



ЗАКАРПАТСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ

пл. Народна, 4, м. Ужгород, 88008, тел.: (0312) 69-61-00; 69-60-80; 69-60-78 факс,
www.carpathia.gov.ua, e-mail: admin@carpathia.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 00022496
від 05.05.2021 № 3750/06-03 На № _____ від _____

Центральні органи виконавчої влади (за списком)

На виконання доручення Прем'єр-міністра України Д. А. Шмигала від 20 травня 2020 року № 20394/1/1-20 до листа Президента України від 15.05.2020 № 01-01/299 за результатами робочої поїздки Президента України до Закарпатської області 9 травня 2020 року облдержадміністрацією розроблено проєкт постанови „Питання реалізації пілотного проєкту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску “Електронна черга перетину кордону” (далі – проєкт).

За підсумками проведення узгоджувальних процедур із заінтересованими органами, відповідно до параграфу 40 Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 року № 950 (далі – Регламент), надсилаємо для повторного погодження зазначений проєкт постанови.

Згідно з параграфом 38 Регламенту та дорученням Прем'єр-міністра України від 25.03.2021 № 20394/151/1-20, просимо погодити проєкт у десятиденний термін.

Додатки:

1. Проєкт постанови на 18 аркушах.
2. Пояснювальна записка на 10 аркушах.
3. Аналіз регуляторного впливу на 28 аркушах.

Голова державної адміністрації

Анатолій ПОЛОСКОВ

Олександр Білак
617545



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від _____ 2021 р. № _____

Київ

**Питання реалізації пілотного проєкту організації управління чергами
автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами
пропуску „Електронна черга перетину кордону”**

З метою комплексного розв'язання соціально-економічних, криміногенних та природоохоронних проблем, що зумовлені чергами автомобільного транспорту на під'їзних шляхах до міжнародних автомобільних пунктів пропуску, створення ефективної системи та інфраструктури для прогнозованого перетину державного кордону, формування інноваційних інструментів фінансування інфраструктури перетину державного кордону, переймаючи міжнародні передові методи та досвід функціонування електронної системи управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску,

Кабінет Міністрів України **постановляє:**

1. Погодитися з пропозицією Закарпатської обласної державної адміністрації та Міністерства інфраструктури України щодо започаткування у 2021 році пілотного проєкту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску „Електронна черга перетину кордону” (далі – пілотний проєкт).

2. Затвердити Порядок реалізації пілотного проєкту „Електронна черга перетину кордону” (далі – Порядок), що додається.

3. Обласні державні адміністрації, у межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють міжнародні автомобільні пункти пропуску, можуть ініціювати реалізацію пілотного проєкту відповідно до положень Порядку реалізації пілотного проєкту „Електронна черга перетину кордону”.

4. Міністерству інфраструктури України, Закарпатській обласній державній адміністрації, іншим обласним державним адміністраціям, у межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці яких діють міжнародні пункти пропуску для автомобільного сполучення:

здійснювати супроводження, координацію та інформаційну підтримку реалізації пілотного проєкту;

забезпечити оприлюднення інформації про реалізацію пілотного проєкту на своєму офіційному веб-сайті;

подати до 1 грудня 2022 року Кабінетові Міністрів України проміжний звіт про результати реалізації пілотного проєкту та проєкти законодавчих та підзаконних актів щодо імплементації до законодавства України уніфікованих механізмів управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску;

подати до 1 лютого 2023 року Кабінетові Міністрів України план імплементації до законодавства України, механізмів управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску;

подати до 1 вересня 2023 року Кабінетові Міністрів України остаточний звіт про результати реалізації пілотного проєкту, стан імплементації до законодавства України механізмів управління чергами автотранспорту перед автомобільними пунктами пропуску та можливість функціонування сервісу „Електронна черга перетину кордону” не у рамках пілотного проєкту.

Прем'єр-міністр України

Денис ШМИГАЛЬ



Денис Шмигаль

ПОРЯДОК
реалізації пілотного проєкту „Електронна черга перетину кордону”

Загальні положення

1. Цей Порядок визначає суб'єктів та умови реалізації пілотного проєкту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними пунктами пропуску „Електронна черга перетину кордону” (далі – пілотний проєкт).

Цим Порядком встановлюється регламент допуску вантажних автомобільних транспортних засобів (далі – транспортні засоби), що здійснюють рух у напрямку виїзду з території України, до міжнародних пунктів пропуску для автомобільного сполучення (далі – АПП) з метою здійснення визначених законодавством видів контролю.

2. Пілотний проєкт реалізується відповідно до постанов Кабінету Міністрів України від 15 лютого 2002 року № 153 „Про створення єдиної системи залучення, використання та моніторингу міжнародної технічної допомоги”, від 18 серпня 2010 року № 751 „Про затвердження Положення про пункти пропуску та пункти контролю”, від 21 травня 2012 року № 451 „Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними” з урахуванням положень, які визначені цією постановою.

Перелік АПП, де здійснюється пілотний проєкт, визначається програмою (проєктом) міжнародної технічної допомоги.

3. Терміни, що вживаються у цьому Порядку, мають таке значення:

електронна черга перетину кордону (сервіс) – це створений відповідно до цього Порядку оператором сервісу регламент допуску транспортних засобів до АПП. Сервіс: здійснюється із застосуванням інформаційної (автоматизованої) системи бази даних, апаратно-програмного комплексу інших засобів та ресурсів (засоби сервісу), за допомогою якої відбувається бронювання та адміністрування місця в черзі очікування, допуск транспортних засобів до АПП; базується на системі договірних зобов'язань, які регулюють відносини між оператором сервісу, користувачами сервісу, суб'єктами господарювання зон очікування, та алгоритмах взаємодії сервісу та посадових осіб контролюючих органів, визначених правилами функціонування електронної черги та технологічною схемою пропуску осіб, транспортних

засобів та вантажів через державний кордон, що затверджується окремо для кожного пункту пропуску;

регламент допуску транспортних засобів до АПП – це бронювання транспортного засобу в черзі очікування, його прибуття до зони очікування, використання зони очікування, направлення транспортного засобу до АПП.

черга очікування – послідовність виклику та направлення транспортних засобів до АПП відповідно до сформованої сервісом системи ранжування бази даних про черги: черги попереднього бронювання, живої черги, пріоритетної черги;

бронювання – придбання користувачем сервісу за допомогою засобів сервісу місця в черзі очікування;

місце в черзі очікування – визначений проміжок часу (дата, час), протягом якого засобами сервісу здійснюється направлення та допуск (в'їзд) транспортного засобу до АПП;

черга попереднього бронювання – черга транспортних засобів у базі даних сервісу, на підставі якої відбувається виклик та направлення транспортних засобів до АПП, у заздалегідь заброньований час;

жива черга – черга транспортних засобів у базі даних сервісу, на підставі якої відбувається виклик та направлення транспортних засобів до АПП, на найближчий вільний час перетину кордону в черзі очікування;

пріоритетна черга – черга транспортних засобів у базі даних сервісу, на підставі якої відбувається виклик та направлення транспортних засобів до АПП, які відповідно до законодавства України мають право на здійснення відповідних видів контролю в АПП у першочерговому порядку;

зона очікування – певна територія на шляху слідування транспортного засобу до АПП, інфраструктура якої здатна забезпечити надання послуг, визначені цим Порядком, з якої здійснюється виклик транспортних засобів;

суб'єкт господарювання зони очікування – суб'єкт, який здійснює господарську діяльність та на праві власності, оренди чи іншому речовому праві використовує територію зони очікування;

оператор сервісу – визначений партнером з розвитку виконавець проекту МТД, юридична особа-резидент, що володіє компетенцією та технологіями для реалізації сервісу й забезпечує організацію та надання послуг, визначених цим Порядком;

користувачі сервісу – водії вантажних автомобільних транспортних засобів та особи, які здійснюють бронювання транспортного засобу в черзі очікування;

вантажні транспортні засоби (транспортні засоби) – автомобілі, які за своєю конструкцією та обладнанням призначені для перевезення вантажів;

адміністрування електронної черги – комплекс заходів, що здійснюється оператором сервісу під час пілотного проекту, з управління інформаційною (автоматизованою) системою, базою даних, апаратно-програмним комплексом, іншими засобами та ресурсами сервісу (засобами сервісу), які

забезпечують можливість користувачам сервісу бронювати місце в черзі очікування он-лайн або оф-лайн у зоні очікування, й за допомогою яких здійснюється управління чергою очікування;

платіж за використання сервісу – визначений, згідно з правилами цього Порядку, розмір плати за послуги, які надаються сервісом.

4. Інші терміни і поняття вживаються у значенні, наведеному в Митному кодексі України, Бюджетному кодексі України, законах України „Про прикордонний контроль”, „Про державний кордон України”, „Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах”, постановах Кабінету Міністрів України від 15 лютого 2002 року № 153 „Про створення єдиної системи залучення, використання та моніторингу міжнародної технічної допомоги”, від 18 серпня 2010 року № 751 „Про затвердження Положення про пункти пропуску та пункти контролю”, від 21 травня 2012 року № 451 „Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними”.

5. Суб'єктами реалізації пілотного проєкту є:

Обласна державна адміністрація, у межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють АПП;

Міністерство інфраструктури України;

Міністерство внутрішніх справ України;

Адміністрація Державної прикордонної служби України;

Державна митна служба України;

органи охорони державного кордону Державної прикордонної служби України;

територіальні органи Державної митної служби України;

територіальні органи Національної поліції України;

Українське Державне Підприємство по обслуговуванню іноземних та вітчизняних автотранспортних засобів „Укрінтеравтосервіс”;

оператор сервісу;

суб'єкти господарювання зони очікування;

користувачі сервісу.

Умови реалізації пілотного проєкту

6. Пілотний проєкт реалізується у рамках проєкту міжнародної технічної допомоги (далі – МТД) на підставі:

запиту Обласної державної адміністрації про залучення МТД;

пропозиції партнера з розвитку щодо започаткування проєкту (програми), що надійшла до Обласної державної адміністрації.

Реципієнтами проєкту МТД є територіальні органи Державної митної служби України, Державної прикордонної служби України. Реципієнтами також можуть бути обласні державні адміністрації та суб'єкти

господарювання зони очікування відповідно до умов проєкту (програми) МТД.

Виконавець проєкту МТД є оператором сервісу.

7. Пілотний проєкт поширюється на транспортні засоби, що здійснюють виїзд за межі території України через АПП, визначені відповідно до цього Порядку.

8. Обласна державна адміністрація, у межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють АПП, ініціює включення конкретного АПП до проєкту МТД для реалізації пілотного проєкту відповідно до положень цього Порядку.

Для сприяння здійсненню пілотного проєкту голова обласної державної адміністрації утворює робочу групу у складі представників суб'єктів реалізації пілотного проєкту відповідної адміністративно-територіальної одиниці.

9. Рішення про поширення пілотного проєкту на інші АПП чи/та інші категорії транспортних засобів, не у рамках діючого проєкту МТД, оформляється протоколом за підписом правомочних представників Обласної державної адміністрації, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Державної митної служби України.

10. Сервіс забезпечує реалізацію регламенту допуску транспортних засобів до АПП. З метою адміністрування електронної черги засобами сервісу здійснюються координація та супровід таких етапів допуску транспортних засобів до АПП для виїзду з території України:

бронювання користувачем засобами сервісу місця в черзі очікування перетину державного кордону;

прибуття транспортного засобу до зони очікування з автоматичною фіксацією сервісом факту прибуття;

очікування виклику засобами сервісу на в'їзд транспортного засобу до АПП;

виїзд транспортного засобу із зони очікування на підставі виклику засобами сервісу до АПП з автоматичною фіксацією сервісом факту виїзду для слідування до АПП;

в'їзд транспортного засобу на територію АПП з метою проходження контрольних процедур для виїзду з території України з автоматичною фіксацією сервісом факту в'їзду до АПП;

проходження визначених законодавством видів контролю, необхідних для виїзду транспортного засобу із АПП, з автоматичною фіксацією засобами сервісу факту виїзду з АПП.

11. Для кожного АПП оператор сервісу затверджує правила функціонування сервісу „Електронна черга перетину кордону” (далі – правила функціонування сервісу), у яких визначається:

перелік потенційних зон очікування, із яких транспортні засоби направляються до АПП, та можливість вибору конкретної зони очікування користувачем;

- рекомендації до інфраструктури зони очікування;
- загальні правила, види та обсяг інформації для бронювання;
- технологічні аспекти функціонування сервісу;
- порядок взаємодії посадових осіб органу охорони державного кордону, митного органу, територіального органу Національної поліції України, працівників оператора сервісу;
- порядок формування пріоритетної черги;
- правила доступу до АПП представників оператора сервісу для забезпечення функціонування (обслуговування систем та засобів сервісу) та моніторингу функціонування сервісу в режимі 7/24/365;
- здійснення користувачами плати за використання сервісу, умови та порядок повернення сплачених коштів (у тому числі з використанням корпоративної платіжної картки);
- дії користувача сервісу та оператора сервісу у випадку несвоєчасного прибуття чи неприбуття транспортного засобу до зони очікування чи АПП у визначений сервісом час;
- інші аспекти функціонування сервісу.

Примірну форму та зміст правил функціонування сервісу погоджує Обласна державна адміністрація.

12. Засобами сервісу забезпечується організація допуску транспортних засобів до АПП відповідно до етапів, визначених пунктом 10 цього Порядку, та надання користувачу сервісу визначеного цим пунктом обов'язкового комплексу послуг.

