звертаємо увагу, що на потребі таких змін наполягає клієнтура (наприклад, лист «Укрферрі» від 28.02.2018 № 12913).</p> <p>Розрахунковий вплив зміни, що пропонується в частині алгоритму застосування п. 1.10 на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» не проводиться.</p>

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>навантаження або після розвантаження транзитних вантажів за умови, якщо частка транзитних вантажів, що навантажуються або розвантажуються на (із) судна у цьому морському порту України, становить понад 50 відсотків загального обсягу вантажу, фактично навантаженого або розвантаженого на (із) судна у цьому морському порту. Дія цієї знижки застосовується з 29 червня 2016 року. Дія знижки, передбаченої цим пунктом, не поширюється на ставки портових зборів, установлені для нафтоналивних суден у закордонному плаванні, які здійснюють перевезення (транспортування) транзитних нафтопродуктів за варіантом "море - берег - море"</p>	<p><b>контейнери понад 40 футів приймаються у розрахунках за 2 TEU.</b> Розрахунок частки транзитних вантажів в загальному обсязі завантаженого або розвантаженого вантажу на (із) судна у відповідному морському порту в межах відповідного рейсу здійснюється на підставі відомостей, що містяться у належним чином оформлених документах, передбачених Митним кодексом України та Законом України "Про транзит вантажів", зокрема, у митній декларації, коносаменті (Bill of Lading), вантажному маніфесті (Cargo Manifest) та інших документах, які супроводжують транзит вантажу між кінцевими пунктами відправлення та призначення за межами території України. Знижка, передбачена цим пунктом, застосовується також на вхід або вихід судна в баласті до (з)</p>	

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p> <p>(завезення/вивезення вантажів виключно водним транспортом, вивантаження/навантаження з використанням причалів, розташованих у межах морських портів Чорноморськ, Миколаїв, Одеса, Южний), та для нафтоналивних суден у закордонному плаванні, які здійснюють перевезення (транспортування) транзитної нафти з використанням морського нафтового терміналу "Південний", розташованого у межах морського порту Южний. Застосування ставок портових зборів, установлених для нафтоналивних суден у закордонному плаванні, які здійснюють перевезення (транспортування) транзитних нафтопродуктів за варіантом "море - берег - море" (завезення/вивезення вантажів</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p> <p>відповідного морського порту під навантаження або після розвантаження транзитних вантажів за умови, якщо частка транзитних вантажів, що навантажуються або розвантажуються на (із) судна у цьому морському порту України, становить понад 50 відсотків загального обсягу вантажу, фактично навантаженого або розвантаженого на (із) судна у цьому морському порту.</p> <p><b>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:</b></p> <p><b>питома вага транзитних вантажів, що навантажуються та розвантажуються на (із) судно (судна) у відповідному морському порту України в загальному</b></p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
--	---	--

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>виключно водним транспортом, вивантаження/навантаження з використанням причалів, розташованих у межах морських портів Чорноморськ, Миколаїв, Одеса, Южний), здійснюється на підставі відомостей, що містяться в належним чином оформлених документах, передбачених Митним кодексом України та Законом України "Про транзит вантажів", зокрема у митній декларації, коносаменті (Bill of Lading), вантажному маніфесті (Cargo Manifest) та інших документах, які супроводжують транзит вантажу між кінцевими пунктами відправлення та призначення за межами території України. Для суден, які здійснюють перевезення (транспортування) транзитної нафти 3</p>	<p><b>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, що навантажуються на судно; знижка до ставок причального, маякового зборів застосовується згідно розрахунку питомої ваги транзитних вантажів у обсязі вантажів, що розвантажуються із</b></p>	



<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>використання морського нафтового терміналу "Південний", розташованого у межах морського порту Южний, під час справляння портових зборів суб'єктом, що стягує портові збори, застосовується знижка зі ставок портових зборів, крім адміністративного, у розмірі 75 відсотків. Застосування цієї знижки здійснюється на підставі відомостей, що містяться в належним чином оформлених документах, передбачених Митним кодексом України та Законом України "Про транзит вантажів", зокрема у митній декларації, коносаменті (Bill of Lading), вантажному маніфесті (Cargo Manifest) та інших документах, які супроводжують транзит вантажу між кінцевими пунктами відправлення та</p>	<p><b>судна;</b>  <b>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.</b>  Дія цієї знижки застосовується з 29 червня 2016 року.  Дія знижки, передбаченої цим пунктом, не поширюється на ставки портових зборів, установлені для нафтоналивних суден у закордонному плаванні, які здійснюють перевезення (транспортування) транзитних нафтопродуктів за варіантом "море - берег - море"  (завезення/вивезення вантажів виключно водним транспортом, вивантаження/навантаження з використанням причалів, розташованих у межах морських портів Чорноморськ, Миколаїв, Одеса, Южний), та для</p>	

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>призначення за межами території України».</p>	<p>нафтоналивних суден у закордонному плаванні, які здійснюють перевезення (транспортування) нафти з використанням морського нафтового терміналу "Південний", розташованого у межах морського порту Южний. Застосування ставок портових зборів, установлених для нафтоналивних суден у закордонному плаванні, які здійснюють перевезення (транспортування) транзитних нафтопродуктів за варіантом "море - берег - море" (завезення/вивезення вантажів виключно водним транспортом, вивантаження/навантаження з використанням причалів, розташованих у межах морських портів Чорноморськ, Миколаїв, Одеса, Южний), здійснюється на підставі відомостей, що містяться в належним чином оформлених документах, передбачених Митним</p>	

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
	<p>кодексом України та Законом України "Про транзит вантажів", зокрема у митній декларації, коносаменті (Bill of Lading), вантажному маніфесті (Cargo Manifest) та інших документах, які супроводжують транзит вантажу між кінцевими пунктами управління та призначення за межами території України.</p> <p>Для суден, які здійснюють перевезення (транспортування) транзитної нафти з використанням морського нафтового терміналу "Південний", розташованого у межах морського порту Южний, під час справляння портових зборів суб'єктом, що стягує портові збори, застосовується знижка зі ставок портових зборів, крім адміністративного, у розмірі 75 відсотків. Застосування цієї знижки здійснюється на підставі відомостей, що містяться в належним чином оформлених документах, передбачених Митним</p>	

