



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 затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України» (далі – проект наказу).

Просимо погодити проект наказу в найкоротший строк.

- Додатки: 1. Копія проекту наказу на 1 арк. в 1 прим.;
2. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу на 19 арк. в 1 прим.;
 3. Копія повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Заступник Міністра

Ю. ЛАВРЕНЮК

Тетяна Сичевська 351 41 21

367475



12:33

№1174/27/14-19 від 15.04.2019

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 3746/0/19-19 Від 19.04.2019



Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»
12 Квітня 2019, 14:53

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

Відповідно до частини першої статті 20 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» зауваження і пропозиції щодо зазначеного проекту просимо направляти до Мінінфраструктури на поштову адресу: 01135, м. Київ, пр-т. Перемоги, 14.

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/30823.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проекту наказу Міністерства інфраструктури України

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

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта
<p>Порядок справляння та розміри ставок портових зборів, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462</p>	<p>Пункт 1.8 розділу I викласти 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; реєстрація лінії Укрморрічінспекцією за поданням Адміністрації морських портів України»</p>
<p>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 каналального 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</p>	<p>Пункт 1.8 розділу I викласти 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; реєстрація лінії Державною службою морського та річкового транспорту за поданням Адміністрації морських портів України»</p>
<p>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 каналального 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</p>	<p>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 каналального 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</p>

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p> <p>плавання під Державним Прапором України внутрішніми водними шляхами в межах території України та віднесені згідно з класифікаційним свідомством, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору.»</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p> <p>каботажне плавання та віднесені згідно з класифікаційним свідомством, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору.»</p>
<p>Пункт 5.7. розділу V:</p> <p>«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 або місце якірної стоянки на рейді.»</p>	<p>Пункт 5.7. розділу V викласти у редакції:</p> <p>«5.7. Для відстою або закінчення операцій з обслуговування судна на вимогу капітана судна (судновласника) суб'єкт, зазначений у пункті 1.2 розділу I цього Порядку, зобов'язаний надати судну вільний причал за ставками згідно з додатком 5 цього Порядку або місце якірної стоянки на внутрішньому або зовнішньому рейді. Місце стоянки на внутрішньому рейді надається згідно із пунктами 6.1 та 6.2 розділу VI цього Порядку.»</p>
<p>У Додатку I до Порядку визначення суден, віднесених до групи В:</p> <p>«Ліхтери, буксири, штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море» пароплавств, 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 I до Порядку визначення суден, віднесених до групи В, викласти у редакції:</p> <p>«Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навіпаки»</p>
<p>Порядок обліку та використання коштів від торгових зборів, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462</p>	<p>Порядок обліку та використання коштів від торгових зборів, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462</p>
<p>у пункті 2.2 розділу II:</p>	<p>у пункті 2.2 розділу II:</p>

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p> <p>2.2. Кошти від причального збору використовуються: на утримання та обслуговування причальних споруд і прилеглих до них територій;</p> <p>на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд і прилеглих до них територій;</p> <p>Стовпець 1 Додатку 2 до Порядку використання «Звіт про цільове використання порткових зборів» «Стаття витрат»:</p> <p>«1. Витрати операційної діяльності (без ремонту);</p> <p>1.1. Витрати на оплату праці виробничого персоналу;</p> <p>1.2. Відрахування на соціальне страхування;</p> <p>1.3. Паливо;</p> <p>1.4. Електроенергія;</p> <p>1.5. Матеріали та малюючі і швидкозношувані предмети;</p> <p>2. Загальновиробничі, адміністративні та інші витрати;</p> <p>3. Ремонт основних засобів;</p> <p>4. Витрати на капітальні вкладення;</p> <p>5. Розрахункова величина податку на прибуток.»</p> <p>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</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p> <p>2.2. Кошти від причального збору використовуються: «на утримання та обслуговування причальних споруд в межах їх паспортних характеристик; на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд в межах їх паспортних характеристик;»</p> <p>Стовпець 1 Додатку 2 до Порядку використання «Звіт про цільове використання порткових зборів» «Стаття витрат»:</p> <p>«1. Витрати операційної діяльності (без ремонту);</p> <p>1.1. Витрати на оплату праці виробничого персоналу;</p> <p>1.2. Відрахування на соціальне страхування;</p> <p>1.3. Паливо;</p> <p>1.4. Електроенергія;</p> <p>1.5. Матеріали та малюючі і швидкозношувані предмети;</p> <p>1.6. Інші прями витрати;</p> <p>2. Загальновиробничі, адміністративні та інші витрати;</p> <p>3. Ремонт основних засобів;</p> <p>4. Витрати на капітальні вкладення;</p> <p>5. Розрахункова величина податку на прибуток.»</p>
<p>У Додатку 1 до Тарифів визначення суден, віднесених до групи В:</p> <p>«Ліхтери, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна,</p>	<p>У Додатку 1 до Порядку визначення суден, віднесених до групи В:</p> <p>«Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна,</p>