12.1. Оператор сервісу забезпечує надання користувачам сервісу таких послуг:

12.1.1. Бронювання користувача у черзі очікування за допомогою засобів сервісу он-лайн чи безпосередньо у зоні очікування.

12.1.2. Інформування користувача засобами сервісу про його місце в черзі очікування, про зміну часу виклику для в'їзду до АПП, у зв'язку з зміною обставин функціонування АПП чи сервісу.

12.1.3. Виклик транспортного засобу для в'їзду до АПП засобами сервісу, у тому числі зовнішніми засобами сповіщення, розташованих у зонах очікування, та іншими засобами комунікації.

12.2. Суб'єкт господарювання зони очікування надає користувачу сервісу упродовж 24 годин, від моменту прибуття транспортного засобу до зони очікування до моменту його виклику до АПП, такі послуги:

12.2.1. Стоянка (надання місця для паркування) транспортного засобу.

12.2.2. Охорона та освітлення зони очікування (місця для паркування).

12.2.3. Доступ до мережі Інтернет (Wi-Fi).

12.2.4. Збір побутових відходів.

12.2.5. Користування туалетами та душовими приміщеннями.

12.3. Оператор сервісу забезпечує контроль якості надання послуг, визначених цим пунктом, шляхом закріплення відповідних положень у договорах з суб'єктами господарювання зони очікування, що укладаються відповідно до положень цього Порядку.

12.4. Відповідальність за дотримання прав користувачів сервісу як споживачів послуг сервісу покладається на оператора сервісу.

Суб'єкт господарювання зони очікування несе субсидіарну відповідальність за якість надання послуг, визначених пунктом 12.2 цього Порядку, умови якої визначаються договором між оператором сервісу та суб'єктом господарювання зони очікування.

13. За послуги, визначені пунктом 12 цього Порядку, користувачі сервісу сплачують платіж, розмір якого визначається згідно з положеннями цього Порядку.

14. Оператором сервісу та суб'єктами господарювання, за окрему плату, можуть надаватися й інші послуги, що не передбачені пунктом 12 цього Порядку та не заборонені законодавством, на підставі договірних зобов'язань, що виникають між ними та користувачами сервісу.

15. У разі, коли час очікування у живій черзі до виклику транспортного засобу для виїзду в АПП складає не більше 30 хвилин, користувачу повертаються кошти у розмірі та порядку, затверджені правилами функціонування сервісу, передбаченими пунктом 11 цього Порядку.

16. Відносини між користувачами сервісу та оператором сервісу щодо надання послуг, визначених пунктом 12.1 цього Порядку, визначаються договором, що укладається засобами сервісу під час бронювання місця в черзі. У договорі також визначаються права та обов'язки сторін щодо захисту інформації.

Відносини між оператором сервісу та суб'єктами господарювання зони очікування, пов'язані з наданням користувачу послуг, визначених пунктом 12.2 цього Порядку, врегульовуються договором, що укладається згідно з вимогами Цивільного та Господарського кодексів до початку використання відповідної території як зони очікування сервісу. У договорі обов'язково встановлюються умови щодо:

взаємних розрахунків між оператором сервісу та суб'єктом господарювання зони очікування у випадку бронювання місця в черзі;

умови забезпечення надання послуг, визначених пунктом 12.2 цього Порядку;

розірвання договору оператором сервісу в односторонньому порядку у зв'язку з неналежною якістю послуг, визначених пунктом 12.2 цього Порядку.

Відносини між користувачами сервісу та суб'єктами господарювання зони очікування, не пов'язані з наданням послуг, визначених пунктом 12.2 цього Порядку, також можуть врегульовуватися правилами користування зоною очікування, що затверджуються суб'єктами господарювання зон очікування.

Примірну форму та зміст визначених цим пунктом договорів погоджує Обласна державна адміністрація.

17. Для забезпечення функціонування сервісу оператор сервісу створює інформаційну (автоматизовану) систему, формує та адмініструє базу даних черги очікування (далі – база даних).

База даних ведеться як єдиний банк даних про:

АПП на державному кордоні та транспортні засоби, що перетинають державний кордон у напрямку виїзду з території України;

транспортні засоби, щодо яких здійснено бронювання;

транспортні засоби, які прибули до зони очікування, та ті, що були викликані із зони очікування до АПП;

транспортні засоби, що виїхали із АПП, або стосовно яких завершено здійснення визначених законодавством видів контролю.

На інформацію, яка утворюється, накопичується та обробляється у базі даних сервісу, поширюються вимоги законодавства про захист інформації.

17.1. Цілями ведення бази даних є адміністрування черги очікування перед АПП та забезпечення функціонування сервісу шляхом обробки даних про:

постановку транспортних засобів у чергу очікування перед АПП;

зайняття місця в черзі очікування перед АПП;

послідовність та фіксацію завершення здійснення контрольних процедур щодо транспортного засобу від часу його в'їзду до АПП до часу виїзду з нього;

реквізити документів контролю за переміщенням товарів чи інших транспортних документів;

дотримання черги очікування;

звернення з клопотаннями про перетин кордону в першочерговому порядку та надання можливості використання пріоритетної черги;

окремі дані про водіїв транспортних засобів та товари, що ними перевозяться;

окремі дані про власників і користувачів транспортних засобів;

окремі дані про осіб, які здійснили бронювання транспортного засобу в черзі очікування.

Перелік необхідної інформації для функціонування сервісу визначається правилами функціонування сервісу конкретного АПП.

17.2. Власником електронної системи (веб-ресурсу), апаратно-програмного комплексу та бази даних, визначеної у цьому пункті Порядку, на час реалізації пілотного проєкту є оператор сервісу. Рішення щодо власника бази даних після завершення пілотного проєкту приймає Кабінет Міністрів України. Користувачем інформації бази даних, визначеної в цьому пункті, є Державна митна служба України, Адміністрація Державної прикордонної

служби України чи інші органи державної влади, які отримали доступ до інформації в системі у порядку, встановленому законодавством.

На інформацію, яка утворюється, накопичується в базі даних, поширюються вимоги законодавства України щодо її конфіденційності та використання. Оператор сервісу забезпечує надання інформації з бази даних Державній митній службі України та її територіальним органам, Адміністрації Державної прикордонної служби України та органам охорони державного кордону Державної прикордонної служби України в електронному вигляді за структурою та формою даних, затверджених зазначеними органами. Отримана з бази даних інформація може бути використана посадовими особами вказаних органів виключно для здійснення ними повноважень, визначених законодавством.

За розголошення інформації, яка обробляється в системі, чи інформації з бази даних сервісу працівники оператора сервісу, посадові особи Державної митної служби України та її територіальних органів, Адміністрації Державної прикордонної служби України та органів охорони державного кордону Державної прикордонної служби України несуть відповідальність, визначену законодавством.

17.3. База даних електронної черги організована таким чином, що в кожному АПП існує єдина черга очікування перетину кордону.

17.4. Оператор сервісу забезпечує надання користувачу сервісу інформацію виключно стосовно транспортного засобу, заброньованого ним у черзі очікування, у такому обсязі про:

- місце транспортного засобу в черзі очікування;
- передбачуваний час очікування в черзі;
- направлення транспортного засобу в АПП;
- плату за користування сервісом.

Для реалізації пілотного проєкту суб'єкти здійснюють такі заходи

18. Обласна державна адміністрація:

18.1. Встановлює наявність на території відповідної адміністративно-територіальної одиниці умов для реалізації пілотного проєкту, визначених цим Порядком. Реалізує заходи щодо визначення та комунікації з партнером з розвитку щодо реалізації пілотного проєкту, розробки та реалізації проєкту МТД.

18.2. Подає до Секретаріату Кабінету Міністрів України запит щодо започаткування проєкту (програми) міжнародної технічної допомоги чи інформування про пропозицію від партнера з розвитку щодо започаткування проєкту (програми) міжнародної технічної допомоги відповідно до вимог законодавства з метою реалізації пілотного проєкту.

Запит (інформування) також має містити відомості про:

- АПП, де планується реалізація пілотного проєкту;
- зони очікування перед АПП, що потенційно можуть використовуватися для функціонування сервісу;

реципієнтів – територіальні органи Державної митної служби України та органи охорони державного кордону Державної прикордонної служби України, у зоні діяльності яких функціонують автомобільні пункти пропуску.

Відповідно до умов проєкту МТД може виконувати функції бенефіціара та реципієнта проєкту МТД.

18.3. На підставі засідань робочої групи, визначеної пунктом 8 цього Порядку, здійснює:

18.3.1. Погодження примірних форм та змісту документів, визначених пунктами 11 та 16 цього Порядку, упродовж 10 робочих днів після їх надання оператором сервісу.

18.3.2. Розробку та реалізацію заходів з інформування користувачів про початок реалізації пілотного проєкту; індикації під'їзного шляху до зони очікування, від зони очікування до АПП; встановлення заборонних знаків стоянки транспортних засобів безпосередньо перед АПП за допомогою дорожніх знаків та дорожньої розмітки.

18.3.3. Загальну координацію дій суб'єктів реалізації пілотного проєкту у межах відповідної адміністративної одиниці.

18.4. Планує та організовує взаємодію з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу, та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного проєкту у засобах масової інформації, на радіо та телебаченні, у мережі Інтернет та через засоби офіційних каналів комунікації.

Вживає інших заходів, необхідних для реалізації пілотного проєкту та функціонування сервісу.

19. Міністерство інфраструктури України.

19.1. Відповідно до умов проєкту МТД може виконувати функції бенефіціара проєкту МТД.

19.2 Здійснює моніторинг функціонування пілотного проєкту, підготовку рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства з метою правового врегулювання системи управління чергами перед АПП.

19.3. Узагальнює звіти суб'єктів реалізації пілотного проєкту.

19.4. Подає Кабінету Міністрів України звіт про реалізацію пілотного проєкту, стан імплементації до законодавства України уніфікованих механізмів управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску.

19.5. Планує та організовує взаємодію з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу, та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного проєкту у засобах масової інформації, на радіо та телебаченні, у мережі Інтернет та через засоби офіційних каналів комунікації.

Вживає інших заходів, необхідних для реалізації пілотного проєкту та функціонування сервісу.

20. Міністерство внутрішніх справ України:

20.1 Здійснює моніторинг функціонування пілотного проєкту, підготовку рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства з метою правового врегулювання системи управління чергами перед автомобільними пунктами пропуску.

20.2. Планує та організовує взаємодію з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу, та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного проєкту у засобах масової інформації, на радіо та телебаченні, у мережі Інтернет та через засоби офіційних каналів комунікації.

Вживає інших заходів, необхідних для реалізації пілотного проєкту та функціонування сервісу.

21. Адміністрація Державної прикордонної служби України:

21.1. Відповідно до умов проєкту МТД виконує функції бенефіціара проєкту МТД.

21.2. Розглядає питання, визначені пунктом 9 цього Порядку.

21.3. Здійснює моніторинг результатів пілотного проєкту, підготовку рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства з метою правового врегулювання системи управління чергами перед автомобільними пунктами пропуску.

21.4. Планує та організовує взаємодію з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу, та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного проєкту у засобах масової інформації, на радіо та телебаченні, у мережі Інтернет та через засоби офіційних каналів комунікації.

Вживає інших заходів, необхідних для реалізації пілотного проєкту та функціонування сервісу.

22. Державна митна служба України:

22.1. Відповідно до умов проєкту МТД виконує функції бенефіціара проєкту МТД.

22.2. Розглядає питання, визначені пунктом 9 цього Порядку.

22.3. Здійснює моніторинг результатів пілотного проєкту, підготовку рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства з метою правового врегулювання системи управління чергами перед автомобільними пунктами пропуску.

22.4. Планує та організовує взаємодію з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу, та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного проєкту у засобах масової інформації, на радіо та телебаченні, у мережі Інтернет та через засоби офіційних каналів комунікації.

Вживає інших заходів, необхідних для реалізації пілотного проєкту та функціонування сервісу.

23. Орган охорони державного кордону:

23.1. Посадові особи прикордонного загону забезпечують:

контроль в'їзду (прибуття) до АПП транспортних засобів, спрямованих сервісом із зони очікування у послідовності, визначеній сервісом із використанням засобів сервісу;

заборону в'їзду (прибуття) до АПП транспортних засобів, які не направлені до АПП засобами сервісу;

фіксацію засобами сервісу факту прибуття транспортного засобу до АПП, завершення здійснення прикордонного контролю та його виїзду з території АПП, у тому числі в автоматизованому порядку.

23.2. Відповідно до проєкту МТД, забезпечує прийняття матеріальних цінностей, засобів сервісу, що створюються чи надаються виконавцем проєкту у рамках МТД для реалізації пілотного проєкту.

23.3. Вносить зміни до технологічної схеми пропуску осіб, транспортних засобів та вантажів через державний кордон відповідного АПП упродовж 10 робочих днів з дня отримання затверджених оператором сервісу та погоджених Обласною державною адміністрацією правил функціонування сервісу АПП. Зміни до технологічної схеми пропуску осіб, транспортних засобів та вантажів через державний кордон відповідного АПП повинні враховувати положення цього Порядку та правила функціонування сервісу відповідного АПП.

23.4. Здійснює узагальнення результатів пілотного проєкту, підготовку рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства.

23.5. Планує та організовує взаємодію з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу, та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного проєкту у засобах масової інформації, на радіо та телебаченні, у мережі Інтернет та через засоби офіційних каналів комунікації.

Вживає інших заходів, необхідних для реалізації пілотного проєкту та функціонування сервісу.

24. Територіальний орган Державної митної служби України:

24.1. Посадові особи митного органу здійснюють фіксацію засобами сервісу факту початку та завершення здійснення митного контролю та оформлення.

