УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до листів Міністерства юстиції України від 10.06.2021 № 25128/21499-33-21/10.1.3 та від 27.07.2021 № 40807/65446-26-21/10.1.3 (копії додаються), у зв'язку з набранням законної сили рішенням Окружного адміністративного суду міста Києва від 23.07.2020 та постановою Шостого апеляційного адміністративного суду від 19.04.2021 у справі № 640/3513/20 (копії додаються), з урахуванням зауважень Міністерства економіки України, наданих листом від 21.07.2021 № 3821-07/37942-03 (копія додається), згідно із Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів» (далі – проєкт наказу).

Додатки: 1. Проєкт наказу на 2 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу до проєкту наказу на 11 арк. в 1 прим.
3. Порівняльна таблиця до проєкту наказу на 1 арк. в 1 прим.
4. Копія листа Міністерства юстиції України від 10.06.2021 № 25128/21499-33-21/10.1.3 на 2 арк. в 1 прим.
5. Копія листа Міністерства юстиції України від 27.07.2021 № 40807/65446-26-21/10.1.3 на 1 арк. в 1 прим.
6. Копія рішення Окружного адміністративного суду міста Києва від 23.07.2020 у справі № 640/3513/20 на 13 арк. в 1 прим.
7. Копія постанови Шостого апеляційного адміністративного суду від 19.04.2021 у справі № 640/3513/20 на 11 арк. в 1 прим.
8. Копія листа Міністерства економіки України від 21.07.2021 № 3821-07/37942-03 на 2 арк. в 1 прим.
9. Копія наказу про перебування Міністра у відпустці та тимчасове покладення виконання обов'язків на 1 арк. в 1 прим.

Т. в. о. Міністра Василь ШКУРАКОВ

427032 *

№11021/46/10-21 від 20.08.2021 на №40807/65446-26-21/10.1.3 від 27.07.2021

Олександр Ребенок 351 44 59

Проєкт

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

_____ **м. Київ** **№** _____

Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів

Відповідно до статті 22 Закону України «Про морські порти України», абзацу шостого підпункту 13 та підпункту 34 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460 (із змінами), та у зв'язку з набранням законної сили рішенням Окружного адміністративного суду міста Києва від 23.07.2020 та постановою Шостого апеляційного адміністративного суду від 19.04.2021 у справі № 640/3513/20, **н а к а з у ю**:

1. Внести зміну до абзацу другого пункту 3.5 розділу III Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462 (із змінами), виклавши його в такій редакції:

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

2. Директорату реформування морської та річкової галузі (Ілясевич Я.) забезпечити подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

3. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

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

5. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Т. в. о. Міністра Василь ШКУРАКОВ

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проєкту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»

І. Визначення проблеми

Згідно із статтею 21 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) встановлено, що тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів, підлягають державному регулюванню національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Відповідно до статті 4 Закону передбачено, що функціонування та розвиток морських портів здійснюються за принципами, зокрема, об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту.

Наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 р. за № 930/23462, затверджено Порядок справляння та розміри ставок портових зборів (далі – Порядок справляння).

Розробка проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів» передбачена необхідністю приведення нормативно-правого акта у відповідність до законодавства.

Враховуючи, що абзац 2 пункту 3.5 розділу III Порядку справляння в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 25червня 2019 № 459 рішенням Окружного адміністративного суду міста Києва від 23.07.2020 № 640/3513/20 визнано протиправним та нечинним з моменту прийняття, необхідно передбачити чіткі та прозорі умови звільнення від канального збору суден, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють під Державним Прапором України каботажне та закордонне плавання, та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання.

Відповідно до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11липня 2013 № 548 (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23грудня 2020 № 1634) передбачено, що від ефективності функціонування морських портів України, рівня їх технологічного та технічного оснащення,

відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Тому у Стратегії у якості однієї із основних умов розвитку портової галузі визначено реалізацію конкурентної тарифної політики.

Кінцевими споживачами та платниками вартості транспортування товару є підприємства, які беруть участь у суспільному виробництві, формуванні внутрішніх товарних ринків та забезпеченні зовнішньоекономічних відносин України шляхом експортування власної продукції або закупівлі на зовнішніх товарних ринках імпортного продукту.

Портові збори є складовою загального логістичного ланцюга, завдяки якому забезпечується присутність вітчизняних товаровиробників на міжнародному ринку.

Статтею XVII «Національний режим» Генеральної угоди про торгівлю послугами (ГАТС) передбачено, що у секторах, які входять до національного розкладу, і за виконання умов та кваліфікаційних вимог, обумовлених у ньому, кожний член повинен надати послугам і постачальникам послуг будь-якого іншого члена щодо всіх заходів, які торкаються поставки послуг, режим, не менш сприятливий, аніж той, який він надає таким самим своїм послугам або постачальникам послуг.

Національний розклад України – Графік специфічних зобов'язань в секторі послуг України, що є невід'ємною частиною Протоколу про вступ України до Світової організації торгівлі, ратифікованого Законом України від 10 квітня 2008 № 250-VI, містить зобов'язання щодо забезпечення національного режиму для послуг міжнародного морського транспорту (вантажного та пасажирського за винятком каботажного транспорту), а також для послуг перевезення пасажирів і вантажів на внутрішніх водних шляхах (за винятком каботажу).

Таким чином, пропозицію розроблено з метою виконання норми щодо забезпечення не менш сприятливого режиму для іноземних постачальників послуг перевезення пасажирів та вантажів, порівняльно з вітчизняними, а саме внесення змін до Порядку справляння в частині звільнення від канального збору суден, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють каботажне та закордонне плавання та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, незалежно від того, під яким прапором вони здійснюють таке плавання.

Завдяки розвитку таких перевезень буде задіяно транспортний потенціал системи внутрішніх водних шляхів.

Вирішення цієї проблеми можливе шляхом внесення змін до нормативно - правого акту з метою виключення підґрунтя для спірних питань.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

Визначити питому вагу суб'єктів малого підприємництва неможливо, оскільки справляння плати за портові збори впливає на діяльність як учасників ринку перевезень через морські порти України, так і суб'єктів господарювання усіх форм власності різних галузей економіки, що є учасниками зовнішньоекономічної діяльності як експортери чи імпортери та/або споживачами товарів – об'єктів перевезень через морські порти.

Вирішення цієї проблеми можливе шляхом внесення змін до нормативно-правового акту з метою удосконалення їх положень щодо стягування плати за портові збори (зокрема, канальний збір). Для цього розроблено проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів» (далі – Проект акта).

II. Цілі державного регулювання

Метою впровадження змін до нормативно-правого акта є забезпечення чітких та прозорих умов стягнення портових зборів із суден та порядку звільнення суден від сплати канального збору, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють каботажне та закордонне плавання, та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання.

Прийняття проекту акта відповідатиме принципам державної регуляторної політики, а саме:

адекватності – звільнення від стягнення канального збору суден, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють каботажне та закордонне плавання, та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання;

збалансованості - забезпечення у регуляторній діяльності балансу інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави;

передбачуваності – забезпечення конкурентоспроможності користувачів портових послуг із їх можливістю планування витрат за суднозаходи виходячи з

конструктивних особливостей судна;

прозорості врахування громадської думки – шляхом розміщення на сайті Міністерства інфраструктури України проекту акта для обговорення, висвітлення питання необхідності внесення зміни в засобах масової інформації, обговорення його з бізнес-спільнотою, обов'язкового розгляду регуляторними органами проекту наказу, розгляду зауважень та пропозицій, наданих у встановленому законодавством порядку фізичними та юридичними особами, своєчасне доведення до відома причетних прийнятого наказу.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	відсутні чіткі та прозорі умови звільнення суден від стягнення канального збору, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють каботажне та закордонне плавання, та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання; судові спори щодо справляння коштів від портових зборів (канального збору).
Альтернатива 2. Прийняття проекту акта Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»	Прийняття регуляторного акта дозволить: забезпечити прозорі умови звільнення суден, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють каботажне та закордонне плавання, та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, від сплати канального збору; дозволить уникнути судових спорів із суб'єктами господарювання щодо справляння портових зборів (канального збору).

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.
Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Додаткових витрат не передбачається.
Альтернатива 2. Прийняття проекту акта Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»	забезпечити прозорі умови звільнення суден, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють каботажне та закордонне плавання, та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, від сплати канального збору; дозволить уникнути судових спорів з суб'єктами господарювання щодо справляння портових зборів (канального збору).	Зменшиться надходження коштів від канального збору у розмірі близько 18 млн грн. щорічно (розрахунково)

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання:

портові збори, що справляються у морських портах України та на судноплавних каналах за державними регульованими тарифами, стягуються із судновласників (безпосередньо або через морських агентів). Перелік морських агентів, які обслуговують судна у морських портах та співпрацюють на договірних засадах із ДП «АМПУ», налічує біля 377 суб'єктів господарювання і також залежить від переліку судновласників, що постійно змінюється; портові збори (канальний збір) мають вплив на вартість транспортування усіх товарів через морські порти, отже, і опосередкований вплив на діяльність будь-яких інших суб'єктів господарювання.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	1	377	н/д	н/д	378
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,3	99,73	н/д	н/д	100

Вид альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття проекту акта Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»	Для ДП «АМПУ»: прозорі умови звільнення суден, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють під Державним Прапором України каботажне та закордонне плавання, та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, від сплати канального збору; уникнення судових спорів з суб'єктами господарювання щодо справляння портових зборів (канального збору).	Зменшиться надходження коштів від канального збору у розмірі близько 12 млн грн. щорічно Для суб'єктів господарювання пільгові умови нарахування канального збору (звільнення суден з урахуванням їх конструктивних особливостей)

Сумарні витрати за альтернативами	**Сума витрат, гривень**
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Додаткових витрат не передбачається, але проблему не вирішено
Альтернатива 2. Прийняття проекту акта Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»	Зменшиться надходження коштів від канального збору, що справляється ДП «АМПУ»

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

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

Це дозволить:

- удосконалити законодавство з метою реалізації норм Закону;

- підвищити конкурентоздатність українських виробників на світовому ринку товарів.

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	Цілі державного регулювання не будуть досягнуті
Альтернатива 2. Прийняття проекту акта Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»	3	Основні цілі державного регулювання будуть досягнуті

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні	Додаткових витрат не передбачається	Цілі державного регулювання не досягаються
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та	Для ДП «АМПУ» та суб'єктів господарювання: прозорі умови звільнення суден, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку	Для ДП «АМПУ» зменшиться надходження коштів від канального збору	Прийняття акта забезпечить досягнення цілей державного регулювання

розмірів ставок портових зборів»	не більш як 4,0 метри, здійснюють каботажне та закордонне плавання, та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, від сплати канального збору; уникнення судових спорів з суб'єктами господарювання щодо справляння портових зборів (канального збору).		

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблематики, є прийняття регуляторного акта.

Акт спрямований на удосконалення нормативно-правового регулювання справляння портових зборів.

Найбільш важливим є те, що прийняття зазначеного регуляторного акта дасть змогу удосконалити положення наказу, яким регулюється справляння портових зборів.

Очікуваний позитивний ефект – забезпечення прозорих умов стягнення портових зборів та порядку застосування пільгових умов під час звільнення суден від сплати портових зборів.

Організаційні заходи, які необхідно здійснити для впровадження наказу:

1) дії суб'єктів господарювання – ознайомлення з чіткими, зрозумілими вимогами під час стягнення портових зборів та пільговими умовами звільнення від них;

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

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

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

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

Враховуючи особливості питань, для вирішення яких розроблено регуляторний акт, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

У зв'язку з цим не проводився розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта.

Регуляторний акт не стосується підприємств, що є представниками мікро- та малого підприємництва. Тому, Тест малого підприємництва (М-Тест) згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Регуляторний акт запроваджується на необмежений строк.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаний з дією регуляторного акта;

Кількість субєктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія регуляторного акта;

Розмір коштів та час, що необхідно буде витратити субєктам господарювання для виконання вимог регуляторного акта;

Витрати на оплату портових зборів, що здійснюються у морському порту суб'єктами господарювання, є складовими у загальних транспортних витратах на одиницю вантажу, що транспортується водним транспортом через морські порти України.

