



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 відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 р. № 316» (далі – проект акта) та доопрацьований аналіз регуляторного впливу проекту акта з урахуванням зауважень Державної регуляторної служби України від 15.06.2018 № 5727/0/20-18.

Просимо погодити проект акта у найкоротший строк.

- Додаток: 1. Копія проекту акта на 4 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу проекту акта на 13 арк. в 1 прим.
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту акта на 1 арк. в 1 прим.
4. Копія наказу Мінінфраструктури від 21 вересня 2018 р. № 391-к «Про виконання обов'язків Міністра» на 1 арк. в 1 прим.

В. о. Міністра

Ю. ЛАВРЕНЮК

Тетяна Сичевська 351 41 21

350448



09:21

№10665/27/10-18 від 26.09.2018 на №5727/0/20-18 від 15.06.2018

0.31

Державна регуляторна служба України

№ 6702/1/19-18 від 01.10.2018





МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

**Про внесення змін до наказу
Міністерства інфраструктури
України від 27 травня
2013 р. № 316**

Відповідно до статті 22 Закону України «Про морські порти України»
н а к а з у ю:

1. Унести до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 р. № 316, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 р. за № 930/23462 (зі змінами), такі зміни:

1) пункт 6.2 розділу VI доповнити новим абзацом такого змісту:

«Якірний збір справляється на дату виходу судна з морського порту. У випадку стоянки судна на внутрішньому рейді тривалістю понад 30 діб

023556

нарахування та справляння якірного збору проводиться щомісяця, станом на останній день розрахункового місяця.»;

2) пункт 8.2 розділу VIII доповнити новим абзацом такого змісту:

«Судно групи А, що заходить в акваторію відповідного морського порту, звільняється від сплати санітарного збору у випадку постановки на якір без виконання в цьому морському порту вантажних операцій у зв'язку з очікуванням проходу до іншого морського порту.»;

3) у позиції 5 графи «Вид судна/плавучої споруди» додатка 1 слова «Судна, що заходять вимушено для постачання, карантинних потреб, а також судна, що прямують на ремонт на судноремонтні підприємства (бази) України» замінити словами «Судна, що заходять вимушено, для зміни екіпажу, для постачання, через карантинні потреби, а також судна, що прямують на/після ремонт/ремонту на/з судноремонтні/судноремонтних підприємства/підприємств (бази/баз) України.»;

4) у додатку 6 підзаголовки граф таблиці викласти в такій редакції:

«

(у доларах США)

Морський порт	Для суден			
	у закордонному плаванні		у каботажному плаванні	
	стоянка до 10 діб	стоянка від 10 діб включно	стоянка до 10 діб	стоянка від 10 діб включно

».

2. Унести до Порядку обліку та використання коштів від портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 931/23463, такі зміни:

1) у розділі II:

абзац четвертий пункту 2.4 викласти в такій редакції:

«на утримання, обслуговування та ремонт засобів навігаційного обладнання (далі – ЗНО) на каналах;»;

в абзаці третьому пункту 2.5 слова «маяків, берегових і плавучих» виключити.

2) у розділі V:

пункт 5.4 викласти в такій редакції:

«5.4. Формами оперативної звітності про доходи від портових зборів і здійснені витрати є «Звіт про кошти, отримані від портових зборів, та їх використання» (додаток 1) та «Звіт про цільове використання портових зборів» (додаток 2), які підприємство подає щокварталу до 30 числа місяця, що настає за звітним періодом, до центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту (далі – орган управління).»;

абзац третій пункту 5.6 викласти в такій редакції:

«реквізит «орган управління» відображає найменування центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, якому подається звіт;».

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

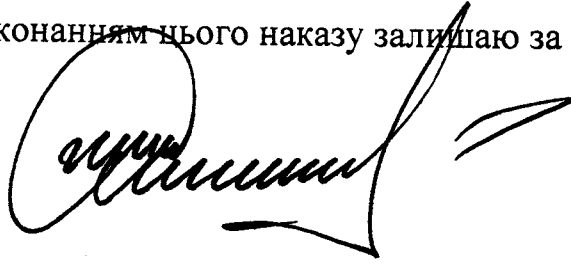
подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

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

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

5. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

В. о. Міністра

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ю. Лавренюк', with a large circular flourish at the beginning and a long horizontal stroke at the end.