24.2. Відповідно до проєкту МТД, забезпечує приймання матеріальних цінностей, засобів сервісу, що створюються чи надаються виконавцем проєкту у рамках МТД для реалізації пілотного проєкту, у тому числі серверів, серверного обладнання, мережевого обладнання; засобів забезпечення функціонування сервісу для посадових осіб митного органу; засобів зчитування номерів транспортних засобів при в'їзді/виїзді транспортних засобів до/із АПП, автоматичних воріт на в'їзд до АПП транспортних засобів тощо.

24.3. Упродовж дії пілотного проєкту на безоплатній основі надає оператору сервісу у користування необхідні для функціонування сервісу

засоби (у тому числі приміщення, де вони розташовуються) на підставі договорів про співпрацю та відшкодування витрат на їх експлуатацію.

24.4. Здійснює узагальнення результатів пілотного проєкту, підготовку рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства.

24.5 Планує та організовує взаємодію з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу, та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного проєкту у засобах масової інформації, на радіо та телебаченні, у мережі Інтернет та через засоби офіційних каналів комунікації.

Вживає інших заходів, необхідних для реалізації пілотного проєкту та функціонування сервісу.

25. Територіальний орган Національної поліції України:

25.1. Здійснює погодження, упродовж 5 робочих днів після отримання від суб'єкта господарювання зони очікування, наданої схеми організації дорожнього руху зони очікування з урахуванням рекомендацій до інфраструктури зони очікування, передбачених пунктом 11 цього Порядку.

Для забезпечення функціонування сервісу посадова особа територіального органу Національної поліції України здійснює свої функції у зоні очікування згідно з правилами функціонування сервісу відповідного АПП, керуючись нормативно-правовими актами Міністерства внутрішніх справ України.

25.2. Забезпечує регулювання руху транспортних засобів перед АПП:

25.2.1. Цілодобово упродовж перших двох місяців від початку функціонування сервісу.

25.2.2. У випадках, визначених правилами функціонування сервісу відповідного АПП.

25.3. Здійснює моніторинг результатів пілотного проєкту, підготовку рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства.

Вживає інших заходів, необхідних для реалізації пілотного проєкту та функціонування сервісу.

26. Оператор сервісу:

26.1. Упродовж 90 робочих днів з дня реєстрації проєкту МТД реалізує такі заходи:

26.1.1. Здійснює технічне забезпечення пілотного проєкту, у тому числі: створення веб-ресурсу та бази даних сервісу; реєстрацію телефонних номерів для центру прийому дзвінків сервісу; розроблення технічної документації для адміністрування системи; адаптує до специфіки функціонування АПП програмне забезпечення сервісу;

здійснює закупівлю товарів, робіт та послуг, необхідних для функціонування сервісу: серверу; обладнання АПП та зон очікування; обладнання для резервного копіювання; засоби забезпечення функціонування

сервісу для посадових осіб прикордонної та митної служби (планшети, смарт-телефони тощо); камери для зчитування номерів або фотофіксації транспортних засобів при в'їзді/виїзді транспортних засобів до/із АПП та/або зони очікування; автоматичних воріт на в'їзд до АПП транспортних засобів; табло для відображення інформації про електронну чергу для встановлення в зонах очікування транспортних засобів перед АПП й дисплей для відображення інформації про електронну чергу; інші матеріальні цінності, необхідні для функціонування сервісу упродовж реалізації пілотного проекту.

26.1.2. Укладає договори з суб'єктами господарювання зони очікування після здійснення оцінки її здатності забезпечення надання послуг, визначених пунктом 12.2 цього Порядку.

26.1.3. Здійснює добір працівників, які забезпечують функціонування сервісу.

26.2. Упродовж 30 робочих днів з дня реєстрації проекту МТД розробляє та надає на погодження Обласній державній адміністрації примірні форми та зміст документів, визначені пунктами 11 та 16 цього Порядку.

26.3. Відповідно до проекту МТД, вживає заходів щодо залучення наукових установ та експертів у сфері транскордонного співробітництва, економіки та юриспруденції до аналізу функціонування сервісу, підготовки звітів про результати пілотного проекту, аналізу перспектив поширення пілотного проекту на інші АПП, розроблення пропозицій щодо внесення змін до законодавства з метою імплементації правових уніфікованих механізмів управління чергами перед АПП.

26.4. Відповідно до проекту МТД, перед початком функціонування сервісу та не рідше одного разу в півріччя упродовж реалізації пілотного проекту організовує проведення навчань з питання функціонування сервісу та роботи АПП посадових осіб органів охорони державного кордону Державної прикордонної служби України, територіальних органів Державної митної служби України, Національної поліції України та Міністерства інфраструктури України, які здійснюють свої повноваження на території, де функціонують АПП, включені до пілотного проекту.

26.5. Відповідно до проекту МТД, реалізує сплановані та погоджені Обласною державною адміністрацією заходи взаємодії з інститутами громадянського суспільства, що представляють інтереси користувачів сервісу, інформаційну компанію про початок функціонування сервісу та систематичне інформування громадськості про запровадження та хід реалізації пілотного проекту у засобах масової інформації, на радіо та телебаченні, у тому числі й загальнодержавних, у мережі Інтернет.

26.6. Бере участь у розгляді питань, визначених пунктом 9 цього Порядку.

26.7. Забезпечує інформування водіїв про наближення часу виклику до АПП.

26.8. Забезпечує можливість бронювання у живій черзі засобами електронних терміналів чи працівником безпосередньо у зоні очікування;

26.9. Забезпечує можливість бронювання за допомогою веб-сайту чи кол-центру.

26.10. Забезпечує та підтримує інформованість водіїв про правила роботи сервісу.

26.11. Забезпечує безперебійну роботу автоматизованих систем, які виконують функцію контролю обробки та виконання запитів (звернень) користувачів сервісу.

26.12. Здійснює отримання платежів, у режимі 24/7, за послуги, визначені пунктом 12 цього Порядку, згідно з умовами договору з суб'єктом господарювання зони очікування.

26.13. Сприяє врегулюванню спірних ситуацій, що виникають під час функціонування сервісу.

26.14. Забезпечує виконання вимог законодавства у сфері захисту інформації.

Вживає інших заходів, необхідних для реалізації пілотного проєкту та функціонування сервісу.

27. Суб'єкт господарювання зони очікування:

27.1. Укладає визначений пунктом 16 цього Порядку договір упродовж 5 робочих днів з моменту отримання відповідної пропозиції від оператора сервісу чи повідомляє про відмову у його укладанні. Відсутність повідомлення про відмову в укладанні договору у встановлений термін вважається відмовою від укладання договору.

27.2. Забезпечує надання:

користувачам сервісу послуг, визначених пунктом 12.2. цього Порядку, протягом періоду дії договору з оператором сервісу;

безоплатно, упродовж дії пілотного проєкту, у користування оператору сервісу необхідних адміністративних та виробничих приміщень для забезпечення функціонування сервісу та належні умови праці персоналу оператора сервісу. Перелік, функціональне призначення та відшкодування витрат суб'єкта господарювання, пов'язані із безоплатним користуванням оператором сервісу відповідних приміщень, визначається у договорі, що укладається відповідно до пункту 27.1 цього Порядку.

27.3 Затверджує перед укладанням договору:

правила користування зоною очікування, визначені пунктом 16 цього Порядку;

схему організації дорожнього руху зони очікування з урахуванням рекомендацій до інфраструктури зони очікування, передбачених пунктом 11 цього Порядку, та її погодження відповідно до пункту 25.1 цього Порядку.

Встановлює плату за аналогічні послуги, визначені пунктом 12.2 цього Порядку, які надаються поза функціонуванням сервісу, у розмірі, що не може бути більшим, ніж на 50 відсотків за розмір їх вартості, коли вони надаються у складі функціонування сервісу.

Здійснює отримання платежів, у режимі 24/7, за послуги, визначені пунктом 12 цього Порядку, згідно з умовами договору з оператором сервісу.

27.4. Створює умови для:

облаштування не менше двох робочих місць операторів сервісу;
безперебійного функціонування каналів зв'язку мережі Інтернет;

влаштування не менше чотирьох інформаційних табличок (знаків) на узбіччі дороги перед зоною очікування та однієї перед АПП, до якого здійснюється направлення транспортних засобів із зони очікування.

27.5. Інформує користувачів про функціонування зони очікування сервісу у засобах масової інформації, на радіо та телебаченні, у мережі Інтернет, іншими можливими засобами комунікації.

Вживає інших заходів, необхідних для реалізації пілотного проєкту та функціонування сервісу.

28. Користувачі сервісу:

28.1. Здійснюють бронювання в черзі очікування та оплату за використання сервісу.

28.2. Забезпечують рух транспортного засобу до АПП та в'їзд до нього виключно на підставі виклику отриманого засобами сервісу.

28.3. Дотримуються та виконують правила функціонування сервісу відповідного АПП, визначені пунктом 11 цього Порядку.

Розмір та оплата коштів за використання сервісу

29. Платіж за отримання користувачем послуг визначених пунктом 12 цього Порядку не може перевищувати 15 Євро. Платіж сплачується під час бронювання.

Оплата здійснюється у національній валюті.

Під час оплати застосовується офіційний курс валюти України до іноземної валюти, встановлений Національним банком України, що діє на 00 годин дня здійснення бронювання.

Платіж здійснюється на рахунки оператора сервісу чи суб'єкта господарювання зони очікування згідно з умовами договору, визначеного пунктом 16 цього Порядку.

30. Розмір платежу та розподіл його часток визначається договором між оператором сервісу та суб'єктом господарювання зони очікування, передбаченого пунктом 16 цього Порядку.

30.1. Оператор сервісу та суб'єкт господарювання зони очікування визначає частку платежу, враховуючи розмір повної планованої собівартості послуг, планованого прибутку, розміру податків та зборів (обов'язкових платежів).

Під час розрахунку частки платежу суб'єкт господарювання зони очікування зобов'язаний враховувати інвестиційну складову – кошти, що спрямовуються на розвиток існуючих та організацію нових зон очікування та засобів виробничої діяльності, необхідних для утримання таких зон

очікування, провадження пов'язаної з цим господарської діяльності (у тому числі заходів з підвищення безпеки та дотримання екологічних норм), а також на реалізацію заходів, пов'язаних з будівництвом, виготовленням, реконструкцією, модернізацією, придбанням основних засобів, інших необоротних матеріальних активів.

Перелік складових платежу, визначений цим пунктом, не є вичерпним.

30.2. Частка оператора сервісу у платежі визначається договором з суб'єктом господарювання зони очікування. Мінімальний розмір частки платежу оператора сервісу не може складати менше 2 євро, а максимальний 4 євро.

31. Діяльність оператора сервісу та суб'єкта господарювання зони очікування оподатковується згідно з вимогами чинного законодавства.

Діяльність виконавця проєкту МТД – оператора сервісу, здійснена у рамках реалізації проєкту МТД, оподатковується відповідно до умов Угоди про технічне та фінансове співробітництво.

32. Оплата платежу здійснюється користувачами сервісу у безготівковій формі, за рахунок авансових платежів (передоплати) або в готівковій формі.

Випадки, порядок та розмір повернення користувачу сервісу коштів платежу, передбаченого пунктом 13 цього Порядку, визначаються правилами функціонування сервісу відповідного АПП.

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту постанови Кабінету Міністрів України

„Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску „Електронна черга перетину кордону”

1. Мета

Метою прийняття проекту постанови Кабінету Міністрів України „Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску перетину кордону” є усунення черг автотранспорту перед пунктами пропуску для автомобільного сполучення (далі – АПП) шляхом створення сервісу та інфраструктури для прогнозованого часу перетину кордону, створення інноваційних інструментів фінансування інфраструктури перетину державного кордону.

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Запровадження електронної системи управління чергами автотранспорту чи електронного бронювання черги перед АПП з метою підвищення комфорту громадян та бізнесу й зменшення кількості автотранспорту на пунктах пропуску визначено як завдання для центральних та місцевих органів влади низкою рішень Уряду, а саме:

пункт 18.2 довгострокових пріоритетів діяльності Уряду Програми діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 12 червня 2020 року № 471;

завдання 4 стратегічної цілі 1 з реалізації державної політики у сфері інтегрованого управління кордонами, Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24 липня 2019 року № 687-р;

пункт 3 завдання 4 „Сприяння транскордонному співробітництву”, стратегічної цілі 1 „Оптимізація контрольних процедур на кордоні із забезпеченням належного рівня безпеки” Плану заходів на 2020 – 2022 роки щодо реалізації Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2019 № 1409-р;

пункт 6 доручення Прем’єр-міністра України від 20.05.2020 № 20394/1/1-20 до листа Президента України від 15.05.2020 № 01-01/299 за результатами робочої поїздки до Закарпатської області 09.05.2020 щодо забезпечення впровадження електронної черги в пунктах пропуску „Ужгород” та „Чоп (Тиса)”.

Увага громадськості, експертного та професійного середовища, органів державної влади до питання перетину державного кордону в АПП зумовлена передусім чергами легкових та вантажних автомобілів перед ними, які останніми роками почали носити системний характер. Разом з тим належна

інфраструктура для очікування часу перетину кордону відсутня як у АПП, так і на під'їзних шляхах до них.

Замість максимально швидкого перетину кордону та витрачання часу виключно на здійснення передбачених законодавством видів контролю, лівова частка часу на перетин державного кордону припадає на очікування в чергах: від 2 до 12 годин громадянами, та від 2 до 14 діб – водіями вантажівок. Тому значною мірою нівелюються переваги безвізового режиму для громадян з країнами ЄС, а для бізнесу – можливості, зумовлені Угодою про Асоціацію.