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

З огляду на цілі державного регулювання для відстеження результативності цього наказу пропонується встановити обсяг вантажів, які проходять через морські порти.

Дія акта поширюватиметься на усіх суб'єктів господарювання, незалежно від підпорядкованості та форми власності, на яких поширюється дія закону.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб - середній.

Проект акта наказу та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність»/«Регуляторна діяльність» (www.mtu.gov.ua) з метою отримання зауважень та пропозицій до нього від фізичних та юридичних осіб. їх об'єднань.

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

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України статистичним методом

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта акта буде здійснено після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності акта.

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

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

Т. в. о. Міністра інфраструктури України Василь ШКУРАКОВ

_____ 2021 року

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ
до наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проєкту акта
Порядок справляння та розміри ставок портових зборів, затверджений наказом Мінінфраструктури від 27 травня 2013 р. № 316, зареєстрований у Мін'юсті 12 червня 2013 р. за № 930/23462 III. Канальний збір	
3.5. Для суден, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,5 метра, ставки канального збору застосовуються з коефіцієнтом 0,38, крім морського порту Білгород-Дністровський та каналу Прорва. Судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4 метри, здійснюють **каботажне** плавання та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору.	3.5. Для суден, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,5 метра, ставки канального збору застосовуються з коефіцієнтом 0,38, крім морського порту Білгород-Дністровський та каналу Прорва. Судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють каботажне **або закордонне** плавання та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору.

Т. в. о. Міністра інфраструктури України

_____2021 р.

Василь ШКУРАКОВ

МІНІСТЕРСТВО ЮСТИЦІЇ УКРАЇНИ
Мін'юст
вул. Архітектора Городецького, 13, м.Київ, 01001
тел.: (044) 364-23-93, факс: (044) 271-17-83
E-mail:callcentre@minjust.gov.ua,
themis@minjust.gov.ua,
Web: http://www.minjust.gov.ua,
код згідно з ЄДРПОУ 00015622

Міністерство інфраструктури України

Щодо наказу Міністерства інфраструктури України від 25 червня 2019 року № 459

До Міністерства юстиції України надійшов лист приватного акціонерного товариства «Судноплавна компанія «Укррічфлот» від 02 червня 2021 року № 1-1-23/122 щодо скасування рішення про державну реєстрацію наказу Міністерства інфраструктури України від 25 червня 2019 року № 459 «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 29 липня 2019 року за № 827/33798, у зв'язку з набранням законної сили рішенням Окружного адміністративного суду міста Києва від 23 липня 2020 року та постановою Шостого апеляційного адміністративного суду від 19 квітня 2021 року (справа № 640/3513/20) за адміністративним позовом приватного акціонерного товариства «Судноплавна компанія «Укррічфлот» до Міністерства інфраструктури України, за участю третьої особи без самостійних вимог на предмет спору: державного підприємства «Адміністрація морських портів України», щодо визнання протиправним та нечинним цього наказу в окремій його частині.

Відповідно до частини першої статті 129^1 Конституції України судове рішення є обов'язковим до виконання.

Набрання законної сили судовим рішенням про визнання нормативно-правового акта протиправним (незаконним чи таким, що не відповідає правовому акту вищої юридичної сили) та нечинним повністю або в окремій його частині, згідно з підпунктом «б» пункту 17 Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств, інших органів виконавчої влади, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1992 року № 731, є підставою для скасування рішення про державну реєстрацію нормативно-правового акта.

Враховуючи викладене та відповідно до абзацу другого пункту 7 Порядку скасування рішення про державну реєстрацію нормативно-правових актів, занесених до державного реєстру, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 31 липня 2000 року № 32/5, зареєстрованого в Міністерстві юстиції

UB
Міністерство юстиції України
№25128/21499-33-21/10.1.3 від 10.06.2021
КЕП: Банчук О. А. 10.06.2021 18:26
12A1C72050EC68540400000175A050084560D00

України 31 липня 2000 року за № 458/4679 (у редакції наказу Міністерства юстиції України від 15 травня 2013 року № 884/5), Міністерству інфраструктури України необхідно у 5-денний строк внести відповідні зміни до наказу Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 «Про портові збори», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462 (із змінами, в тому числі внесеними наказом Міністерства інфраструктури України від 25 червня 2019 року № 459), і нормативно-правовий акт з порушеного питання у цей самий строк подати на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому законодавством про державну реєстрацію нормативно-правових актів порядку.

В іншому разі Міністерством юстиції України відповідно до пункту 8 цього Порядку буде скасовано рішення про державну реєстрацію наказу Міністерства інфраструктури України від 25 червня 2019 року № 459 «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 29 липня 2019 року за № 827/33798.

Заступник Міністра **Олександр БАНЧУК**

Тетяна Захарчук 271 15 51

МІНІСТЕРСТВО ЮСТИЦІЇ УКРАЇНИ
Мін'юст
вул. Архітектора Городецького, 13, м. Київ, 01001
тел.: (044) 364-23-93, факс: (044) 271-17-83
E-mail: callcentre@minjust.gov.ua,
themis@minjust.gov.ua,
Web: http://www.minjust.gov.ua.
код згідно з ЄДРПОУ 00015622

Міністерство інфраструктури України

Щодо повернення нормативно-правового акта без державної реєстрації для доопрацювання

Згідно з наказом Міністерства юстиції України від 27 липня 2021 року № 2659/5 «Про повернення нормативно-правового акта без державної реєстрації для доопрацювання» Міністерство юстиції України повертає без державної реєстрації для доопрацювання наказ Міністерства інфраструктури України від 17 червня 2021 року № 329 «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів».

Одночасно зазначаємо, що відповідно до пункту 11[1] Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств, інших органів виконавчої влади, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1992 року № 731, у разі повернення нормативно-правового акта без державної реєстрації суб'єкт нормотворення повинен врахувати всі висловлені органом державної реєстрації зауваження та усунути виявлені порушення і протягом місяця повторно подати акт на державну реєстрацію або надати органу державної реєстрації копію документа про скасування такого акта.

Термін доопрацювання зазначеного нормативно-правового акта до **20 серпня 2021 року.**

Додатки:

1. Копія наказу про доопрацювання нормативно-правового акта на 1 арк.
2. Копія висновку про доопрацювання нормативно-правового акта на 6 арк.
3. Нормативно-правовий акт на 2 арк.
4. Висновок суб'єкта нормотворення про проведення гендерно-правової експертизи проєкту нормативно-правового акта на 2 арк.
5. Довідка щодо відповідності нормативно-правового акта зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (aquis ЄС) на 2 арк.
6. Висновок Міністерства юстиції України щодо відповідності положенням Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод та практиці Європейського суду з прав людини на 1 арк.
7. Матеріали погодження на 4 арк.

Директор Департаменту реєстрації та систематизації правових актів **Наталія ЖЕЛЕЗНЯК**

Олександр Барабаш 271 15 51

СЕД АСКОД
Міністерство юстиції України
№ 40807/65446-26-21/10 1.3 від 27 07 2021
Підписувач Железняк Наталія Анатоліївна
Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000000D7682F00CC558500
Дійсний з 23.06.2020 0:00:00 по 23.06.2022 0:00:00

ОКРУЖНИЙ АДМІНІСТРАТИВНИЙ СУД міста КИЄВА 01051, м. Київ, вул. Болбочана Петра 8, корпус 1 **Р І Ш Е Н Н Я**

І М Е Н Е М У К Р А Ї Н И

23 липня 2020 року **м. Київ** **№ 640/3513/20**

Окружний адміністративний суд міста Києва у складі головуючої судді Клименчук Н.М., за участю секретаря судового засідання Харченка А.О.,

за участі представників сторін:

позивача - Іванченка О.І., Грохимчука О.І.

відповідача - Колесник І.Ю.

третьої особи - не з`явився

розглянувши у відкритому судовому засіданні адміністративну справу

за позовом приватного акціонерного товариства «Судноплавна компанія «Укррічфлот»

до Міністерства інфраструктури України

за участю третьої особи без самостійних вимог на предмет спору на стороні відповідача державне підприємство «Адміністрація морських портів України»

про визнання протиправним та нечинним наказу в частині.

На підставі частини третьої статті 243 Кодексу адміністративного судочинства України в судовому засіданні 23.07.2020 проголошено скорочену (вступну та резолютивну) частини рішення. Виготовлення рішення у повному обсязі відкладено, про що повідомлено осіб, які брали участь у розгляді справи, з урахуванням вимог частини шостої статті 250 Кодексу адміністративного судочинства України.

ВСТАНОВИВ:

Приватне акціонерне товариство «Судноплавна компанія «Укррічфлот» (надалі - Позивач. ПрАТ «СК «Укррічфлот») звернулось до Окружного адміністративного суду м. Києва із позовною заявою до Міністерства інфраструктури України (надалі - Відповідач), у якій просить суд визнати протиправним та нечинним з моменту прийняття наказ Відповідача від 25.06.2019 №459 в частині підпункту 2 пункту 1, яким абзац 2 пункту 3.5 розділу III Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом відповідача від 27.05.2013 №316 «Про портові збори», викладено в новій редакції.

Ухвалою Окружного адміністративного суду м. Києва від 21.02.2020 відкрито провадження у справі.

Ухвалою Окружного адміністративного суду міста Києва від 16.06.2020 залучено до участі у справі державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (надалі - Третя особа).

Ухвалою Окружного адміністративного суду міста Києва від 01.07.2020 закрито підготовче провадження та призначено справу до судового розгляду.

Позивачем в обґрунтування позовних вимог зазначено про те, що оскаржуваний акт прийнято з порушенням положень Конституції України та законів України, а також порушено наступні принципи (критерії правомірності): обґрунтованість, розсудливість, рівність перед законом та запобігання несправедливій дискримінації; пропорційності з боку суб`єкта владних повноважень (дотримання балансу між несприятливими наслідками для прав, свобод та інтересів суб`єктів господарювання, що здійснюють міжнародні морські перевезення суднами під українським прапором, зокрема позивача). У зв`язку з цим, на думку Позивача, оскаржуваний акт (в частині) є протиправним та нечинним з моменту прийняття.

Відповідачем подано відзив на адміністративний позов, відповідно до якого позов не визнано. Згідно доводів Відповідача, оскаржуваний наказ прийнято Міністерством інфраструктури України в межах своїх повноважень, передбачених Конституцією України та законами України. На думку Відповідача, твердження позивача про невідповідність оскаржуваного акта Господарському кодексу України, Законам України «Про транспорт», «Про захист економічної конкуренції» є хибним та безпідставним, оскільки при реєстрації оскаржуваного нормативно-правового акта Міністерством юстиції України здійснено правову експертизу на відповідність чинному законодавству, за наслідком якої зареєстровано наказ Відповідача №459. Просить відмовити у задоволенні адміністративного позову.

Позивачем надано відповідь на відзив, в якій зазначено, що Відповідачем не спростовано доводів Позивача.

Третьою особою подано письмові пояснення, у яких зазначено про безпідставність та необґрунтованість позовних вимог. Посилалась на те, що оскаржуваними положеннями наказу №459 уточнено умови звільнення суден від сплати канального збору, що здійснено у відповідності до норм чинного законодавства, зокрема, Водного кодексу України та Митного кодексу України. Крім того, третьою особою зазначено, що скасування оскаржуваного наказу призведе до втрати джерела фінансування на виконання заходів утримання внутрішніх водних шляхів.

Розглянувши подані учасниками справи документи і матеріали, всебічно і повно з`ясувавши всі фактичні обставини, на яких грунтується позов, об`єктивно оцінивши докази, які мають юридичне значення для розгляду справи і вирішення спору по суті, Окружним адміністративним судом міста Києва встановлено наступне.

ПрАТ «СК «Укррічфлот» є транспортним підприємством, яке володіє власною транспортною інфраструктурою і надає комплексні логістичні рішення, зокрема, щодо здійснення перевезень власним флотом класу «річка-море». Позивачем зазначено, що перевезення здійснюються річками Дніпро та Дунай, з виходом в прибережні райони морів; між річковими портами України і портами інших держав у зовнішньоторговельному сполученні. Судна позивача належним чином зареєстровані під державним Прапором України та занесені до Державного суднового реєстру України.

Положеннями ст. 22 Закону України «Про морські порти України», визначено види портових зборів, які справляються у морському порту.