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p> <p>включаючи судна типу «ріка - море» пароплавств, 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>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта 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»</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>У Додатку 1 до Тарифів визначення суден, віднесених до групи В:</p> <p>«Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море» пароплавств, 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:</p> <p>«Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навіпаки»</p>
<p>Тарифи на послуги із забезпечення проведення 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 В:</p> <p>«Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море» пароплавств, 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>криголамних робіт, затверджені наказом Міністерства зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 16 січня 2014</p> <p>У Додатку 1 до Порядку визначення суден, віднесених до групи В:</p> <p>«Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навіпаки»</p>

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p> <p>у таблиці 1 додатку 2:</p> <p>позиції «Іллічівськ», «Октябрськ»</p> <p>Тарифи на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, затвержені 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 згідно 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 коносаментях, ваніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником, відповідно до груп ТСНВ.</p>	<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p> <p>у таблиці 1 додатку 2:</p> <p>замінити відповідно позиціями «Чорноморськ», «Ольвія» згідно з алфавітним порядком.</p>
<p>Якщо вантажі перевозяться наливом, навалом або в тарі, для застосування ставок за ці послуги враховуються відомості про вид пакування вантажу, вказані в коносаментях, ваніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником.</p> <p>...</p>	<p>пункт 2 розділу II у редакції:</p> <p>2. Для застосування ставок за ці послуги необхідно визначити номер вантажу відповідно до груп вантажів згідно з Тарифно-статистичною номенклатурою вантажів (далі - групи ТСНВ), наведених у додатку 3 до цих Тарифів.</p> <p>«Віднесення вантажу до групи вантажів здійснюється відповідно до груп ТСНВ:</p> <p>за назвою вантажу, вказаною у коносаментях, ваніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником;</p> <p>за назвою вантажу, вказаною у інших документах, виданих портовим оператором, що є виконавцем робіт у межах морського порту, у випадку відсутності документів, виданих морським або річковим перевізником.</p> <p>Якщо вантажі перевозяться наливом, навалом або в тарі, для застосування ставок за ці послуги враховуються відомості про вид пакування вантажу, які вказані в коносаментях, ваніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником;</p> <p>в документах, виданих портовим оператором, що є виконавцем робіт у межах морського порту, у випадку</p>

Зміст положення (норми)
чинного законодавства

пункт 3 розділу II:

3. Нарахування плати за послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, здійснюється шляхом множення кількості 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.

Кількість вантажу, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів для нарахування плати визначається за такими документами:

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

для вантажів, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів, які

Зміст відповідного положення
(норми) акта зі змінами згідно проекту акта

відсутності документів, виданих морським або річковим перевізником.»

пункт 3 розділу II викласти у редакції:

3. Нарахування плати за послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, здійснюється шляхом множення кількості 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.