Черги транспортних засобів перед АПП є об'єктивним наслідком:

по-перше, відсутності можливості логістичної диверсифікації транспортного потоку між достатньою кількістю автомобільних пунктів пропуску;

по-друге, аритмічними характеристиками обсягу транспортного потоку, що перетинає кордон, у межах того чи іншого періоду часу: доба, тиждень (вихідні та святкові дні), року (зимові та літні канікули, різдвяні та пасхальні свята тощо).

І якщо першу проблему можна вирішити за рахунок збільшення кількості АПП, то друга залишатиметься до тих пір, доки здійснюватимуться контрольні функції на державному кордоні.

Згідно з оцінкою функціонування мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області, здійсненою Інститутом регіональних досліджень імені М.І. Долішнього Національної Академії наук України, протягом 2015 – 2018 років обсяг перетину пунктів пропуску громадянами зріс на 28 відсотків, легкових автомобілів – на 11 відсотків, вантажівок – на 32 відсотки, автобусів у 2 рази.

Зазначене дозволяє констатувати, що наявний стан дорожньої, митної, прикордонної інфраструктури вже не відповідає існуючим транспортним транскордонним потокам, що призводить до негативних наслідків, що зростають з року в рік. До таких належать:

1) накопичення автомобільних транспортних засобів на під'їзних шляхах перед АПП та у АПП;

2) перевищення фактичної добової пропускної здатності АПП над пропускною та перетворення АПП з місця перетину кордону та здійснення контрольних процедур на стоянки транспортних засобів;

3) неможливість прогнозування часу перетину кордону й багатогодинні чи/та кількадевні черги очікування;

4) виникнення нелегального „ринку” продажу місць в черзі та втягування посадових осіб державних органів у корупційні схеми, пов'язані з пришвидшеним перетином кордону;

5) невиконання суб'єктами ЗЕД зобов'язань перед іноземними контрагентами. Особливо чутливими до ритмічності роботи АПП є суб'єкти ЗЕД, що працюють з давальницькою сировиною;

6) блокування вантажівками населених пунктів прикордонних територій;

7) значне забруднення населених пунктів та придорожньої інфраструктури побутовими відходами;

8) незабезпечення елементарних санітарних умов під час очікування перетину кордону;

9) суттєве зростання небезпеки виникнення ДТП;

10) погіршення криміногенного стану на придорожній та прикордонній території;

11) системна руйнація дорожнього покриття перед пунктами пропуску та населених пунктів;

12) значне підвищення рівня об'єктивного соціального невдоволення.

Всесвітньою митною організацією у „Настановах по транзиту” 2017 року висвітлено рекомендований досвід впровадження системи електронної черги в Естонії, Литві та Фінляндії. Також окремі елементи управління чергами реалізовано в Польщі та Білорусі.

Таким чином, для розв'язання окресленого спектру суспільно-економічної проблематики перетину державного кордону та виконання завдань Уряду необхідним є прийняття нормативно-правового акта, який комплексно врегулює питання реалізації інноваційних для України інструментів управління автомобільними чергами перед пунктами пропуску, які мають багаторічну позитивну історію застосування у країнах ЄС.

3. Основні положення проекту акта

Проектом постанови Кабінету Міністрів України „Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску „Електронна черга перетину кордону” (далі – проект Постанови) передбачається:

3.1. Започаткування у 2021 році пілотного проекту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску „Електронна черга перетину кордону” (далі – пілотний проект). До кінця 2023 року на підставі досвіду, отриманого у рамках реалізації пілотного проекту, має бути розроблена низка проектів законодавчих та підзаконних актів щодо імплементації до законодавства України уніфікованих механізмів управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску.

3.2. Затвердження Порядку реалізації пілотного проекту „Електронна черга перетину кордону” (далі – Порядок), який:

визначає суб'єктів та умови реалізації пілотного проекту;

встановлює регламент допуску вантажних автомобільних транспортних засобів до АПП, що здійснюють рух у напрямку виїзду з території України;

інтегрує до технології перетину кордону інфраструктуру перед АПП: сервісні зони чи інші місця, придатні для забезпечення належних умов для очікування часу перетину кордону.

Порядок передбачає запровадження механізму управління транспортним потоком перед АПП шляхом створення електронної черги перетину кордону (сервісу) із застосуванням інформаційної (автоматизованої) системи бази даних, апаратно-програмного комплексу інших засобів та ресурсів (засоби

сервісу), за допомогою яких відбувається бронювання часу та допуск транспортних засобів до АПП для перетину кордону.

Визначені Порядком правові та організаційні інструменти із впровадження та функціонування електронної черги перетину кордону забезпечать:

- 1) прогнозований та гарантований час в'їзду транспортного засобу до АПП з метою виїзду з території України;
- 2) автоматизований, знеособлений регламент доступу транспортних засобів до АПП та виключення будь-якої дискреції у відповідній сфері діяльності посадових осіб органів державної влади;
- 3) усунення фізичної черги автотранспорту з автошляхів перед АПП та їх скерування до зон очікування, де створені всі необхідні умови для очікування часу перетину кордону;
- 4) контроль відповідності прикордонної інфраструктури потребам забезпечення належних умов для очікування часу перетину кордону за рахунок контролю якості послуг, що надаватиметься у рамках сервісу;
- 5) формування системних та прогнозованих джерел фінансування прикордонної інфраструктури за рахунок господарської та інвестиційної діяльності суб'єктів підприємництва на базі інфраструктури зон очікування перед АПП та плати за послуги, які надаватимуться сервісом.

Порядком передбачено, що пілотний проєкт реалізовуватиметься в рамках проєкту МТД.

Суб'єктами реалізації пілотного проєкту є:

Обласна державна адміністрація, у межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють АПП;

Міністерство інфраструктури України;

Міністерство внутрішніх справ України;

Адміністрація Державної прикордонної служби України;

Державна митна служба України;

органи охорони державного кордону Державної прикордонної служби України;

територіальні органи Державної митної служби України;

територіальні органи Національної поліції України;

Українське Державне Підприємство по обслуговуванню іноземних та вітчизняних автотранспортних засобів „Укрінтеравтосервіс”;

оператор сервісу;

суб'єкти господарювання зони очікування;

користувачі сервісу.

Зважаючи на відсутність в Україні будь-якого досвіду проактивного управління чергами транспортних засобів перед АПП чи управління чергами із застосуванням електронних систем, пілотний проєкт поширюється лише на вантажні транспортні засоби (далі – ТЗ). Отриманий досвід стане основою формування національного законодавства у відповідній сфері правовідносин.

Основні новели Порядку пов'язані з інтеграцією до технології перетину кордону інфраструктури зон очікування (сервісних зон) перед АПП, де створені всі необхідні умови для осіб, які перетинають державний кордон. Зазначене

забезпечується положеннями Порядку, згідно з якими доступ (в'їзд) до АПП здійснюється виключно шляхом виклику до АПП, за допомогою сервісу, транспортних засобів із зон очікування, які попередньо здійснили бронювання місця в черзі очікування перетину кордону.

Також Порядком врегульовано питання фінансового забезпечення функціонування електронної черги перетину кордону, зокрема:

1) встановлення верхньої межі потенційної вартості послуг, що надаватимуться в рамках функціонування сервісу (15 Євро).

2) ринкового механізму визначення конкретної вартості послуг, які надаватимуться в рамках функціонування сервісу відповідно до фактичних інфраструктурних умов та наявної конкуренції зон очікування, задіяних в організації перетину кордону відповідного АПП;

3) механізмів повернення коштів оплати за використання сервісу.

За наявності відповідних умов та виконання необхідних заходів, Порядок передбачає можливість реалізації пілотного проєкту у будь-якому АПП та поширення на інші категорії транспортних засобів.

4. Правові аспекти

У сфері правового регулювання перетину державного кордону діють такі основні нормативно-правові акти:

Митний кодекс України від 13 березня 2012 року №4495-VI;

Закон України від 4 листопада 1991 року № 1777-XII „Про державний кордон України”;

Закон України від 5 листопада 2009 року № 1710-VI „Про прикордонний контроль”;

постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451 „Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними”;

постанова Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2010 року № 751 „Про затвердження Положення про пункти пропуску та пункти контролю”;

наказ Міністерства внутрішніх справ України від 16 лютого 2017 року № 128 „Про затвердження Інструкції про порядок взаємодії між посадовими особами підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в місцях значного скупчення транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон України”;

наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України від 31 серпня 2009 року № 643 „Про затвердження Положення про зону сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон для міжнародного та міждержавного автомобільного сполучення”.

Враховуючи міжвідомчий та міжгалузевий характер правовідносин, на врегулювання яких спрямований проєкт Постанови, правовою підставою його розроблення стали також:

Закон України від 9 квітня 1999 року № 586-XIV „Про місцеві державні адміністрації”;

постанова Кабінету Міністрів України від 15 лютого 2002 року № 153 „Про створення єдиної системи залучення, використання та моніторингу міжнародної технічної допомоги” з урахуванням положень, які визначені цією постановою.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація проєкту Постанови не потребує фінансування з державного чи місцевого бюджетів.

Пілотний проєкт реалізується за рахунок міжнародної технічної допомоги.

6. Позиція заінтересованих сторін

Проєкт Постанови не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю, функціонування і застосування української мови як державної.

Проєкт Постанови не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності.

Функціонування електронної черги неодноразово обговорювалася у 2018 – 2020 роках під час зустрічей із потенційними користувачами (представниками перевізників, експортерів продуктів переробки давальницької сировини).

У рамках публічного обговорення проєкту Постанови, що тривало з вересня 2020 до березня 2021 року, про необхідність проведення пілотного проєкту схвально висловилися основні стейкхолдери: Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України, Торгово-промислова палата України, Федерація роботодавців Закарпаття (член Федерації роботодавців України), Європейська Бізнес Асоціація. Левова частка наданих зазначеними організаціями зауважень та пропозицій була врахована.

Без зауважень проєкт Постанови погодили:

Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України (висновок від 19.10.2020 № 3812-01/63273-06);

Міністерство цифрової трансформації України (висновок від 01.10.2020 № 1/04-2-4940);

Міністерство інфраструктури України (лист від 06.10.2020 № 14010/32/10-20);

Міністерство закордонних справ України (лист від 18.09.2020 № 71/КПП/17-501-1161).

Розбіжності, які виникли у зв'язку із зауваженнями, отриманими від Міністерства фінансів України, Міністерства внутрішніх справ України, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Національної поліції

України, Державної митної служби України, були врегульовані у спосіб, визначений пунктом 6 §33 та пунктом 6 §37 Регламенту Кабінету Міністрів України. Значна частина зауважень врахована, щодо інших – було досягнуто згоди у рамках проведених узгоджувальних процедур у формі відео-конференцій у січні – лютому 2021 року.

7. Оцінка відповідності

Проект Постанови не містить положень, що:
 стосуються зобов'язань України у сфері європейської інтеграції;
 стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод;
 впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків;
 містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних із корупцією;
 створюють підстави для дискримінації.

8. Прогноз результатів

Реалізація постанови Кабінету Міністрів України матиме позитивний вплив.

На загальнодержавному рівні:

- 1) ліквідація чорного ринку продажу місць у черзі перетину кордону;
- 2) отримання попередніх даних про осіб та вантажі на експорт – новий комплексний інструмент аналізу ризику;
- 3) об'єктивний моніторинг та хронометраж кожного з етапів перетину кордону від моменту реєстрації у черзі до моменту виїзду за межі території України.
- 4) створення прогнозованого та системного механізму інвестування у прикордонну інфраструктуру, заснованому на ринкових засадах та господарській діяльності суб'єктів господарювання будь-якої форми власності без залучення коштів державного чи місцевого бюджету;
- 5) формування платформи для створення робочих місць й стимулювання розвитку сфери обслуговування.

На регіональному рівні:

- 1) усунення вантажівок з проїжджої частини дороги перед АПП;
- 2) підвищення безпеки на дорогах, зменшення ризиків ДТП;
- 3) виключення передумов корупційних, кримінальних і адміністративних правопорушень, зумовлених чергами вантажівок;
- 4) стимулювання малого та середнього підприємництва сфери обслуговування;
- 5) поліпшення умов навколишнього середовища і санітарного стану в прикордонній зоні.

Для користувачів сервісу „Електронна черга перетину кордону”:

1) передбачуваний час перетину кордону, скорочення часу простою вантажівок до кількох годин;

2) отримання інформації про час перетину кордону, зворотній зв'язок з оператором сервісу;

3) забезпечення належних умов перетину кордону: стоянка, охорона, туалет, душ, сервіс тощо;

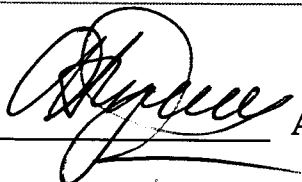
4) ефективне використання людського ресурсу, належна експлуатація та обслуговування вантажівок.