Процедуру справляння портових зборів та розміри ставок портових зборів в Україні встановлено Порядком справляння та розміри ставок портових зборів, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України №316 від 27.05.2013 «Про портові збори» (далі - «Порядок»).

Міністерством інфраструктури України 25.06.2019 видано наказ №459, відповідно до підпункту 2 пункту 1 якого, абзац 2 пункту 3.5 розділу III Порядку викладено в такій редакції: «Судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4 метри, здійснюють каботажне плавання та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору».

Судом встановлено, що позивач надає послуги з перевезення вантажів, що здійснюються річками Дніпро та Дунай, з виходом в прибережні райони морів, між річковими портами України і портами інших держав у зовнішньоторговельному сполученні.

Позивач є власником суден, що повністю відповідають вимогам (критеріям), встановленим абз. 2 п. 3.5. Порядку (у редакції до 13.08.2019) та є об`єктами справляння портових зборів відповідно до Порядку. На підтвердження вказаного Позивачем надано суду копії відповідних суднових документів, а саме: щодо судна т/х «Иван Сергиенко» (IMO НОМЕР_3): класифікаційне свідоцтво № НОМЕР_6, міжнародне обмірне свідоцтво від 12.01.2001, свідоцтво про право плавання під державним прапором України (судновий патент) НОМЕР_1 ; щодо судна т/х «Володимир Шарков» (IMO НОМЕР_4): класифікаційне свідоцтво № НОМЕР_5, міжнародне обмірне свідоцтво від 26.05.2004, свідоцтво про право плавання під державним прапором України (судновий патент) НОМЕР_2 .

Крім того, належність ПрАТ «СК «Укррічфлот» до суб`єктів правовідносин, що регулюються оскаржуваним актом встановлено постановою Вищого адміністративного суду України від 09.03.2017 у справі № 826/23214/15 (К/800/19989/16).

Матеріали справи свідчать про те, що Позивач належить до суб`єктів, на яких поширюється дія наказу Відповідача від 25.06.2019 №459 в оскаржуваній частині.

Вважаючи протиправним наказ Відповідача від 25.06.2019 №459 в частині підпункту 2 пункту 1, яким абзац 2 пункту 3.5 розділу III Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом відповідача від 27.05.2013 №316 «Про портові збори», викладено в новій редакції, ПрАТ «СК «Укррічфлот» оскаржено даний наказ у відповідній частині до суду.

Оцінивши за правилами статті 90 Кодексу адміністративного судочинства України надані сторонами докази та пояснення, за своїм внутрішнім переконанням, що ґрунтується на їх безпосередньому, всебічному, повному та об`єктивному дослідженні, та враховуючи всі наведені обставини, Окружним адміністративним судом міста Києва зроблено висновок, що позов підлягає задоволенню з наступних підстав.

Відповідно до пункту 1 Положення про Мінінфраструктури, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 №460 (далі - «Положення»), Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту, надання послуг поштового зв`язку, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту, дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).

Відповідно до підпункту 1 пункту 4 Положення про Мінінфраструктури відповідно до покладених на нього завдань, зокрема, узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до його компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України, Кабінету Міністрів України та в установленому порядку вносить їх на розгляд Кабінету Міністрів України, здійснює нормативно-правове регулювання у сферах, які належать до його компетенції.

Частиною першою статті 22 Закону України «Про морські порти України» встановлено, що у морському порту справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, адміністративний та санітарний. Використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням. Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об`ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик, здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються у морських портах, де розташовані такі гідротехнічні споруди.

Розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до затвердженої нею методики. Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Кошти від адміністративного збору використовуються відповідно до Закону. Портові збори сплачуються адміністрації морських портів України, крім випадків, визначених цим Законом (частини друга та третя статті 22 Закону України «Про морські порти України»).

Пунктом 4 розділу VI «Прикінцеві положення» Закону України «Про морські порти України» встановлено, що тимчасово, до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції та повноваження, визначені цим Законом, виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Отже, Міністерством інфраструктури України видано оскаржуваний наказ №459 від 25.06.2019 у межах повноважень та відповідно до Закону України «Про морські порти України».

Відповідно до преамбули Закону України «Про морські порти України», вказаний Закон визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України.

Згідно із частинами 1, 2 ст. 2 Закону України «Про морські порти України», цей Закон регулює відносини у сфері портової діяльності, зокрема встановлює основи державного регулювання діяльності в морських портах, порядок будівництва, відкриття, розширення та закриття морських портів в Україні, порядок провадження на їх території господарської діяльності, у тому числі надання послуг, визначає правовий режим об`єктів портової інфраструктури. Цей Закон регулює діяльність органів виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання, управління, державний нагляд та контроль за безпекою мореплавства, нагляд та контроль у сфері діяльності морських портів, національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, адміністрації морських портів України, власників морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб`єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, та споживачів їхніх послуг (товарів, робіт).

Процедуру справляння портових зборів та розміри ставок портових зборів в Україні встановлено Порядком справляння та розміри ставок портових зборів, затвердженим наказом

Міністерства інфраструктури України №316 від 27.05.2013 «Про портові збори» (далі - «Порядок»).

Відповідно до п. 1.3 Порядку, портові збори (корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, адміністративний та санітарний) справляються в морських портах із суден і плавучих споруд, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами, за групами згідно з додатком 1 до цього Порядку.

Згідно із п. 1.4 Порядку, сплата портових зборів у морських портах здійснюється до виходу судна з морського порту, а за транзитний прохід каналами - шляхом попередньої оплати або безпосередньо на вході у канал.

Пунктом 3.1 Порядку передбачено, що канальний збір за проходження суден каналом Дунай - Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), Бузько-Дніпровсько-Лиманським каналом (далі - БДЛК), Херсонським морським каналом (далі - ХМК), Керч-Єнікальським каналом (далі - КЄК) справляється на користь суб`єкта, визначеного пунктом 1.2 розділу І цього Порядку.

Зі змісту п. 1.2 розділу І Порядку, вбачається, що згідно з частинами третьою - п`ятою статті 22 Закону України «Про морські порти України» портові збори сплачуються адміністрації морських портів України, крім канального збору справляється на користь власника каналу. Канали, як гідротехнічні споруди, перебувають у державній власності та знаходяться на балансі Державного підприємства «Адміністрація морських портів України».

Положеннями п. 3.2 Порядку встановлено, що нарахування канального збору здійснюється за кожне проходження каналу судном в один кінець і кожне проходження каналу судном транзитом в один кінець за одиницю умовного об`єму судна (за 1 куб. м об`єму судна) за ставками, наведеними в додатку 3 до цього Порядку.

Відповідно до п. 3.3 Порядку, нарахування канального збору здійснюється за кожне проходження підхідного каналу судном в один кінець і кожне проходження підхідного каналу судном транзитом в один кінець за одиницю умовного об`єму судна за ставками, наведеними в додатку 4 до цього Порядку.

За приписами п. 3.4 Порядку, судно, яке здійснює перехід між морськими портами (морськими терміналами), що розташовані на БДЛК, канальний збір за прохід по БДЛК сплачує на користь суб`єкта, визначеного пунктом 1.2 розділу І цього Порядку, за ставкою, що дорівнює різниці між розмірами ставок, установленими для відповідних ділянок БДЛК (додаток 3). За проходження БДЛК і ХМК без заходження в зазначені морські порти (морські термінали) канальний збір справляється на користь суб`єкта, визначеного пунктом 1.2 розділу І цього Порядку, за ставками, які встановлені згідно з додатком 3 до цього Порядку, за прохід БДЛК 1 - 12 колін та морського порту Херсон (прохід БДЛК і ХМК) відповідно.

Додатком 3 та Додатком 4 до Порядку визначено, що ставки канального збору, як і ставки інших видів портових зборів, залежать від того, знаходиться судно в «каботажному плаванні» чи «закордонному плаванні».

Таким чином, канальний збір нараховується щодо суден, які перебувають як в «каботажному плаванні» (між портами України), так і «закордонному плаванні» (прибувають на територію України або вибувають за її межі), і підставою для нарахування канального збору є саме факт проходження судна каналом або підхідним каналом.

Згідно із абзацом 2 пункту 3.5 Порядку (в редакції до 13.08.2019 року), судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють

плавання під Державним Прапором України внутрішніми водними шляхами в межах території України та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору.

Відповідно до підпункту 2 пункту 1 наказу Міністерства інфраструктури України №459 від 25.06.2019 року, абзац 2 пункту 3.5 розділу III Порядку викладено в такій редакції: «Судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4 метри, здійснюють каботажне плавання та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору.»

Судом встановлено, що до набрання чинності оскаржуваним актом судна Позивача, що відповідали критеріям згідно абзацу 2 пункту 3.5. Порядку, підлягали звільненню від сплати канального збору, що також підтверджується висновками, викладеними у постанові Вищого адміністративного суду України від 09.03.2017 у справі № 826/23214/15 (К/800/19989/16), а також у постановах Верховного Суду від 12.05.2020 у справі №910/7127/19 та від 14.05.2019 у справі № 910/17179/18.

Таким чином, оскаржуваним актом (в частині) спричинено погіршення становища Позивача, оскільки накладено на останнього додаткові обтяження фінансового характеру у вигляді необхідності сплати канального збору. Оскаржувані положення наказу №459 встановлюють, що судна, зареєстровані під Державним Прапором України, які мають осадку не більш як 4 метри (з повним вантажем згідно з обмірним свідоцтвом), віднесені до суден внутрішнього або змішаного плавання (згідно з класифікаційним свідоцтвом) та здійснюють каботажне плавання, звільняються від сплати канального збору, на відміну від суден, що мають аналогічні характеристики, проте здійснюють заходи до іноземних портів (міжнародне плавання). Отже, для однакових з технічної точки зору суден під українським прапором оскаржуваним актом (в частині) встановлено більш вигідні тарифні умови виключно за одним відмінним критерієм - здійснення каботажного плавання, тобто плавання виключно між портами України (ст. 131 КТМ України). Натомість, судна під українським прапором з аналогічними технічними характеристиками, які при виконанні договорів морського перевезення здійснюють міжнародне плавання із заходом до портів в іноземних юрисдикціях (ст. 132 КТМ України), мають менш сприятливі (невигідні) тарифні умови, оскільки встановлюють необхідність справляння канального збору.

Отже, оскаржувані положення наказу №459 встановлюють дискримінаційні та нерівні умови для морських перевізників, що свідчить про недотримання норм Конституції України та законів України.

Відповідачем та третьою особою зазначено, що наказ №459 в оскаржуваній частині не суперечить актам вищої юридичної сили, в обґрунтування чого посилались на проведення правової експертизи проекту наказу.

Судом встановлено, що Відповідачем здійснено аналіз регуляторного впливу проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України» (а.с. 222-233 т. І).

Відповідно до даного аналізу, з метою забезпечення належного джерела фінансування портової інфраструктури та бюджетних відрахувань, запропоновано внести зміни до деяких нормативно-правових актів, зокрема, з метою виключення окремих положень щодо понижувальних коефіцієнтів та знижок. При цьому, Відповідачем зазначено, що запропоновані зміни дозволять, зокрема, підвищити конкурентоздатність вітчизняних морських портів та українських виробників на світовому ринку товарів та послуг.

ПрАТ «СК «Укрріфлот», в свою чергу, зазначено про те, що відносно Позивача відбулось збільшення фінансового навантаження, внаслідок чого собівартість перевезення зросла і спричинила зниження конкурентоздатності українського морського перевізника для виконання міжнародних перевезень.

У відповідності до частини 4 статті 13 Конституції України, Держава забезпечує захист прав усіх суб`єктів права власності і господарювання, соціальну спрямованість економіки. Усі суб`єкти права власності рівні перед законом.

Частиною 2 статті 42 Конституції України визначено, що Держава забезпечує захист конкуренції у підприємницькій діяльності. Не допускаються зловживання монопольним становищем на ринку, неправомірне обмеження конкуренції та недобросовісна конкуренція.

Відповідно до статті 5 Господарського кодексу України, правовий господарський порядок в Україні формується на основі оптимального поєднання ринкового саморегулювання економічних відносин суб`єктів господарювання та державного регулювання макроекономічних процесів, виходячи з конституційної вимоги відповідальності держави перед людиною за свою діяльність та визначення України як суверенної і незалежної, демократичної, соціальної, правової держави.