Кількість вантажу, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів для нарахування плати визначається за такими документами:

для вантажів, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів, які навантажуються на борт судна або плавучої споруди, кількість визначається:

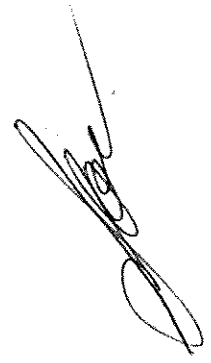
за даними коносаментів, вантажних маніфестів або інших документів, виданих морським або річковим перевізником як доказ прийняття на борт судна або плавучої споруди для перевезення;

документів, виданих торговим оператором, що є виконавцем робіт у межах морського порту, у випадку відсутності документів, виданих морським або річковим перевізником;

для вантажів, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів, які

<p>Зміст положення (норми) чинного законодавства</p> <p>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>...</p> <p>У додатку І позицію «Група І» викласти в такій редакції:</p> <p>«</p> <table border="1" data-bbox="812 1099 1079 2082"> <tr> <td>Морський порт</td> <td>Група</td> </tr> <tr> <td>Іллічівськ</td> <td>Група І</td> </tr> <tr> <td>Миколаїв</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Одеса</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Октябрськ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Южний</td> <td></td> </tr> </table> <p>»</p>	Морський порт	Група	Іллічівськ	Група І	Миколаїв		Одеса		Октябрськ		Южний		
Морський порт	Група												
Іллічівськ	Група І												
Миколаїв													
Одеса													
Октябрськ													
Южний													

<p>Зміст відповідного положення (норми) акта зі змінами згідно проекту акта</p> <p>вивантажуються з борту судна або плавучої споруди, кількість визначається:</p> <p>за даними генеральних актів, актів-повідомлень, оформлених за підсумками вивантаження з борту судна або плавучої споруди в морському порту;</p> <p>документів, виданих торговим оператором, що є виконавцем робіт у межах морського порту, у випадку відсутності генеральних актів, актів-повідомлень.</p> <p>...</p> <p>У додатку І позицію «Група І» викласти в такій редакції:</p> <p>«</p> <table border="1" data-bbox="812 102 1079 1099"> <tr> <td>Морський порт</td> <td>Група</td> </tr> <tr> <td>Миколаїв</td> <td>Група І</td> </tr> <tr> <td>Одеса</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ольвія</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Чорноморськ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Южний</td> <td></td> </tr> </table> <p>»</p>	Морський порт	Група	Миколаїв	Група І	Одеса		Ольвія		Чорноморськ		Южний		
Морський порт	Група												
Миколаїв	Група І												
Одеса													
Ольвія													
Чорноморськ													
Южний													



Директор Департаменту реформування та функціонування морського та річкового транспорту

« _____ » 2019 року

О. БАСЮК



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

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

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

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

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

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

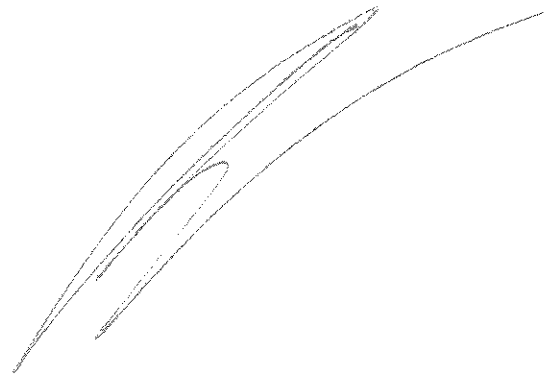
оприлюднення цього наказу на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

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

027764

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

Міністр

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

В. ОМЕЛЯН

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства
інфраструктури України
_____ 2019 року № _____

ЗМІНИ

до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України

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

1) в абзаці п'ятому пункту 1.8 розділу I слово «Укрморрічінспекцією» замінити словом «Державною службою морського та річкового транспорту України»;

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

«Судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють каботажне плавання та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством,

до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору.»;

3) пункт 5.7 розділу V викласти в такій редакції:

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

4) позицію «Група В» додатку 1 до Порядку викласти в такій редакції:

«

Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки	Група В
--	---------

».