Реалізація проекту Постанови матиме вплив на інтереси зацікавлених сторін:

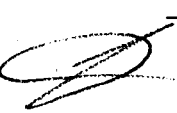
Заінтересована сторона	Вплив реалізації акта на заінтересовану сторону	Пояснення очікуваного впливу
Водії вантажних автомобілів, представники суб'єктів ЗЕД, логістичні компанії; експортери	Прогнозований час перетину кордону	Концептуальною базою системи управління чергами є сервіс, що забезпечує бронювання часу, у межах якого транспортний засіб отримує допуск у АПП для перетину кордону
	Належні умови перетину кордону	Невід'ємним елементом сервісу та системи управління чергами є зона очікування, де створюються умови для обов'язкового надання послуг: стоянки, охорони, Wi-Fi, користування туалетом та душовою кімнатою
	Ефективне використання людських та матеріальних ресурсів	Інформація про точний час перетину кордону дозволить ефективно використовувати людський ресурс, а також забезпечення режиму роботи водіїв комерційних транспортних засобів. Відсутня необхідність систематичного руху у живій черзі перед АПП, що економить експлуатаційний ресурс транспортних засобів
	Збільшення доходів	Відсутність видатків у зв'язку з простоем транспортного засобу у чергах. Зменшення експлуатаційних видатків на ТЗ через покращення умов їх використання. Покращення ділової репутації через своєчасне виконання зобов'язань за міжнародними контрактами
Суб'єкти господарювання (власники або орендарі зон очікувань; оператор сервісу; інші СГ у сфері послуг та торгівлі)	Збільшення доходів	Створюються умови для здійснення комерційної діяльності у сфері надання послуг та торгівлі

Держава	Покращення інвестиційного клімату	За рахунок усунення явища непрогнозованого перетину кордону та потенційної загрози невиконання зовнішньоекономічних зобов'язань, пов'язаної із простроченням термінів їх виконання через очікування перетину кордону у черзі
	Збільшення кількості робочих місць	Оператор сервісу для забезпечення його функціонування наймає відповідний персонал: адміністративний – не менше 3 осіб у межах однієї адміністративно-територіальної одиниці; операційний – оператори кол-центру (не менше 4 осіб), зон очікування, IT-забезпечення тощо. Отримавши прогнозовані умови здійснення своєї підприємницької діяльності: власники територій зон очікування наймають персонал, що забезпечує надання відповідних послуг (охорона, клінінг тощо), а також додаткових послуг, що можуть надаватися у зоні очікування (харчування, мийка та ТО авто тощо); підприємці у сфері торгівлі (запчастини, продукти харчування тощо)
	Покращення правопорядку екологічного та санітарно-гігієнічного стану прикордонних територій	Досягається шляхом: усунення транспортних засобів із під'їзних шляхів; створення правових та організаційних передумов для облаштування перед АПП інфраструктури для очікування часу перетину кордону: освітлених стоянок, охорони ТЗ, організований збір побутових відходів; влаштовані вбиральні та душові кімнати тощо; виключення неконтрольованих процесів природокористування; ліквідація нелегального ринку торгівлі місцями у живій черзі; зменшення аварійності через відсутність заторів на під'їзних шляхах до АПП

Голова Закарпатської обласної
державної адміністрації

 **Анатолій ПОЛОСКОВ**

2021 р.

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту постанови Кабінету Міністрів України
„Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами
автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску
„Електронна черга перетину кордону”

I. Визначення проблеми

Проект постанови Кабінету Міністрів України „Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску „Електронна черга перетину кордону” (далі – проект Постанови) розроблено на виконання пункту 6 доручення Прем’єр-міністра України Д. Шмигала від 20 травня 2020 року № 20394/1/1-20 до листа Президента України від 15.05.2020 № 01-01/299 щодо забезпечення впровадження електронної черги в пункті пропуску через державний кордон України „Ужгород” та „Чоп (Тиса)” (далі – АПП).

Також підставою для розроблення проекту Постанови є:

пункт 18.2 довгострокових пріоритетів діяльності Уряду Програми діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 12 червня 2020 року № 471;

завдання 4 стратегічної цілі 1 з реалізації державної політики у сфері інтегрованого управління кордонами, Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24 липня 2019 року № 687-р;

пункт 3 завдання 4 „Сприяння транскордонному співробітництву”, стратегічної цілі 1 „Оптимізація контрольних процедур на кордоні із забезпеченням належного рівня безпеки” Плану заходів на 2020 – 2022 роки щодо реалізації Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2019 № 1409-р.

Метою прийняття проекту Постанови є усунення черг автотранспорту перед пунктами пропуску для автомобільного сполучення шляхом створення сервісу та інфраструктури для прогнозованого часу перетину кордону, створення інноваційних інструментів фінансування інфраструктури перетину державного кордону.

Основними причинами прийняття проекту Постанови є необхідність комплексного правового регулювання правовідносин, що виникають у зв’язку зі створенням сервісу, спрямованого на забезпечення:

1) прогнозованого часу перетину кордону – управління чергами перед АПП;

2) усунення черги автотранспорту з автодоріг перед пунктами пропуску – улаштування зон очікування;

3) формування джерела фінансування розвитку та утримання прикордонної інфраструктури перетину кордону в АПП.

Черги транспортних засобів (далі – ТЗ) перед АПП є об'єктивним наслідком:

по-перше, відсутності можливості логістичної диверсифікації транспортного потоку між достатньою кількістю автомобільних пунктів пропуску з сусідніми країнами;

по-друге, аритмічними характеристиками обсягу транспортного потоку, що перетинає кордон, у межах того чи іншого періоду часу: доба, тиждень (вихідні та святкові дні), рік (зимові та літні канікули, різдвяні та пасхальні свята тощо).

Якщо першу проблему можна вирішити за рахунок збільшення кількості АПП, то друга залишатиметься до тих пір, доки здійснюватимуться контрольні процедури компетентними органами на державному кордоні.

Згідно з оцінкою функціонування мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області, здійсненою Інститутом регіональних досліджень імені М.І. Долишнього Національної Академії наук України, протягом 2015 – 2018 років обсяг перетину пунктів пропуску громадянами зріс на 28 відсотків, легковими автомобілями – на 11 відсотків, вантажівками – на 32 відсотки, автобусами у 2 рази¹.

У зв'язку із збільшенням транспортного потоку збільшується й фактичне навантаження на роботу АПП до їх проєктної пропускну здатності.

Замість максимально швидкого перетину кордону та витрачання часу виключно на здійснення передбачених законодавством видів контролю, лівова частка часу на перетин державного кордону витрачається на очікування в чергах: від 2 до 12 годин громадянами, та від 2 до 14 діб – водіями вантажівок. Тому значною мірою нівелюються переваги безвізового режиму для громадян з країнами ЄС, а для бізнесу – можливості, зумовлені Угодою про Асоціацію. Вказана проблематика систематично стає предметом негативних інформаційних повідомлень у регіональних та загальнодержавних засобах масової інформації (посилання додаються).

Зокрема, перед АПП „Ужгород” на кордоні зі Словаччиною та „Чоп (Тиса)” на кордоні з Угорщиною систематично виникають черги із 70 – 160 вантажівок протяжністю понад 2 кілометри. Іноді черги формуються із понад 500 вантажівок на ділянках міжнародних автомобільних доріг протяжністю 8 – 10 кілометрів.

Аналогічна ситуація складається й у АПП „Дякове” на кордоні з Румунією, де в силу менших транспортних потоків вантажівок такі черги формуються із понад 200 автомобілів. В окремі періоди щільність та місце формування черги вантажівок перешкоджає елементарному виїзду з особистих помешкань громадян двох прилеглих сіл, які розташовані біля дороги. Зазначене обумовлює перекриття мешканцями руху автомобілів міжнародною дорогою з метою привернення уваги влади до проблеми та необхідності її розв'язання.

¹ <https://www.nas.gov.ua/UA/Book/Pages/default.aspx?BookID=0000015800>

Зазначене дозволяє констатувати, що наявний стан дорожньої, митної, прикордонної інфраструктури вже не відповідає існуючим транспортним транскордонним потокам, що призводить до негативних наслідків, вплив яких з року в рік лише зростає. До таких належать:

- 1) накопичення автомобільних транспортних засобів на під'їзних шляхах перед АПП та у АПП;
- 2) перевищення фактичної добової пропускної здатності АПП над пропускною та перетворення АПП з місця перетину кордону та здійснення контрольних процедур на стоянки транспортних засобів ;
- 3) неможливість прогнозування часу перетину кордону й багатогодинні чи/та кількадевні черги очікування;
- 4) виникнення нелегального „ринку” продажу місць у черзі та втягування посадових осіб державних органів влади у корупційні схеми, пов'язані з пришвидшеним перетином кордону;
- 5) невиконання суб'єктами ЗЕД зобов'язань перед іноземними контрагентами. Особливо чутливими до ритмічності роботи АПП є суб'єкти ЗЕД, які працюють з давальницькою сировиною;
- 6) блокування вантажівками населених пунктів прикордонних територій;
- 7) значне забруднення населених пунктів та придорожньої інфраструктури побутовими відходами;
- 8) незабезпечення елементарних санітарних умов очікування перетину кордону;
- 9) суттєве зростання небезпеки виникнення ДТП;
- 10) погіршення криміногенного стану придорожньої та прикордонної території;
- 11) системна руйнація дорожнього покриття перед пунктами пропуску та населених пунктів;
- 12) значне підвищення рівня об'єктивного соціального невдоволення.

Прийняття Постанови спрямоване на проведення пілотного проєкту організації управління чергами вантажного автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску, зокрема „Ужгород” на кордоні зі Словаччиною та „Чоп (Тиса)” на кордоні з Угорщиною. Проєкт Постанови встановлює порядок залучення до пілотного проєкту й інших автомобільних пунктів пропуску. За підсумками його реалізації передбачено імплементацію до національного законодавства необхідних правових механізмів для поширення відповідної системи управління чергами й на особисті транспортні засоби.

Проєкт Постанови базується на рекомендованій Всесвітньою митною організацією практиці розв'язання проблематики черг перед АПП та аналізі правового регулювання й практичного функціонування відповідного сервісу в

Естонії – з 2011 року, Литві – з 2013 року, Фінляндії – з 2014 року, Білорусії – з 2016 року².

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	-	+
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання*	+	-

**Питому вагу суб'єктів малого підприємництва вказати неможливо, оскільки проблема однаково впливає на всіх суб'єктів господарювання незалежно від рівня доходу.*

Проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів, оскільки території перед АПП є контрольованими прикордонними районами, спеціальний правовий режим яких встановлюється Законом України від 4 листопада 1991 року № 1777-ХІІ „Про державний кордон України”. Національне законодавство містить лише механізми, спрямовані на реагування компетентних органів на чергу автотранспорту перед АПП, яка вже виникла, і не містить жодних приписів, спрямованих на її запобігання чи управління.

Також національне законодавство не містить правових механізмів, які б регламентували інтеграцію до процедури перетину кордону інфраструктуру перед АПП, де створені належні умови для очікування часу перетину кордону. Зазначене зумовлює низький рівень використання навіть наявних ресурсів для запобігання накопичення автотранспорту на під'їзних дорогах до АПП, а також правову невизначеність функціонування такої інфраструктури перед АПП.

Об'єктивна зручність використання інфраструктури перед АПП, де суб'єктами господарювання створені всі необхідні умови для очікування громадянами та вантажівками перетину кордону, повністю нівелюється фактичним пропуском автомобілів у АПП з проїжджої частини автомобільного шляху у порядку живої черги, що формується на під'їзному шляху перед АПП.

II. Цілі державного регулювання

Проект Постанови затверджує Порядок реалізації пілотного проекту „Електронна черга перетину кордону” (далі – пілотний проект), яким визначаються суб'єкти та умови його реалізації, заходи щодо створення системи управління чергами автотранспорту перед АПП, засади її функціонування, а саме:

1) реалізацію пілотного проекту в рамках проекту міжнародної технічної допомоги та його поширення на вантажні автомобілі, а за наявності відповідних умов й на інші категорії автомобільних транспортних засобів;

2) чітко регламентує дії всіх суб'єктів з реалізації пілотного проекту та

² <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines.pdf?db=web>

засади їх взаємодії: центральних та територіальних органів державної влади; користувачів сервісу; суб'єкт господарювання зони очікування; оператора сервісу.

3) визначає дефініцію „електронна черга перетину кордону (сервіс)”, як створений відповідно до Порядку оператором сервісу регламент допуску транспортних засобів до АПП;

4) інтегрує до процесу перетину кордону інфраструктуру перед пунктами пропуску, облаштованої для очікування громадянами та автотранспортом часу перетину кордону: ділянки паркування автотранспорту; зони очікування; автомобільні сервісні зони; автотермінали тощо;

5) регламентує правовий статус та розпорядження інформацією, яка утворюється у рамках функціонування електронної черги;

6) встановлює комплекс послуг, що обов'язково надається користувачам у рамках функціонування системи управління чергами (сервісу);

7) визначає верхню межу можливого розміру плати за використання сервісу;

8) встановлює правила визначення розміру плати за використання сервісу, порядок її сплати та розподілу між суб'єктами надання відповідних послуг (оператором сервісу та суб'єктом господарювання зони очікування).