Конституційні основи правового господарського порядку в Україні становлять, зокрема: забезпечення державою захисту прав усіх суб`єктів права власності і господарювання, соціальної спрямованості економіки, недопущення використання власності на шкоду людині і суспільству; визнання усіх суб`єктів права власності рівними перед законом, непорушності права приватної власності, недопущення протиправного позбавлення власності; забезпечення державою захисту конкуренції у підприємницькій діяльності, недопущення зловживання монопольним становищем на ринку, неправомірного обмеження конкуренції та недобросовісної конкуренції, визначення правил конкуренції та норм антимонопольного регулювання виключно законом.

Відповідно до ч. 1 ст. 6 Господарського кодексу України, загальними принципами господарювання в Україні є: забезпечення економічної багатоманітності та рівний захист державою усіх суб`єктів господарювання; свобода підприємницької діяльності у межах, визначених законом; вільний рух капіталів, товарів та послуг на території України; обмеження державного регулювання економічних процесів у зв`язку з необхідністю забезпечення соціальної спрямованості економіки, добросовісної конкуренції у підприємництві, екологічного захисту населення, захисту прав споживачів та безпеки суспільства і держави; захист національного товаровиробника; заборона незаконного втручання органів державної влади та органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб у господарські відносини.

Дискримінація суб`єктів господарювання не допускається. Законом можуть бути встановлені винятки з положень цієї статті з метою забезпечення національної безпеки, оборони, загальносуспільних інтересів (частина 2 статті 6 Господарського кодексу України).

Відповідно до частини другої статті 25 Господарського кодексу України, органам державної влади і органам місцевого самоврядування, що регулюють відносини у сфері господарювання, забороняється приймати акти або вчиняти дії, що визначають привілейоване становище суб`єктів господарювання тієї чи іншої форми власності, або ставлять у нерівне становище окремі категорії суб`єктів господарювання чи іншим способом порушують правила конкуренції. У разі порушення цієї вимоги органи державної влади, до повноважень яких належить контроль та нагляд за додержанням антимонопольно-конкурентного законодавства, а також суб`єкти господарювання можуть оспорювати такі акти в установленому законом порядку.

Відповідно до частини першої статті 31 Господарського кодексу України, дискримінацією суб`єктів господарювання органами влади у цьому Кодексі визнається, зокрема: заборона створення нових підприємств чи інших організаційних форм господарювання в будь-якій сфері господарської діяльності, а також встановлення обмежень на здійснення окремих видів господарської діяльності або виробництво певних видів товарів з метою обмеження конкуренції; надання окремим підприємцям податкових та інших пільг, які ставлять їх у привілейоване становище щодо інших суб`єктів господарювання, що призводить до монополізації ринку певного товару; встановлення заборон чи обмежень стосовно окремих суб`єктів господарювання або груп підприємців.

Частина 3 статті 189 Господарського кодексу України визначає, що органам державної влади та органам місцевого самоврядування, їх посадовим особам забороняється приймати акти та вчиняти дії, які усувають конкуренцію або необґрунтовано сприяють окремим конкурентам у підприємницькій діяльності, чи запроваджують обмеження на ринку, не передбачене законодавством. Законом можуть бути встановлені винятки з цього правила з метою забезпечення національної безпеки, оборони чи інших загальносуспільних інтересів.

Відповідно до статті 255 Господарського кодексу України, збитки, заподіяні зловживанням монопольним становищем, антиконкурентними узгодженими діями, дискримінацією суб`єктів господарювання органами державної влади, органами місцевого самоврядування, а також збитки, заподіяні внаслідок вчинення дій, визначених цим Кодексом як недобросовісна конкуренція, підлягають відшкодуванню за позовами заінтересованих осіб у порядку, встановленому законом.

Відповідно до частини першої статті 3 Закону України «Про транспорт», державне управління в галузі транспорту має забезпечувати, зокрема: захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції.

Згідно з частиною другою статті 3 Закону України «Про транспорт», державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення.

Статтею 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» визначено, що економічна конкуренція (конкуренція) - змагання між суб`єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб`єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб`єкти господарювання мають можливість вибирати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб`єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку.

Положеннями статті 4 названого Закону передбачено, що державна політика у сфері розвитку економічної конкуренції та обмеження монополізму в господарській діяльності, здійснення заходів щодо демонополізації економіки, фінансової, матеріально-технічної, інформаційної, консультативної та іншої підтримки суб`єктів господарювання, які сприяють розвитку конкуренції, здійснюється органами державної влади, органами місцевого самоврядування та органами адміністративно-господарського управління та контролю.

Суб`єкти господарювання, органи влади, органи місцевого самоврядування, а також органи адміністративно-господарського управління та контролю зобов`язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти будь-яких неправомірних дій, які можуть мати негативний вплив на конкуренцію.

Суд дійшов висновку про те, що наказ Відповідача №459 (в частині підпункту 2 пункту 1) прийнято з порушенням положення частини 4 статті 13, статті 42 Конституції України, статей 5, 6, 25, 31 Господарського кодексу України, частини 1 статті 3 Закону України «Про транспорт», статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції», оскільки даним наказом створено дискримінаційні умови для господарської діяльності морських перевізників за ознакою (критерієм) заходу суден до іноземного порту (здійснення міжнародного плавання), необґрунтовано та протиправно встановлено для суден під українським прапором з однаковими технічними характеристиками обмеження щодо зайняття певним видом господарської діяльності, а саме - здійснення морського перевезення, що пов`язане з необхідністю заходу до іноземного порту (міжнародне плавання). Наказу Відповідача №459 в оскаржуваній частині є таким, що містить ознаки дискримінації суб`єктів господарювання (встановлення заборон чи обмежень стосовно окремих суб`єктів господарювання або груп підприємців, надання окремим підприємцям пільг, які ставлять їх у привілейоване становище щодо інших суб`єктів господарювання), недобросовісної конкуренції та є таким, що обмежує право Позивача на здійснення міжнародних перевезень.

У порушення частини 2 статті 25 та частини 3 статті 189 Господарського кодексу України, Відповідачем прийнято Наказ №459, оскаржувані положенням якого ставлять у нерівне становище окремі категорії суб`єктів господарювання, а саме морських перевізників, судна яких здійснюють міжнародне плавання; необґрунтовано сприяє діяльності окремих суб`єктів господарської діяльності, судна яких здійснюють каботажні плавання; фактично запроваджує штучні обмеження щодо здійснення міжнародних перевезень.

Щодо порушення оскаржуваним актом (в частині) інтересів суб`єкта зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД), суд вважає за необхідне зазначити про наступне.

Відповідно до частини 1 статті 377 Господарського кодексу України, зовнішньоекономічною діяльністю суб`єктів господарювання є господарська діяльність, яка в процесі її здійснення потребує перетинання митного кордону України майном, зазначеним у частині першій статті 139 цього Кодексу, та/або робочою силою.

Згідно із частиною 1 статті 380 Господарського кодексу України, державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності спрямовується на захист економічних інтересів України, прав і законних інтересів суб`єктів зовнішньоекономічної діяльності, створення рівних умов для розвитку усіх видів підприємництва у сфері зовнішньоекономічних відносин та використання суб`єктами зовнішньоекономічної діяльності доходів та інвестицій, заохочення конкуренції і обмеження монополізму суб`єктів господарювання у сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Статтею 2 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» визначено принципи, якими керуються суб`єкти господарської діяльності України та іноземні суб`єкти господарської діяльності при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності. До таких принципів належать, зокрема: принцип юридичної рівності і недискримінації, що полягає у рівності перед законом всіх суб`єктів зовнішньоекономічної діяльності, незалежно від форм власності, в тому числі держави, при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності; забороні будь-яких, крім передбачених цим Законом, дій держави, результатом яких є обмеження прав і дискримінація суб`єктів зовнішньоекономічної діяльності, а також іноземних суб`єктів господарської діяльності за формами власності, місцем розташування та іншими ознаками; неприпустимості обмежувальної діяльності з боку будь-яких її суб`єктів, крім випадків, передбачених цим Законом; принципом верховенства закону, що полягає у: регулюванні зовнішньоекономічної діяльності тільки законами України; забороні застосування підзаконних актів та актів управління місцевих органів, що у будь-який спосіб створюють для суб`єктів зовнішньоекономічної діяльності умови менш сприятливі, ніж ті, які встановлені законами України.

Відповідно до частини 1 статті 385 Господарського кодексу України, оподаткування суб`єктів зовнішньоекономічної діяльності має здійснюватися за такими принципами: встановлення рівня оподаткування виходячи з необхідності досягнення та підтримання самоокупності суб`єктів зовнішньоекономічної діяльності та забезпечення бездефіцитності платіжного балансу України; гарантування стабільності видів і розміру податків, встановлення податків і зборів (обов`язкових платежів), а також статусу іноземних валют на території України виключно законом; рівності суб`єктів зовнішньоекономічної діяльності при встановленні ставок податків; заохочення експорту продукції вітчизняного виробництва.

Проаналізувавши вищенаведені положення законодавства, суд дійшов висновку про те, що наказ Відповідача №459 (в оскаржуваній частині) створює для Позивача, як суб`єкта ЗЕД, нерівні умови здійснення зовнішньо-економічної діяльності, оскільки не сприяє захисту економічних інтересів України та інтересів суб`єктів ЗЕД у галузі морських перевезень; не заохочує конкуренцію; порушує принципи юридичної рівності і недискримінації, а також верховенства закону; (iv) не заохочує експорт продукції, оскільки встановлює додаткові збори при здійсненні міжнародного перевезення; порушує принцип стабільності встановлення податків і зборів (обов`язкових платежів), що є порушенням положень частини 1 статті 380 ГК України, частини 1 статті 385 ГК України та статті 2 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність».

Наведені обставини свідчать про невідповідність оскаржуваного акта положенням пункту d) частини 2 статті 1, статті 75, частини 1 статті 76 Закону України «Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» (далі - «Угода про асоціацію»), оскільки Наказ № 459 (в оскаржуваній частині) не сприяє посиленню економічних та торговельних відносин з іншими країнами, зокрема, країнами ЄС, оскільки створює додаткове тарифне навантаження для суден під українським прапором, що здійснюють міжнародні плавання, що, в свою чергу, збільшує собівартість перевезення та робить український товар (продукцію) менш конкурентоздатним на світовому ринку.

Оскаржуваним актом (в частині) порушено положення частини 1 статті 76 Угоди про асоціацію, відповідно до якої сторони домовилися, що їхнє відповідне торговельне та митне законодавство, як принципове питання, має бути стабільним та всеохоплюючим та, що положення і процедури мають бути пропорціональними, прозорими, передбачуваними, недискримінаційними, об`єктивними й мають застосовуватися уніфіковано та ефективно, а також, inter alia, забезпечать захист і сприяння законній торгівлі шляхом ефективного впровадження і дотримання вимог законодавства (підпункт a); уникнення непотрібних або дискримінаційних навантажень на економічних операторів, запобігання шахрайству і надання подальшого сприяння економічним операторам, які мають високий рівень відповідності законодавству (підпункт b).

Кабінетом Міністрів України у постанові від 07.10.2009 №1307 «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року» (із змінами, внесеними згідно Постанови КМУ №1108 від 18.12.2018, визначено, що на сьогоднішній день українські судноходні компанії (судновласники) здійснюють господарську діяльність за наступних негативних умов ринку міжнародних морських перевезень та недоліків державного регулювання: різке зниження обсягів виробництва у сфері морської діяльності; скорочення протягом останніх років обсягів перевезень; надмірне податковий та тарифний тягар; суттєва залежність зовнішньої торгівлі від іноземних перевізників; недосконала система оподаткування та митного регулювання, а також державна тарифна політика на морському транспорті, справляння портових зборів.

Оскаржувані положення Наказу №459 не відповідають Морській доктрині, оскільки оскаржуваний акт суперечить національним інтересам України на морі, оскільки, створюючи для українського судновласника, зокрема, Позивача, дискримінаційні умови при здійсненні

міжнародних морських перевезень. держава не сприяє посиленню позиції України серед провідних морських держав, розвитку українського торговельного мореплавства, а також створенню та розвитку національних судноплавних компаній і національного торговельного флоту; не створює умови для відродження конкурентоспроможного українського торговельного флоту, зокрема шляхом надання законодавчої підтримки українським судноплавним компаніям; не сприяє створенню економічних стимулів для реєстрації суден під українським прапором; має негативний вплив на розвиток портової діяльності, а також посилення економічних та торговельних відносин з іншими країнами; не забезпечує створення рівних умов для надання транспортних послуг.