Ю. ЛАВРЕНЮК

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України
від 27 травня 2013 р. № 316»

I. Визначення проблеми

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 р. № 316» (далі – проект наказу) підготовлено на виконання Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон). Відповідно до частини другої статті 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.

Частиною шостою статті 22 Закону встановлено, що контроль за цільовим використанням коштів від портових зборів здійснює національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Відповідно до пункту 4 Прикінцевих положень Закону тимчасово, до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції та повноваження, визначені цим Законом, виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Згідно з підпунктом 1 пункту 3 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460 (далі – Положення про Мінінфраструктури), основними завданнями Міністерства інфраструктури України є забезпечення формування та реалізація державної політики у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту, надання послуг поштового зв'язку. Підпунктами 13, 72 пункту 4 Положення про Мінінфраструктури визначено, що Мінінфраструктури відповідно до покладених на нього завдань затверджує порядок справляння, обліку та використання коштів від сплати портових зборів, крім використання коштів від сплати адміністративного збору, здійснює інші повноваження, визначені законом.

Отже, визначення Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, контроль за цільовим використанням коштів від портових зборів на виконання Закону здійснює Мінінфраструктури.

На виконання Закону, інших нормативно-правових актів наказом Мінінфраструктури від 27.05.2013 № 316 «Про портові збори», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12.06.2013 за № 930/23462, затверджено Порядок справляння та розміри ставок портових зборів (далі – Порядок справляння) та Порядок обліку та використання коштів від портових зборів (далі – Порядок використання).

Пунктом 1.15 розділу I Порядку справляння встановлено, що цей Порядок є обов'язковим для застосування усіма суб'єктами господарювання незалежно від підпорядкованості та форми власності, які відповідно до законодавства України є учасниками у справлянні із суден портових зборів.

Пунктом 1.5 розділу I Порядку використання визначено, що контроль за використанням портових зборів здійснюється відповідно до законодавства України. Проте пункт 5.4 розділу V Порядку використання в чинній редакції не відповідає повною мірою Закону, пунктам 1.2 та 1.5 розділу I Порядку використання. Невідповідність пов'язана з тим, що положення пункту 5.4 розділу V Порядку використання зобов'язують підприємства надавати звітність про кошти, отримані від портових зборів, та їх цільове використання органу, до сфери управління якого належить підприємство.

На виконання статті 22 Закону, Порядку справляння кошти від портових зборів отримують підприємства різних форм власності, серед яких є такі, що не належать до сфери управління Мінінфраструктури.

Отже, є суб'єкти господарювання, які за Порядком справляння мають можливість справляти портові збори, але за чинним Порядком використання не зобов'язані надавати до Мінінфраструктури звітність за встановленою формою.

Відсутність повної інформації про кошти, отримані від портових зборів, не дає змоги Мінінфраструктури здійснювати в повному обсязі контроль за цільовим використанням коштів від портових зборів. Крім того, обмежується можливість здійснення на рівні Мінінфраструктури об'єктивної аналітичної оцінки відповідності обсягів коштів від портових зборів, що справляються кожним суб'єктом господарювання, здійсненим витратам на утримання відповідних об'єктів транспортної інфраструктури.

На виконання вимог Закону проектом наказу передбачено внести зміни до Порядку використання, виклавши пункт 5.4 розділу V у редакції, що зобов'язує суб'єктів господарювання, які справляють портові збори, незалежно від форми власності та підпорядкованості цих суб'єктів господарювання надавати до Мінінфраструктури передбачену Порядком використання звітність.