Метою правового регулювання проєкту Постанови є розв'язання загальнодержавної проблеми черг автотранспорту перед АПП шляхом:

1) комплексного правового регулювання процесу організації та функціонування системи управління чергами автотранспорту перед АПП;

2) створення сервісу прогнозованого перетину кордону;

3) інтеграції до процедури перетину кордону інфраструктури перед пунктами пропуску, де створені належні умови для очікування автомобілями часу перетину кордону;

4) повної ліквідації таких негативних соціально-економічних явищ, як: черги автотранспорту на під'їзних шляхах до АПП;

корупційна дискреція черговості перетину кордону автотранспортом;

5) суттєве покращення криміногенної, санітарної та екологічної ситуації прикордонних територій.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Під час розроблення проєкту Постанови було розглянуто такі альтернативні способи досягнення визначених цілей державного регулювання:

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Прийняття проєкту Постанови	Прийняття проєкту Постанови передбачає комплексне регулювання правовідносин, що виникають у зв'язку з перетином кордону, із застосуванням системи (сервісу) управління чергами:

	бронювання користувачем засобами сервісу місця в електронній черзі очікування перетину державного кордону; прибуття транспортного засобу до зони очікування з автоматичною фіксацією сервісом факту прибуття; очікування виклику засобами сервісу на в'їзд транспортного засобу до АПП; в'їзд транспортного засобу на територію автомобільного пункту пропуску для проходження контрольних процедур для виїзду з території України з фіксацією засобами сервісу проходження всіх визначених законодавством видів контролю, необхідних для виїзду транспортного засобу із пункту пропуску. Зазначений алгоритм дозволить скоротити час очікування вантажівками перетину державного кордону від кількох днів до кількох годин. Експортери отримають інструмент прогнозованого та гарантованого часу перетину кордону
Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів, предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону	На відміну від країн, де функціонують системи управління чергами автотранспорту перед АПП, у національному законодавстві відсутні правові механізми, які регламентують електронну чергу. Зазначене обумовлює необхідність внесення змін до цілої низки законодавчих та підзаконних нормативних актів, якими регулюються правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином кордону. До таких, зокрема, належать: Закон України від 04.11.1991 № 1777-XII „Про державний кордон України”; Митний кодекс України; постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451 „Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними”; постанова Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2010 року № 751 „Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю”; наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України від 31 липня 2009 року № 643 „Про затвердження Положення про зону сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон для міжнародного та міждержавного автомобільного сполучення”; наказ Міністерства внутрішніх справ від 16 лютого 2017 року № 128 „Про затвердження Інструкції про порядок взаємодії між посадовими особами підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в місцях значного скупчення транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон України”, зареєстрований в Мін'юсті 14.03.2017 за № 346/30214. Слід врахувати й той чинник, що механічна імплементація правових конструкцій, що регламентують електронну чергу в країнах,

	де система успішно функціонує, без наявності будь-якого практичного досвіду її функціонування в Україні, несе ризик неврахування потенційних національних особливостей, а отже, й недостатню якість та ефективність правового регулювання
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	Відсутність регулювання передбачає залишення існуючого стану справ та погіршення ситуації за умови збільшення транскордонного переміщення автотранспорту. Зазначене спостерігалось упродовж 2016 – 2019 років. Зважаючи на відсутність диверсифікації місць перетину кордону й тривалий період часу, необхідний для будівництва нових АПП для збільшення пропускної здатності державного кордону з країнами ЄС, продовжуватиме мати місце ситуація: безальтернативного очікування вантажівок у живій черзі перед АПП по кілька днів; відсутності будь-якого прогнозу часу перетину кордону вантажівками та існування нелегального ринку торгівлі місцями в черзі; існування чинників постійної генерації негативних явищ у криміногенній, екологічній та санітарній сферах територій перед АПП. Відсутність прогнозованого часу перетину кордону для підприємств, що здійснюють операції з давальницькою сировиною, де АПП є фактично елементом технологічного процесу, матиме наслідком суттєве зменшення інвестиційної привабливості розташування таких підприємств у Україні, а в окремих випадках і перенесення вже існуючих підприємств до інших країн, а отже, й втрати тисячі робочих місць.

* Інші альтернативні способи досягнення основної мети, ніж прийняття зазначеного регуляторного акта, який імплементує верифікований Всесвітньою митною організацією позитивний досвід, не підтверджується фаховими рекомендаціями щодо їх ефективності.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Прийняття проекту Постанови	Прийняття проекту Постанови матиме значні вигоди у сфері реалізації компетенції центральними, територіальними органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, зокрема: 1) регіональний рівень: усунення вантажівок з проїжджої частини автошляхів перед АПП;	Додаткові витрати відсутні. Порядок проведення пілотного проекту передбачає: 1) залучення ресурсів у рамках проекту міжнародної технічної допомоги для створення засобів системи

	підвищення безпеки на автошляхах, зменшення ризиків ДТП; виключення передумови корупційних, кримінальних й адміністративних правопорушень, зумовлених чергами вантажівок; стимулювання малого та середнього підприємництва сфери обслуговування; поліпшення умов навколишнього середовища і санітарного стану в прикордонній зоні; 2) загальнодержавний рівень: ліквідація чорного ринку продажу місць в черзі перетину кордону та корупційної дискреції під час визначення черговості перетину кордону автотранспортом; звуження сегменту тіньової економіки; отримання попередніх даних про осіб і вантажі на експорт – новий комплексний інструмент аналізу ризиків для запобігання злочинам, зокрема й економічним; створення системного механізму залучення інвестицій у розвиток інфраструктури перетину кордону перед АПП; збільшення надходжень до загального фонду державного бюджету та місцевих бюджетів за рахунок податків із господарської діяльності суб'єктів господарювання: оператора сервісу, власників, користувачів зон очікування, суб'єктів господарювання у сфері обслуговування та торгівлі, які будуть здійснювати свою діяльність у зонах очікування; розширення сфери залучення інвестицій, у тому числі міжнародних, а також ресурсів МТД; формування нової системної та структурованої платформи для створення робочих місць й стимулювання розвитку сфери обслуговування; об'єктивний моніторинг перетину кордону від моменту реєстрації у черзі	(сервісу) управління чергами автотранспорту перед АПП; 2) функціонування системи за рахунок ринкового механізму визначення конкретної вартості послуг, які надаватимуться в рамках функціонування сервісу відповідно до фактичних інфраструктурних умов та наявної конкуренції зон очікування, задіяних в організації перетину кордону відповідного АПП. Прийняття проекту Постанови не призведе до збільшення витрат органів державної влади, пов'язаних із функціонуванням АПП та створенням системи управління чергами перетину кордону. Фактично проектом постанови впроваджується модель, згідно з якою держава за допомогою правового регулювання встановлює правові механізми для залучення до побудови системи управління чергами недержавних суб'єктів та ресурсів, у тому числі й фінансових
--	--	--

	до моменту виїзду за межі території України	
Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів, предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону	Залежно від змісту норм, внесених до законодавства з метою імплементації міжнародного досвіду організації управління чергами, можливо досягнути вигод, визначених Альтернативою 1	Залежно від змісту внесених до законодавства змін існує ймовірність фінансування видатків на створення та функціонування системи управління чергами за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів. Зважаючи на час, необхідний для внесення змін до законодавства, існує ризик збереження видатків органів державної влади, пов'язаних з чергами перед АПП, протягом тривалого періоду
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	Відсутність регулювання означає залишення існуючого стану справ, що не передбачає жодних вигод для держави	Відсутність регулювання означає збереження status quo. Втрати від існування тіньового ринку продажу місць у живій черзі та побутової корупції під час визначення послідовності перетину АПП. Втрата інвестиційної привабливості прикордонних регіонів, згорання роботи іноземних підприємств; втрата робочих місць. Збереження та зростання витрат на: ліквідацію наслідків утворення стихійних смітників та благоустрій придорожньої території; відновлення зруйнованого дорожнього полотна міжнародних автошляхів; залучення ресурсів МВС та Держприкордонслужби для регулювання черги перед

		АПП відповідно до чинної Інструкції
--	--	-------------------------------------

2.2. На сферу інтересів громадян зазначений регуляторний акт не впливає

Порядок реалізації пілотного проекту „Електронна черга перетину кордону” передбачає створення системи управління чергами автотранспорту перед АПП, що здійснюють комерційні перевезення.

Разом з тим, відпрацьовані під час пілотного проекту технічні алгоритми, створені чи влаштовані інфраструктурні об’єкти та імplementовані упродовж третього року функціонування сервісу до національного законодавства правові механізми, які на сьогодні повністю відсутні, дозволять поширити дію системи управління чергами і на особисті транспортні засоби громадян, які здійснюють перетин кордону в приватних цілях.

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

Вказати питому вагу суб’єктів малого підприємництва неможливо, оскільки проблема однаково впливає на всіх суб’єктів господарювання незалежно від рівня доходу.

Також проєкт Постанови поширює свою дію на всі вантажівки, що перетинають державний кордон в АПП у напрямку виїзду з території України до суміжної країни. Тому обрахунки можуть здійснюватися лише на підставі статистичних даних про кількість транспортних засобів, ідентифікацію приналежності яких до того чи іншого типу суб’єкта господарювання (великі, середні, малі, мікро) контролюючими органами, які здійснюють свої функції у АПП, не здійснюється.

Оскільки пілотний проєкт реалізується на виконання доручення Прем’єр-міністра України щодо забезпечення впровадження електронної черги в пункті пропуску через державний кордон України „Ужгород ” та „Чоп (Тиса)” Закарпатської області, відповідні орієнтовні розрахунки можливо здійснити на підставі статистичних даних Закарпатської митниці Держмитслужби (далі – митниця) про кількість ТЗ, що виїхали з території України до країн ЄС через зазначені АПП, наданих листом митниці від 11.03.2021 № 77-08-3/77-18/20/1375.

ВИТРАТИ

на одного* суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1.	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	0.00	0.00
2.	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	0.00	0.00
3.	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	0.00	0.00
4.	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	0.00	0.00
5.	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	0.00	0.00
6.	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	0.00	0.00
7.	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	0.00	0.00
8.	Інше (уточнити), гривень**	12	60
9.	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	12.00	60.00
10.	Кількість суб'єктів господарювання*** великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	2924	
11.	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	35088	175440

* Оскільки проект Постанови поширює свою дію на всі вантажні ТЗ незалежно від їх приналежності до того чи іншого суб'єкту господарювання чи країни реєстрації, розрахунок здійснюється на підставі витрат, пов'язаних з одним вантажним ТЗ.

**Проект Постанови встановлює максимально можливий розмір платежу в євро, відповідно до існуючої практики розрахунку податків та зборів, які стягуються під час переміщення через кордон товарів та ТЗ.

Конкретна вартість послуг визначатиметься на договірних засадах між суб'єктами господарювання зони очікування та оператором сервісу й може становити від 2 до 15 Євро. Для зручності розрахунку взято умовний розмір плати 12 Євро.

*** За кількість суб'єктів господарювання прийнято кількість суб'єктів, якими здійснено переміщення вантажних ТЗ через кордон у напрямку виїзду з території України у АПП „Ужгород”. Зокрема, у відповідному напрямку протягом 2020 року перетнуло кордон 46 227 вантажних ТЗ; у 2019 року перетнуло кордон **46 723** вантажних ТЗ, що належать **2 924** суб'єктам господарювання, з яких:

1 795 – резиденти, які перебувають на обліку митних органів;

1 129 – нерезиденти, які не перебувають на обліку митниці.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Прийняття проекту постанови	Прийняття Проекту постанови матиме значні вигоди для суб'єктів господарювання через запровадження системи (сервісу) управління чергами перед АПП. У розрізі категорій суб'єктів господарювання за функціональною спрямованістю вигоди отримають: 1) користувачі сервісу – водії вантажних автомобільних транспортних засобів, а також представники суб'єктів ЗЕД, які здійснюють бронювання з метою митного оформлення вантажів та ТЗ для виїзду за кордон: передбачуваний час перетину кордону, скорочення часу простою вантажівок до кількох годин; запровадження інструменту, що сприятиме виконанню українськими контрагентами своїх зобов'язань у сфері міжнародної торгівлі; забезпечення належних умов перетину кордону – стоянка, туалет, душ, охорона, сервіс; отримання інформації про час перетину кордону, зворотній зв'язок з оператором сервісу; ефективне використання людського ресурсу, належна експлуатація та обслуговування вантажівок. 2) власники або орендарі зон очікувань – суб'єкти господарювання, яким належить територія зони очікування на праві власності, оренди чи іншому праві користування:	Прийняття проекту Постанови призведе до витрат користувачів системи (сервісу) управління чергами у розмірі не більшому за 15 €/ТЗ, що виїжджає за межі території України. Проте відповідні затрати компенсуватимуться* за рахунок економії коштів, що витрачаються у зв'язку з тривалим простоем вантажівок у чергах. Згідно з інформацією, отриманою під час публічних заходів, присвячених відповідній тематиці, лише один день простою призводить до збитків щонайменше у розмірі 20 €, що сплачує роботодавець водію вантажівок за день його роботи. За інформацією генерального директора міжнародної компанії „Modern-Expo”, одного з найбільших волинських експортерів, від простою автомобілів на кордоні його підприємство втрачає щодня 120 тисяч доларів, на рік – до 50 мільйонів за простій лише у пункті пропуску „Ягодин”.

	інтеграцію зон очікування до процедури преретину кордону; прогнозовані параметри* своєї господарської діяльності залежно від кількості місць для стоянки вантажівок та створених об'єктів сервісу та обслуговування користувачів системи управління чергами (душ, туалет, заклади харчування, автомийки, станції технічного обслуговування, заклади торгівлі тощо). формування правового поля для залучення інвестицій, розширення сфери господарської діяльності та створення додаткових робочих місць	 Зміни до законодавства призведуть до витрат суб'єкта господарювання, які на порядок менші за їх втрати, пов'язані з непрогнозованим часом преретину кордону
Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів, предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону	Залежно від змісту норм, внесених до законодавства з метою імплементації міжнародного досвіду організації управління чергами, можливо досягнути вигод, визначених Альтернативою 1	Зважаючи на час, необхідний для внесення змін до законодавства, існує ризик збереження видатків громадян, пов'язаних із чергами перед АПП, протягом тривалого періоду
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	Відсутність регулювання означає залишення існуючого стану справ, що не передбачає жодних вигод для суб'єктів господарювання	Збереження видатків суб'єктів господарювання, пов'язаних із: - простим вантажівок у чергах перед АПП (мін. 20 €/доба); - корупційними видатками для скорочення часу перетину кордону; - зі збитками від штрафних санкцій за несвоєчасне виконання чи невиконання зовнішньоекономічних договорів; - юридичними процедурами оскарження функціонування зон очікування перед АПП (судові позови та скарги перевізників до Антимонопольного комітету).