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

1) абзаци другий та третій пункту 2.2 розділу II викласти в такій редакції:

«на утримання та обслуговування причальних споруд в межах їх паспортних характеристик;

на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд

в межах їх паспортних характеристик»;

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

« (тис грн)

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

».

3. Позицію «Група В» додатку 1 до Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 965, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2138/24670 (із змінами), викласти в такій редакції:

«

Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, баржі Група В (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки

».

4. Позицію «Група В» додатку 1 до Тарифів на послуги з регулювання

руху суден, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 966, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2139/24671 (із змінами), викласти в такій редакції:

«

Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, Група В баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки	Група В
--	---------

».

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

1) позицію «Група В» додатку 1 до Тарифів викласти в такій редакції:

«

Ліхтери, буксири, буксири-штовхачі, штовхачі, Група В баржі (самохідні і несамохідні), річкові самохідні судна, включаючи судна типу «ріка - море», що заходять у порти р. Дунай, а також річкові самохідні судна, що заходять для подальшого перевантаження вантажів на морські судна і навпаки	Група В
--	---------

»;

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

порядком.

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

1) у розділі II:

абзаци другий та третій пункту 2 замінити абзацами другим-шостим в такій редакції:

«Віднесення вантажу до групи вантажів здійснюється відповідно до груп ТСНВ:

за назвою вантажу, вказаною у коносаментях, вантажних маніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником;

за назвою вантажу, вказаною у інших документах, виданих портовим оператором, що є виконавцем робіт у межах морського порту, у випадку відсутності документів, виданих морським або річковим перевізником.

Якщо вантажі перевозяться наливом, навалом або в тарі, для застосування ставок за ці послуги враховуються відомості про вид пакування вантажу, які вказані:

в коносаментях, вантажних маніфестах або інших документах, виданих морським або річковим перевізником;

в документах, виданих портовим оператором, що є виконавцем робіт у межах морського порту, у випадку відсутності документів, виданих морським або річковим перевізником.»;

у пункті 3:

абзац третій та четвертий замінити абзацами третім-восьмим в такій редакції:

«для вантажів, завантажених та порожніх універсальних і спеціалізованих контейнерів, які навантажуються на борт судна або плавучої споруди, кількість визначається:

за даними коносаментів, вантажних маніфестів або інших документів, виданих морським або річковим перевізником як доказ прийняття на борт судна або плавучої споруди для перевезення:

документів, виданих портовим оператором, що є виконавцем робіт у межах морського порту, у випадку відсутності документів, виданих морським або річковим перевізником;

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:

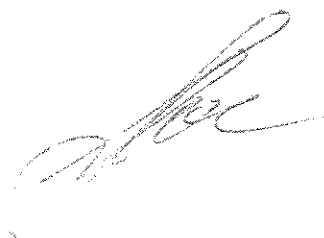
документів, виданих портовим оператором, що є виконавцем робіт у межах морського порту, у випадку відсутності генеральних актів, актів-повідомлень.».

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

Миколаїв	Група 1
Одеса	
Ольвія	
Чорноморськ	
Южний	

».

Директор Департаменту
реформування та функціонування
морського та річкового транспорту



О. БАСЮК

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

I. Визначення проблеми

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

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

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

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

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

від 18 грудня 2015 року № 541 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 22 грудня 2015 року за № 1018/25053 (далі – Наказ № 541).

Відповідно до статті 15 Закону, метою утворення державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») є організація та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, у тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки морської авіації, розміщених у межах території та акваторії морського порту, здійснення контролю за станом об'єктів з метою запобігання забрудненню території та акваторії морського порту, контроль і підтримання оголошених глибин та інших параметрів діяльності, утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту.

Відповідно до статті 16 Закону:

1. Фінансування діяльності адміністрації морських портів України здійснюється за рахунок торгових зборів, що справляються нею відповідно до цього Закону, плати за надання послуг та орендної плати, інших незаборонених законодавством джерел.

2. Фінансування певних напрямів діяльності, зокрема модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, може здійснюватися за рахунок коштів Державного бюджету України.