Одночасно проектом наказу пропонується внести зміни до Порядку використання в частині уточнення напрямів використання коштів каналного збору на утримання та обслуговування засобів навігаційного обладнання (далі – ЗНО) на каналах. У чинній редакції абзацу четвертого пункту 2.4 Порядку використання неправильно застосовано словосполучення «засобів маяків». Відповідно до правил і керівництв Міжнародної асоціації навігаційного забезпечення і маякових служб маяки – це засоби навігаційного обладнання, які спроектовані та експлуатуються з метою забезпечення безпеки мореплавства та/чи руху суден. Поняття у вигляді словосполучення «засобів маяків», яке зараз міститься в абзаці четвертому пункту 2.4 Порядку використання, не охоплює всі технічні характеристики маяка, а лише визначає його обладнання спеціальними пристроями. З метою належного утримання ЗНО на каналах, забезпечення цільового використання коштів каналного збору проектом наказу запропоновано внести необхідні зміни.

На виконання статті 22 Закону Мінінфраструктури вбачає також необхідність внесення змін до Порядку справляння. Внесення змін та доповнень за проектом наказу дасть змогу усунути протиріччя та прогалини у формулюваннях умов справляння санітарного збору, якірного збору, визначенні суден, які належать до групи Д згідно з Порядком справляння. Чинна редакція

Порядку справляння створює підґрунтя для різного тлумачення учасниками справляння із суден портових зборів положень Порядку справляння та може призвести до хибного застосування цих положень.

З метою усунення зазначених протиріч та розв'язання проблеми запропоновано внести зміни до Порядку справляння. Запропоновані зміни до Порядку справляння стосуються питань щодо справляння санітарного збору із суден, які перебувають в акваторії морського порту понад 10 діб, а також щодо справляння санітарного збору із суден, які здійснюють прохід із одного морського порту до іншого морського порту.

Під час розроблення змін враховано, що санітарний збір справляється відповідно до Порядку справляння із суден групи А, тобто вантажних суден, що заходять для виконання вантажних операцій, та плавучих споруд. Випадки постановки суден групи А в акваторії морського порту на якір, без виконання у цьому морському порту вантажних операцій, у зв'язку з очікуванням проходу до іншого морського порту є поодинокими. Наприклад, за 2016 рік таких суден було два, за 2017 рік – одинадцять. При цьому звільнення таких суден від справляння санітарного збору не позбавляє їх можливості скидання забруднень у випадку потреби з оплатою фактично отриманих на замовлення послуг за вільними цінами.

До того ж слід врахувати, що стягнення санітарного збору із судна групи А відбуватиметься в тому українському морському порту, до якого судно здійснює рух та де фактично буде обслуговуватись судно.

Тому, щоб виключити будь-яке підґрунтя для хибного тлумачення питання щодо справляння санітарного збору із суден групи А з наведеними ознаками, пропонується внести зміни до розділу VIII Порядку справляння. Одночасно звільнення від обов'язкової вимоги щодо справляння санітарного збору приводить норми розділу VIII Порядку справляння у відповідність з аналогічними нормами пункту 2.2 розділу II та пункту 7.2 розділу VII Порядку справляння, якими передбачено, що у випадку постановки на якір без виконання у цьому морському порту вантажних та/або пасажирських операцій у зв'язку з очікуванням проходу до іншого морського порту судно звільняється від корабельного та адміністративного портових зборів.

Проектом наказу уточнено також перелік суден, що належать до групи Д та згідно з Порядком справляння звільнені від сплати портових зборів, крім причального, а також удосконалено порядок справляння якірного збору, що особливо актуально для морських портів р. Дунай. Уточнення забезпечить поступове справляння якірного збору у випадку стоянки судна на внутрішньому рейді тривалістю понад 30 діб шляхом нарахування та справляння якірного збору щомісяця. Внесення змін до Порядку справляння на користь щомісячного нарахування якірного збору дасть змогу систематично отримувати кошти за перебування флоту в межах акваторій морських портів. Без зміни ставок якірного збору економічна ефективність досягається за рахунок щомісячного надходження коштів, необхідних для утримання якірних стоянок. Крім того, зменшується ризик втрати усієї суми, якщо виникають комерційні проблеми у судовласника, який не

сплачував якірний збір поступово, мотивуючи тим, що згідно з чинною редакцією Порядку справляння, а саме за пунктом 1.4 розділу I, сплата портових зборів у морських портах здійснюється до виходу судна з морського порту. Одночасно з позитивним ефектом для адміністрацій портів зміни жодним чином не утискаються інтереси судновласників, інших користувачів портових послуг. За інформацією Ізмаїльської, Ренійської, Усть-Дунайської філій ДП «АМПУ», аналогічна практика є поширеною у закордонних портах нижнього Дунаю.