Враховуючи вищевикладене, суд дійшов висновку про те, що наказ Відповідача №459 (в частині підпункту 2 пункту 1) не відповідає критеріям правомірності, які пред`являються до нормативного акта та закріплені у статті 2 КАС України, оскільки нормативний акт в оскаржуваній частині не відповідає Конституції України та законам України, а також порушує наступні принципи (критерії правомірності): обґрунтованість, розсудливість, рівність перед законом та запобігання несправедливій дискримінації; пропорційність з боку суб`єкта владних повноважень (дотримання балансу між несприятливими наслідками для прав, свобод та інтересів суб`єктів господарювання, що здійснюють міжнародні морські перевезення суднами під українським прапором, в тому числі, суднами позивача.

Третьою особою зазначено про те, що внаслідок скасування наказу Відповідача №459 буде втрачено джерела фінансування без компенсації витрат на утримання, обслуговування, ремонт та забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах, що належать до категорії судноплавних та інших витрат. Зазначене, на думку третьої особи, призведе до ризику звуження можливостей із виконання заходів утримання внутрішніх водних шляхів.

Суд зазначає, що забезпечення фінансування Третьої особи має бути здійснено із дотриманням вимог законодавства та без встановлення нерівних умов для морських перевізників, що є порушенням норм Конституції України та законів України.

Стосовно посилання Відповідача та Третьої особи на те, що встановлення ставок портових зборів, звільнення від сплати портових зборів, встановлення пільг є дискреційними повноваженнями Міністерства інфраструктури України та суд не може підміняти державний орган, рішення якого оскаржується, приймати замість рішення, яке визнається протиправним, інше рішення, яке б відповідало закону, та давати вказівки, які б свідчили про вирішення питань, які належать до компетенції такого суб`єкта владних повноважень, оскільки такі дії виходять за межі визначених повноважень, суд зазначає наступне.

Адміністративний суд, у справах щодо оскарження рішень, дій чи бездіяльності суб`єктів владних повноважень, виконуючи завдання адміністративного судочинства щодо перевірки відповідності їх прийняття (вчинення), передбаченим частиною третьою статті 2 Кодексу адміністративного судочинства України, критеріям, не втручається та не може втручатися у дискрецію (вільний розсуд) суб`єкта владних повноважень поза межами перевірки за названими критеріями.

Аналіз норм Кодексу адміністративного судочинства України свідчить про те, що завдання адміністративного судочинства полягає не у забезпеченні ефективності державного управління, а в гарантуванні дотримання прав та вимог законодавства, інакше було б порушено принцип розподілу влади. Принцип розподілу влади заперечує надання адміністративному суду адміністративно-дискреційних повноважень, оскільки ключовим його завданням є здійснення правосуддя.

Отже, під дискреційним повноваженням суд розуміє таке повноваження, яке надає певний ступінь свободи адміністративному органу при прийнятті рішення, тобто, коли у межах, що

визначені законом, адміністративний орган має можливість самостійно (на власний розсуд) вибрати один з кількох варіантів рішення. Суд є правозастосовуючим органом, тобто, не створюючи нових правових норм, не підміняючи собою органи виконавчої та законодавчої влади, на підставі закону у встановленому процесуальним законом порядку вирішує справи.

Зміст компетенції органу виконавчої влади складають його повноваження - певні права та обов`язки органу діяти, вирішуючи коло справ, визначених цією компетенцією. В одних випадках це зміст прав та обов`язків (право діяти чи утримуватися від певних дій). В інших випадках органу виконавчої влади надається свобода діяти на свій розсуд, тобто оцінюючи ситуацію, вибирати один із кількох варіантів дій (або утримуватися від дій) чи один з варіантів можливих рішень.

Визнання протиправним та нечинним наказу Відповідача №459 в даному випадку не є втручанням в дискреційні повноваження, оскільки суд не підміняє відповідний орган та не приймає замість нього рішення, а відновлює порушені права Позивача, які порушено незаконним нормативно-правим актом, що суперечить актам вищої юридичної сили.

Відповідно до частини другої статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов`язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Згідно із частиною 1 статті 77 Кодексу адміністративного судочинства України кожна сторона повинна довести ті обставини, на яких ґрунтуються її вимоги та заперечення, крім випадків, встановлених статтею 78 цього Кодексу.

Відповідно до частини 2 статті 77 Кодексу адміністративного судочинства України в адміністративних справах про протиправність рішень, дій чи бездіяльності суб`єкта владних повноважень обов`язок щодо доказування правомірності свого рішення, дії чи бездіяльності покладається на відповідача.

Беручи до уваги вищенаведене в сукупності, проаналізувавши матеріали справи та надані сторонами докази, а також усні та письмові доводи представників сторін стосовно заявлених позовних вимог, суд дійшов до висновку про наявність підстав для задоволення позовних вимог.

Керуючись положеннями статей 2, 5 - 11, 19, 72 - 77, 90, 139, 241 - 246, 250, 255 Кодексу адміністративного судочинства України, Окружний адміністративний суд міста Києва,

ВИРІШИВ:

1. Позовну заяву приватного акціонерного товариства «Судноплавна компанія «Укррічфлот» задовольнити повністю.

2. Визнати протиправним та нечинним з моменту прийняття наказ Міністерства інфраструктури України від 25.06.2019 №459 в частині підпункту 2 пункту 1, яким абзац 2 пункту 3.5 розділу III Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом відповідача від 27.05.2013 №316 «Про портові збори», викладено в новій редакції.

3. Стягнути на користь приватного акціонерного товариства «Судноплавна компанія «Укррічфлот» судові витрати щодо сплати судового збору у розмірі 2102,00 грн. (дві тисячі сто дві гривні 00 копійок) за рахунок бюджетних асигнувань Міністерства інфраструктури України.

Рішення суду набирає законної сили в строк і порядку, передбачені статтею 255 Кодексу адміністративного судочинства України. Рішення суду може бути оскаржено за правилами, встановленими ст. ст. 293, 295 - 297 КАС України.

Відповідно до п/п. 15.5 п. 15 Розділу VII "Перехідні положення" КАС України в редакції Закону № 2147-VIII до дня початку функціонування Єдиної судової інформаційно-телекомунікаційної системи апеляційні та касаційні скарги подаються учасниками справи до або через відповідні суди, а матеріали справ витребовуються та надсилаються судами за правилами, що діяли до набрання чинності цією редакцією Кодексу.

Позивач: приватне акціонерне товариство «Судноплавна компанія «Укррічфлот» (код ЄДРПОУ 00017733, адреса: 04071, м. Київ, вул. Електриків, 8).

Відповідач: Міністерство інфраструктури України (код ЄДРПОУ 37472062, адреса: 011035, м. Київ, пр-т Перемоги, 14).

Третя особа: державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (код ЄДРПОУ 38727770, адреса: 01135, м.Київ, пр-т Перемоги, 14).

Повний текст рішення виготовлено 06.08.2020.

Суддя **Н.М. Клименчук**

ШОСТИЙ АПЕЛЯЦІЙНИЙ АДМІНІСТРАТИВНИЙ СУДСправа № 640/3513/20
Суддя (судді) першої інстанції: Клименчук Н.М.

ПОСТАНОВА

ІМЕНЕМ УКРАЇНИ

19 квітня 2021 року
м. Київ

Шостий апеляційний адміністративний суд в складі: головуючого - судді Мєзєнцева Є.І., суддів - Земляної Г.В., Файдюка В.В., при секретарі Войтковській Ю.В., розглянувши у відкритому судовому засіданні апеляційні скарги Міністерства інфраструктури України та Державного підприємства "Адміністрація морських портів України" на рішення Окружного адміністративного суду міста Києва від 23 липня 2020 року у справі за адміністративним позовом Приватного акціонерного товариства "Судноплавна компанія "Укррічфлот" до Міністерства інфраструктури України, за участю третьої особи без самостійних вимог на предмет спору: Державного підприємства "Адміністрація морських портів України" про визнання протиправним та нечинним рішення в частині, зобов`язання вчинити дії,

ВСТАНОВИВ :

Приватне акціонерне товариство "Судноплавна компанія "Укррічфлот" звернулось до Окружного адміністративного суду міста Києва з адміністративним позовом до Міністерства інфраструктури України, за участю третьої особи без самостійних вимог на предмет спору: Державного підприємства "Адміністрація морських портів України" про визнання протиправним та нечинним з моменту прийняття наказу від 25.06.2019 №459 в частині підпункту 2 пункту 1, яким абзац 2 пункту 3.5 розділу III Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом відповідача від 27.05.2013 №316 "Про портові збори", викладено в новій редакції.

Рішенням Окружного адміністративного суду міста Києва від 23 липня 2020 року адміністративний позов задоволено.

В апеляційній скарзі відповідач, посилаючись на неповне з`ясування обставин, що мають значення для справи, неправильне застосування норм матеріального права та порушення норм процесуального права, що призвело до неправильного вирішення справи, просить скасувати оскаржуване рішення та прийняти нове, яким відмовити у задоволенні позовних вимог у повному обсязі.

Третя особа також звернулась з апеляційною скаргою, за змістом якої, посилаючись на неповне з`ясування обставин, що мають значення для справи, неправильне застосування норм матеріального права та порушення норм процесуального права, що призвело до неправильного вирішення справи, просить скасувати оскаржуване рішення та прийняти нове, яким відмовити у задоволенні позовних вимог у повному обсязі.

Представником позивача було подано відзив на апеляційну скаргу, за змістом якого зазначено, що судом першої інстанції повно та всебічно встановлені обставини у справі, надано вірну оцінку спірним правовідносинам, у зв`язку з чим відсутні підстави для скасування рішення суду першої інстанції.

Представник відповідача та третьої особи підтримали вимоги апеляційної скарги, просили скасувати рішення суду першої інстанції та прийняти нове, яким відмовити у задоволенні позовних вимог у повному обсязі.

Представник позивача у судовому засіданні заперечував проти задоволення апеляційної скарги позивача та третьої особи, просив рішення суду першої інстанції залишити без змін.

Заслухавши суддю-доповідача, перевіривши повноту встановлення окружним адміністративним судом фактичних обставин справи та правильність застосування ним норм матеріального і процесуального права, колегія суддів дійшла наступного висновку.

Як вбачається з матеріалів справи, ПрАТ "СК "Укррічфлот" є транспортним підприємством, яке володіє власною транспортною інфраструктурою і надає комплексні логістичні рішення, зокрема, щодо здійснення перевезень власним флотом класу "річка-море".

Положеннями ст. 22 Закону України "Про морські порти України", визначено види портових зборів, які справляються у морському порту.

Процедуру справляння портових зборів та розміри ставок портових зборів в Україні встановлено Порядком справляння та розміри ставок портових зборів, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України №316 від 27.05.2013 "Про портові збори" (далі - "Порядок").

Міністерством інфраструктури України 25.06.2019 видано наказ №459, відповідно до підпункту 2 пункту 1 якого, абзац 2 пункту 3.5 розділу III Порядку викладено в такій редакції: "Судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4 метри, здійснюють каботажне плавання та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору".

Судом встановлено, що позивач надає послуги з перевезення вантажів, що здійснюються річками Дніпро та Дунай, з виходом в прибережні райони морів, між річковими портами України і портами інших держав у зовнішньоторговельному сполученні.

Позивач є власником суден, що повністю відповідають вимогам (критеріям), встановленим абз. 2 п. 3.5. Порядку (у редакції до 13.08.2019) та є об`єктами справляння портових зборів відповідно до Порядку. На підтвердження вказаного Позивачем надано суду копії відповідних суднових документів, а саме: щодо судна т/х "Иван Сергиенко" (IMO 7942128): класифікаційне свідоцтво № 104-1-02608-14, міжнародне обмірне свідоцтво від 12.01.2001, свідоцтво про право плавання під державним прапором України (судновий патент) PF № 01712; щодо судна т/х "Володимир Шарков" (IMO 8844062): класифікаційне свідоцтво № 104-1-08213-14, міжнародне обмірне свідоцтво від 26.05.2004, свідоцтво про право плавання під державним прапором України (судновий патент) РА № 04165.