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
	кодексом України та Законом України "Про транзит вантажів", зокрема у митній декларації, консаменті (Bill of Lading), вантажному маніфесті (Cargo Manifest) та інших документах, які супроводжують транзит вантажу між кінцевими пунктами відправлення та призначення за межами території України.».	
Пункт 2.3 розділу II діє у редакції: «2.3. Від сплати корабельного збору звільняються судна груп Д та Е. Для суден у закордонному плаванні груп А, Б і Г модулем до 10 тис. куб. м ставка корабельного збору застосовується з коефіцієнтом 0,8».	Пункт 2.3 розділу II викласти у наступній є у редакції: «2.3. Від сплати корабельного збору звільняються судна груп Д та Е. Для суден у закордонному плаванні груп А, Б і Г модулем до 10 тис. куб. м ставка корабельного збору застосовується з коефіцієнтом 0,8 <b>(крім суден, що заходять у порти, розташовані на р. Дунай).</b> ».	Норма, передбачена другим абзацом п. 2.3 розділу Порядку управління спрямована на залучення до потужних портів Чорноморського регіону одночасно із великотоннажним флотом морських суден невеликих розмірів, створення для таких суден прийнятних умов за критерієм загальної вартості суднозаходу. У порти р. Дунай, враховуючи їх особливості та обмеження, які накладає рух між портами на р. Дунай, об'єктивно не можуть заходити морські судна більш значних лінійних характеристик. Одночасно, ставки корабельного збору, за якими відповідно до Порядку управління справляється корабельний збір з морських суден групи А у портах Ізмаїл та Рені р. Дунай, є нижчими за своїм рівнем тих, що справляються у з цих суден у портах

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
		<p>Чорного моря. Наприклад, порівняно із портами Одеса та Чорноморськ ставки корабельного збору за Додатком 2 до Порядку справляння є вищими порівняно до ставок у Ізмаїлі та Рені на 21-25 відсотків. Таким чином, дія норми другого абзацу п. 2.3 розділу II Порядку справляння для портів Дунаю не має змісту стимулу, а призводить до штучного зменшення корабельного збору при його справлянні з морських суден при їх заході у порти р. Дунай. При внесенні змін корабельний збір, що справляється з морських суден, відповідно, зросте на 20 відсотків.</p> <p>Розрахунковий вплив змін, що пропонуються на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі у показниках 2017) складає: збільшення доходів від корабельного збору у портах р. Дунай (Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ) на 0,44 млн. грн. на рік.</p>
Пункт 2.8 розділу II діє у редакції: <b>«2.8. Із суден групи В за заходження в порт приписки і вихід з нього корабельний збір справляється тільки за перший і другий рейси, що</b>	Виключити п. 2.8 розділу II.	У діючій редакції Порядку справляння п.2.8 розділу II встановлює нерівні умови для всіх перевізників, та надає виключну преференцію національним судовласникам. Фактично, норма надає виключні умови суднам одного підприємства (в особі ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство», далі- ПрАТ «УДП»), яке займається комерційною діяльністю на відкритому ринку, але

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
<b>виконуються протягом календарного року.».</b>	<b>судном</b>	при цьому сплачує корабельний збір лише двічі на рік відвідуючи порт приписки (порт Ізмаїл), що штучно зменшує доходи Ізмаїльської філії ДП «АМПУ» та одночасно ставить в не рівні конкурентні умови з іншими судовласниками. Розрахунковий вплив змін, що пропонуються на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі у показниках 2017) складає: збільшення доходів від корабельного збору у портах р. Дунай (Ізмаїл) на 1,1 млн. грн. на рік.
Пункт 3.5 розділу III діє у редакції: «3.5. Для суден, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,5 метра, ставки канального збору застосовуються з коефіцієнтом 0,38, крім морського порту Білгород-Дністровський та каналу Прорва. Судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють <b>плавання</b>	Пункт 3.5 розділу III викласти у редакції: «3.5. Для суден, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,5 метра, ставки канального збору застосовуються з коефіцієнтом 0,38, крім морського порту Білгород-Дністровський та каналу Прорва. Судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють <b>каботажне плавання</b> <b>під Державним</b>	Зміна пропонується у зв'язку із наявним суперечливим тлумаченням положень Порядку справляння в частині справляння канального збору та умов застосування норми п.3.5 розділу III Порядку справляння. Зміна відповідає змісту листа Міністерства інфраструктури України від 29.10.2015 № 12105/11/10-15. У цьому листі було надано ДП «АМПУ» роз'яснення що застосування п. 3.5 розділу III Порядку справляння можливо тільки для суден, які здійснюють плавання між пунктами на території України, <b>тобто каботажне плавання</b> . Проте, не зважаючи на таке роз'яснення Міністерства інфраструктури України як органу, який відповідно до законодавчо закріплених повноважень інформує та надає роз'яснення щодо

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p><b>під Державним Прапором України внутрішніми водними шляхами в межах території України</b> та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору.».</p>	<p><b>Прапором України</b> та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору.».</p>	<p>здійснення державної політики у галузі транспорту, існує судова практика за ініціативою АСК «Укррічфлот», Постановою Вищого адміністративного суду України від 09.03.2017 у справі № 826/23214/15 визначено, що норма абзацу другого п. 3.5 розділу III Порядку справляння має розповсюджуватись також на судна, що здійснюють закордонне плавання, а також винесено рішення про повернення ДП «АМПУ» у особі Херсонської філії на користь АСК «Укррічфлот» <b>407,9 тис. грн. канального збору.</b> ДП «АМПУ» направило до Верховного суду України листом від 08.06.2017 № 26-03-15/313 Заяву про перегляд судових рішень. Щоб уникнути таких ризиків невиправданої втрати коштів, виключити неоднозначне трактування п.3.5 розділу III Порядку справляння, а також привести редакцію цієї норми у відповідність тлумаченню Міністерства інфраструктури України, викладеному у листі від 29.10.2015 № 12105/11/10-15, необхідно внести запропоновані зміни.</p> <p>Розрахунковий вплив змін, що пропонуються на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі у показниках 2017) оцінюється на рівні виключення ризику втрати доходів канального збору, які були нараховані з суден із наведеними характеристиками у закордонному плаванні та</p>