ДП «АМПУ» не отримує коштів з Державного бюджету України для забезпечення модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури або здійснення інших напрямів діяльності. Натомість, ДП «АМПУ» є одним із провідних платників податків в Україні, забезпечує щорічно суттєві бюджетні відрахування, зокрема, за рахунок податку на прибуток та частини чистого прибутку в обсязі 50 відсотків.

Кошти від портових зборів, які справляються згідно з Порядком справляння та спрямовуються згідно з Порядком використання, а також кошти за надання спеціалізованих послуг, які стягуються за Наказами № 965, № 966, № 1059 та № 541, становлять у структурі чистого доходу ДП «АМПУ» понад 90 відсотків.

Отже, фактично від справляння коштів за регульованими тарифами відповідно до наведених нормативно-правових актів залежить фінансування утримання та розвитку інфраструктури морських портів, які є ключовою ланкою національної транспортної системи України, невід'ємним елементом забезпечення участі вітчизняних товаровиробників у світовому розподілі праці, а в багатьох випадках – єдиною можливістю забезпечення доступу вітчизняних суб'єктів господарювання до товарних ринків.

Таким чином, суттєві проблеми полягають у тому, що при постійній потребі у забезпеченні адекватного джерела фінансування портової інфраструктури та бюджетних відрахувань нормативно-правові акти, якими врегульовані питання справляння відповідних коштів, містять положення, які на практиці створюють передумови для судових спорів та відповідних втрат коштів.

Вирішення цієї проблеми можливе шляхом внесення змін до нормативно-правових актів з метою виключення підручтя для спірних питань, а також виключення окремих положень щодо порикувальних коефіцієнтів та знижок, які не забезпечують позитивного ефекту для залучення додаткових обсягів вантажів до обробки у морських портах.

Для цього розроблено проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України» (дальше – проект наказу).

Проектом наказу пропонується внести зміни до нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України, а саме:

у Порядок справляння пропонується внести такі зміни:

привести у відповідність з діючими нормативно-правовими актами назву органу центральної виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері безпеки на морському та річковому транспорті;

уточнити норму щодо звільнення від каналного збору суден виключно у каботажному плаванні, якщо такі судна згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють плавання під Державним Прапором України внутрішніми водними шляхами в межах території України та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання. Внесення зміни забезпечить виключення підґрунтя для продовження судової тяганини щодо розширення дії норми про звільнення від сплати каналного збору суден під Державним Прапором України із певними характеристиками не тільки у каботажному плаванні, але й у закордонному плаванні. Наразі вже склалась судово-практика, яка містить висновки про необхідність звільнення від сплати каналного збору суден не тільки у каботажному, але й у закордонному плаванні: постановою Вишого адміністративного суду України від 09 березня 2017 р. К/800/19989/16 у справі 826 2321-1/15 за позовом ПАТ «Судноплавна компанія «Укррічфлот» до ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії ДП «АМПУ» визнано протиправним дії ДП «АМПУ» щодо нарахування каналного збору з суден закордонного плавання у 2015 році. Це також підтверджено постановою Великої Палати Верховного Суду від 20.06.2018;

уточнити умови надання вільного причалу чи місця на якірній стоянці на вимогу каботажного судна;

у Додатку 1 до Порядку управління уточнити визначення групи В з метою виключення дискримінаційного обмеження щодо застосування тільки для паролізетів, які є членами Братиславської угоди.

Аналогічні за змістом Додатку 1 до Порядку управління зміни щодо визначення суден групи В пропонується внести у Наказ № 965, Наказ № 966, Наказ № 1059.