Неврегульованість вищезазначених питань не дає змоги забезпечити в повному обсязі виконання вимог Закону в частині здійснення контролю за цільовим використанням коштів від портових зборів, обмежує можливості Мінінфраструктури у здійсненні аналітичної оцінки відповідності обсягів коштів портових зборів, що справляються кожним суб'єктом господарювання, витратам на утримання відповідних об'єктів транспортної інфраструктури, а також може призводити до виникнення спірних питань під час справляння портових зборів через різне тлумачення положень Порядку справляння.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

II. Цілі державного регулювання

Метою проекту наказу є:

- виконання вимог Закону щодо здійснення Мінінфраструктури контролю за цільовим використанням коштів від портових зборів, аналізу відповідності обсягів коштів від портових зборів, що справляються кожним суб'єктом господарювання, здійсненим витратам на утримання відповідних об'єктів транспортної інфраструктури, що, у свою чергу, дасть можливість за рахунок коштів портових зборів створити належне джерело утримання та розвитку об'єктів інфраструктури, маяків та інших засобів навігаційного забезпечення на рівні, що відповідає потребам та вимогам безпеки судноплавства;

- створення умов для об'єктивного поступового зниження рівня питомих витрат портових зборів на одиницю вантажу, що транспортується через порти України;

- удосконалення системи справляння портових зборів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності морських портів.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення визначених цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернатив	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Прийняття акта	Ця альтернатива є найбільш прийнятною. Прийняття акта забезпечить досягнення встановлених цілей державного регулювання, дотримання вимог статті 22 Закону України «Про морські порти України, упорядкування відносин між суб'єктами господарювання та Мінінфраструктури щодо подання звітності про цільове використання портових зборів, усунення прогалини у формулюванні умов справляння санітарного та якірного збору, застосування термінології у сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства у процесі цільового використання коштів від каналного і маякового портових зборів
Альтернатива 2. Збереження діючого регулювання	Запровадження такої альтернативи визнано недоцільним. У разі збереження в чинній редакції положень Порядку справляння зборів залишиться нерегульованим питання невідповідності окремих положень Порядку використання та Порядку справляння коштів сутності зобов'язань, покладених Законом на Міністерство інфраструктури України, у частині контролю за обсягами отриманих коштів від портових зборів та їх цільовим використанням усіма суб'єктами господарювання, що може призвести до виникнення спірних питань між учасниками ринку

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Прийняття акта	Створення сприятливих умов для підвищення конкурентоспроможності вітчизняних морських портів завдяки уточненню формулювань Порядку справляння зборів та відсутності спірних питань під час справляння	Додаткових витрат не очікується

	<p>портових зборів; створення сприятливих умов для здійснення Мінінфраструктури на єдиних засадах контролю за цільовим використанням коштів портових зборів. Мінінфраструктури отримає можливість аналізувати напрями використання портових зборів усіма суб'єктами господарювання, приймати на цій основі обґрунтовані рішення щодо оптимізації ставок портових зборів та порядку їх використання. Одночасно громадськість може отримувати повні відкриті дані щодо справляння та цільового використання портових зборів</p>	
<p>Альтернатива 2. Збереження чинного регулювання</p>	<p>Можливе виникнення спірних питань із судновласниками та їх представниками через нечітке формулювання положень Порядку справляння зборів. Зберігається невідповідність окремих положень Порядку використання коштів сутності зобов'язань, покладених Законом на Мінінфраструктури. Відсутність у розпорядженні Мінінфраструктури повних даних для контролю за отриманням та витрачанням коштів від портових зборів усіма суб'єктами</p>	<p>Відсутні</p>