**За інформацією оператора системи управління чергами в Естонії, з початку реалізації проекту час очікування авто різко скоротився, в середньому від 60 годин до 2 – 3 годин, а перевізники почали щороку економити до 5 млн. євро. Завдяки впровадженню ділянок очікування, автомобільні черги зникли з доріг, покращивши місцевий рух та безпеку.*

На прикладі статистичних даних про кількість транспортних засобів АПП „Ужгород” та „Чоп (Тиса)”, що виїхали з території України, наявні підстави констатувати факт динамічних, а не сталих показників кількості ТЗ та суб’єктів господарювання, на яких буде поширюватися дія проекту Постанови.

Зокрема, кількість пропусків вантажівок на виїзд з України у розрізі АПП становив:

Рік	Кількість вантажівок на виїзд з України	
	Чоп (Тиса)	Ужгород
2018	86 902	55 554
2019	86 076	46 723
2020	88 368	46 227

На сьогодні в Україні не існує та не існувало жодної легітимної системи (сервісу) управління чергами перетину кордону. Для визначення витрат на один транспортний засіб використано:

відповідні вартісні показники використання сервісу в інших країнах, що варіюються від 5 до 16 €/ТЗ;

вартісні показники базових послуг, що надаються Українським Державним Підприємством по обслуговуванню іноземних та вітчизняних автотransпортних засобів „Укрінтеравтосервіс”, підвідомче Міністерству інфраструктури України, у сервісній зоні перед АПП „Чоп „Тиса” (зокрема 300 грн/доба – вартість послуги „користування сервісною зоною – автомобілем під індивідуальною охороною”);

результати обговорення питання запровадження платного сервісу управління чергами за участі потенційних користувачів системи.

Отже, максимально можливий розмір плати за користування сервісом проектом Постанови встановлюється на рівні 15 євро.

Конкретний розмір платежу та розподіл його часток визначається договором між оператором сервісу та суб’єктом господарювання зони очікування. Частка оператора сервісу у платежі визначається договором з суб’єктом господарювання зони очікування і не може складати менше 2 євро, а максимально 4 євро.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час розв'язання проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1 Прийняття проєкту Постанови	4	Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті цілком, проблема більше існувати не буде
Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів, предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону	2	Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті частково, проблема значно зменшиться. Деякі важливі та критичні аспекти проблеми можуть залишатися невирішеними через ризики механічної імплементації правових конструкцій, які регламентують електронну чергу в країнах, де система успішно функціонує, без наявності будь-якого практичного досвіду її функціонування в Україні.
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	1	Не дозволяє досягнути поставлених цілей державного регулювання. Проблема черг перед АПП продовжує існувати

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Прийняття проєкту Постанови	Прийняття проєкту Постанови забезпечить: 1) комплексне правове регулювання процесу організації та функціонування системи управління чергами автотранспорту перед АПП; 2) створення сервісу прогнозованого перетину кордону; 3) інтеграцію до процедури перетину кордону інфраструктури перед	Витрати відсутні. Пілотний проєкт передбачає: 1) залучення ресурсів у рамках проєкту міжнародної технічної допомоги для створення засобів системи (сервісу) управління чергами автотранспорту перед АПП; Залучення на початковому етапі пілотного	Є найбільш оптимальною серед запропонованих альтернатив, оскільки дає змогу досягнути поставлених цілей державного регулювання без залучення державних ресурсів.

	пунктами пропуску, де створені належні умови для очікування автомобілями часу перетину кордону; 4) повну ліквідацію таких соціально-економічних явищ як черги автотранспорту на під'їзних шляхах до АПП та корупційну дискрецію черговості перетину кордону автотранспортом; 5) суттєве покращення криміногенної, санітарної та екологічної ситуації прикордонних територій; 6) формування системних джерел фінансування розвитку та утримання інфраструктури АПП; 7) збільшення дохідної частини спеціального та загального фонду державного бюджету; місцевих бюджетів; 8) зростання інвестиційної привабливості прикордонних регіонів; 9) створення нових робочих місць	проекту посадових осіб митних та прикордонних органів складатиме не більше 1 хв/на 1ТЗ для підтвердження проходження ТЗ відповідного етапу системи управління; 2) функціонування системи за рахунок плати користувачів за використання системи під час бронювання місця у черзі кожної вантажівки. Разом з тим витрати суб'єктів господарювання (користувачів сервісу) цілком компенсуютимуться за рахунок економії коштів від: відсутності простою ТЗ; запобігання штрафних санкцій за зовнішньоекономічними договорами; ліквідації корупційної складової перетину кордону	
Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів, предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону	Залежно від змісту норм, внесених до законодавства з метою імплементації міжнародного досвіду організації управління чергами, можливо досягнути вигод, визначених Альтернативою 1	Зважаючи на час, необхідний для внесення змін до законодавства, існує ризик збереження витрат суб'єктів господарювання, громадян та держави, пов'язаних з чергами перед АПП, протягом тривалого періоду часу. Також існують ризики додаткових витрат усіх суб'єктів правовідносин, пов'язаних із перетином кордону, через відсутність досвіду функціонування в Україні будь-	Потребує внесення змін до нормативних актів різної юридичної сили (закони, постанови Кабміну, відомчі накази), значна кількість суб'єктів їх видавання об'єктивно вимагає тривалого часу для забезпечення узгодженості внесених змін та якісного правового регулювання

		якої системи управління чергами перед АПП, а тому і виникнення колізій у правовому регулюванні відповідних відносин під час внесення змін до законодавства	
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	Залишаючи чинне законодавство без змін, за обставин відсутності будь-якого правового регулювання системи управління чергами перед АПП, існуючий стан речей залишається незмінним. Це означає відсутність будь-яких вигод для громадян, суб'єктів господарювання та держави	Зберігається система, за якої всі учасники правовідносин несуть ті чи інші витрати, пов'язані з чергами автотранспорту перед АПП. Відсутність правового регулювання та зростання динаміки транспортних потоків через АПП матиме наслідком лише зростання відповідних витрат	Є найгіршою, оскільки на відміну від альтернатив 1 та 2 не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Прийняття проекту Постанови Забезпечує досягнення цілей державного регулювання	Повністю відповідає моделі функціонування системи управління автотранспортом перед АПП у країнах ЄС та рекомендованої ВМО. Забезпечить оперативне розв'язання проблеми упродовж кількох місяців. Створить належні умови перетину кордону та виключить з цього процесу корупційну складову. Забезпечить правову регламентацію окремого сегменту правовідносин. Створить передумови для внесення якісних змін до законодавства.	Зовнішні чинники відсутні
Альтернатива 2	Не забезпечить можливість оперативного вирішення проблематики черг автотранспорту перед АПП через	Зовнішні чинники відсутні

Внесення змін до законів та підзаконних актів, предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону Спосіб оцінюється, як такий, що потребує тривалої процедури реалізації та координації роботи значної кількості ЦОВВ. Потребує вдосконалення шляхом закріплення за одним із ЦОВВ функції управління чергами перед АПП за прикладом країн ЄС	необхідність внесення змін до нормативних актів різної юридичної сили (закони, постанови Кабміну, відомчі накази) за різними процедурами розроблення та прийняття. Процес розроблення змін до законодавства об'єктивно ускладнюватиметься: відсутністю чіткої компетенції ЦОВВ у сфері організації системи управління чергами перед АПП*; значною кількістю суб'єктів та різною процедурою видання нормативних актів (ВРУ, Кабмін, МВС, Мінфін та інші). Наявний високий ризик виникнення правових колізій під час застосування змінених нормативних актів, прийнятих без урахування досвіду функціонування системи управління чергами у режимі пілотного проекту.	
Альтернатива 3 Відсутність регулювання Спосіб оцінюється як неприйнятний	Не відповідає практиці розв'язання проблематики черг перед АПП у країнах ЄС та рекомендаціям ВМО	Зовнішні чинники відсутні

* Чинне законодавство містить лише положення щодо обов'язкових дій підрозділів Держприкордонслужби та МВС на вже існуючу чергу.

Такі складові процесу управління чергами перетину кордону як:

черговість заїзду транспортних засобів у пункти пропуску та вжиття заходів реагування у випадках накопичення ТЗ перед пунктами пропуску належить до компетенції підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України;

впровадження інформаційних систем та технологій під час переміщення через митний кордон товарів та громадян належить до компетенції митних органів;

паркування ТЗ поза дорожньою мережею у належно обладнаних зонах очікування перед пунктами пропуску належить до сфери діяльності власників та користувачів відповідної інфраструктури. Наразі в Закарпатській області існують необхідні майданчики, які перебувають у сфері управління Мінекономіки України та приватній власності.

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

5.1. Механізми дії регуляторного акта.

Порядок реалізації пілотного проєкту, який затверджується проєктом Постанови, передбачає:

1. Визначення низки дефініцій, зокрема:

електронна черга перетину кордону (сервіс) – це створений відповідно до цього Порядку оператором сервісу регламент допуску транспортних засобів до АПП. Сервіс: здійснюється із застосуванням інформаційної (автоматизованої) системи бази даних, апаратно-програмного комплексу інших засобів та ресурсів (засоби сервісу), за допомогою якої відбувається бронювання та адміністрування місця в черзі очікування, допуск транспортних засобів до АПП; базується на системі договірних зобов'язань, які регулюють відносини між оператором сервісу, користувачами сервісу, суб'єктами господарювання зон очікування, та алгоритмах взаємодії сервісу та посадових осіб контролюючих органів, визначених правилами функціонування електронної черги та технологічною схемою пропуску осіб, транспортних засобів та вантажів через державний кордон, що затверджується окремо для кожного пункту пропуску;

регламент допуску транспортних засобів до АПП – це бронювання транспортного засобу в черзі очікування, його прибуття до зони очікування, використання зони очікування, направлення транспортного засобу до АПП;

черга очікування – послідовність виклику та направлення транспортних засобів до АПП відповідно до сформованої сервісом системи ранжування бази даних про черги: черги попереднього бронювання, живої черги, пріоритетної черги;

бронювання – придбання користувачем сервісу за допомогою засобів сервісу місця в черзі очікування;

2. Сервіс забезпечує реалізацію регламенту допуску транспортних засобів до АПП. З метою адміністрування електронної черги засобами сервісу здійснюються координація та супровід таких етапів допуску транспортних засобів до АПП для виїзду з території України:

бронювання користувачем засобами сервісу місця в черзі очікування перетину державного кордону;

прибуття транспортного засобу до зони очікування з автоматичною фіксацією сервісом факту прибуття;

очікування виклику засобами сервісу на в'їзд транспортного засобу до АПП;

виїзд транспортного засобу із зони очікування на підставі виклику засобами сервісу до АПП з автоматичною фіксацією сервісом факту виїзду для слідування до АПП;

в'їзд транспортного засобу на територію АПП з метою проходження контрольних процедур для виїзду з території України з автоматичною фіксацією сервісом факту в'їзду до АПП;

проходження визначених законодавством видів контролю, необхідних для виїзду транспортного засобу із АПП, з автоматичною фіксацією засобами сервісу факту виїзду з АПП.

3. Визначає суб'єктів реалізації пілотного проєкту та їх обов'язки. Зокрема, такими суб'єктами є:

Обласна державна адміністрація, у межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють АПП;

Міністерство інфраструктури України;

Міністерство внутрішніх справ України;

Адміністрація Державної прикордонної служби України;

Державна митна служба України;

органи охорони державного кордону Державної прикордонної служби України;

територіальні органи Державної митної служби України;

територіальні органи Національної поліції України;

Українське Державне Підприємство по обслуговуванню іноземних та вітчизняних автотранспортних засобів „Укрінтеравтосервіс”;

оператор сервісу;

суб'єкти господарювання зони очікування;

користувачі сервісу.

Визначальним для функціонування системи управління чергами є обов'язок:

1) територіального органу Державної прикордонної служби України – здійснювати контроль в'їзду (прибуття) у пункт пропуску осіб, транспортних засобів, спрямованих сервісом із зони очікування до автомобільного пункту пропуску у послідовності, визначеній сервісом із використанням засобів сервісу, а також забезпечувати відмову в'їзду (прибуття) у пункт пропуску осіб, транспортних засобів, які не мають бронювання;

2) користувачів сервісу – здійснювати бронювання в черзі очікування та оплати платежу за використання сервісу, а також в'їзду на територію АПП, для виїзду з території України, виключно на підставі виклику, отриманого засобами сервісу управління чергами.

3) оператора сервісу – забезпечення створення та супровід функціонування системи управління чергами упродовж пілотного проєкту та контроль якості сервісу, у тому числі й зони очікування.

5.2. Організаційні заходи впровадження регуляторного акта в дію

Для впровадження цього регуляторного акта в дію необхідно забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його

оприлюднення в засобах масової інформації на офіційних веб-сайтах всіх суб'єктів реалізації пілотного проєкту та профільних громадських об'єднань.

Порядком проведення пілотного проєкту також передбачено обов'язки кожного суб'єкта, за винятком користувачів сервісу, здійснювати систематичні заходи щодо інформування громадськості.

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

Для впровадження та виконання вимог регуляторного акта органи виконавчої влади, суб'єкти господарювання та громадяни не нестимуть додаткових витрат.