У Порядку використання пропонується внести такі зміни:

уточнити напрямки використання коштів причального збору та прибрати формулювання «прилегла територія» як таке, що не міститься у нормативно-правових актах та є причиною судових спорів, спричиняє ризики втрати судових коштів. Формулювання пункту 2.2 розділу II Порядку використання, які ґрунтуються на понятті «прилегла до причалу територія», вже спричинила судову практику (рішення господарського суду Запорізької області від 28.04.2017 та постанови 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. За цими рішеннями утримання причалів та прилеглої до них території має розповсюджуватись, зокрема, на утримання доріг, розташованих на території Бердянського морського порту, які не входять до складу причалів, є окремими об'єктами обліку, тобто мають інший інвентарний номер. Судові рішення свідчать про наявність правової прогалини, оскільки за кошти причального збору не може

бути здійснено утримання автодоріг, це суперечить Закону та Порядку використання. Часто не виправити наявну правову прогалину шляхом внесення змін до пункту 2.2 Порядку використання. Існує ризик втрати означених коштів. 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;

уточнити форму звітності для забезпечення можливості окремого відображення сум коштів морського збору, які перераховуються державним підприємством «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») на користь казенному підприємству «Морська пошуково-рятувальна служба».

У Наказі № 1039 та № 541 наводяться актуальні назви морських портів «Чорноморські» та «Дніпрові».

У Наказі № 541 передбачається уточнення положення про застосування документа при визначенні обсягів проходження вантажів через причали, що перебувають у володарському віданні ДП «АМПУ» при здійсненні вантажних операцій та розрахунках згідно Наказу № 541. Окремі портові оператори здійснюють багаторазове переміщення вантажу у межах акваторії з причалу на причал судна, тобто здійснюють в ході обробки судової партії багаторазове використання причалу для переміщення вантажу. Але така технологічна операція не має документального підтвердження у вигляді коносаменту та/або генерального акту, оскільки не завершено обробку судової партії. Отже, не зважаючи на факт кількох операцій при виконанні портовим оператором чавантаж велико-розвантажувальних робіт із використанням причалу в межах його паспортних характеристик (довжини та ширини), що повинно здійснюватись на платній основі, відсутність відповідного документального забезпечення викликає судові спори. З метою усунення спірних питань та забезпечення справляння плати за Наказом № 541 за кожну операцію використання причалу для переміщення вантажів, вносяться відповідні зміни.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

Визначити питому вагу суб'єктів малого підприємництва неможливо, оскільки справляння портівих зборів та їх використання, а також плата за

спеціалізовані послуги, що надаються у морських портах суб'єктами природних монополій, впадає на діяльність як учасників ринку перевезень через морські порти. Ураховуючи, що суб'єктів господарювання усіх форм власності різних галузей економіки, що є учасниками зовнішньоекономічної діяльності як експортерами і імпортерами, так і споживачами товарів – об'єктів перевезень через морські порти.

За допомогою чинних регуляторних актів неможливо розв'язати зазначену проблему, через те, що ці регулятори, які мають окремі положення, які створюють підстави для окремого тлумачення та відповідно – судової практики окремих положень, які не відповідають положенням інших нормативно-правових актів.

II. Шість можливостей регулювання

Основою цієї частини державного регулювання є:

удосконалення нормативно-правових актів для виключення суперечливого тлумачення положень та пояснення їх у відповідності із іншими нормативно-правовими актами;

уточнення норм щодо звільнення від портівих зборів, використання портівих зборів;

доповнення вимог до документів у разі багаторазового переміщення вантажу в межах причалів причалу на причал судном, що забезпечить повноту інформуючих здійснення розрахунків;

збільшення обсягів надходжень коштів від роботи морських портів, що є джерелом утримання та розвитку їх інфраструктури.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Чинна редакція визначення ознак суден, має різні тлумачення, що викликає суттєві протиріччя між учасниками процесу транспортування вантажів та пасажирів. Відсутність відповідного документального забезпечення за якими здійснюється переміщення вантажу у разі багаторазового використання причалів та акваторії портів, що не забезпечує повноти інформації для здійснення розрахунків. Продовження судових спорів щодо використання портівих зборів не є оптимальним призначенням та на невластиві функції. Неузгодження із іншими нормативно-правовими актами спричиняє колізії.
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури	Дозволяє врегулювати спірні питання щодо призначення груп суден відповідно до положень Наказів МІІ № 316, 965, 966, 1059, сприятиме залобатанню різного тлумачення положень та