	господарювання, які справляють портові збори, унеможлиблює витрати бюджету внаслідок: витрат на об'єкти, які повинні утримуватись та розвиватись за рахунок коштів від цільових портових зборів	
--	---	--

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

В Україні діє 7 суб'єктів господарювання, які відповідно до Закону та наказу Мінінфраструктури від 27.05.2013 № 316 «Про портові збори», мають право на справляння портових зборів, а саме: морські термінали «Азовсталь», ТОВ «МСП Ніка-Тера», ТОВ «Сільськогосподарське підприємство «Нібулон», ТОВ «ТІС», Миколаївський глиноземний завод, ДП «АМПУ» ДУ «Держгідрографія».

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	7	-	-	-	7
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	100	-	-	-	100
Вид альтернатив	Вигоди			Витрати	
Альтернатива 1. Прийняття акта	Забезпечить досягнення встановлених цілей, дасть змогу здійснювати контроль за відповідністю обсягів коштів, отриманих від портових зборів відповідно до Порядку справляння, розподіл та облік цих коштів відповідно до Порядку використання на вимогу Закону. Внесення змін до Порядку справляння на користь щомісячного нарахування якірного збору дасть змогу систематично отримувати кошти за перебування флоту в межах акваторій морських			Витрати суб'єктів господарювання на підготовку та подання інформації до Мінінфраструктури	

	портів, усунути протиріччя та прогалини у формулюваннях умов справляння санітарного збору, уточнить напрями використання коштів каналного збору на утримання та обслуговування ЗНО на каналах	
Альтернатива 2. Збереження чинного регулювання	Відсутні, оскільки Мінінфраструктури не здійснюватиме аналіз усіх отриманих коштів від портових зборів, залишаться не вирішеними спірні питання щодо використання коштів від портових зборів	Відсутні

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Прийняття акта	Витрати суб'єктів господарювання на підготовку та подання інформації до Мінінфраструктури
Альтернатива 2. Збереження чинного регулювання	Витрати відсутні

Суб'єкти господарювання, які відповідно до Закону України «Про морські порти України» справляють портові збори, не набуватимуть додаткових зобов'язань із прийняттям регуляторного акта.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Прийняття акта	4	Уточнення формулювання положень Порядку справляння зборів та запобігання появі спірних питань під час справляння портових зборів; створення умов для здійснення Міністерством інфраструктури України на єдиних засадах контролю за цільовим використанням коштів від портових зборів усіма суб'єктами господарювання.

		Міністерство інфраструктури України отримає можливість аналізувати напрями використання коштів від портових зборів усіма суб'єктами господарювання, приймати на цій основі обґрунтовані рішення щодо оптимізації ставок портових зборів та порядку їх використання. Одночасно громадськість отримуватиме повні відкриті дані щодо справляння та цільового використання коштів від портових зборів усіма без винятку суб'єктами господарювання	
Альтернатива 2. Збереження чинного регулювання	1	Зменшення привабливості морських портів України через недосконалість положень Порядку справляння зборів; Мінінфраструктури не здійснює належний контроль за цільовим використанням коштів від портових зборів, не забезпечиться створення єдиних прозорих умов господарювання для усіх суб'єктів, що справляють портові збори	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Прийняття акта	Удосконалення системи справляння портових зборів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності морських портів; приведення положень Порядку використання коштів у відповідність із вимогами Закону, забезпечення реалізації	Витрати суб'єктів господарювання на підготовку та подання інформації до Мінінфраструктури	Удосконалення положень Порядку справляння зборів, зменшення ймовірності виникнення спірних питань під час справляння портових зборів; приведення положень Порядку використання коштів у відповідність із вимогами Закону, створення умов для контролю за цільовим використанням коштів від портових зборів з боку Міністерства інфраструктури України, забезпечення повної інформації для обґрунтованої

	повноважень Мінінфраструктури щодо контролю за цільовим використанням портових зборів		оптимізації ставок портових зборів, оприлюднення публічних даних для доступу громадськості
Альтернатива 2. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутність заходів щодо вдосконалення системи справляння портових зборів та надання усіма суб'єктами господарювання звітної інформації до центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту, залишаться невирішеними спірні питання щодо використання коштів від портових зборів	Цілі державного регулювання не досягаються
Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи		Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Прийняття акта	Удосконалення положень Порядку справляння зборів,		Відсутній ризик зовнішніх чинників на