Крім того, належність ПрАТ "СК "Укррічфлот" до суб`єктів правовідносин, що регулюються оскаржуваним актом встановлено постановою Вищого адміністративного суду України від 09.03.2017 у справі № 826/23214/15 (К/800/19989/16).

Матеріали справи свідчать про те, що позивач належить до суб`єктів, на яких поширюється дія наказу Відповідача від 25.06.2019 №459 в оскаржуваній частині.

Вважаючи протиправним наказ Відповідача від 25.06.2019 №459 в частині підпункту 2 пункту 1, яким абзац 2 пункту 3.5 розділу III Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом відповідача від 27.05.2013 №316 "Про портові

збори", викладено в новій редакції, ПрАТ "СК "Укррічфлот" оскаржено даний наказ у відповідній частині до суду.

Відповідно до пункту 1 Положення про Мінінфраструктури, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 №460 (далі - "Положення"), Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту, надання послуг поштового зв`язку, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту, дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).

Відповідно до підпункту 1 пункту 4 Положення про Мінінфраструктури відповідно до покладених на нього завдань, зокрема, узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до його компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України, Кабінету Міністрів України та в установленому порядку вносить їх на розгляд Кабінету Міністрів України, здійснює нормативно-правове регулювання у сферах, які належать до його компетенції.

Частиною першою статті 22 Закону України "Про морські порти України" встановлено, що у морському порту справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, адміністративний та санітарний. Використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням. Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об`ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик, здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються у морських портах, де розташовані такі гідротехнічні споруди.

Розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до затвердженої нею методики. Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Кошти від адміністративного збору використовуються відповідно до Закону. Портові збори сплачуються адміністрації морських портів України, крім випадків, визначених цим Законом (частини друга та третя статті 22 Закону України "Про морські порти України").

Пунктом 4 розділу VI "Прикінцеві положення" Закону України "Про морські порти України" встановлено, що тимчасово, до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції та повноваження, визначені цим Законом, виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Отже, Міністерством інфраструктури України видано оскаржуваний наказ №459 від 25.06.2019 у межах повноважень та відповідно до Закону України "Про морські порти України".

Відповідно до преамбули Закону України "Про морські порти України", вказаний Закон визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України.

Згідно із частинами 1, 2 ст. 2 Закону України "Про морські порти України", цей Закон регулює відносини у сфері портової діяльності, зокрема встановлює основи державного регулювання діяльності в морських портах, порядок будівництва, відкриття, розширення та закриття морських портів в Україні, порядок провадження на їх території господарської діяльності, у тому числі надання послуг, визначає правовий режим об`єктів портової інфраструктури. Цей Закон регулює діяльність органів виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання, управління, державний нагляд та контроль за безпекою мореплавства, нагляд та контроль у сфері діяльності морських портів, національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, адміністрації морських портів України, власників морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб`єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, та споживачів їхніх послуг (товарів, робіт).

Процедуру справляння портових зборів та розміри ставок портових зборів в Україні встановлено Порядком справляння та розміри ставок портових зборів, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України №316 від 27.05.2013 "Про портові збори" (далі - "Порядок").

Відповідно до п. 1.3 Порядку, портові збори (корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, адміністративний та санітарний) справляються в морських портах із суден і плавучих споруд, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами, за групами згідно з додатком 1 до цього Порядку.

Згідно із п. 1.4 Порядку, сплата портових зборів у морських портах здійснюється до виходу судна з морського порту, а за транзитний прохід каналами - шляхом попередньої оплати або безпосередньо на вході у канал.

Пунктом 3.1 Порядку передбачено, що канальний збір за проходження суден каналом Дунай - Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське (Бистре), Бузько-Дніпровсько-Лиманським каналом (далі - БДЛК), Херсонським морським каналом (далі - ХМК), Керч-Єнікальським каналом (далі - КЄК) справляється на користь суб`єкта, визначеного пунктом 1.2 розділу І цього Порядку.

Зі змісту п. 1.2 розділу І Порядку, вбачається, що згідно з частинами третьою - п`ятою статті 22 Закону України "Про морські порти України" портові збори сплачуються адміністрації морських портів України, крім канального збору, який справляється на користь власника каналу. Канали, як гідротехнічні споруди, перебувають у державній власності та знаходяться на балансі Державного підприємства "Адміністрація морських портів України".

Положеннями п. 3.2 Порядку встановлено, що нарахування канального збору здійснюється за кожне проходження каналу судном в один кінець і кожне проходження каналу судном транзитом в один кінець за одиницю умовного об`єму судна (за 1 куб. м об`єму судна) за ставками, наведеними в додатку 3 до цього Порядку.

Відповідно до п. 3.3 Порядку, нарахування канального збору здійснюється за кожне проходження підхідного каналу судном в один кінець і кожне проходження підхідного каналу судном транзитом в один кінець за одиницю умовного об`єму судна за ставками, наведеними в додатку 4 до цього Порядку.

За приписами п. 3.4 Порядку, судно, яке здійснює перехід між морськими портами (морськими терміналами), що розташовані на БДЛК, канальний збір за прохід по БДЛК

сплачує на користь суб`єкта, визначеного пунктом 1.2 розділу І цього Порядку, за ставкою, що дорівнює різниці між розмірами ставок, установленими для відповідних ділянок БДЛК (додаток 3). За проходження БДЛК і ХМК без заходження в зазначені морські порти (морські термінали) канальний збір справляється на користь суб`єкта, визначеного пунктом 1.2 розділу І цього Порядку, за ставками, які встановлені згідно з додатком 3 до цього Порядку, за прохід БДЛК 1 - 12 колін та морського порту Херсон (прохід БДЛК і ХМК) відповідно.

Додатком 3 та Додатком 4 до Порядку визначено, що ставки канального збору, як і ставки інших видів портових зборів, залежать від того, знаходиться судно в "каботажному плаванні" чи "закордонному плаванні".

Таким чином, канальний збір нараховується щодо суден, які перебувають як в "каботажному плаванні" (між портами України), так і "закордонному плаванні" (прибувають на територію України або вибувають за її межі), і підставою для нарахування канального збору є саме факт проходження судна каналом або підхідним каналом.

Згідно із абзацом 2 пункту 3.5 Порядку (в редакції до 13.08.2019 року), судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють плавання під Державним Прапором України внутрішніми водними шляхами в межах території України та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору.

Відповідно до підпункту 2 пункту 1 наказу Міністерства інфраструктури України №459 від 25.06.2019 року, абзац 2 пункту 3.5 розділу III Порядку викладено в такій редакції: "Судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4 метри, здійснюють каботажне плавання та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору."

Судом встановлено, що до набрання чинності оскаржуваним актом судна позивача, що відповідали критеріям згідно абзацу 2 пункту 3.5. Порядку, підлягали звільненню від сплати канального збору, що підтверджується висновками, викладеними у постанові Вищого адміністративного суду України від 09.03.2017 у справі № 826/23214/15 (К/800/19989/16), а також у постановах Верховного Суду від 12.05.2020 у справі №910/7127/19 та від 14.05.2019 у справі № 910/17179/18.

Таким чином, оскаржуваним актом (в частині) спричинено погіршення становища позивача, оскільки накладено на останнього додаткові обтяження фінансового характеру у вигляді необхідності сплати канального збору. Оскаржувані положення наказу №459 встановлюють, що судна, зареєстровані під Державним Прапором України, які мають осадку не більш як 4 метри (з повним вантажем згідно з обмірним свідоцтвом), віднесені до суден внутрішнього або змішаного плавання (згідно з класифікаційним свідоцтвом) та здійснюють каботажне плавання, звільняються від сплати канального збору, на відміну від суден, що мають аналогічні характеристики, проте здійснюють заходи до іноземних портів (міжнародне плавання). Отже, для однакових з технічної точки зору суден під українським прапором оскаржуваним актом (в частині) встановлено більш вигідні тарифні умови виключно за одним відмінним критерієм - здійснення каботажного плавання, тобто плавання виключно між портами України (ст. 131 КТМ України). Натомість, судна під українським прапором з аналогічними технічними характеристиками, які при виконанні договорів морського перевезення здійснюють міжнародне плавання із заходом до портів в іноземних юрисдикціях (ст. 132 КТМ України), мають менш сприятливі (невигідні) тарифні умови, оскільки встановлюють необхідність справляння канального збору.

Отже, оскаржувані положення наказу №459 встановлюють дискримінаційні та нерівні умови для морських перевізників, що свідчить про недотримання норм Конституції України та законів України.

Водночас, відповідачем збуло дійснено аналіз регуляторного впливу проекту наказу Міністерства інфраструктури України "Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України" (а.с. 222-233 т. І).

Відповідно до вказаного аналізу, з метою забезпечення належного джерела фінансування портової інфраструктури та бюджетних відрахувань, запропоновано внести зміни до деяких нормативно-правових актів, зокрема, з метою виключення окремих положень щодо понижувальних коефіцієнтів та знижок. При цьому, відповідачем зазначено, що запропоновані зміни дозволять, зокрема, підвищити конкурентоздатність вітчизняних морських портів та українських виробників на світовому ринку товарів та послуг.

ПрАТ "СК "Укрріфлот", в свою чергу, зазначено про те, що відносно позивача відбулось збільшення фінансового навантаження, внаслідок чого собівартість перевезення зросла і спричинила зниження конкурентоздатності українського морського перевізника для виконання міжнародних перевезень.

У відповідності до частини 4 статті 13 Конституції України, Держава забезпечує захист прав усіх суб`єктів права власності і господарювання, соціальну спрямованість економіки. Усі суб`єкти права власності рівні перед законом.

Частиною 2 статті 42 Конституції України визначено, що Держава забезпечує захист конкуренції у підприємницькій діяльності. Не допускаються зловживання монопольним становищем на ринку, неправомірне обмеження конкуренції та недобросовісна конкуренція.

Відповідно до статті 5 Господарського кодексу України, правовий господарський порядок в Україні формується на основі оптимального поєднання ринкового саморегулювання економічних відносин суб`єктів господарювання та державного регулювання макроекономічних процесів, виходячи з конституційної вимоги відповідальності держави перед людиною за свою діяльність та визначення України як суверенної і незалежної, демократичної, соціальної, правової держави.

Конституційні основи правового господарського порядку в Україні становлять, зокрема: забезпечення державою захисту прав усіх суб`єктів права власності і господарювання, соціальної спрямованості економіки, недопущення використання власності на шкоду людині і суспільству; визнання усіх суб`єктів права власності рівними перед законом, непорушності права приватної власності, недопущення протиправного позбавлення власності; забезпечення державою захисту конкуренції у підприємницькій діяльності, недопущення зловживання монопольним становищем на ринку, неправомірного обмеження конкуренції та недобросовісної конкуренції, визначення правил конкуренції та норм антимонопольного регулювання виключно законом.

Відповідно до ч. 1 ст. 6 Господарського кодексу України, загальними принципами господарювання в Україні є: забезпечення економічної багатоманітності та рівний захист державою усіх суб`єктів господарювання; свобода підприємницької діяльності у межах, визначених законом: вільний рух капіталів, товарів та послуг на території України; обмеження державного регулювання економічних процесів у зв`язку з необхідністю забезпечення соціальної спрямованості економіки, добросовісної конкуренції у підприємництві, екологічного захисту населення, захисту прав споживачів та безпеки суспільства і держави; захист національного товаровиробника; заборона незаконного

втручання органів державної влади та органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб у господарські відносини.

Дискримінація суб`єктів господарювання не допускається. Законом можуть бути встановлені винятки з положень цієї статті з метою забезпечення національної безпеки, оборони, загальносуспільних інтересів (частина 2 статті 6 Господарського кодексу України).

Відповідно до частини другої статті 25 Господарського кодексу України, органам державної влади і органам місцевого самоврядування, що регулюють відносини у сфері господарювання, забороняється приймати акти або вчиняти дії, що визначають привілейоване становище суб`єктів господарювання тієї чи іншої форми власності, або ставлять у нерівне становище окремі категорії суб`єктів господарювання чи іншим способом порушують правила конкуренції. У разі порушення цієї вимоги органи державної влади, до повноважень яких належить контроль та нагляд за додержанням антимонопольно-конкурентного законодавства, а також суб`єкти господарювання можуть оспорювати такі акти в установленому законом порядку.