України затвердження деяких нормативно- правових актів Міністерства інфраструктури України»	наслідком формування портів зборів та плат за спеціальні товари послуги при здійсненні суднозаходжень в українські морські порти. Уточнить перелік документів при багаторазовому переміщенні вантажу в межах акваторії з причалу на причал судном чим забезпечить наявну інформації для здійснення розрахунків. Удосконалить нормативно-правові акти для забезпечення суверенітального тлумачення положень та привести їх у відповідність із іншими нормативно-правовими актами.
---	--

Відповідно до чотирьох другої статті 22 Закону розміри ставок портів зборів для кожного морського порту встановлюється Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. Порядок справляння, обліку та використання коштів від портів зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, тарифи на спеціалізовані послуги визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського і річкового транспорту. Інші способи неможливі, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Нікуди, оскільки проблема залишається не розв'язаною	Додаткових витрат не передбачається.
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України затвердження деяких нормативно- правових актів Міністерства інфраструктури України»	Зростання надходжень від діяльності суб'єктів господарювання усіх форм власності, що працюють як на ринку транспортних послуг, так і у галузях товарного виробництва розвитку зовнішньоекономічного потенціалу вітчизняних виробничих підприємств та стимулювання активізації їх діяльності на міжнародних товарних ринках	Додаткових витрат не передбачається.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Портові збори, а також плата за спеціалізовані послуги, які надаються у морських портах суб'єктами природних монополій, що справляються у морських портах України за державними регульованими тарифами, стягуються із судновласників (безпосередньо або через морських агентів). Перелік морських агентів, які обслуговують судна у морських портах України та співпрацюють на договірних засадах із ДП «АМПУ», налічує понад 330 суб'єктів господарювання і також залежить від переліку судновласників та постійно змінюється.

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

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	1	330	н/д	н/д	331
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,3	99,7	н/д	н/д	100
Вид альтернатив	Вигоди			Витрати	
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні, оскільки проблема залишається не розв'язаною			Відсутні	
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	Для ДП «АМПУ»: Удосконалення державної тарифної політики в частині справляння портових зборів, а також в частині справляння послуг за державними регульованими тарифами. Дасть змогу не допустити втрати коштів у сумі 16,45 млн грн – при уточненні норм щодо звільнення від почального збору (судові рішення); виключить ризик втрати коштів у сумі 46,02 млн грн – від послуг за вільними тарифами, які нараховані за використання автодоріг, залізничних колій; отримати додатковий дохід у сумі 0,07 млн грн – при застосуванні відповідних документів при здійсненні вантажних операцій. Для суб'єктів господарювання: відсутність			Додаткових витрат з державного бюджету не заплановано Для суб'єктів господарювання: 0,07 млн грн при застосуванні відповідних документів при здійсненні вантажних операцій.	

Сформулювати цілі та визначити алгоритм впровадження норм. Дорадою управління, перевести дані центрі, які потрібні для виставлення рахунків за послуги	
Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Додаткових витрат не передбачається
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	Додаткові витрати складуть 0,07 млн грн

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

На сьогодні відсутній альтернативний спосіб досягнення поставленої мети, окрім прийняття регуляторного акта. Це дозволить:

- удосконалити законодавство з метою реалізації норм Закону;
- запобігти виникненню проблемних питань під час стягнення портових зборів та плат за спеціалізовані послуги, які надаються у морських портах суб'єктами природних монополій, що справляються у морських портах України за державними регульованими тарифами;
- підвищити конкурентоздатність вітчизняних морських портів та українських виробників на світовому ринку товарів та послуг.