Функції, які здійснюватимуть центральні та територіальні органи державної влади для реалізації пілотного проєкту, цілком належать до їх компетенції, а їх реалізація відбуватиметься у межах фінансування відповідних державних органів.

Частина заходів з реалізації пілотного проєкту, що здійснюється органами державної влади, носить разовий та несистематичний характер.

Час безпосередньої роботи посадових осіб територіальних органів Держприкордонслужби та митних органів із системою управління чергами, за рахунок її автоматизації та відсутності необхідності внесення будь-яких відомостей про ТЗ, що перетинає кордон, є незначним (до 1хв/1ТЗ), не впливатиме на загальний час здійснення контрольних процедур стосовно ТЗ. Враховуючи розмір мінімальної заробітної плати, встановлений з 01.01.2021, витрати, пов'язані з роботою посадових осіб митниці та Держприкордонслужби до 1хв/1ТЗ, складатимуть не більше 0,59 гривні.

Упродовж пілотного проєкту можливим є повна інтеграція та обмін даними між системою управління чергами та інформаційними системами митниці та прикордонними загонами у АПП. Зазначене повністю виключить необхідність оперативної взаємодії системи управління чергами з посадовими особами митниці та прикордонних загонів.

Плата за використання сервісу, яку будуть здійснювати суб'єкти господарювання незалежно від типу підприємства (великі, середні, малі, мікро), у кілька разів менша за витрати, які вони несуть у зв'язку з чергами перед автомобільними пунктами пропуску. За інформацією перевізників, такі витрати складають від 20 євро (плата водію за день роботи) за добу простою. За інформацією генерального директора міжнародної компанії „Modern-Expo”, одного з найбільших волинських експортерів, від простою автомобілів на кордоні його підприємство втрачає щодня 120 тисяч доларів, на рік – до 50 мільйонів за простій лише у пункті пропуску „Ягодин”.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Порядок реалізації пілотного проєкту, який затверджується проєктом Постанови, передбачає час його проведення до моменту початку

функціонування аналогічної системи відповідно до імплементованих до законодавства механізмів за результатами пілоту. Проектом Постанови передбачено прийняття відповідного рішення Урядом на підставі остаточного звіту, який має бути наданий у вересні 2023 року.

Таким чином, реалізація пілотного проекту упродовж 2021 – 2023 років необхідна для:

1) неодноразового відпрацювання повного річного циклу функціонування системи управління чергами, оскільки на ритмічність роботи АПП впливають події упродовж календарного року;

2) створення перед АПП інфраструктури зон очікування для всіх типів автомобільного транспорту (особисті автомобілі, автобуси, мікроавтобуси). Період створення такої інфраструктури складає 1,5 – 2 роки: починаючи від процедури землевідведення, проєктування, будівництва та введення в експлуатацію об'єктів архітектури, незалежно від форми власності суб'єкта господарювання;

3) підготовки та внесення змін до національного законодавства упродовж 2023 року з метою започаткування функціонування системи управління чергами у 2024 році у звичному, а не пілотному режимі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Враховуючи цілі державного регулювання, визначені у другому розділі аналізу регуляторного впливу, для відстеження результативності цього регуляторного акта обрано такі показники:

1. Забезпечення прогнозованого часу перетину кордону:

1.1. Частка ТЗ, що перетнула кордон у попередньо заброньований час, складає не менше 80 відсотків.

1.2. Час очікування ТЗ у живій черзі за звичних обставин функціонування АПП складає не більше 24 годин.

1.3. Інформування користувача про його місце в живій черзі та орієнтовний час виклику ТЗ до АПП для перетину кордону – 100 відсотків.

1.4. Інформування про зміну попередньо заброньованого часу виклику ТЗ до АПП для перетину кордону у зв'язку з виникненням форс-мажорних обставин його функціонування – 100 відсотків.

2. Економія видатків користувачів сервісу на перетин кордону одного ТЗ – не менше ніж на 30 відсотків.

3. Пожвавлення господарської діяльності прикордонних територій:

3.1. Кількість створених суб'єктами господарювання робочих місць для забезпечення функціонування системи управління чергами перед АПП – не менше 8.

3.2. Початок функціонування нової чи відновлення функціонування існуючих об'єктів інфраструктури перед АПП – не менше 1.

4. Зменшення видатків на утримання дорожньої мережі перед АПП на 50 відсотків.

5. Зменшення випадків адміністративних та кримінальних правопорушень, пов'язаних із чергами автомобілів перед АПП, – не менше ніж на 50 відсотків.

6. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень регуляторного акта – високий.

Проект Постанови та аналіз регуляторного впливу акта було розміщено на офіційному веб-порталі Закарпатської обласної державної адміністрації в мережі Інтернет для отримання пропозицій та зауважень громадськості.

Після прийняття акт буде оприлюднено у засобах масової інформації та на офіційних веб-сайтах суб'єктів реалізації пілотного проекту в мережі Інтернет.

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися шляхом аналізу даних відповідно до встановлених показників результативності.

Базове відстеження здійснюватиметься через один рік після введення його в дію.

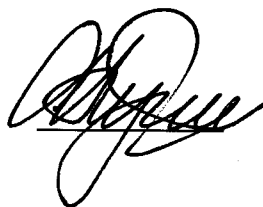
Повторне відстеження здійснюватиметься не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності регуляторним актом шляхом порівняння статистичних даних.

Метод проведення відстеження результативності – статистичний та шляхом опитування сукупності респондентів в усній та письмовій формі.

Вид даних, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності, – статистичні, опитування.

Для відстеження результативності будуть використовуватися дані, отримані за результатами здійснених опитувань, проведених залученими науковими установами й експертами у сфері транскордонного співробітництва, економіки та юриспруденції, відповідно до положень порядку проведення пілотного проекту.

Голова Закарпатської обласної
державної адміністрації



Анатолій ПОЛОСКОВ

_____ 2021 р.



Додаток до
Аналізу регуляторного впливу
проекту постанови Кабінету Міністрів України
„Питання реалізації пілотного проекту організації
управління чергами автотранспорту перед міжнародними
автомобільними пунктами пропуску „Електронна черга
перетину кордону”

МОНІТОРИНГ

інформаційних повідомлень про проблему черг автотранспорту перед автомобільними пунктами пропуску



1.
31.03.2021 820 просмотров
На одному із закарпатських КПП сталася масова бійка (ВІДЕО)

<https://pershij.com.ua/na-odnomu-iz-zakarpatskykh-kpp-stalasja-masova-bijka-video/>



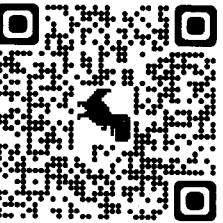
2.
7 158 просмотров • 10 янв. 2021
Черга на пункт пропуску "Ужгород"

<https://www.youtube.com/watch?v=2wtiS1utN7g>



3.
Суспільне Закарпаття 941 просмотр 6 нояб. 2020 г.
Понад 300 вантажівок о 17:30 стояли у черзі біля КПП "Вишне-Немецьке" на українсько-словацькому кордоні. Про це повідомила речниця Чопського прикордонного загону Олена Грачук. За її словами, черги почали утворюватися кілька днів тому.

<https://www.youtube.com/watch?v=9zIZxitzVa0>



4.
4 312 переглядів • 30 вересня 2020 г (з 5:09 хв.)
Робоча поїздка Президента на Закарпаття

<https://www.youtube.com/watch?v=OjyCO1laKSw>



5.

<http://www.mukachevo.net.ua/news/view/2036572>

Понеділок, 31.08.2020 | 09:43

Як на КПП "Дяково" водії побились (ВІДЕОФАКТ)



6.

<https://www.youtube.com/watch?v=fMRgshG5PzA>

6 218 просмотров • 21 авг. 2020

На КПП «Тиса» — з півсортні авто. Черга просувається понад 6 годин



7.

<http://roditeli.karpat.in.ua/?p=16384&lang=uk>

17:05 Червень 22, 2020

На КПП «Дяково» на українсько-румунському кордоні - величезні черги. ВІДЕО



8.

<https://www.youtube.com/watch?v=sq5CFCG9eIU>

16 937 просмотров 12 июн. 2020

Ситуація на кордоні



9.

<https://www.youtube.com/watch?v=Iu0inX---lc>

Телеканал Sitius 7 639 просмотров • 12 янв. 2020 г.

Черга на кордоні на легковому переході "Ужгород - Вишне Німецьке", майже 1 км



10.

https://www.youtube.com/watch?v=tzdi_Bhk1B4
4 660 просмотров • 25 нояб. 2019 г.
Сутички на кордоні: на КПП «Ужгород» затор з обох сторін



11.

<https://www.youtube.com/watch?v=NKIdY4iSE7s>
2 533 просмотра • 25 нояб. 2019 г.
Телеканал Sitius
Сьогодні далекобійники перекрили об'їзну Ужгорода і заблокували проїзд для вантажівок



12.

<https://www.facebook.com/specialcontrol/videos/%D1%87%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B0-%D0%BA%D0%BF%D0%BF-%D1%83%D0%B6%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4-%D0%B2%D0%B8%D1%88%D0%BD%D1%94-%D0%BD%D0%B5%D0%BC%D0%B5%D1%86%D0%BA%D0%B5/420670148930223/>

Спеціальний контроль сейчас здесь: Кпп Ужгород - Вышине Немецкое.
9 ноября 2020 г. · Ужгород ·

До КПП "Ужгород-Вышине Немецке" утворилися кілометрові черги з вантажних фур. Тягучка до села Барвінок

<https://www.youtube.com/watch?v=B9yNfL0ZJ4I>

13.

Перший Кабелльний 3 430 просмотров • 29 окт. 2019 г.
Десяткикілометровый коллапс. Уже майже тиждень водії стоять у черзі на КПП "Ужгород" - "Вышине Немецке" – безрезультатно. У багатьох ось-ось увірветься терпець. Півсотні авто – велике скупчення вантажних автомобілей, які працівники митниці не встигають обслужити?

<https://www.youtube.com/watch?v=3r1FLVvPhSs>

14.

Pro Zahid 1 230 просмотров • 23 окт. 2019 г.
Більше тижня без сну та елементарних зручностей. На Українсько-Словачькому кордоні утворилися десяткикілометрові черги з вантажівок. Водії скаржаться, що тут і потребу справити ніде, а про інші умови для особистої гігієни навіть не йдеться. Сплять водії теж по кілька годин на добу, аби не проспати свою чергу.



15.

<https://www.facebook.com/uzhgorod0312/videos/%D1%87%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B0-%D0%B2%D1%96%D0%B4-%D0%BA%D0%BF%D0%BF-%D1%83%D0%B6%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4-%D0%B4%D0%BE-%D0%B0%D0%B7%D1%81-%D1%83%D0%B6%D1%8C%D1%82%D1%80%D0%B0/240969060133539/>

Сайт міста Ужгорода - 0312.ua

9 декабря 2018 г. · Черга від КПП "Ужгород" до АЗС "Ультра"



16.

<https://www.businessz.com.ua/news/events/3744>

31.10.2018 11:16

Закарпатська двадцятка концентровано вирішила та описала понад 20 проблем бізнес-середовища в регіоні.



17.

<https://www.youtube.com/watch?v=yU321k0QdDc>

3 285 просмотров • 21 февр. 2018 г.

Кілометрові черги утворилися на КПП «Дяково» у Виноградівському районі



18.

<http://www.mukachevo.net.ua/news/view/272794>

Середа, 20.12.2017 | 09:18 Ситуація на кордоні

Водії, які стоять у черзі на об'їзній Ужгорода, жаліються на фури, яких пропускають без черги (ВІДЕО)



19.

<https://www.facebook.com/Mukachevo.net/videos/%D0%BA%D0%BF%D0%BF-%D1%83%D0%B6%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4-%D1%87%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B0-%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B0%D0%B6%D1%96%D0%B2%D0%BE%D0%BA/1507747912595818/>

Mukachevo.net 19 ноября 2017 г.

Під КПП Ужгород знову вишикувалася довга з вантажівок, будьте особливо обережні за кермом на цій ділянці.

<https://www.youtube.com/watch?v=4FtOmCiLWxs>



20. Суспільне Закарпаття 112 просмотров 9 окт. 2017 г
Черги на КПП Ужгород #Тиса LIVE (09.10.17)

Сьогодні в програмі #Тиса LIVE говоримо про черги на КПП "Ужгород". Близько тижня зі сторони українського боку до пункту пропуску Вишне-Немецьке кілометрові затори із вантажних автомобілів. Вчора, водії, які стоять в черзі, влаштували пікет. У чому причина? Гість програми Олег Плоськіна секретар закарпатської ради перевізників АСМАП.



21. <https://www.uupnauada.gov.ua/wp-content/uploads/2017/07/%E2%84%96324-%D0%9F%D1%80%D0%BE-%D0%B7%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D0%B4%D0%B5%D0%BF%D1%83%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%96%D0%B2-%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D1%97-%D1%80%D0%B0%D0%B4%D0%B8.docx>

Звернення Виноградівської районної ради щодо розташування зупинки вантажного автотранспорту за межами села Ботар Виноградівського району від 14.06.2017 №324

Список центральних органів виконавчої влади,
яким надіслано для погодження проєкт постанови „Питання реалізації
пілотного проєкту організації управління чергами автотранспорту перед
міжнародними автомобільними пунктами пропуску „Електронна черга
перетину кордону”

1. Міністерство фінансів України
2. Міністерство внутрішніх справ України
3. Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України
4. Міністерство інфраструктури України
5. Державна регуляторна служба України
6. Міністерство цифрової трансформації України
7. Міністерство закордонних справ України
8. Адміністрація Держприкордонслужби України
9. Державна митна служба України