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017) складає 19,7 млн. грн.
Пункт 5.7. розділу V діє у редакції: «5.7. Для відстою або закінчення операцій з надання судна на вимогу капітана судна (судновласника) суб'єкт, визначений пунктом 1.2 розділу I цього Порядку, надає судну зобов'язаний вільний причал або місце якірної стоянки на рейді.»	Пункт 5.7. розділу V викласти у редакції: «5.7. Для відстою або закінчення операцій з обслуговування судна на вимогу капітана судна (судновласника) суб'єкт, визначений пунктом 1.2 розділу I цього Порядку, зобов'язаний надати судну вільний причал за <b>ставками згідно Додатку 5 до Порядку</b> або місце якірної стоянки <b>на внутрішньому або зовнішньому рейді (місце стоянки на внутрішньому рейді надається згідно із п. 6.1, 6.2 розділу VI до Порядку)</b> ».	Існуюча редакція п.5.7 розділу V може викликати спірні питання із клієнтурою в частині того, на платній чи безоплатній основі має бути надано вільний причал чи місце на якірній стоянці. Для виключення таких спірних питань пропонується внести уточнення стосовно того, що перебування біля причалу чи на якірній стоянці внутрішнього рейду має бути сплачено відповідно до положень Порядку управління. Наразі судова практика з цих питань відсутня. Але, щоб не допустити відповідних спірних питань, потрібні зміни, що проопнуються. Розрахунковий вплив змін, що пропонується на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі у показниках 2017) оцінюється на рівні виключення потенційного ризику втрати доходів портових зборів та складає 22,3 млн. грн. (в т.ч. причального збору – 14,0 млн. грн., якірного збору – 8,3 млн.грн.).
Пункт 8.1.розділу VIII викласти у такій редакції: 8.1. Справляння санітарного збору передбачає:	пункт 8.1. розділу VIII викласти у редакції: «8.1. Справляння санітарного збору передбачає:	Пропонується внести у п. 8.1 зміни щодо обмеження видів забруднень, які приймаються за рахунок санітарного збору у морських портах виключно судновими відходами, які утворились від



<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>забезпечення Адміністрацією морських портів України обов'язкового прийняття із судна всіх видів забруднень (за винятком баластних вод) за весь час стоянки судна в морському порту, а також сприяння виконанню операцій, пов'язаних з прийняттям забруднень (подання і прибирання плавзасобів, надання контейнерів та інших місткостей сміття, перевантажувальні операції, шлангування тощо); обов'язкове здавання судном у морському порту наявних на борту</p>	<p>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;</p> <p>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);</p> <p>обов'язкове здавання судном у морському порту наявних на борту</p>	<p>експлуатації судна: твердих суднових відходів (додаток 5 МАРПОЛ 73/78), стічно-фекальної води (додаток 4 МАРПОЛ 73/78), лляльної води та нафтозалишків (додаток 1 МАРПОЛ 73/78). Відповідно до вимог п. 23 постанови Кабінету Міністрів України від 29.02.96 № 269 «Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення» морські порти, судноремонтні заводи <u>забезпечують: приймання з суден та здавання на плавуці або берегові очисні споруди забруднюючих речовин або вод, що їх містять; приймання з суден сміття та відходів з розміщенням їх на об'єктах поводження з відходами.</u> Одночасно, необхідне виключення з обов'язків приймання за рахунок санітарного збору відходів, які за напрямком утворення та подальшого поводження можуть бути віднесені до забруднень, що утворились в результаті комерційної діяльності судовласника при перевезенні вантажів. Такий підхід не суперечить закордонним аналогам, наприклад, портам країн Балтійського та Чорного моря. Наприклад, у Ризькому вільному порту, санітарний збір передбачає здавання наступних видів суднових відходів: нафтовміщуючі суднові відходи (1 Додаток</p>

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
	<p>визначених видів забруднень, з метою запобігання їх скиданню у море.</p> <p><b>Зазначений у цьому пункті перелік забруднень не виключає можливості здавання інших видів забруднень на замовлення судна, але зі сплатою замовлених послуг та не за рахунок санітарного збору.</b></p> <p>Здавання суднових забруднень засвідчується відповідною довідкою Адміністрації морських портів України.»;</p>	<p>Конвенції MARPOL- нафтовміщуючі відходи), крім нафтовмісних змивів танків, забрудненого баласту, забруднених нафтою опадів (шламу) після миття танків, забруднених нафтою, залишків вантажу; стічні води до 200 м3 (IV Додаток Конвенції MARPOL - Стічні води);</p> <p>тверді відходи (V Додаток Конвенції MARPOL - тверді відходи);</p> <p>опали від очищення газів, що відходять (з рівнем Ph 6.8-7.2) до 10 м3 і озоноруйнівні речовини і обладнання, що містить подібні речовини (VI Додаток Конвенції MARPOL: забруднення повітря).</p> <p>Додатково зазначено, що у разі, коли обсяг відходів, які здаються судном перевищує граничні величини, позначені в підпунктах, плата за здачу відходів що перевищують обсяг визначається відповідно до тарифів затверджених по порту.</p> <p>У Вентспілському вільному порту (Літва), санітарний збір передбачає прийом стічних вод; лляльної води; твердих відходів.</p> <p>Інші відходи приймаються у порту за затвердженими у порту тарифами.</p> <p>В портах республіки Болгарія (наприклад, порт Бургас), в рамках «Еко податку для суден» приймають наступні види забруднень:</p> <p>відходи від нафтопродуктів, відпрацьованих</p>

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
		<p>мастил, нафтошлему відповідно до додатку І Марпол 73/78;</p> <p>стічні води відповідно до додатку IV до Марпол 73/78;</p> <p>відходи відповідно до додатку V до Марпол 73/78, окрім твердих залишків вантажу, тари та упаковок, тощо.</p> <p>Слід зауважити, що при цьому, усі вищезазначені відходи в межах «Еко податку для суден», мають обмеження по обсягу, в залежності від тоннажу судна, а також обмеженні максимальним часом для виконання операцій (у 3 години). При перевищенні максимального обсягу або обмеження часу здавання відходів здійснюється за окремим тарифом.</p> <p>Усі інші відходи, що не увійшли до «Еко податку для суден», приймаються за окремими тарифами.</p> <p>Враховуючи вищевикладене та приймаючи досвід інших європейських країн, вважаємо за доцільне внесення запропонованих змін до Порядку справляння.</p> <p>Розрахунковий вплив зміни, що пропонується у п.8.1 у цьому пункті на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» не проводиться.</p>
У Додатку І до Порядку визначення суден, віднесених до групи Б, викладено у	У Додатку І до Порядку визначення суден, віднесених до групи Б, викласти у наступній	Відповідно до Додатку І до Порядку справляння, група Б включає пасажирські судна, включаючи швидкісні судна на підводних крилах та поромі, що

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>наступній редакції: «Пасажирські судна, включаючи швидкісні судна на підводних крилах та пороми, що заходять для виконання вантажопасажирських операцій, а також криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними»</p>	<p>редакції: «Пасажирські судна і пороми і криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними»</p>	<p>заходять для виконання вантажопасажирських операцій, а також криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними. Аналогічні за змістом положення містяться у наступних наказах Міністерства інфраструктури України, виданих відповідно до статті 21 Закону, інших нормативно-правових актів: - у Тарифах на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 03.12.2013 № 965, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 18.12.2013 за №2138/24670 (далі – Тарифи 965); - у Тарифах на послуги з регулювання руху суден, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 03.12.2013 № 966, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 18.12.2013 за № 2139/24671 (далі – Тарифи 966); - у Тарифах на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 26.12.2013 № 1059, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 16.01.2014 за № 72/24849 (далі – Тарифи 1059).</p>