Відповідно до частини першої статті 31 Господарського кодексу України, дискримінацією суб`єктів господарювання органами влади у цьому Кодексі визнається, зокрема: заборона створення нових підприємств чи інших організаційних форм господарювання в будь-якій сфері господарської діяльності, а також встановлення обмежень на здійснення окремих видів господарської діяльності або виробництво певних видів товарів з метою обмеження конкуренції; надання окремим підприємцям податкових та інших пільг, які ставлять їх у привілейоване становище щодо інших суб`єктів господарювання, що призводить до монополізації ринку певного товару; встановлення заборон чи обмежень стосовно окремих суб`єктів господарювання або груп підприємців.

Частина 3 статті 189 Господарського кодексу України визначає, що органам державної влади та органам місцевого самоврядування, їх посадовим особам забороняється приймати акти та вчиняти дії, які усувають конкуренцію або необґрунтовано сприяють окремим конкурентам у підприємницькій діяльності, чи запроваджують обмеження на ринку, не передбачене законодавством. Законом можуть бути встановлені винятки з цього правила з метою забезпечення національної безпеки, оборони чи інших загальносуспільних інтересів.

Відповідно до статті 255 Господарського кодексу України, збитки, заподіяні зловживанням монопольним становищем, антиконкурентними узгодженими діями, дискримінацією суб`єктів господарювання органами державної влади, органами місцевого самоврядування, а також збитки, заподіяні внаслідок вчинення дій, визначених цим Кодексом як недобросовісна конкуренція, підлягають відшкодуванню за позовами заінтересованих осіб у порядку, встановленому законом.

Відповідно до частини першої статті 3 Закону України "Про транспорт", державне управління в галузі транспорту має забезпечувати, зокрема: захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції.

Згідно з частиною другою статті 3 Закону України "Про транспорт", державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення.

Статтею 1 Закону України "Про захист економічної конкуренції" визначено, що економічна конкуренція (конкуренція) - змагання між суб`єктами господарювання з метою здобуття

завдяки власним досягненням переваг над іншими суб`єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб`єкти господарювання мають можливість вибирати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб`єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку.

Положеннями статті 4 названого Закону передбачено, що державна політика у сфері розвитку економічної конкуренції та обмеження монополізму в господарській діяльності, здійснення заходів щодо демонополізації економіки, фінансової, матеріально-технічної, інформаційної, консультативної та іншої підтримки суб`єктів господарювання, які сприяють розвитку конкуренції, здійснюється органами державної влади, органами місцевого самоврядування та органами адміністративно-господарського управління та контролю.

Суб`єкти господарювання, органи влади, органи місцевого самоврядування, а також органи адміністративно-господарського управління та контролю зобов`язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти будь-яких неправомірних дій, які можуть мати негативний вплив на конкуренцію.

Таким чином суд першої інстанції дійшов вірного висновку, що наказ відповідача №459 (в частині підпункту 2 пункту 1) прийнято з порушенням положення частини 4 статті 13, статті 42 Конституції України, статей 5, 6, 25, 31 Господарського кодексу України, частини 1 статті 3 Закону України "Про транспорт", статті 1 Закону України "Про захист економічної конкуренції", оскільки даним наказом створено дискримінаційні умови для господарської діяльності морських перевізників за ознакою (критерієм) заходу суден до іноземного порту (здійснення міжнародного плавання), необґрунтовано та протиправно встановлено для суден під українським прапором з однаковими технічними характеристиками обмеження щодо зайняття певним видом господарської діяльності, а саме - здійснення морського перевезення, що пов`язане з необхідністю заходу до іноземного порту (міжнародне плавання). Наказ відповідача №459 в оскаржуваній частині є таким, що містить ознаки дискримінації суб`єктів господарювання (встановлення заборон чи обмежень стосовно окремих суб`єктів господарювання або груп підприємців, надання окремим підприємцям пільг, які ставлять їх у привілейоване становище щодо інших суб`єктів господарювання), недобросовісної конкуренції та є таким, що обмежує право позивача на здійснення міжнародних перевезень.

Крім того, в порушення частини 2 статті 25 та частини 3 статті 189 Господарського кодексу України, оскаржувані положення Наказу №459 ставлять у нерівне становище окремі категорії суб`єктів господарювання, а саме морських перевізників, судна яких здійснюють міжнародне плавання; необґрунтовано сприяє діяльності окремих суб`єктів господарської діяльності, судна яких здійснюють каботажні плавання; фактично запроваджує штучні обмеження щодо здійснення міжнародних перевезень.

Щодо порушення оскаржуваним актом (в частині) інтересів суб`єкта зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД), суд зазначає наступне.

Відповідно до частини 1 статті 377 Господарського кодексу України, зовнішньоекономічною діяльністю суб`єктів господарювання є господарська діяльність, яка в процесі її здійснення потребує перетинання митного кордону України майном, зазначеним у частині першій статті 139 цього Кодексу, та/або робочою силою.

Згідно із частиною 1 статті 380 Господарського кодексу України, державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності спрямовується на захист економічних інтересів України, прав і законних інтересів суб`єктів зовнішньоекономічної діяльності, створення рівних умов для розвитку усіх видів підприємництва у сфері зовнішньоекономічних відносин та використання суб`єктами зовнішньоекономічної діяльності доходів та інвестицій, заохочення

конкуренції і обмеження монополізму суб`єктів господарювання у сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Статтею 2 Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність" визначено принципи, якими керуються суб`єкти господарської діяльності України та іноземні суб`єкти господарської діяльності при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності. До таких принципів належать, зокрема: принцип юридичної рівності і недискримінації, що полягає у рівності перед законом всіх суб`єктів зовнішньоекономічної діяльності, незалежно від форм власності, в тому числі держави, при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності: забороні будь-яких, крім передбачених цим Законом, дій держави, результатом яких є обмеження прав і дискримінація суб`єктів зовнішньоекономічної діяльності, а також іноземних суб`єктів господарської діяльності за формами власності, місцем розташування та іншими ознаками; неприпустимості обмежувальної діяльності з боку будь-яких її суб`єктів, крім випадків, передбачених цим Законом; принципом верховенства закону, що полягає у: регулюванні зовнішньоекономічної діяльності тільки законами України; забороні застосування підзаконних актів та актів управління місцевих органів, що у будь-який спосіб створюють для суб`єктів зовнішньоекономічної діяльності умови менш сприятливі, ніж ті, які встановлені законами України.

Відповідно до частини 1 статті 385 Господарського кодексу України, оподаткування суб`єктів зовнішньоекономічної діяльності має здійснюватися за такими принципами: встановлення рівня оподаткування виходячи з необхідності досягнення та підтримання самоокупності суб`єктів зовнішньоекономічної діяльності та забезпечення бездефіцитності платіжного балансу України; гарантування стабільності видів і розміру податків. встановлення податків і зборів (обов`язкових платежів), а також статусу іноземних валют на території України виключно законом; рівності суб`єктів зовнішньоекономічної діяльності при встановленні ставок податків; заохочення експорту продукції вітчизняного виробництва.

З аналізу вказаних положень законодавства вбачається, що наказ відповідача №459 (в оскаржуваній частині) створює для позивача, як суб`єкта ЗЕД, нерівні умови здійснення зовнішньо-економічної діяльності, оскільки не сприяє захисту економічних інтересів України та інтересів суб`єктів ЗЕД у галузі морських перевезень; не заохочує конкуренцію; порушує принципи юридичної рівності і недискримінації, а також верховенства закону; не заохочує експорт продукції, оскільки встановлює додаткові збори при здійсненні міжнародного перевезення; порушує принцип стабільності встановлення податків і зборів (обов`язкових платежів), що є порушенням положень частини 1 статті 380 ГК України, частини 1 статті 385 ГК України та статті 2 Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність".

Наведені обставини свідчать про невідповідність оскаржуваного акта положенням пункту d) частини 2 статті 1, статті 75, частини 1 статті 76 Закону України "Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони" (далі - "Угода про асоціацію"), оскільки Наказ № 459 (в оскаржуваній частині) не сприяє посиленню економічних та торговельних відносин з іншими країнами, зокрема, країнами ЄС та створює додаткове тарифне навантаження для суден під українським прапором, що здійснюють міжнародні плавання, що, в свою чергу, збільшує собівартість перевезення та робить український товар (продукцію) менш конкурентоздатним на світовому ринку.

Оскаржуваним наказом також порушено положення частини 1 статті 76 Угоди про асоціацію, відповідно до якої сторони домовилися, що їхнє відповідне торговельне та митне законодавство, як принципове питання, має бути стабільним та всеохоплюючим та, що положення і процедури мають бути пропорціональними, прозорими, передбачуваними, недискримінаційними, об`єктивними й мають застосовуватися уніфіковано та ефективно, а також, inter alia, забезпечать захист і сприяння законній торгівлі шляхом ефективного

впровадження і дотримання вимог законодавства (підпункт а); уникнення непотрібних або дискримінаційних навантажень на економічних операторів, запобігання шахрайству і надання подальшого сприяння економічним операторам, які мають високий рівень відповідності законодавству (підпункт b).

Кабінетом Міністрів України у постанові від 07.10.2009 №1307 "Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року" (із змінами, внесеними згідно Постанови КМУ №1108 від 18.12.2018, визначено, що на сьогоднішній день українські суднохідні компанії (судновласники) здійснюють господарську діяльність за наступних негативних умов ринку міжнародних морських перевезень та недоліків державного регулювання: різке зниження обсягів виробництва у сфері морської діяльності; скорочення протягом останніх років обсягів перевезень; надмірне податковий та тарифний тягар; суттєва залежність зовнішньої торгівлі від іноземних перевізників; недосконала система оподаткування та митного регулювання, а також державна тарифна політика на морському транспорті, справляння портових зборів.

Оскаржувані положення Наказу №459 не відповідають Морській доктрині, адже оскаржуваний наказ суперечить національним інтересам України на морі, створюючи для українського судновласника, зокрема, позивача, дискримінаційні умови при здійсненні міжнародних морських перевезень, не сприяє посиленню позиції України серед провідних морських держав, розвитку українського торговельного мореплавства, а також створенню та розвитку національних судноплавних компаній і національного торговельного флоту; не створює умови для відродження конкурентоспроможного українського торговельного флоту, зокрема шляхом надання законодавчої підтримки українським судноплавним компаніям; не сприяє створенню економічних стимулів для реєстрації суден під українським прапором; має негативний вплив на розвиток портової діяльності, а також посилення економічних та торговельних відносин з іншими країнами; не забезпечує створення рівних умов для надання транспортних послуг.

Відповідно до частини першої статті 77 Кодексу адміністративного судочинства України кожна сторона повинна довести ті обставини, на яких ґрунтуються її вимоги та заперечення, крім випадків, встановлених статтею 78 цього Кодексу.

Згідно з частиною другою статті 77 Кодексу адміністративного судочинства України в адміністративних справах про протиправність рішень, дій чи бездіяльності суб`єкта владних повноважень обов`язок щодо доказування правомірності свого рішення, дії чи бездіяльності покладається на відповідача.

За наведеного, колегія суддів погоджується з висновком суду першої інстанції про задоволення позовних вимог в повному обсязі.

Доводи апеляційної скарги зазначених вище висновків суду попередньої інстанції не спростовують і не дають підстав для висновку, що судом першої інстанції при розгляді справи неправильно застосовано норми матеріального права, які регулюють спірні правовідносини, чи порушено норми процесуального права.

Решта тверджень та посилань сторін судовою колегією апеляційного суду не приймається до уваги через їх неналежність до предмету позову або непідтвердженість матеріалами справи.

За правилами ст. 316 КАС України суд апеляційної інстанції залишає апеляційну скаргу без задоволення, а рішення або ухвалу суду - без змін, якщо визнає, що суд першої інстанції правильно встановив обставини справи та ухвалив судове рішення з додержанням норм матеріального і процесуального

права. Керуючись статтями 308, 310, 315, 316, 321, 322, 329, 331 Кодексу адміністративного судочинства України, суд, -

ПОСТАНОВИВ :

Апеляційні скарги Міністерства інфраструктури України та Державного підприємства "Адміністрація морських портів України" залишити без задоволення, а рішення Окружного адміністративного суду міста Києва від 23 липня 2020 року - без змін.