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала	
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	Цілі державного регулювання не будуть досягнуті	
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	3	Основні цілі державного регулювання будуть досягнуті	
Рейтинг результативності	Витрати (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу

Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Додаткових витрат не передбачається	Цілі державного регулювання не досягаються
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України затвердження Змін до деяких нормативно- правових актів Міністерства інфраструктури України»	<p>Для ДП «АМІТУ»: Удосконалення державної тарифної політики в частині «Про управління зборів, а також в частині справляння послуг за державними регульованими тарифами. Дасть змогу не допустити втрати коштів у сумі 16,45 млн грн – при уточненні норм щодо звільнення від канального збору (судові рішення); виключить ризик втрати коштів у сумі 46,02 млн грн – від послуг за вільними тарифами, які чараровані за використання автодоріг, залізничних колій; отримати додатковий дохід у сумі 0,07 млн грн – при застосуванні відповідних документів при здійсненні власних операцій. Для суб'єктів господарства визначить умовних умовних, чіткий алгоритм застосування нових, існуючих сподівання перелік документів, які потрібні для виставлення рахунків за послуги»</p>	Для суб'єктів господаруван- ня додаткові витрати складуть 0,07 млн грн	Прийняття акта повністю забезпечить досягнення цілей державного регулювання

V. Механізми, якими здійснюватимуться розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, яким здійснюватимуться розв'язання проблематики, є прийняття регуляторного акта.

Акт спрямований на удосконалення нормативно-правового регулювання справляння портових зборів та плат за спеціалізовані послуги.

Найбільш важливим є те, що прийняття зазначеного регуляторного акта дасть змогу:

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

забезпечення виникання проблемних питань під час стягнення портових зборів та плат за спеціалізовані послуги.

Очікуваний позитивний ефект – забезпечення умов для розвитку об'єктів портової інфраструктури морських портів, підвищення ефективності експлуатації вітчизняних морських портів та підприємств суміжних видів транспорту.

Організаційні заходи, які необхідно здійснити для впровадження наказу:

1) дії суб'єктів господарювання – ознайомлення з чіткими, зрозумілими вимогами під час стягнення портових зборів та плат за спеціалізовані послуги;

2) дії органів виконавчої влади – забезпечення інформування суб'єктів господарювання та громадян про вимоги регуляторного акта, шляхом його оприлюднення зокрема на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

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 та ресурсів органи виконавчої влади чи юридичних осіб.

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

Враховуючи особливі питання, для вирішення яких розроблено регуляторний акт, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта на пов'язаних.

У зв'язку з тим, що здійснюється розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Регуляторний акт не створює підприємств, що є представниками мікрота малого підприємства (М-Тест), середнього підприємництва (М-Тест) згідно

з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводиться.

VII. Об'єднування зачуженого строку дії регуляторного акта
Регуляторний акт запроваджується на необмежений строк.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта
Витрати на сплату портових зборів та оплату спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, є складовими у загальних транспортних витратах на одиницю вантажу, що транспортується водним транспортом через морські порти України.

Показниками результативності запровадження регуляторного акта є зростання позитивного економічного ефекту для держави від діяльності суб'єктів господарювання, які здійснюють свою діяльність в морських портах.

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

розмір відрахувань до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів суб'єктів господарювання, які справляють портові збори – збільшиться;

дія акта поширюватиметься на усіх суб'єктів господарювання, незалежно від підпорядкованості та форми власності, на яких поширюється дія Закону;

розмір витрат та час, що витрачається суб'єктами господарювання в результаті регуляторного акта – збільшиться;

рівень уніфікованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб – середній.

обсяг вантажів, які проходять через морські порти – збільшиться.

Проект цього наказу та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Відкритість» «Регістраторка діяльності» (www.mti.gov.ua) з метою отримання зауважень та пропозицій до нього від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань.

IX. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності дії акта з раці його прийняття

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України.

Відомо, що ефективність результативності дії акта здійснюватиметься після набрання чинності актом, для чого потрібно два з яких починається проведення повторного відстеження результативності акта, шляхом аналізу статистичних даних.

Відомо, що ефективність результативності дії акта здійснюватиметься через рік з дня набрання чинності актом, шляхом аналізу статистичних даних порівняно з базовим відображенням, яке не повинно бути менше ніж через два роки з дня набрання чинності актом.

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

Міністр інфраструктури України

«___» _____ 2019 року

В. ОМЕЛЯН