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
		<p>Існуюча редакція визначення ознак суден, що віднесені до групи Б, має різні тлумачення, що викликає суттєві протиріччя між учасниками процесу транспортування вантажів та пасажирів у поромному сполученні. Зокрема, на теперішній час відсутні у Порядку справляння та Тарифах 965, Тарифах 966, Тарифах 1059 чіткі критерії віднесення судна, у тому числі порому, до суден, що заходять у морський порт для виконання вантажопасажирських операцій (група Б). Як наслідок, виконання вантажних операцій та наявність у документах підтвердження посадки та/або висадки на борт/з борту суден-поромів пасажирів та/або водіїв автотранспортних засобів у випадку поромів «Geroite па Odessa» та «Geroite па Sevastopol» стали підставою для віднесення цих суден-поромів до групи «Б» (до листопада 2017 року), оскільки це відповідало, зокрема, роз'ясненню ДП «УкрНДІМФ» від 02.08.2011 №45/9- 0470. Натомість, починаючи з листопада 2017 року на підставі аудиторського звіту Мінінфраструктури (за результатами проведення планового аудиту відповідності діяльності державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (Іллічівська філія) від 28.07.2017 № 14-2-03-12) та рекомендацій комісії (п. 3) щодо</p>

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
		<p>усунення недоліків і порушень та запобігання їх проявів у подальшому, адміністрація Іллічівського морського порту почала здійснювати нарахування портових зборів по суднам-поромам «Geroite па Odessa», «Geroite па Sevastopol» з урахуванням віднесення зазначених суден до групи «А». Через таке тлумачення визначення груп суден відповідно до додатка І до Порядку управління, судовласник «Болгарський морський флот» звернувся до Господарського суду Одеської області із позовною заявою до PLASKE SA, Приватного акціонерного товариства "ПІАСКЕ" та ДП «АМПУ» про визнання протиправними дій ДП «АМПУ» щодо нарахування портових зборів, формування виставлення рахунків на оплату портових зборів у листопаді 2017 року для суден-поромів «Geroite па Odessa», «Geroite па Sevastopol» із розрахунку їх належності до групи А та стягнення збитків в розмірі 68 899,76 доларів США (справа № 916/112/18, розгляд відбувається у травні 2018 року). Чергове засідання призначене на 04.06.2018. Одночасно є відомості, що судовласник «Болгарський морський флот» планує скорочення суднозаходів суден-поромів до морського порту Чорноморськ.</p> <p>Для усунення протиріччя, виключення спірних</p>

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
У Додатку 1 до Порядку визначення суден, віднесених до групи В, викладено у наступній редакції: «Ліхтери, буксири, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», які є членами Братиславської угоди, що заходять у порти на р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для перевантаження вантажів на подальшого	У Додатку 1 до Порядку визначення суден, віднесених до групи В, викласти у наступній редакції: «Ліхтери, буксири, 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 навіпаки».	питань при справлянні порткових зборів та вартості послуг, що надаються судну-порому за державними регульованими тарифами у морських портах, пропонується викласти визначення суден групи Б у запропонованій редакції. Розрахунковий вплив зміни, що пропонується у цьому пункті на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» не проводиться (питання віднесення суден-порохів до групи А чи Б є предметом судового розгляду у травні – червні поточного року)
У Додатку 1 до Порядку визначення суден, віднесених до групи В, викладено у наступній редакції: «Ліхтери, буксири, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», які є членами Братиславської угоди, що заходять у порти на р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для перевантаження вантажів на подальшого	У Додатку 1 до Порядку визначення суден, віднесених до групи В, викласти у наступній редакції: «Ліхтери, буксири, 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 навіпаки».	До групи В віднесено судна пароплавств, які є членами Братиславської угоди, що заходять у порти на р. Дунай. На даний час членами Братиславської угоди є 13 пароплавств Дунайського регіону. А судна типу «ріка-море» інших суб'єктів, у тому числі приватні судноплавні компанії, не можуть бути віднесені до групи В, формально не входячи до Братиславської угоди, що є скритою дискримінацією. Практика європейських дунайських портів при справлянні порткових зборів не пов'язує рівень зборів із членством судовласників у будь-яких асоціаціях, об'єднаннях та таке інше, а розглядає судно виключно як об'єкт, що здатний перевозити вантажі або пасажирів. Щоб виключити дискримінаційну складову, пропонується внести наведені зміни.

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
морські судна і навіаки»		Розрахунковий вплив зміни, що пропонується у цьому пункті на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» не проводиться
Порядок обліку та використання коштів від портових зборів, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462		
2.2. Кошти від причального збору використовуються: на утримання та обслуговування причальних споруд і <b>прилеглих до них територій;</b> на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд і <b>прилеглих до них територій;</b>	у пункті 2.2 розділу II після слову «використовуються» та знаку «:» перше речення викласти у наступній редакції: «на утримання та обслуговування причальних споруд <b>в межах їх паспортих характеристик (довжини та ширини);</b> на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд <b>в межах їх паспортих характеристик (довжини та ширини);».</b>	Відповідно до ч. 6 ст. 22 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон), за нецільове використання коштів від портових зборів суб'єкт, який допустив таке порушення, сплачує до Державного бюджету України штраф у розмірі 200 відсотків використаної не за цільовим призначенням суми портових зборів. Відповідно до ч. 2 ст. 22 Закону, Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Діюча редакція п. 2.2. розділу II Порядку використання встановлює, що причальний збір використовується, зокрема, на: «на утримання та обслуговування причальних споруд і <u>прилеглих до них територій;</u> на ремонт, модернізацію, реконструкцію і



Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
		<p>будівництво причальних споруд і <u>прилеглих до них територій</u>;».</p> <p>Порядком використання або будь-яким іншим нормативно-правовим актом не визначено поняття «Прилегла до причалів територія». Одночасно, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.05.2005 № 257 «Про затвердження Правил технічної експлуатації портів гідротехнічних споруд», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 13.10.2005 за 1191/11471 (зі змінами), п. 3.2.35. зазначено основні принципи визначення параметрів для складання паспорту гідротехнічної споруди (причальної), а саме: «Залежно від призначення і облаштування території перевантажувального комплексу може бути умовно розділена на такі технологічні зони: прикордонну; перехідну; тилову.</p> <p>Прикордонна зона - ділянка причалу, що має швартові і відбійні пристрої, призначена для стоянки і обслуговування суден.</p> <p>Перехідна зона слугує для передачі і короткочасного зберігання вантажу в процесі проведення навантажувально-розвантажувальних робіт.</p> <p>Тилова зона призначена для організації складів, накопичення вантажів, виконання інших складських</p>

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017) технологічних операцій.
		<p>Вказані зони визначаються розрахунковим шляхом, у тому числі виходячи зі схем допустимих експлуатаційних навантажень. Параметри розрахунково-технологічної ширини причалу визначаються окремо для кожного конкретного випадку.</p> <p>За розрахунково-технологічну ширину причалу залежно від особливостей експлуатації кожного причалу слід приймати ширину прикордонної зони або сумарну ширину прикордонної і перехідної зон.</p> <p>Вказані величини визначаються:</p> <p>відповідно до довідника допустимих навантажень від складованих вантажів для кожного порту, у тому числі конкретного причалу;</p> <p>відповідно до схеми допустимих експлуатаційних навантажень;</p> <p>за відсутності вищезгаданих даних та у випадках, коли основні принципи визначення параметрів при складанні паспорту причалу не можуть бути застосовані, визначення розрахунково-технологічної ширини причалу виконується в індивідуальному порядку із залученням організації, яка має у своєму складі відповідальних виконавців, що пройшли професійну атестацію та мають кваліфікаційний сертифікат."</p>

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
		<p>Територія причалу визначається його площею, яка складається з довжини вздовж кордону на ширину причалу, значення яких визначені в паспорті гідротехнічних споруд (далі – ГТС). На підставі паспорту ГТС розробляється технічний паспорт (майновий) та отримується витяг з державного реєстру речових прав на нерухоме майно.</p> <p>Тобто, кожний окремий причал, який обліковується на балансі філії ДП «АМПУ», має окремий інвентарний номер та визначені технічні параметри згідно діючого законодавства. Витрати на утримання причальної споруди в технічно справному стані відносяться безпосередньо на інвентарний номер споруди, що обліковується на балансі філії.</p> <p>При цьому, відповідно до Закону та Порядку використання не можливо витрати кошти причального збору всупереч цим нормативним документам.</p> <p>Додатково звертаємо увагу, що наказом Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 року № 541, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 22 грудня 2015 року за № 1608/28053, затверджені Тарифи на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні</p>

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
		<p>адміністрації морських портів України (далі – Тарифи 541). У п. 2 розділу I Тарифів 541 зазначено, що доходи від сплати за послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, отримані відповідно до цих Тарифів, в першу чергу спрямовуються на утримання в експлуатаційному стані, реконструкцію, модернізацію існуючих причалів у межах їх паспортних характеристик (довжини та ширини), а також на створення нових причалів. У п.1 розділу II Тарифів 541 зазначено, що нарахування плати за послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, здійснюється при виконанні портовим оператором навантажувально-розвантажувальних робіт із використанням причалу в межах його паспортних характеристик (довжини та ширини).</p> <p><u>Тобто, у Порядку використання та Тарифах 541, які затверджені наказами Міністерства інфраструктури України та зареєстровані Міністерством юстиції України у встановленому порядку, міститься неординарний підхід до визначення параметрів причалу як об'єкту утримання за кошти, що</u></p>

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
		<p><u>справляються відповідно до ст. 21 Закону за державними регульованими цінами (за кошти, що отримуються від причального збору згідно Порядку справляння та згідно Тарифів 541).</u></p> <p>Недосконалість формулювань п. 2.2 розділу II Порядку використання, які ґрунтуються на понятті «прилегла до причалу територія», вже спричинила судову практику (див. рішення господарського суду Запорізької області від 28.04.2017 та постанову Донецького апеляційного господарського суду від 10.07.2017 у справі № 908/273/17). Означені рішення залишені рішенням Верховного суду України у справі № 908/273/17 від 13.02.2018 без змін.</p> <p>За цими рішеннями утримання причалів та прилеглої до них території має розповсюджуватись, зокрема, на тримання доріг, розташованих на території Бердянського морського порту, які не входять до складу причалів, є окремими об'єктами обліку тобто мають інший інвентарний номер.</p> <p>Судові рішення свідчать про наявність правової прогалини, оскільки за кошти причального збору не може бути здійснено утримання автодоріг. Це суперечить Закону, Порядку використання.</p> <p>Додатково звертаємо увагу, що для відшкодування витрат на утримання автодоріг морськими портами</p>

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
		<p>встановлена плата за заїзд автотранспорту на територію порту, яка справляється з його власників за вільними цінами (тарифами) (на виконання ст. 16, ч. 3 ст. 21 Закону, інших нормативних актів).</p> <p><u>Якщо не виправити наявну правову прогалину шляхом внесення змін до п.2.2 розділу II Порядку використання, існує ризик втрати означених коштів.</u></p> <p><u>Наслідком є відсутність джерела для утримання у належному стані автодоріг у межах морських портів, що негативно відіб'ється на якості транспортних послуг, технічному стані автотранспортних засобів, якими перевозяться вантажі до/із морських портів, безпеці руху та на пропускній здатності транспортних вузлів.</u></p> <p>Розрахунковий вплив змін, що пропонуються до п.2.2 розділу II Порядку використання, на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі у показниках 2017) оцінюється на рівні виключення ризику втрати доходів від послуг за вільними тарифами, які були нараховані за використання автошляхів тільки протягом 2017 філіями ДП «АМПУ» у обсязі 84,0 млн. грн.</p>
Стовпець 1 Додатку 2 до Порядку використання «Звіт про цільове використання	Стовпець 1 Додатку 2 до Порядку використання «Звіт про цільове використання портів зборів»	На виконання постанови Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 158 «Про відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі» (далі

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>портових зборів» «Стаття витрат» має зміст: «1. Витрати операційної діяльності (без ремонту); 1.1. Витрати на оплату праці виробничого персоналу; 1.2. Відрахування на соціальне страхування; 1.3. Паливо; 1.4. Електроенергія; 1.5. Матеріали та малоцінні і швидкозношувані предмети;</p>	<p>«Стаття витрат» викласти в редакції: «1. Витрати операційної діяльності (без ремонту); 1.1. Витрати на оплату праці виробничого персоналу; 1.2. Відрахування на соціальне страхування; 1.3. Паливо; 1.4. Електроенергія; 1.5. Матеріали та малоцінні і швидкозношувані предмети;</p>	<p>– Постанова), наказу Міністерства інфраструктури України від 25.03.2016 № 119 (далі – Наказ 119) ДП «АМПУ» здійснює фінансування заходів із забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України шляхом перерахування казенному підприємству «Морська пошуково-рятувальна служба» (далі – КП «МПС») коштів у розмірі 10 відсотків корабельного збору. Перерахування на користь КП «МПС» 10-відсоткової частки корабельного збору склали: за підсумками 2016 року – 190,7 млн. грн. (лист ДП «АМПУ» до Мінінфраструктури від 30.01.2017 № 544), за 2017 року – 263,0 млн. грн. (лист ДП «АМПУ» до Мінінфраструктури від 30.01.2018 № 582), за 1 квартал 2018 року – 53,9 млн грн. (лист ДП «АМПУ» до Мінінфраструктури від 27.04.2018 № 3154). З огляду на те, що Порядком використання набув чинність з дня набрання чинності Закону, а саме 13.06.2013, а Постанову та Наказ 119 видано у 2016 році, статтями витрат Звіту</p>
<p>2. Загальновиробничі, адміністративні та інші витрати; 3. Ремонт основних засобів; 4. Витрати на капітальні вкладення; 5. Розрахункова величина податку на прибуток.»</p>	<p><b>1.6 Інші прямі витрати</b> 2. Загальновиробничі, адміністративні та інші витрати операційної діяльності; 3. Ремонт основних засобів; 4. Витрати на капітальні вкладення; 5. Розрахункова величина податку на прибуток.»</p>	<p>2. Порядку використання не передбачено відображення перерахування частини корабельного збору для фінансування заходів із забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-</p>

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
		рятувальному районі України на виконання Постанови та Наказу 119. ДП «АМПУ» вже зверталось до Міністерства інфраструктури України листами від 17.05.2016 № 2782, від 05.07.2016 № 3812, від 20.07.2016 № 4150 та запропонувало внести зміни до Порядку використання, а саме Звіт 2 доповнити рядком «1.б. Інші витрати», у якому здійснювати відображення означеної суми корабельного збору. Враховуючи вищевикладене, необхідно внесення означених змін до Порядку використання. Розрахунок впливу зміни, що пропонується у цьому пункті на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» не проводиться.
Тарифи на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 965, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2138/24670		
У Додатку 1 до Тарифів визначення суден, віднесених до групи Б, викладено у наступній редакції: «Пасажирські судна, включаючи швидкісні судна на підводних крилах та пороми, що заходять для виконання вантажопасажирських	У Додатку 1 до Порядку визначення суден, віднесених до групи Б, викласти у наступній редакції: «Пасажирські судна і пороми і криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах	Див. вище



<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p> <p>операцій, а також криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними»</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p> <p>морського порту, та не орендовані ними»</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>У Додатку 1 до Тарифів визначення суден, віднесених до групи В, викладено у наступній редакції:</p> <p>«Ліхтери, буксири, буксирні штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», які є членами Братиславської угоди, що заходять у порти на р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навіпаки.»</p>	<p>У Додатку 1 до Порядку визначення суден, віднесених до групи В, викласти у наступній редакції:</p> <p>«Ліхтери, буксири, буксирні штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти <b>р. Дунай</b>, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навіпаки.»</p>	<p>Див. вище</p>
<p>Тарифи на послуги з регулювання руху суден, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 966, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2139/24671</p>		

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>У Додатку І до Тарифів визначення суден, віднесених до групи Б, викладено у наступній редакції: «Пасажирські судна, включаючи швидкісні судна на підводних крилах та пороми, що заходять для виконання вантажопасажирських операцій, а також криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними»</p>	<p>У Додатку І до Порядку визначення суден, віднесених до групи Б, викласти у наступній редакції: «Пасажирські судна і пороми і криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними»</p>	<p>Див. вище</p>
<p>У Додатку І до Тарифів визначення суден, віднесених до групи В, викладено у наступній редакції: «Ліхтери, буксири, буксирі-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», які є</p>	<p>У Додатку І до Порядку визначення суден, віднесених до групи В, викласти у наступній редакції: «Ліхтери, буксири, буксирі-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові</p>	<p>Див. вище</p>

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>членами Братиславської угоди, що заходять у порти на р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки.».</p>	<p>самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки».</p>	
<p>Тарифи на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 26 грудня 2013 року № 1059, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 16 січня 2014 року за № 72/24849</p>		
<p>У Додатку 1 до Тарифів визначення суден, віднесених до групи Б, викладено у наступній редакції: «Пасажирські судна, включаючи швидкісні судна на підводних крилах та пороми, що заходять для виконання вантажопасажирських операцій, а також криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними»</p>	<p>У Додатку 1 до Порядку визначення суден, віднесених до групи Б, викласти у наступній редакції: «Пасажирські судна і пороми і криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними»</p>	<p>Див. вище</p>

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>У Додатку І до Тарифів визначення суден, віднесених до групи В, викладено у наступній редакції: «Ліхтери, буксири, буксирні-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», які є членами Братиславської угоди, що заходять у порти на р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навіпаки.»</p>	<p>У Додатку І до Порядку визначення суден, віднесених до групи В, викласти у наступній редакції: «Ліхтери, буксири, буксирні-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти <b>р. Дунай</b>, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навіпаки.»</p>	<p>Див. вище</p>
<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>у додатку 2: позиції «Іллічівськ», «Октябрськ» замінити відповідно позиціями «Чорноморськ», «Ольвія» згідно з алфавітним порядком.</p>	<p>Приведення у відповідність постанові Кабінету Міністрів України від 25.01.2017 № 46 «Про перейменування морського порту Іллічівськ та спеціалізованого морського порту Октябрськ». Розрахунковий вплив зміни, що пропонується у цьому пункті на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» не проводиться.</p>

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
<p>Тарифи на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 року № 541, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 22 грудня 2015 року за № 1608/28053</p> <p>пункт 2 розділу II</p> <p>2. Для застосування ставок за ці послуги необхідно визначити номер вантажу відповідно до груп вантажів з Тарифно-статистичною номенклатурою вантажів (далі - групи ТСНВ), наведених у додатку 3 до цих Тарифів.</p> <p>Віднесення вантажу до групи вантажів здійснюється за назвою вантажу, вказаною у коносаментах, вантажних маніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником</p> <p>морським або річковим перевізником, відповідно до груп ТСНВ.</p> <p>Якщо вантажі перевозяться наливом, навалом або в тарі, для застосування ставок за ці послуги враховуються</p>	<p>пункт 2 розділу II викласти у редакції:</p> <p>«2. Для застосування ставок за ці послуги необхідно визначити номер вантажу відповідно до груп вантажів з Тарифно-статистичною номенклатурою вантажів (далі - групи ТСНВ), наведених у додатку 3 до цих Тарифів.</p> <p>Віднесення вантажу до групи вантажів здійснюється за назвою вантажу, вказаною у коносаментах, вантажних маніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником <b>та/або портовим оператором та/або іншим суб'єктом господарювання, що є виконавцем робіт у межах морського порту</b>, відповідно до груп ТСНВ.</p> <p>Якщо вантажі перевозяться</p>	<p>У п. 2 розділу II пропонується внести уточнення щодо документів, згідно яких отримується інформація та здійснюється розрахунок плати згідно Тарифів 541. Питання викликано багаторазовми переміщеннями вантажу у межах акваторії з причалу на причал судном: у таких випадках багаторазовий перетин причального фронту не має документального підтвердження у вигляді коносаменту та/або генерального акту. Наслідок – суперчливі питання із клієнтурою. Щоб їх виключити, проопнується наведене доповнення п. 2 розділу II Тарифів 541.</p> <p>Розрахунковий вплив зміни, що пропонується у цьому пункті на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» не проводиться.</p>

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>відомості про вид пакування вантажу, вказані в коносоаментах, вантажних маніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником. Для вантажів, що являють собою суміші, які неможливо віднести до будь-якої окремої групи, розрахунок виконується за найвищими ставками за ці послуги, установленими для вантажів, що входять до складу сумішей. Якщо вантажі перевозяться в універсальному або спеціалізованому контейнері, застосовується ставка за ці послуги для контейнерів незалежно від кількості вантажів та груп ТСНВ, до яких вони належать. Якщо вантажі перевозяться у транспортному засобі, який навантажуються або</p>	<p>наливом, навалом або в тарі, для застосування ставок за ці послуги враховуються відомості про вид пакування вантажу, вказані в коносоаментах, вантажних маніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником <b>та/або портовим оператором та/або іншим суб'єктом господарювання, що є виконавцем робіт у межах морського порту.</b> Для вантажів, що являють собою суміші, які неможливо віднести до будь-якої окремої групи, розрахунок виконується за найвищими ставками за ці послуги, установленими для вантажів, що входять до складу сумішей. Якщо вантажі перевозяться в універсальному або спеціалізованому контейнері, застосовується ставка за ці послуги для контейнерів незалежно від кількості найменувань вантажів та груп ТСНВ, до яких вони належать.</p>	

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
вивантажується на борт або з борту судна або плавучої споруди через причал накатним способом (своїм ходом або буксированням), застосовується ставка за ці послуги для транспортного засобу, який навантажуються на борт або з борту судна або плавучої споруди причал накатним способом (своїм ходом або буксированням), незалежно від кількості найменувань вантажів та груп ТСНВ, до яких вони належать.	Якщо вантажі перевозяться у транспортному засобі, який навантажуються або вивантажується на борт або з борту судна або плавучої споруди через причал накатним способом (своїм ходом або буксированням), застосовується ставка за ці послуги для транспортного засобу, який навантажуються або вивантажується на борт або з борту судна або плавучої споруди через причал накатним способом (своїм ходом або буксированням), незалежно від кількості найменувань вантажів та груп ТСНВ, до яких вони належать.»;	
пункт 3 розділу II вивантаження плати за послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні морських портів України, здійснюється шляхом множення кількості вантажу,	пункт 3 розділу II викласти у редакції: «3. Нарахування плати за послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні морських портів України, здійснюється шляхом множення кількості	У п. 3 розділу II пропонується внести такі зміни: 1) уточнення щодо документів, згідно яких отримується інформація та здійснюється розрахунок плати згідно Тарифів 541. Питання викликано багаторазовми переміщеннями вантажу у межах акваторії з причалу на причал судном: у таких випадках багаторазовий перетин причального фронту не має документального підтвердження у вигляді коносаменту та/або генерального акту.

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>за яку здійснюється нарахування плати, визначеної у одиницях виміру згідно з пунктом 1 цього розділу, на ставку за ці послуги для відповідного вантажу, визначену відповідно до пункту 2 цього розділу.</p> <p>Кількість вантажу, завантажених та порожніх універсальних спеціалізованих контейнерів для нарахування плати такими документами:</p>	<p>вантажу, за яку здійснюється нарахування плати, визначеної у одиницях виміру згідно з пунктом 1 цього розділу, на ставку за ці послуги для відповідного вантажу, визначену відповідно до пункту 2 цього розділу.</p> <p>Кількість вантажу, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів для нарахування плати визначається за такими документами:</p>	<p>Наслідок – суперчливі питання із клієнтурою. Щоб їх виключити, проопнується наведене доповнення п. 2 розділу II Тарифів 541;</p> <p>2) виключити з переліку вантажів, для яких ставки згідно Тарифів 541 застосовуються з коефіцієнтом 0,5 для справляння плати при переробці вантажі, а також завантажені та порожні універсальні і спеціалізовані контейнери, що переміщуються транзитом через митну територію України.</p>
<p>для вантажів, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів для нарахування плати такими документами:</p> <p>для вантажів, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів, які навантажуються на борт судна або плавучої споруди, кількість визначається за даними коносаментів, маніфестів або інших документів, виданих морським або річковим перевізником як доказ прийняття на борт судна або плавучої споруди для перевезення <b>та/або документів, виданих торговим оператором та/або іншим</b></p>	<p>для вантажів, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів, які навантажуються на борт судна або плавучої споруди, кількість визначається за даними коносаментів, маніфестів або інших документів, виданих морським або річковим перевізником як доказ прийняття на борт судна або плавучої споруди для перевезення <b>та/або документів, виданих торговим оператором та/або іншим</b></p>	<p>Ця пропозиція має такі підстави. Цей коефіцієнт діє з моменту набрання чинності Тарифів 541, тобто з 01.01.2016. За цей період часу транзитні вантажі мали таку динаміку: у 2015 – 15,9 млн. т, у 2016 – 10,3 млн. т, у 2017 – 11,8 млн. т. Одночасно, весь цей час діє норма згідно п. 1.10 розділу I Порядку справляння щодо надання знижки на рівні 50 відсотків з портових зборів суднам, якими перевозяться транзитні вантажі. Як свідчить динаміка та номенклатура проходження транзитних вантажів, понижуючий коефіцієнт за Тарифами 541 не призвів до збільшення обсягів та розширення номенклатури транзитних вантажопотоків. Вочевидь, подовження часу його дії не створює додаткових конкурентних переваг. Натомість, в умовах відсутності позитивного ефекту,</p>



<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>прийняття на борт судна або плавучої споруди для перевезення; 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.</p> <p>Для розрахунку плати при вивезенні вантажу, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів морем застосовуються ставки за ці послуги, чинні на дату коносаментів або інших документів, виданих морським або річковим перевізником, а при ввезенні вантажів,</p>	<p><b>суб'єктом господарювання, що є виконавцем робіт у межах морського порту;</b> 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 <b>та/або документів, виданих портовим оператором та/або іншим суб'єктом господарювання, що є виконавцем робіт у межах морського порту.</b></p> <p>Для розрахунку плати при вивезенні вантажу, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів морем застосовуються ставки за ці послуги, чинні на дату коносаментів або інших</p>	<p>подовження дії коефіцієнту 0,5 до ставок Тарифів 541 при проходженні транзитних вантажів штучно скорочуватиме джерело утримання та розвитку причального фронту, який є невід'ємною складовою виробничих процесів у морських портах. Наприклад, за підсумками 2017 року загальна сума нарахування плати за Тарифами 541 склала 763,2 млн. грн. При цьому загальна сума знижок за вантажі, які пройшли транзитом, обчислюється на рівні 40,9 млн. грн. Ці кошти є резервом підвищення надходжень за користування причалами, отже, створюватимуть додаткові можливості для їх належного утримання;</p> <p>3) пропонується виключення останнього абзацу п. 3 розділу II, а саме: «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.».</p> <p>Наведене положення не дає чіткого алгоритму його застосування. Тому ДП «АМПУ» при застосуванні цієї норми керується роз'яснення Міністерства інфраструктури України, наданим</p>

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів морем застосовуються ставки за ці послуги, чинні на дату оформлення генерального акта, актів-повідомлень, оформлених за підсумками вивантаження з борту судна або плавучої споруди у морському порту. Ставки за ці послуги застосовуються з коефіцієнтом 0,5 для справляння плати при переробці: вантажів, а також завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів, що переміщуються транзитом через митну територію України; вантажів, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів, що переміщуються у</p>	<p>документів, виданих морським або річковим перевізником, а при ввезенні вантажів, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів морем застосовуються ставки за ці послуги, чинні на дату оформлення генерального акта, актів-повідомлень, оформлених за підсумками вивантаження з борту судна або плавучої споруди у морському порту. Ставки за ці послуги застосовуються з коефіцієнтом 0,5 для справляння плати при переробці: вантажів, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів, що переміщуються у каботажному перевезенні морським та/або річковим транспортом за умов, що у коносаментах, вантажних маніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником, на переміщення цих</p>	<p>листом від 22.03.2017 № 2403/27/10-17.          Редакція цього положення спричинила численні судові позови до ДП «АМПУ» у особі Одеської філії від компаній ТОВ «Олімпекс Купе Інтернейшнл" та ТОВ "Бруклін-Київ". ДП «АМПУ» неодноразово зверталось по суті цього питання із пропозиціями про виключення останнього абзацу п. 3 розділу II Тарифів 541 як такого, що не має чітких умов застосування та створює підґрунтя для невіправданого ускладнення розрахунків із клієнтурою, втрати коштів на утримання та розвиток причалів.          Розрахунковий вплив змін, що пропонуються на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі у показниках 2017) оцінюється на рівні отримання додаткових доходів у обсязі 66,9 млн. грн., у т.ч.:          41,0 млн. грн. – від припинення застосування коефіцієнту 0,5 (при проходженні вантажів транзитом);          25,9 млн. грн. – від припинення застосування коефіцієнту 0,7 (при проходженні зернових вантажів навалом)</p>

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>каботажному перевезенні морським та/або річковим транспортом за умов, що у коносаментах, вантажних маніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником, на переміщення цих вантажів пунктом відправлення та пунктом призначення зазначено морський або річковий порт України;</p> <p>порожніх універсальних та спеціалізованих контейнерів; спеціальних вантажів, які навантажуються на борт судна або плавучої споруди або розвантажуються з борту судна або плавучої споруди для потреб та на замовлення Міністерства оборони України, яка здійснюється за вагу вантажу, визначену в тоннах, за ставками на ці послуги для вантажу «Тарно-штучні та інші генеральні вантажі; ліс круглий, пиляний, інша лісова продукція».</p> <p>У випадку, коли вантажі, завантажені та порожні універсальні і спеціалізовані контейнери мають декілька перелічених ознак, коефіцієнт 0,5 застосовується один раз.»;</p>	<p>вантажів пунктом відправлення та пунктом призначення зазначено морський або річковий порт України;</p> <p>порожніх універсальних та спеціалізованих контейнерів; спеціальних вантажів, які навантажуються на борт судна або плавучої споруди або розвантажуються з борту судна або плавучої споруди для потреб та на замовлення Міністерства оборони України, яка здійснюється за вагу вантажу, визначену в тоннах, за ставками на ці послуги для вантажу «Тарно-штучні та інші генеральні вантажі; ліс круглий, пиляний, інша лісова продукція».</p> <p>У випадку, коли вантажі, завантажені та порожні універсальні і спеціалізовані контейнери мають декілька перелічених ознак, коефіцієнт 0,5 застосовується один раз.»;</p>	
<p>каботажному перевезенні морським та/або річковим транспортом за умов, що у коносаментах, вантажних маніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником, на переміщення цих вантажів пунктом відправлення та пунктом призначення зазначено морський або річковий порт України;</p> <p>порожніх універсальних та спеціалізованих контейнерів; спеціальних вантажів, які навантажуються на борт судна або плавучої споруди або розвантажуються з борту судна або плавучої споруди для потреб та на замовлення Міністерства оборони України, яка здійснюється за вагу вантажу, визначену в тоннах, за ставками на ці послуги для вантажу «Тарно-</p>		

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p>	<p>Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)</p>
<p>штучні та інші генеральні вантажі; ліс круглий, пиляний, інша лісова продукція». У випадку, коли вантажі, завантажені та порожні універсальні і спеціалізовані контейнери мають декілька перелічених ознак, коефіцієнт 0,5 застосовується один раз. 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.</p>	<p><b>абзаци сьомий та дванадцятий виключено</b></p>	
<p>Текст відсутній</p>	<p>у додатку 1 до Тарифів: позиції «Лллічівськ», «Октябрськ» замінити відповідно позиціями</p>	<p>Див. вище</p>

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта	Обґрунтування необхідності змін, розрахункова оцінка впливу на фінансово-економічні показники ДП «АМПУ» (у річному виразі, на основі досягнутих показників за 2017)
	«Чорноморськ», «Ольвія» згідно з алфавітним порядком.	