	зниження ризику виникнення спірних питань, судових спорів; приведення положень Порядку використання коштів у відповідність із вимогами Закону, створення умов для контролю за цільовим використанням коштів від портових зборів з боку Міністерства інфраструктури України, забезпечення повної інформації для обґрунтованої оптимізації ставок портових зборів, оприлюднення публічних даних для доступу громадськості	дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 2. Збереження чинного регулювання	Можливі спірні питання між замовниками послуг та морськими портами, виникнення судових спорів; не забезпечує обов'язку всіх без винятку суб'єктів господарювання надавати передбачену Порядком використання коштів звітність, що не відповідає Закону, створює не однакові умови для суб'єктів господарювання, не дає можливості Міністерству інфраструктури України забезпечити належний контроль за цільовим використанням коштів від портових зборів, не забезпечує створення єдиних прозорих умов господарювання у морських портах	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію регуляторного акта

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблеми, є прийняття проекту наказу.

Видання наказу дасть змогу:

- забезпечити в повному обсязі відповідно до Закону здійснення з боку Мінінфраструктури контролю за дотриманням Порядку використання усіма суб'єктами, що справляють портові збори, аналізу відповідності обсягів отриманих коштів портових зборів та здійснених витрат;

- забезпечити належне використання коштів від канального збору та утримання за рахунок цих коштів ЗНО на каналах;

- систематично отримувати кошти за перебування флоту в межах акваторій морських портів;
- усунути протиріччя та прогалини у формулюваннях умов справляння санітарного збору.

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

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади.

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 строку чинності регуляторного акта

Регуляторний акт запроваджується на необмежений строк.

VIII. Визначення показників результативності регуляторного акта

Вплив стану інфраструктури водного транспорту та портових зборів як складової у загальних транспортних витратах на одиницю вантажу, який транспортується водним транспортом через морські порти України, відбивається на суб'єктах господарювання в усіх галузях товарного виробництва.

Тому, з огляду на цілі державного регулювання, для відстеження результативності цього регуляторного акта пропонується встановити такі показники:

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

2) відхилення (зростання чи зменшення) обсягів капітальних інвестицій в об'єкти портової інфраструктури, здійснені суб'єктами господарювання, які справляють портові збори.

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

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень акта середній. Проект акта 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.

ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності регуляторного 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.

В. о. Міністра інфраструктури України



Ю. ЛАВРЕНЮК

_____ 2018 року

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення

доопрацьованого проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 р. № 316»
26 Вересня 2018, 17:44

Проекту наказу «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 р. № 316», розроблений Департаментом реформування та функціонування морського та річкового транспорту, доопрацьований з урахуванням листа Державної регуляторної служби України від 15.06.2018 № 5727/0/20-18, розміщений на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України www.mtu.gov.ua.

Метою прийняття наказу є забезпечення виконання положень Закону України «Про морські порти України», функцій Міністерства інфраструктури України з контролю за цільовим використанням коштів від портових зборів, аналітичне забезпечення обґрунтованої оптимізації ставок портових зборів та удосконалення державної тарифної політики в частині справляння портових зборів з метою підвищення конкурентоспроможності вітчизняних морських портів.

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; sig@mtu.gov.ua, та на адресу Державної регуляторної служби України.

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/30200.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове

З ОРИГІНАЛОМ ЗГІДНО



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

від 21 вересня 2018р

м. Київ

№ 391-к

Про виконання обов'язків Міністра

Керуючись статтею 8 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади», на період мого відрядження до Сполучених Штатів Америки для участі у переговорах з представниками державних установ та бізнес-структур з 23 вересня по 02 жовтня 2018 року виконання обов'язків Міністра інфраструктури України покладаю на заступника Міністра Лавренюка Юрія Федоровича.

Міністр

В. ОМЕЛЯН



025390