Постанова набирає законної сили з дати її прийняття, та може бути оскаржена безпосередньо до Касаційного адміністративного суду у складі Верховного суду у тридцятиденний строк в порядку, встановленому статтями 329-331 КАС України.

Головуючий суддя Є.І.Мєзєнцев

суддя Г.В.Земляна

суддя В.В.Файдюк

МІНІСТЕРСТВО ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ
(Мінекономіки)
вул. М. Грушевського 12/2, м. Київ, 01008, тел. (044)200-47-53, факс (044)253-63-71
E-mail: meconomy@me.gov.ua, http://www.me.gov.ua, код ЄДРПОУ 37508596

На № _____ від _____

Міністерство інфраструктури України

Щодо проектів наказу Мінінфраструктури
та розпорядження Кабінету Міністрів України

Мінекономіки опрацювало проект наказу Мінінфраструктури "Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів", надісланий листом Мінінфраструктури від 25.06.2021 № 2244/46/14-21 (далі – проект наказу), та проект розпорядження Кабінету Міністрів України "Про погодження зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів", надісланий листом Мінінфраструктури від 08.07.2021 № 2417/46/14-21 (далі – проект розпорядження), і повідомляє наступне.

Проектом наказу передбачається внести зміну до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 27.05.2013 № 316 "Про портові збори", зареєстрованим в Мін'юсті 12.06.2013 за № 930/23462 (далі – Порядок), згідно з якою судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють плавання під Державним Прапором України внутрішніми водними шляхами в межах території України та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору.

ДОКУМЕНТ СЕД Мінекономіки АСКОД
Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000000C413200C29A9500
Підписувач Теленик Сергій Сергійович
Дійсний з 10.06.2021 0:00:00 по 09.06.2023 23:59:59

Мінекономіки
3821-07/37942-03 від 21.07.2021
21:25:05

Проектом розпорядження пропонується погодити вищезазначену пропозицію Мінінфраструктури.

Статтею XVII "Національний режим" Генеральної угоди про торгівлю послугами (ГАТС) передбачено, що у секторах, які входять до національного розкладу, і за виконання умов та кваліфікаційних вимог, обумовлених у ньому, кожний член повинен надати послугам і постачальникам послуг будь-якого іншого члена щодо всіх заходів, які торкаються поставки послуг, режим, не менш сприятливий, аніж той, який він надає таким самим своїм послугам або постачальникам послуг.

Національний розклад України – Графік специфічних зобов'язань у секторі послуг України, що є невід'ємною частиною Протоколу про вступ України до Світової організації торгівлі, ратифікованого Законом України від 10.04.2008 № 250-VI, містить зобов'язання щодо забезпечення національного режиму для послуг міжнародного морського транспорту (вантажного та пасажирського за винятком каботажного транспорту), а також для послуг перевезення пасажирів і вантажів на внутрішніх водних шляхах (за винятком каботажу).

Таким чином, виконання норми щодо звільнення від канального збору тільки визначених Порядком суден, що здійснюють плавання під Державним Прапором України внутрішніми водними шляхами в межах території України, надасть менш сприятливий режим для іноземних постачальників послуг, порівняно з вітчизняними.

Ураховуючи викладене проект наказу потребує доопрацювання.

Крім цього зауважуємо, що до проекту наказу і проекту розпорядження не надано відповідних фінансово-економічних розрахунків щодо впливу реалізації запропонованої норми на фінансовий стан підприємств галузі.

Заступник Міністра
економіки України **Сергій ТЕЛЕНИК**

Чопей Л. В., 596-67-79

ЗГІДНО З ОРИГІНАЛОМ

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

від 17 серпня 2021 р. Київ № 425-В

**Про перебування Міністра
у відпустці та тимчасове покладання
виконання обов'язків**

1. Відбуваю у щорічну основну відпустку з 19 серпня 2021 року по 21 серпня 2021 року тривалістю 3 календарні дні за період роботи з 22 травня 2021 року по 21 травня 2022 року.
Підстава: погодження Прем'єр-міністра України Д. Шмигаля від 16 серпня 2021 року № 38504/1/1-21, стаття 8 Закону України «Про відпустки».

2. Виконання обов'язків Міністра інфраструктури України з 19 серпня 2021 року по 21 серпня 2021 року тимчасово покладаю на першого заступника Міністра ШКУРАКОВА Василя Олександровича.
Підстава: погодження Прем'єр-міністра України Д. Шмигаля від 16 серпня 2021 року № 38504/1/1-21, стаття 8 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади».

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
Ідентифікаційний код
УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ

Міністр Олександр КУБРАКОВ

036000

Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000020AD32006A5A9800
Підписувач Шкураков Василь Олександрович
Дійсний з 11.08.2021 00:00:00 по 10.08.2023 23:59:59
ID 1114004

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135,
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01,
факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua,
сайт: www.mtu.gov.ua,
код згідно ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Директорат реформування морської та річкової галузі Міністерства інфраструктури України згідно із Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» на додаток до листа Мінінфраструктури від 20.08.2021 № 11021/46/10-21 надсилає копію повідомлення про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів».

Додаток: Копія повідомлення про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів» на 3 арк. в 1 прим.

Генеральний директор
Директорату реформування
морської та річкової галузі Ярослав ІЛЯСЕВИЧ

Олександр Ребенок 351 44 59

Міністерство інфраструктури України
№46/8168-21 від 26.08.2021
1115507

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»
26 Серпня 2021, 15:43

Проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів» (далі – проєкт наказу) розроблено у зв'язку з:

набранням законної сили рішенням Окружного адміністративного суду міста Києва від 23 липня 2020 року та постановою Шостого апеляційного адміністративного суду від 19 квітня 2021 року в справі № 640/3513/20, у межах реалізації Міністерством інфраструктури України функцій з контролю за цільовим використанням коштів від портових зборів та удосконалення державної тарифної політики у транспортній сфері;

статтею XVII «Національний режим» Генеральної угоди про торгівлю послугами (ГАТС), якою передбачено, що у секторах, які входять до національного розкладу, і за виконання умов та кваліфікаційних вимог, обумовлених у ньому, кожний член повинен надати послугам і постачальникам послуг будь-якого іншого члена щодо всіх заходів, які торкаються поставки послуг, режим, не менш сприятливий, аніж той, який він надає таким самим своїм послугам або постачальникам послуг.

Приватне акціонерне товариство «Судноплавна компанія «Укррічфлот» звернулося до Окружного адміністративного суду міста Києва з адміністративним позовом до Міністерства інфраструктури України, за участю третьої особи без самостійних вимог на предмет спору: Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» про визнання протиправним та нечинним з моменту прийняття наказу Мінінфраструктури від 25 червня 2019 року № 459, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 29 липня 2019 року за № 827/33798, в частині підпункту 2 пункту 1, яким абзац другий пункту 3.5 розділу III Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів (далі – Порядок справляння), затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 «Про портові збори», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462, викладено в новій редакції.

Рішенням Окружного адміністративного суду міста Києва від 23 липня 2020 року адміністративний позов задоволено.

Міністерство інфраструктури України 25 червня 2019 року видало наказ № 459 «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 29 липня 2019 року за № 827/33798, яким затверджені Зміни до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України, відповідно до підпункту 2 пункту 1 яких абзац другий пункту 3.5 розділу III Порядку справляння викладено в такій редакції: «Судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4 метри, здійснюють каботажне плавання та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору».

Судом встановлено, що до набрання чинності оскаржуваним актом судна позивача, що відповідали критеріям згідно з абзацем другим пункту 3.5 Порядку справляння, підлягали звільненню від сплати канального збору, що підтверджується висновками, викладеними у постанові Вищого адміністративного суду України від 09 березня 2017 року в справі № 826/23214/15 (К/800/19989/16), а також у постановах Верховного Суду від 12 травня 2020 року в справі № 910/7127/19 та від 14 травня 2019 року в справі № 910/17179/18. Оскаржуваним актом (в частині) спричинено погіршення становища позивача, оскільки накладено на останнього додаткові обтяження фінансового характеру у вигляді необхідності сплати канального збору.

Окружний адміністративний суд міста Києва дійшов висновку (рішення від 23 липня 2020 року у справі № 640/3513/20), що наказ Мінінфраструктури від 25 червня 2019 року № 459, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 29 липня 2019 року за № 827/33798 (в частині підпункту 2 пункту 1), прийнято з порушенням законодавства, оскільки даним наказом створено дискримінаційні умови для господарської діяльності морських перевізників за ознакою (критерієм) заходу суден до іноземного порту (здійснення міжнародного плавання), встановлено для суден під українським прапором з однаковими технічними характеристиками обмеження щодо зайняття певним видом господарської діяльності, а саме – здійснення морського перевезення, що пов'язане з необхідністю заходу до іноземного порту (міжнародне плавання). Наказ Міністерства інфраструктури України від 25 червня 2019 року № 459, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 29 липня 2019 року за № 827/33798, в оскаржуваній частині є таким, що містить ознаки дискримінації суб'єктів господарювання, недобросовісної конкуренції та є таким, що обмежує право Позивача на здійснення міжнародних перевезень.

Шостий апеляційний адміністративний суд постановою від 19 квітня 2021 року у справі № 640/3513/20 залишив рішення Окружного адміністративного суду міста Києва від 23 липня 2020 року без змін.

У зв'язку із зазначеним, Мінінфраструктури було розроблено та направлено на погодження наказ Міністерства інфраструктури України від 17 червня 2021 р. № 329 «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів», яким абзац другий пункту 3.5 розділу III Порядку справляння викладено в редакції, яка була чинною до прийняття наказу Мінінфраструктури від 25 червня 2019 року № 459, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 29 липня 2019 року за № 827/33798. Зазначеною редакцією передбачалося, що судна, які згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють плавання під Державним Прапором України внутрішніми водними шляхами в межах території України та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору.

У відповідь, Мінекономіки висловив зауваження до наказу Міністерства інфраструктури України від 17 червня 2021 р. № 329 «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів». У зазначених зауваженнях зазначено, що Статтею XVII «Національний режим» Генеральної угоди про торгівлю послугами (ГАТС) передбачено, що в секторах, які входять до національного розкладу, і за виконання умов та кваліфікаційних вимог, обумовлених у ньому, кожний член повинен надати послугам і постачальникам послуг будь-якого іншого члена щодо всіх заходів, які торкаються поставки послуг, режим, не менш сприятливий, аніж той, який він надає таким самим своїм послугам або постачальникам послуг.

Національний розклад України – Графік специфічних зобов'язань в секторі послуг України, що є невід'ємною частиною Протоколу про вступ України до Світової організації торгівлі, ратифікованого Законом України від 10.04.2008 № 250-VI, містить зобов'язання щодо забезпечення національного режиму для послуг міжнародного морського транспорту (вантажного та пасажирського за винятком каботажного транспорту), а також для послуг перевезення пасажирів і вантажів на внутрішніх водних шляхах (за винятком каботажу).

Таким чином, виконання норми щодо звільнення від канального збору тільки визначених Порядком справління суден, що здійснюють плавання під Державним Прапором України внутрішніми водними шляхами в межах території України, надало б менш сприятливий режим для іноземних постачальників послуг, порівняно з вітчизняними.

Ураховуючи викладене, Мінінфраструктури було розроблено новий проєкт наказу, з урахуванням висловлених зауважень.

Проєктом наказу пропонується внести зміну до Порядку справляння, звільнивши сплати від канального збору судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють каботажне або закордонне плавання та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання.

Реалізація наказу удосконалить державну тарифну політику в транспортній сфері, в частині усунення правової невизначеності положень Порядку справляння та розміри ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462, у зв'язку з набранням законної сили рішенням Окружного адміністративного суду міста Києва від 23.07.2020 та постановою Шостого апеляційного адміністративного суду від 19.04.2021 у справі № 640/3513/20.

Проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»

Аналіз регуляторного впливу

Адреса цієї сторінки: http://mtu.gov.ua/news/33025.html
При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове