

ПРОТОКОЛ № 27

засідання Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні

м. Київ

27 жовтня 2017 року

Місце проведення: Броварський пр-т, 15 (Міжнародний виставковий центр), павільйон 3, конференц зал № 16.

Початок засідання: 11 год. 00 хв.

Завершення засідання: 13 год. 20 хв.

Склад учасників засідання: додаток № 1.

ПОРЯДОК ДЕННИЙ

1. Інформація щодо результатів проведеної роботи відповідно до протокольних рішень МРГ

- координація та інтеграція діяльності МРГ та Робочої групи зі спрощення процедур торгівлі Ради з міжнародної торгівлі
- про результати проведення спільного семінару ЄЕК ООН та ОЧЕС щодо спрощення процедур торгівлі та інтероперабельності «єдиних вікон»
- щодо внесення змін до нормативно-правових актів, спрямованих на підвищення взаємодії між учасниками процесу обробки вантажів у портах
- інформація про проведення дослідження часу випуску товарів
- про результати засідання міністрів країн Східного партнерства з питань цифрової економіки (05.10.2017, м. Таллінн, Естонія)
- щодо подання національним координатором від України оновленої інформації до Класифікатора портів та інших пунктів ЛОКОД ООН
- про діяльність України в рамках СЕФАКТ ООН

2. План роботи МРГ по червень 2018 року

3. Різне

Засідання відкрив **Щелкунов В.І.**, заступник Голови Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні (МРГ), Президент Українського національного комітету Міжнародної Торгової Палати (ICC Ukraine), який оголосив попередній порядок денний засідання і запропонував перейти до його обговорення. Разом з тим, поінформував учасників про плани ICC Ukraine щодо створення найближчим часом Комісії з питань транспорту та логістики.

Апостолов М., у свою чергу, подякував учасникам МРГ за плідну співпрацю усіх відомств, а також відмітив основні досягнення та результати, отримані за період роботи МРГ, які мають бути покладені за основу в роботі Національного комітету зі спрощення процедур торгівлі.

З першого питання порядку денного:

Координація та інтеграція діяльності МРГ та Робочої групи зі спрощення процедур торгівлі Ради з міжнародної торгівлі

Степаненко Н.П. поінформувала учасників про утворення Ради з міжнародної торгівлі відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 04.07.2017 № 455. Наразі Мінекономрозвитку проводиться робота із затвердження персонального складу Ради, після чого заплановано проведення її установчого засідання та схвалення Плану діяльності.

Відмітила, що в рамках діяльності Ради з міжнародної торгівлі буде функціонувати 4 робочі групи: зі спрощення процедур торгівлі; з просування експорту; з формування стратегій розвитку міжнародної торгівлі та аналізу їх реалізації; з покращення системи митно-тарифного регулювання та торговельного захисту.

Про результати проведення спільного семінару ЄЕК ООН та ОЧЕС щодо спрощення процедур торгівлі та інтероперабельності «єдиних вікон»

Апостолов М. поінформував присутніх про результати проведення спільного семінару ЄЕК ООН та ОЧЕС щодо спрощення процедур торгівлі та інтероперабельності «єдиних вікон», який відбувся 21.09.2017 в штаб-квартирі ОЧЕС (м. Стамбул, Туреччина) (додаток № 2).

Разом з тим, нагадав учасникам про необхідність нотифікації заходів категорій В та С відповідно до зобов'язань за Угодою СОТ зі спрощення процедур торгівлі (УСПТ). Представив учасникам приклад нотифікації та пропозиції до заходів, які доцільно було б нотифікувати як категорії В та С.

Акцентував увагу на нових інструментах ЄЕК ООН/СЕФАКТ, зокрема, на рекомендаціях № 36 (інтероперабельність систем «єдиного вікна»), № 41

(публічно-приватне партнерство для спрощення процедур торгівлі) та № 42 (механізми моніторингу зі спрощення процедур торгівлі та транспорту) (додаток № 3).

Федоров О.О. відмітив той факт, що пілотний проект України та Грузії щодо e-TIR (безпаперова, повністю комп'ютеризована процедура МДП) було включено як приклад «кращої практики» до чергового видання Довідника з Конвенції МДП. Цей приклад може бути застосовано до більшості типового і видового використання інтермодальних контейнерів за умови, що вони допущені для перевезень за процедурою МДП. Це є позитивним досягненням України та наочно показує результати практичної співпраці державних органів та бізнес спільноти України та Грузії за підтримки міжнародних організацій (додаток № 4).

Щодо внесення змін до нормативно-правових актів, спрямованих на підвищення взаємодії між учасниками процесу обробки вантажів у портах

Зубков В.О. поінформував учасників про результати проведення Круглого столу, який відбувся 28 вересня 2017 року в м. Одеса в рамках Міжнародного Чорноморського транспортного форуму (додаток № 5). Головною метою проведення цього засідання було обговорення проектів нормативно-правових актів, положення яких вносять суттєві зміни до впровадження принципу «єдиного вікна» при здійсненні контрольних процедур та логістичних процесів в морських портах України.

Відмітив, що учасниками одноголосно відзначено негативний вплив від того, що в Україні ще й досі не створено Національний комітет зі спрощення процедур торгівлі, як того вимагає положення УСПТ.

Найбільш суперечливим актом став проект нормативно-правового акта, головним розробником якого є Мінінфраструктури – постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України». Зазначений документ вносить зміни до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451, та Порядку інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 року № 364.

Акцентував увагу присутніх на наявності протиріч в пояснювальній записці та аналізі регуляторного впливу, а також недостовірності інформації, викладеній в цих документах.

Поінформував про звернення учасників круглого столу до Державної регуляторної служби з пропозицією визнати за недоцільне подальший розгляд та прийняття проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» (додаток № 6).

Інформація про проведення дослідження часу випуску товарів

Сущенко С.В. надав інформацію про заходи, які вживаються ДФС України з організації виміру часу випуску товарів у пунктах пропуску через державний кордон України для автомобільного, залізничного та повітряного сполучення (додаток № 7).

Наголосив на необхідності зваженого прийняття рішення щодо використання Методики вимірювання часу Всесвітньої митної організації, необхідного для випуску товарів, що застосовується для дослідження окремих логістичних ланцюгів в морських портах на локальному рівні.

Висловив сподівання щодо залучення у майбутньому міжнародних експертів для проведення таких досліджень.

Пісар В., у свою чергу, подякував за роботу, яку проводить МРГ у напрямку організації та координації спільної роботи усіх служб та міністерств щодо спрощення процедур торгівлі.

Відмітив важливість запровадження інституту уповноваженого економічного оператора, навівши при цьому, як приклад, статистичні дані ЄС за 2016 рік щодо виконання експортних/імпортних операцій саме уповноваженими економічними операторами (72% та 81% відповідно).

Федоров О.О. висловив стурбованість незадовільною роботою ДСФ України в частині некоректної практичної реалізації дослідження часу випуску товарів за методологією Всесвітньої митної організації, а також готовність надати свою експертну допомогу в цьому напрямку.

Баязітов Л.Р. нагадав учасникам засідання та, зокрема, Мінекономрозвитку про рекомендації Семінару з питань готовності України до імплементації УСПТ, який проходив в 2015 році, згідно яких захід «Визначення та опублікування середнього часу випуску товарів» було запропоновано нотифікувати як категорію «С» з метою отримання в перспективі фінансової та експертної допомоги для його реалізації (додаток № 8).

Про результати засідання міністрів країн Східного партнерства з питань цифрової економіки (05.10.2017, м. Таллінн, Естонія)

Федоров О.О. поінформував учасників про участь України в основних ініціативах Східного партнерства, акцентуючи увагу на проектах з розвитку

цифрових транспортних коридорів (додаток № 9). Відзначив недостатній рівень зацікавленості державних органів у просуванні цього проекту, незважаючи на наявність усіх можливостей України та експертні напрацювання у цьому напрямку.

Щодо подання національним координатором від України оновленої інформації до Класифікатора портів та інших пунктів ЛОКОД ООН

Довгань В.М. поінформував учасників про роботу, яку проводить наразі Мінінфраструктури у напрямку спрощення процедур торгівлі та логістики. Зокрема, щодо підготовки до проведення аудиту ІМО та EMSA в Україні.

Висловив сподівання щодо подальшого розвитку цифрової інфраструктури в Україні та ініціативи Східного партнерства з просування цифрових транспортних коридорів.

Відмітив важливість проведення роботи з актуалізації інформації в Класифікаторі портів та інших пунктів ЛОКОД ООН та зазначив, що більш детальну інформацію з цього питання буде офіційно направлено до Секретаріату МРГ.

Федоров О.О. зазначив необхідність долучити до роботи ДФС України стосовно оновлення інформації для ЛОКОД ООН, а також акцентував увагу на важливості участі української делегації в заходах ЛОКОД ООН, зокрема, засідання Консультативної Ради ЛОКОД (30.11-01.12.2017, м. Женева, Швейцарія), де учасники не тільки проходять навчання з ефективної роботи з цим інструментом, а й проводять обмін «кращими практиками».

Про діяльність України в рамках СЕФАКТ ООН

Платонов О.І., як Голова делегації України при СЕФАКТ ООН, поінформував учасників засідання про діяльність СЕФАКТ ООН в другому півріччі 2017 року. Зокрема, акцентував увагу на останніх заходах, в тому числі на ротації керівництва та призначенні координаторів доменів (додаток № 10).

Надав актуальну інформацію щодо поточної роботи СЕФАКТ ООН: розвиток проектів, результати проведених засідань та форумів тощо.

Акцентував також увагу учасників МРГ на майбутніх заходах: засідання Консультативної Ради ЛОКОД (30.11-01.12.2017, м. Женева, Швейцарія), Форум СЕФАКТ ООН (23-27.03.2018, м. Женева, Швейцарія), пленарна сесія СЕФАКТ ООН (30.04-01.05.2018, м. Женева, Швейцарія).

Зазначив, що усі бажаючі долучитися до роботи в рамках СЕФАКТ ООН можуть подати заявки зі своєю кандидатурою до Мінекономрозвитку.

ВИРІШИЛИ:

- 1.1. Інформацію доповідачів та висловлені учасниками засідання МРГ зауваження взяти до відома.

- 1.2. Взяти участь в установчому засіданні Ради з міжнародної торгівлі та обговорити формат її подальшої співпраці з МРГ.

Термін виконання: 31.12.2017

Відповідальний: Секретаріат МРГ, учасники МРГ

- 1.3. Рекомендувати центральним органам виконавчої влади розглянути резолюцію учасників Круглого столу за результатами обговорення проектів нормативно-правових актів (м. Одеса, 28.09.2017).

Термін виконання: 20.12.2017

Відповідальний: Секретаріат МРГ, учасники МРГ

- 1.4. Мінінфраструктури надати інформацію щодо оновлення Класифікатору морських портів та інших пунктів ЛОКОД ООН.

Термін виконання: 01.12.2017

Відповідальний: Мінінфраструктури

З другого питання порядку денного:

Степаненко Н.П. зазначила про готовність Мінекономрозвитку до подальшої співпраці з Міжвідомчою робочою групою зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні, а також поінформувала про заплановане обговорення формату цієї співпраці в рамках установчого засідання Ради з міжнародної торгівлі.

Платонов О.І. поінформував учасників про реалізацію Плану роботи МРГ. Запропонував внести зміни до календарного плану проведення чергових засідань: 28 засідання – грудень 2017 року; 29 засідання – лютий 2018 року; 30 засідання – квітень 2018 року (додаток № 11).

Відмітив, що 28 засідання МРГ буде присвячено темі цифрових коридорів, електронному документообігу та можливості створення в Україні національних сегментів міжнародних цифрових транспортних коридорів; 29 засідання – впливу УСПТ на розвиток малого та середнього бізнесу в Україні; 30 засідання – результатам участі української делегації при СЕФАКТ ООН та підготовці до проведення VIII Міжнародного семінару ЄЕК ООН зі спрощення процедур торгівлі та транспорту.

ВИРІШИЛИ:

- 2.1. Секретаріату МРГ подати План роботи МРГ (зі змінами) до Ради з міжнародної торгівлі. До створення Робочої групи зі спрощення процедур торгівлі рекомендувати Мінекономрозвитку орієнтуватися на заходи актуалізованого Плану роботи МРГ.

Термін виконання: 15.12.2017

Відповідальний: Секретаріат МРГ, Мінекономрозвитку

З третього питання порядку денного:

Липовський В.В. звернув увагу присутніх на незадовільну роботу Мінінфраструктури щодо отримання додаткових дозволів на міжнародні вантажні перевезення до Бельгії, Білорусі, Нідерландів, що в подальшому негативно відображається на міжнародній торгівлі.

Довгань В.М., коментуючи попередній виступ, повідомив, що наразі ведуться переговори стосовно лібералізації автомобільних перевезень з Білоруссю. Аргументував нестачу дозволів з іншими країнами швидким ростом експорту, що є позитивним показником розвитку торгівлі в Україні. Запевнив, що в подальшому цей фактор буде враховано при розподілі кількості дозволів на автомобільні перевезення між країнами.

Голубятников М.І. підтвердив необхідність переходу роботи аграрного сектору країни з урахуванням впровадження системи LOCODE, яка повинна забезпечити прозорість при встановленні якості та безпечності харчових продуктів від поля до споживача (імпортера), що приведе до спрощення процедури в портах при оформленні продукції на експорт (додаток № 12).

Відмітив, що в морські порти доставляється харчова продукція та сировина без необхідних даних щодо безпечності продукції для здоров'я, яка поступає до портового терміналу з поля від фермера. Виробники продукції, яка відправляється на експорт, повинні забезпечити її якість та безпечність на вимогу нормативів країни імпортера. При контролі продукції, що надходить з України, імпортери почали проводити випробування на пестициди, солі важких металів, проводять дослідження вмісту радіонуклідів – за європейськими нормативами. А в Україні продукція вирощується та оцінюється за нормами нашої країни. Постановами Уряду визначено, що за МОЗ закріплено обов'язок щодо переробки нормативів на сучасні вимоги.

Зазначив, що проблема безпечності харчової продукції для здоров'я, як за імпортом, так і при експорті, потребує більш ретельного підходу та вимагає систематизації, в тому числі при нормуванні, застосуванні новітніх засобів агрохімії.

Тому, в питаннях безпечності потрібно змодельовати роботу МОЗу – як нормативного органу, а Держпродспоживслужби – як наглядового. Їх активна взаємодія та абсолютне порозуміння – запорука нашого якісного виходу на зовнішньоекономічні ринки.

Дослідження потрібні в тій країні, куди експортується наша продукція, їм потрібне додаткове підтвердження безпечності продукції після зливу в портовий резервуар олії від декількох виробників. Імпортеру потрібні додаткові дослідження – наскільки ж продукція в резервуарі порту, відповідає заявленим характеристикам виробника та його лабораторіям.

Імпортёр, як власник продукції вже в портовому терміналі (митний склад) вимагає саме ту форму підтвердження безпечності, на підставі конкретних досліджень у вигляді сертифікату безпечності для здоров'я, радіаційного сертифікату безпечності для здоров'я.

В той же час, Держпродспоживслужба розробила та затвердила в липні 2016 року форму Сертифікату здоров'я, який заповнює державний інспектор цього компетентного органу щодо підтвердження, що виробник продукту, який призначено на експорт з України, відповідає діючому законодавству про харчові продукти та ним обстежений.

Запропонував для вивчення цих проблем та визначення шляхів їх впровадження створити робочу групу фахівців, затвердити перелік питань для вивчення та доповісти у травні 2018 р.

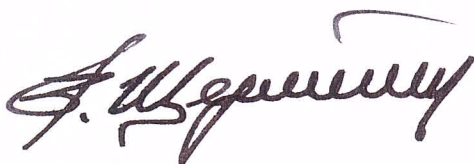
ВИРІШИЛИ:

- 3.1. Секретаріату МРГ створити цільову групу для опрацювання та вирішення проблемного питання стосовно дотримання екологічних та санітарних норм і стандартів при здійсненні зовнішньоекономічних операцій з аграрною продукцією. Цільовій групі надати до Секретаріату МРГ результати проведеної роботи за I півріччя 2018 року.

Термін виконання: 20.05.2018

Відповідальний: Секретаріат МРГ, МОЗ, Держпродспоживслужба, інші учасники МРГ

Головуючий



В.І. Щелкунов

**Склад учасників 27-го засідання
Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні**

№ з/п	Назва установи	ПІБ учасника	Посада учасника
1.	Секретаріат МРГ	Щелкунов Володимир Ігорович	Заступник Голови МРГ, Президент УНК МТП
2.		Платонов Олег Ісаакович	Заступник Голови – керівник Секретаріату МРГ, Президент Асоціації «УКРЗОВНІШТРАНС», Голова делегації України при СЕФАКТ ООН, член колегії Мінекономрозвитку
3.		Кравченко Ольга Петрівна	Координатор проектів МРГ
4.	Міністерство економічного розвитку і торгівлі України	Красуля Олександр Іванович	Начальник відділу аналізу ефективності та інформаційно-технічного супроводу зовнішньоекономічної діяльності Департаменту регулювання зовнішньоекономічної діяльності
5.		Степаненко Наталія Петрівна	Головний спеціаліст Департаменту розвитку експорту
6.	Міністерство аграрної політики та продовольства України	Трофімцева Ольга Василівна	Заступник Міністра аграрної політики та продовольства України з питань європейської інтеграції
7.		Гречаник Андрій	Помічник заступника Міністра з питань європейської інтеграції
8.		Кузнєцов Владислав Сергійович	Головний спеціаліст відділу зовнішньої торгівлі та співробітництва з СОТ Департаменту міжнародного співробітництва
9.	Міністерство інфраструктури України	Довгань Віктор Миколайович	Заступник Міністра з питань європейської інтеграції
10.	Міністерство охорони здоров'я України	Кононенко Наталя Олексіївна	Завідувач відділом експертизи ДЗ «Український центр з контролю та моніторингу захворювань»
11.		Голубятников Микола Іванович	В.о. директора державної установи «Лабораторний центр МОЗ України на водному транспорті»
12.	Міністерство фінансів України	Колейніков Антон Юрійович	Начальник відділу інституційного розвитку митної справи Департаменту митної політики
13.	Державна фіскальна служба України	Іваніна Наталія Анатоліївна	Заступник начальника відділу заходів нетарифного регулювання управління заходів нетарифного регулювання ЗЕД Департаменту організації митного контролю
14.		Коломієць Олександр Володимирович	Заступник начальника відділу по роботі з уповноваженими економічними операторами управління митних режимів Департаменту організації митного контролю

15.		Сущенко Сергій Володимирович	Заступник начальника відділу організації виконання митних формальностей у пунктах пропуску управління організації митного контролю Департаменту організації митного контролю
16.	Державна екологічна інспекція	Супруненко Валентин Петрович	Головний спеціаліст з питань мобілізаційної роботи
17.	Адміністрація Державної прикордонної служби України	Гофнонг Віталій Арнольдович	Заступник начальника відділу організації прикордонного контролю
18.	Державна служба України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів	Охріменко Андрій Борисович	В.о. начальника Управління санітарних та ветеринарно-санітарних заходів на кордоні
19.		Геря Любов Миколаївна	Головний спеціаліст відділу фітосанітарних заходів на митному кордоні Управління фітосанітарної безпеки Департаменту фітосанітарної безпеки, контролю в сфері насінництва та розсадництва
20.		Шакіна Олена Вікторівна	Головний спеціаліст відділу карантину рослин управління фітосанітарної безпеки Департаменту фітосанітарної безпеки, контролю в сфері насінництва та розсадництва
21.		Воскобійник Дмитро Іванович	Головний спеціаліст відділу державної санітарно-епідеміологічної експертизи Управління державного нагляду за дотриманням санітарного законодавства
22.	ДП «АМПУ»	Котов Сергій Борисович	Інженер відділу операційної діяльності служби з організації роботи портів
23.	ТОВ «ППЛ 33-35»	Федоров Олександр Олегович	Генеральний директор
24.		Баязітов Лев Рауфович	Консультант
25.	ДП «ДержавтотрансНДПроект»	Новікова Алла Михайлівна	Заступник директора
26.		Симоненко Роман Вікторович	Заступник завідувача ЛДВПЕ
27.	ПАТ «Укрзалізниця»	Кірічук Ірина Юріївна	Начальник відділу оперативної взаємодії з прикордонними переходами та власниками рухомого складу Департаменту комерційної роботи
28.	АТ «ПЛАСКЕ»	Бондар Олег Михайлович	Керівник юридичної служби
29.	ICC Ukraine	Луговець Валерій Анатолійович	Радник
30.	Асоціація «Портове співтовариство»	Зубков Василь Олексійович	Генеральний директор
31.	Асоціація «УКРЗОВНІШТРАНС»	Найденко Світлана Валеріївна	Генеральний директор
32.		Терещенко Сергій Степанович	Експерт

33.	Асоціація міжнародних експедиторів України (AMEU)	Берестенко Віктор Вікторович	Заступник Генерального директора
34.	Український Союз автомобільного транспорту і логістики	Липовський Віталій Всеволодович	Президент
35.	Асоціація митних брокерів України	Птиця Микола Порфирійович	Президент
36.	ЄЕК ООН	Маріо Апостолов	Регіональний радник з питань торгівлі
37.	EUBAM	Владімір Пісар	Експерт з питань спрощення процедур торгівлі
38.	CLDP	Дмитро Скринька	Юрист
39.	Засоби масової інформації	Трусов Сергій Іванович	Головний редактор, журнал «Митний брокер»
40.		Хрустальова Вікторія Вікторівна	Головний редактор, журнал «Транспорт»
41.		Зінченко Ольга	Редактор, журнал «Столичний експрес»



ЄВРОПЕЙСЬКА ЕКОНОМІЧНА КОМІСІЯ
ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ



ОРГАНІЗАЦІЯ ЧОРНОМОРСЬКОГО
ЕКОНОМІЧНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

РЕКОМЕНДАЦІЇ

Спільного семінару ЄЕК ООН та ОЧЕС щодо спрощення процедур торгівлі та інтероперабельності «єдиних вікон»

(21 вересня 2017 року)

Учасники спільного семінару ЄЕК ООН ОЧЕС щодо інтероперабельності «єдиного вікна», який відбувся у штаб-квартирі Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС) в Стамбулі 21 вересня, обговорили імплементацію проектів щодо створення систем «єдиного вікна» для експорту, імпорту та оформлення транзиту. В рамках прийняття та реалізації регіональної стратегії ОЧЕС зі спрощення процедур торгівлі, учасники погодили наступні рекомендації урядам держав-членів ОЧЕС, ділових кіл та Постійному міжнародному секретаріату ОЧЕС:

1. Провести опитування на етапі розробки системи «єдиного вікна» у кожній з держав-членів ОЧЕС, а також про те, що зроблено з точки зору досягнення операційної сумісності «єдиного вікна» з аналогічними системами інших країн.
2. Продовжити обмін досвідом та взаємною підтримкою у розробці національних систем «єдиного вікна», навчання на прикладах інших країн, роботу щодо поетапного впровадження національних та галузевих (наприклад, морських) систем «єдиного вікна», а також систем портового співтовариства в регіоні ОЧЕС. Взяти до уваги необхідність створення умов, що забезпечують операційну сумісність між національними системами «єдиного вікна» в регіоні.
3. Здійснювати подальшу реалізацію Рекомендацій першого семінару ЄЕК ООН ОЧЕС від 25 вересня 2014 року щодо спрощення процедур торгівлі та «єдиного вікна» стосовно розробки систем «єдиного вікна» та «портового співтовариства». Використовувати нові інструменти, що підтримують реалізацію «єдиного вікна», такі, як Рекомендація ЄЕК ООН № 36, Технічна примітка СЕФАКТ ООН щодо

термінології для «єдиного вікна» та інших електронних платформ, а також Інструкція ВТО щодо побудови середовища «єдиного вікна».

4. Визначити та здійснити аналіз основних рушійних сил та потреб для інтеперабельності «єдиного вікна» в регіоні ОЧЕС, наприклад, значні обсяги торгівлі, діючі проекти «єдиного вікна» в країнах та в рамках більш широких економічних та політичних об'єднань.
5. Сприяти двостороннім ініціативам, що спрощують обмін інформацією, як складовим регіональної сумісності між системами «єдиного вікна», сприяти взаємному визнанню трасових послуг, розробити проект Меморандуму про взаєморозуміння щодо інтеперабельності «єдиного вікна».
6. Зосередити операційну сумісність «єдиного вікна» на чотирьох основних напрямках, визначених Рекомендацією СЕФАКТ ООН № 36: (а) узгодити інформаційний та документальний обмін з міжнародними стандартами; (б) розвивати операційну сумісність на кількох рівнях концептуальний, бізнес процеси, гармонізація даних; (в) розробити правову базу для довіри та взаємодії; і (г) розробити методи управління інтеперабельністю «єдиного вікна» в регіоні ОЧЕС.
7. Проаналізувати характер бізнес процесів та інформації, якими буде здійснюватися обмін між «єдиними вікнами»; існуючі концептуальні рамки та можливі напрямки для вдосконалення (наприклад, шляхом гармонізації процесів, даних тощо).
8. Якщо вони ще не існують, розробити угоди/домовленості, що стосуються організаційно-правових, технічних та концептуальних питань, пов'язаних з інтеперабельністю «єдиного вікна». Двосторонні та багатосторонні угоди стосовно обміну інформацією, що стосуються систем «єдиного вікна» в регіоні повинні бути всеосяжними, що дозволить якнайпростіше залучати інші країни регіону.
9. Сприяти побудові політичної волі для інтеперабельності «єдиного вікна», зокрема, з'ясувати яка установа у кожній країні буде задіяна в управлінні цією операційною сумісністю «єдиного вікна».
10. Сприяти аналізу, моделюванню та реінжинірингу бізнес процесів, як основи для побудови міжвідомчого обміну в системах «єдиного вікна», а також взаємозв'язку між цими системами.
11. Визначити сферу дії для встановлення юридичного підґрунтя інтеперабельності «єдиного вікна».
12. В рамках стратегічного планування національних проектів «єдиного вікна» та інтеперабельності «єдиного вікна», зосередити увагу на пріоритетних сферах, таких як, наприклад, електронна митна декларація та транскордонний обмін інформацією, спеціальні ліцензії та сертифікати, а потім поступово створювати.

13. Використовувати досвід і досягнення в обміні інформацією між митними службами в країнах, що розвиваються, в процесі побудови інтероперабельності «єдиного вікна».
14. Залучати інші органи, крім митниці; інтегрувати інтерфейси між митницями та іншими установами в країнах та за кордоном.
15. Можливі методики до інтероперабельності «єдиного вікна» можуть включати роботу щодо взаємного визнання електронних підписів, прийнятності електронних документів у судах тощо.
16. Учасники запросили Уряди держав-членів ОЧЕС розглянути питання щодо фінансування роботи з технічних аспектів інтероперабельності «єдиного вікна», а також щодо розробки правової основи (угод) про взаємне визнання електронних підписів та документів, а також про їх прийнятність у судах у юрисдикціях країн. Запропонувати фінансовим установам регіону, таким, як Чорноморський банк торгівлі та розвитку (BSTDB), залучати ініціативи «єдиного вікна» на національному та регіональному рівнях.
17. Вивчити подальші можливості та моделі державно-приватних спільних рішень, що підтримують системи «єдиного вікна» в регіоні.
18. Розглянути найбільш правильну модель(і) управління для запропонованої операційної сумісності на різних етапах планування, впровадження та поточних операцій, які будуть фінансово і адміністративно стійкими.
19. Вивчити способи вимірювання прогресу та звітування робочим групам ОЧЕС щодо розвитку та інтероперабельності «єдиного вікна», використовуючи при цьому такі інструменти, як Рекомендація ЄЕК ООН № 42.

Работа по «единому окну»; интероперабельность систем ЕО и применение СУПТ (Киев, 27 окт. 2017г.)



Соглашение ВТО по УПТ, ст. 16: Нотификация мер В и С

На момент вступления Соглашения в силу:

- ✓ Меры категории В + ориентировочные даты
- ✓ Меры категории С + ориентировочные даты + требования техпомощи

1 год после вступления в силу:

- ✓ Кат. В: окончательные даты (или потребность продления срока)
- ✓ Кат. С: договоренности о техпомощи



NOTIFICATION DES ENGAGEMENTS DE LA CATÉGORIE A AU TITRE DE L'ACCORD SUR LA FACILITATION DES ÉCHANGES

COMMUNICATION PRÉSENTÉE PAR LE SÉNÉGAL

La communication ci-dessus, datée du 21 octobre 2014 et adressée au Comité préparatoire de la facilitation des échanges, est destinée à répondre à la demande de l'Union européenne de fournir des renseignements sur les engagements de la catégorie A, suivant la liste de dispositions ci-dessous.

N° D'ORDRE	ARTICLE/PARAGRAPHE	DESCRIPTION
1	2.1	Facilité de présenter des observations et commentaires avant l'adoption de la loi
2	2.2	Facilité de présenter des observations et commentaires avant l'adoption de la loi
3	4	Procedures de recours de la République
4	5.1	Mécanisme
5	5.2	Procedures d'appel
6	7.1	Transparence des procédures
7	7.2	Facilité de voir électronique
8	7.3	Facilité de la maintenance de la documentation
9	7.4	Facilité de la maintenance de la documentation
10	7.5	Facilité de la maintenance de la documentation
11	7.6	Facilité de la maintenance de la documentation
12	7.7	Facilité de la maintenance de la documentation
13	7.8	Facilité de la maintenance de la documentation
14	7.9	Facilité de la maintenance de la documentation

Формуляр нотификации

Provision	Heading/Description	Category	Indicative date for implementation (for categories B and C)	Definitive date for implementation (for categories B and C)	Assistance and Support for Capacity Building Required for Implementation (for category C)
Article 1 Publication and Availability of Information					
Article 1.1	Publication	A			
Article 1.2	Information Available through Internet	A			
Article 1.3	Enquiry Points	C	To be determined now	To be determined later	To be determined
Article 1.4	Notification	B			
Article 2 Opportunity to Comment, Information before Entry into Force and Consultations					
Article 2.1	Opportunity to Comment and Information Before Entry into Force	A			
Article 2.2	Consultations	B			
Article 3 Advance Rulings					
Article 4 Procedures for Appeal or Review					
Article 5 Other Measures to Enhance Impartiality, Non-Discrimination and Transparency					
Article 5.1	Notification for Enhanced Controls or Inspections	B			
Article 5.2	Detention	B			
Article 5.3	Test Procedures	C			
Article 6 Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation and Penalties					
Article 6.1	General Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	B		To be determined	
Article 6.2	Specific Disciplines on Fees and Charges for Customs Processing Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	B		To be determined	
Article 6.3	Penalty Disciplines	C		To be determined	
Article 7 Release and Clearance of Goods					
Article 7.1	Pre-arrival Processing	A			
Article 7.2	Electronic Payment	C		To be determined	
Article 7.3	Separation of Release from Final Determination of Customs Duties, Taxes, Fees and Charges	C		To be determined	
Article 7.4	Risk Management	A			
Art. 7.4.1		C		To be determined	
Art. 7.4.2		C		To be determined	
Art. 7.4.3		C		To be determined	
Art. 7.4.4		A			
Article 7.5	Post-clearance Audit	C		To be determined	
Article 7.6	Establishment and Publication of Average Release Times	C		To be determined	
Article 7.7	Trade Facilitation Measures for Authorized Operators	A			
Article 7.8	Expedited Shipments	A			
Article 7.9	Perishable Goods	A			
Art. 7.9.1					
Art. 7.9.2					
Article 8 Border Agency Cooperation					
Article 9 Movement of Goods Intended for Import under Customs Control					
Article 10 Formalities connected with Importation, Exportation and Transit					
Article 10.1	Formalities and Documentation Requirements	C		To be determined	
Article 10.2	Acceptance of Copies	C		To be determined	
Article 10.3	Use of International Standards	C		To be determined	
Article 10.4	Single Window	C	USD 6 m	To be determined	
Article 10.5	Pre-shipment Inspection	A			
Article 10.6	Use of Customs Brokers	A			
Article 10.7	Common Border Procedures and Uniform Documentation Requirements	C		To be determined	
Article 10.8	Rejected Goods	A			
Art. 10.8.2					
Article 10.9	Temporary Admission of Goods and Inward and Outward Processing	A			
Article 11 Freedom of Transit					
Art. 11.3		A		To be determined	
Art. 11.4		A		To be determined	
Art. 11.5		C		To be determined	
Art. 11.6		C		To be determined	
Art. 11.7		C		To be determined	
Art. 11.8				To be determined	
Art. 11.10				To be determined	
Article 12 Customs Cooperation					

Новые инструменты ЕЭК ООН / СЕФАКТ

- **Рекомендация 36 ЕЭК ООН: интероперабельность систем „единого окна“: 4 элемента:**
 - Использовать международные стандарты;
 - Учитывать потребности бизнеса и регулятивных органов;
 - Выбрать наиболее подходящую форму управления;
 - Создать благоприятную правовую среду.
- **Рекомендация 42: Механизмы мониторинга по упрощению процедур торговли и транспорта**
 - Как создать такие национальные механизмы (какие институты, какие показатели измерения прогресса по УПТ на протяжении цепочки поставок)
 - Анализ и реинжинеринг бизнес процессов
- **Рекомендация 41 по ГЧП для упрощения процедур торговли: способ управления и основные модели ГЧП для проектов по упрощению процедур торговли; окупаемость**

Интероперабельность систем ЕО

Семинар ЕЭК ООН и ОЧЭС под украинским председательством ОЧЭС, Стамбул, 21 сент. 2017

Интероперабельность = ключевой вопрос в ЕС и ЕЭС

Цели семинара в Стамбуле:

- Обсудить вопросы интероперабельности единых окон и рек.36
- Менеджеры проектов ЕО в странах ОЧЭС представили свою работу и как она позволяет взаимодействие систем ЕО (по 4 «столпам» рекомендации 36)
- Изучили возможности для дальнейшей работы по интероперабельности ЕО в рамках ОЧЭС (возможно, в контексте региональной стратегии упрощения процедур торговли ОЧЭС)

4 основных столпов интероперабельности (по рек. 36):

ЕО использует:

- М/ународные стандарты для обмена торговыми данными и документами
- согласование данных
- Приведение в соответствие с м/ународными стандартами

Интероперабельность на различных уровнях:

- Семантика,
- бизнес-процессы
- Синтаксис сообщений (ИТ-систем)
- правовые системы

Правовые основы для обмена с другими системами ЕО создаются в каждом ЕО

Структура управления должна быть создана для интероперабельности ЕО

Переход от подхода на основе документов на подход на основе процессов

Цели рекомендации 36 ЕЭК ООН

- Ключевые вопросы для обеспечения трансграничного взаимодействия и SW, которые следует учитывать при построении единого окна
- Разработка моделей, лучших примеров практики и подходов для справочных целей: имеющиеся стандарты и инструменты (СЕФАКТ ООН, МД ВТО, ЕС, ЕЭС)
- Руководящие принципы для дизайнеров и разработчиков для построения модели взаимодействия, которая лучше всего подходит для выявленных правительством, и бизнес-требования.



United Nations
Economic and Social Council

ECE/TRADE/CEFACT/2017/6
Date: General
23 January 2017
Original: English

Economic Commission for Europe
UNECE Executive Committee
Centre for Trade Facilitation and Electronic Business
Twenty-third session
Geneva, 3-4 April 2017
Item 7(a) of the provisional agenda
Recommendation and standards
Recommendations for approval

**Recommendation №36:
Single Window Interoperability**

Submitted by the UNCEFACT Bureau

Summary
Following the conclusion of the World Trade Organization's (WTO) Trade Facilitation Agreement (TFA) in 2013, many governments, supported by their business community, are increasingly demanding interoperability between National Single Windows, whether bilaterally or at the regional level. The aim of interoperability should be to exchange accurate, complete data speedily, seamlessly and securely, and to the greatest benefit for operators and users.

The purpose of this Recommendation is to highlight the issues and offer options for the establishment of Single Window interoperability, whether the national facility is operated by the public or the private sector, and to give examples of best practice. It is based on the provisions of Recommendations n°33 on Single Window implementation, n°34 on data simplification and standardization, and n°35 on the enabling legal environment for Single Window implementation, and makes reference to relevant international tools and standards, including UNCEFACT standards.

The target audience is predominantly government, but the individual recommendations, the guidelines and the identification of good practice are equally valid within the business community.

Document ECE/TRADE/CEFACT/2017/6 is submitted and was mandated in document ECE/CTCS/2015/7 (Chapter II, Sub-Chapter A, paragraph d,i) b) to the twenty-third session of the UNCEFACT Plenary for approval.

GE.17-00996(E)

1700996

Please recycle 



Бизнес-кейс: торговля между странами ОЧЭС

Много взаимной торговли; ограниченное доверие

Если поднять эффективность обмена информацией –экспорт возрастет

Интероперабельность между «едиными окнами» поможет

2016	Albania		Armenia		Azerbaijan		Bulgaria		Georgia		Greece	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export
World (mln US\$)	4,669	1,962	3,230	1,776	9,211	11,327	28,875	26,088	7,236	2,114	47,595	27,811
Total BSEC	1,164	338	1,430	704	3,087	2,163	8,913	7,459	3,580	975	7,671	5,041
Total BSEC %	24.95	17.23	44.26	39.65	33.51	19.10	30.87	28.59	49.48	46.12	16.12	18.12

2016	Moldova		Romania		Russia		Serbia		Turkey		Ukraine	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export
World (mln US\$)	4,020	2,045	74,605	63,581	182,257	285,491	19,231	14,852	198,602	142,606	37,516	38,127
Total BSEC	1,840	990	10,230	8,312	10,251	31,849	3,703	2,683	24,185	13,345	9,381	10,221
Total BSEC %	45.77	48.39	13.71	13.07	5.62	11.16	19.25	18.07	12.18	9.36	25.01	26.81

Алгоритм планирования „единого окна»: включить интероперабельность

Уровень 1: Безбумажная таможня + электронная оплата таможенных пошлин + электронный лист загрузки контейнера + учитывающие риски

Уровень 2: Соединение с информационными системами других органов государственного регулирования (увязка безбумажной таможни с дополнительными документами – электронными сертификатами разрешениями с системой)

Уровень 3: Электронный документооборот среди заинтересованных лиц в рамках (воздушных, морских) портовых сообществ

Уровень 4: Интегрированная национальная логистическая платформа, в которой трейдеры и поставщики логистических услуг обмениваются информацией

Уровень 5: Региональная система информационного обмена

Региональная система информационного обмена или трансграничная безбумажная торговля

Национальная электронная логистическая платформа

Трейдеры

Банки - для различных электронных платежей

Страховые компании

Экспедиторы и поставщики логистических услуг

Авиакомпании

Зоны беспошлинной торговли

Администрация аэропорта/порта и т.д.

Судовые агенты

Операторы терминалов

Информационный обмен портового сообщества

Информационный обмен контролирующими органами для обмена электронными разрешениями и электронными сертификатами

Безбумажная таможня

НЕQ

Интернет



Импортёр/Экспортёр/
Таможенный брокер/
Представитель/ иные
заинтересованные лица

Внимание: во многих государствах
Уровень 3 был развит до Уровня 2

Источник: Руководство UNNEXT по ЕО

Набор стандартов СЕФАКТ ООН

- **Эталонная модель СЕФАКТ ООН для международной цепи закупок и поставок**
- **единая методология СЕФАКТ ООН моделирования бизнес-процессов – UMM**
- **Техническая спецификация ключевых компонентов СЕФАКТ ООН - CCTS v2.01 (ISO 15000-5/CCS)**
- **Библиотека ключевых компонентов СЕФАКТ ООН**
- **Правила СЕФАКТ ООН наименований и дизайна XML**
- **Справочник ЭДИФАКТ ООН**
- **Справочник элементов внешнеторговых данных Организации Объединенных Наций (UNTDDED)**
- **Формуляр-образец Организации Объединенных Наций (UNLK) – Res. 1**

Формуляр-образец Организации Объединенных Наций (UNLK)

UNCTAD/ASYCUDAWorld		1. Декларация		ORIGINAL No.	
Manifest		IM 4		CERTIFICATE OF ORIGIN	
Customs Reference C 1 01/02/2008		3 Forms 02 02		Issued in the Russian Federation	
7 Reference number 2008 #1		A OFFICE OF DESTINATION CUO01 Inland Office			
31 Packages and description of goods	Marks and numbers - Containers No(s) - Number and kind	32 Item 2	33 Commodity code No. 41011000 00	34 Country Code 35 Gross mass (kg)	
Marks & no of packages	marks2				

LOGA 3

VZOREC OBRAZCA EUL (osemlistni set)

EVROPSKA SKUPNOST

1	2 Pošiljatelj/izvoznik	1 DEKLARACIJA	A URAD ODPREME/IZVOZA	
	3 Obrazci	4 Nakladnice		
	5 Postavke	6 Število tovorov	7 Opravila števila	
	8 Prejemnik	9 Odgovori za plačilni promet		
	10 Prva namembna država	11 Država trg.		
	14 Deklarant/zastopnik	15 Država odpreme/izvoza	15 Šifra drž. odpr./izv.	17 Šifra drž.
	16 Država porekla	17 Namembna država		
	18 Registracija in država prevoznega sredstva ob odhodu	19 Zab.	20 Dobavni pogoji	

S CO.,LTD.
ADBUALUANG RD.,
0, THA LAND.

C.
TREET, TONDO,
NES.

nes

INES

Form No.

108905

ASEAN COMMON EFFECTIVE PREFERENTIAL
TARIFF/ASEAN INDUSTRIAL COOPERATION SCHEME
CERTIFICATE OF ORIGIN

(Combined Declaration and Certificate)

FORM D

THAILAND

(Country)

See Notes Overleaf

4. For Official Use

☐ Preferential Treatment Given Under ASEAN
Common Effective Preferential Tariff Scheme

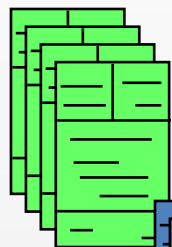
☐ Preferential Treatment Given Under ASEAN
Industrial Cooperation Scheme

☐ Preferential Treatment Not Given (Please state reason/s)

Signature of Authorised Signatory of the Importing Country

5. Item number	6. Marks and numbers on	7. Number and type of packages, description of goods including quantity where appropriate and HS number	8. Origin criterion	9. Gross weight or other	10. Number and date of inv
----------------	-------------------------	---	---------------------	--------------------------	----------------------------

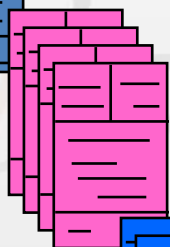
Фамилии формуляров ФОООН



Торговые документы – котировка, заказ, счет-фактура и т.д.



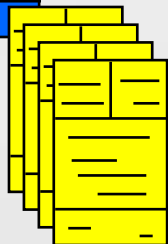
Документы управления материалов – Despatch Advice, Pick List, Packing List etc.



Транспортные документы – Bill of Lading, Shipping Instructions etc.



Таможенные документы – Export, Import, Transit, Declarations, Cargo Reports etc.



Другие нормативные документы – Cert of Origin, DGN etc.

UNECE
United Nations Economic Commission for Europe



UNECE
United Nations Economic Commission for Europe

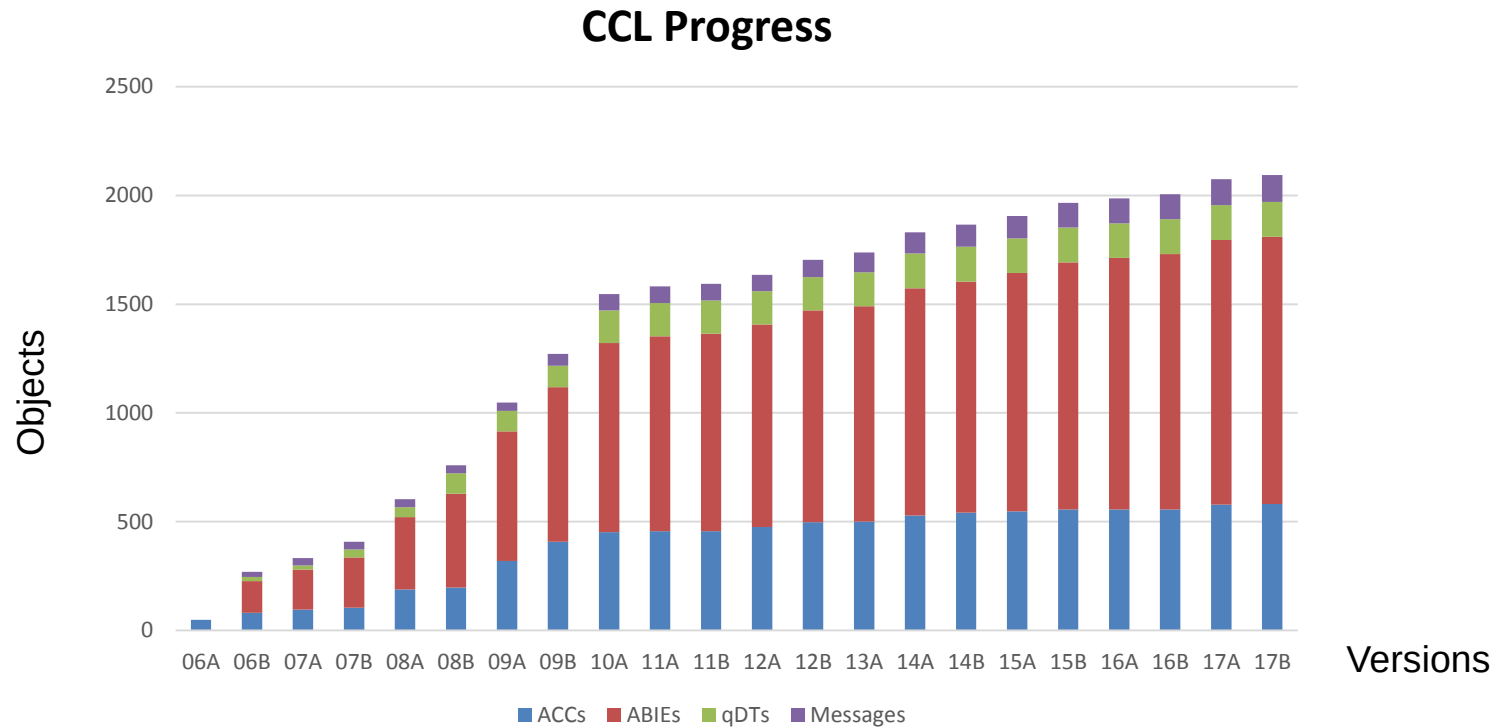


UNECE
United Nations Economic Commission for Europe

Справочник элементов внешнеторговых данных ООН (UNTDDED) – в основе всех форм ФОООН

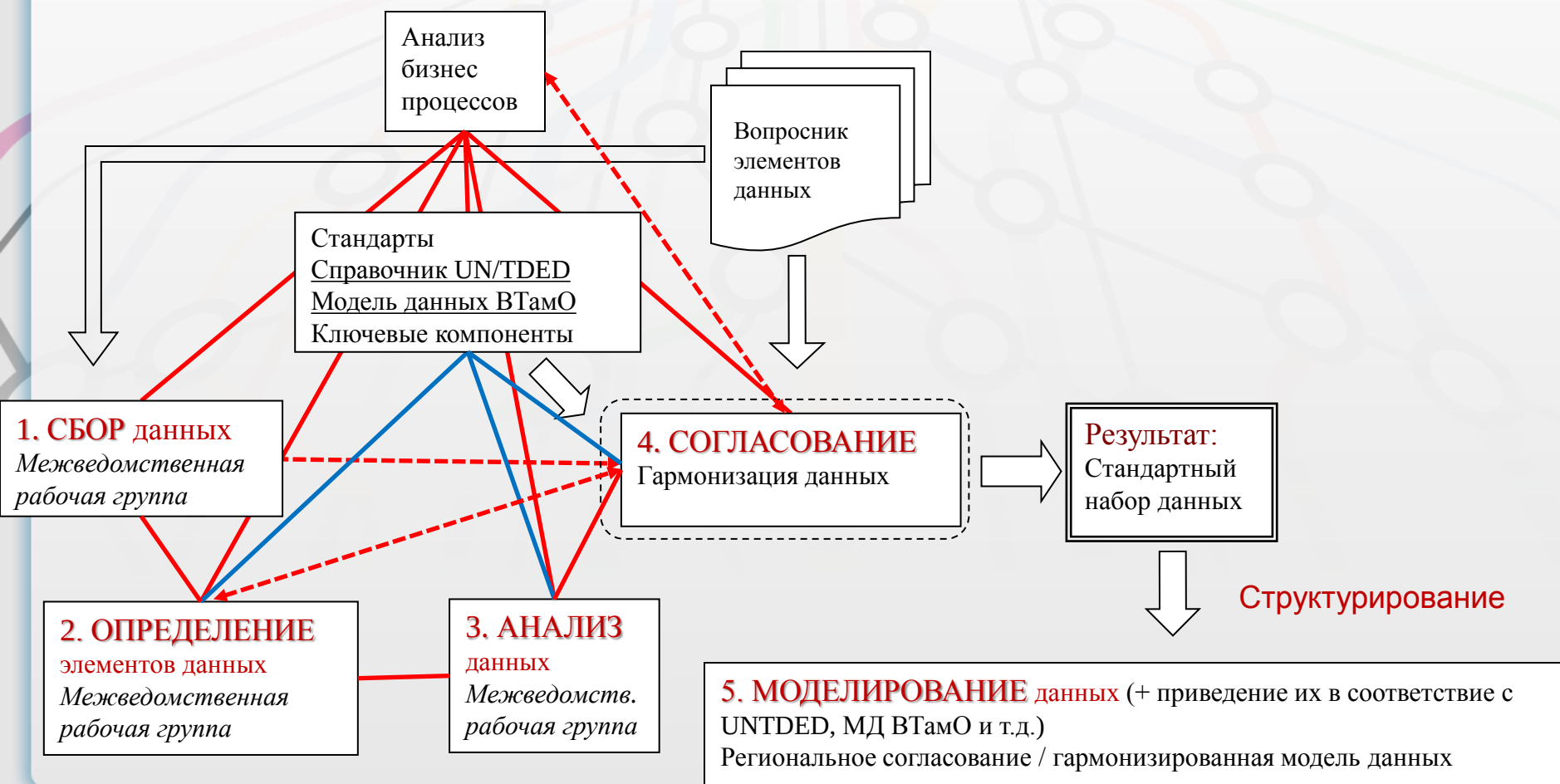
B2		Document. Type Name.Text		
A	B	C	D	E
UID	ISO7372 TDED Name	Definition	TDED repr.	Locations, Bridges
1				
2	1000 Document. Type Name.Text	Free text name of a document such as 352 for Proforma invoice, 380 for Commercial invoice.	an..35	UNLK: L 02, P 45-80 MAR: IMO/FAL 1-7
3	1001 Document. Type.Code	Code specifying the name of a document such as 352 for Proforma invoice, 380 for Commercial invoice.	an..3	UNLK: L 04, P 41-45 CIMP: (120): a1 SAD: (SAD 1(first to third subdivision))
4	1099 Transport Means. Stay.Identifier	Identifier of the stay of a means of transport in a port or airport	an..35	
5	4219 Transport Service. Priority.Code	Code specifying the priority of a transport service.	an..3	CIMP: (704):a1
6	5068 Invoice. Line Item. Amount	Total sum charged with respect to a single line item of an invoice.	n..18	UNLK: L 56, P 63-80
7	5070 Consignment. For Customs Total.Amount	Total amount for customs purposes of all goods in a consignment, whether or not they are subject to the same customs procedure, and have the same tariff/statistical heading, country information and duty regime	n..18	AWB: L 24, P 71-81 CIMP: (509):n..12, or the letters 'NCV'
8	6094 Consolidation. Package.Quantity	Count of the total number of packages in all of the consignments referred to as one consolidation.	n..16	
9	6292 Goods Item. Gross Weight.Measure	Weight (mass) of goods including packaging but excluding the carrier's equipment.	n..14	AWB: L 33-44, P 13-19 CIM: L 28-33, P 63-74 (CIM 26) CIMP: (600):n..7 CMR: L 28-42, P 63-71 (CMR 11) SAD: (SAD 35) UNLK: L 28-52, P 63-74
10				

Библиотека ключевых компонентов СЕФАКТ ООН



Key:
ACC - Aggregate Core Component
ABIE - Aggregate Business Information Entities
qDT - Qualified DataType

4 ступеней гармонизации и моделирования требуемых данных



Правовые аспекты интероперабельности

Некоторые принципы, лежащие в основе обмена информацией ЕО:

- Взаимные интересы и блага для участвующих сторон;
- Доступность данных;
- Точность и полнота информации;
- Своевременное представление требуемой информации;
- Обмен информацией используется только для ограниченных целей;
- Обмен информацией на основе международных стандартов и бесплатно

Тренинг ЕЭК ООН по 4 статьям Соглашения ВТО по УПТ от 22 дек.2017г.



ст.10.1

- Ликвидация или уменьшение требований документов

ст. 10.3

- Использование международных стандартов (рекомендации; СЭВД ООН, модель данных ВТамО, и т.д.)

ст. 10.4

- Единое окно: «участие всех учреждений», использование ИТ, использование международных стандартов; пошаговый подход

ст. 23.2

- Национальные органы по упрощению процедур торговли



DRAFT/WT/REG/WTO

27 May 2018

Page 143

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

WORLD TRADE ORGANIZATION

Спасибо!

Для более подробной информации о поэтапной схеме
по УПТ в ВТО:

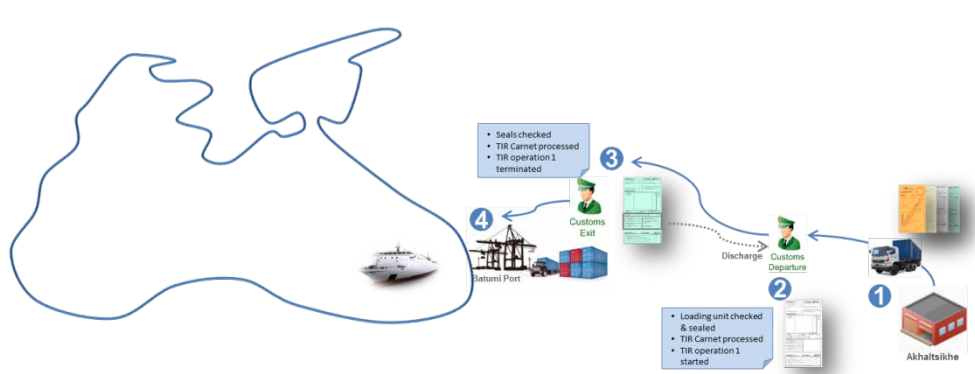
<http://tfig.unece.org/RUS/contents/itinerary-01-start.html>

Ссылка на:



Пример интермодальной перевозки МДП¹

Сценарий перевозки контейнера



1. Для интермодальных перевозок используются различные типы контейнеров. Тем не менее, по оценкам, 90% интермодальных контейнеров являются контейнерами «общего назначения», размеры большинства из которых составляют 20 или 40 футов. В 2010 году на контейнеры приходилось 60% общемирового объема морских перевозок. Нынешний сценарий применим к большинству типов и видов использования интермодальных контейнеров при условии, что они допущены для перевозок МДП.

2. В настоящем сценарии держатель книжки МДП получает задание перевезти контейнер из Ахалцихе (Грузия) в пункт назначения на территории Украины. При заполнении книжки МДП применяется процедура, аналогичная используемой при стандартной автомобильной перевозке: наименование уполномоченного держателя книжки МДП будет указано в графе 3 обложки, а идентификационный номер контейнера (при его наличии) – в графе 10.

3. В таможене места отправления также применяется процедура, аналогичная используемой при стандартной автомобильной перевозке: таможенные органы досматривают и оформляют груз на основании сведений, содержащихся в книжке МДП (грузовой манифест), заполненной ее уполномоченным держателем, накладывают на контейнер таможенную пломбу, вписывают ее номер в книжку МДП, отделяют отрывной листок № 1 и заполняют корешок № 1 (см. статью 19 Конвенции и главу 7, III, В а) Справочника по Конвенции МДП).

4. По прибытии в порт Батуми (Грузия) таможенные органы проверяют сохранность таможенных пломб, отделяют отрывной листок № 2, заполняют соответствующий корешок и возвращают книжку МДП ее держателю (или его представителю). Затем контейнер помещается на грузовое судно для морской перевозки (см. также главу 7, III, В b) Справочника по Конвенции МДП).

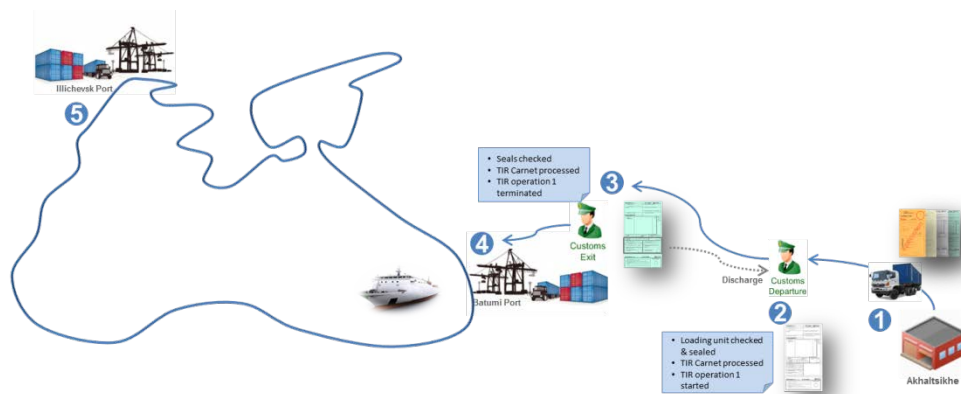
5. На морском участке держатель книжки МДП может просить таможенные органы приостановить перевозку МДП в соответствии с положениями пункта 2 статьи 26 Конвенции (см. комментарий к статье 26 «Использование процедуры МДП в случае, когда часть перевозки не производится автомобильным транспортом»). В случае подобного приостановления в конце морского участка должны быть обеспечены таможенное оформление и таможенный контроль, с

¹ Настоящий пример оптимальной практики основан на существующем примере оптимальной практики интермодальной перевозки МДП между двумя Договаривающимися сторонами МДП. Однако это не исключает возможности того, что применение данного примера будет невозможным для интермодальных перевозок МДП между определенными Договаривающимися сторонами МДП в силу действия положений национального законодательства.

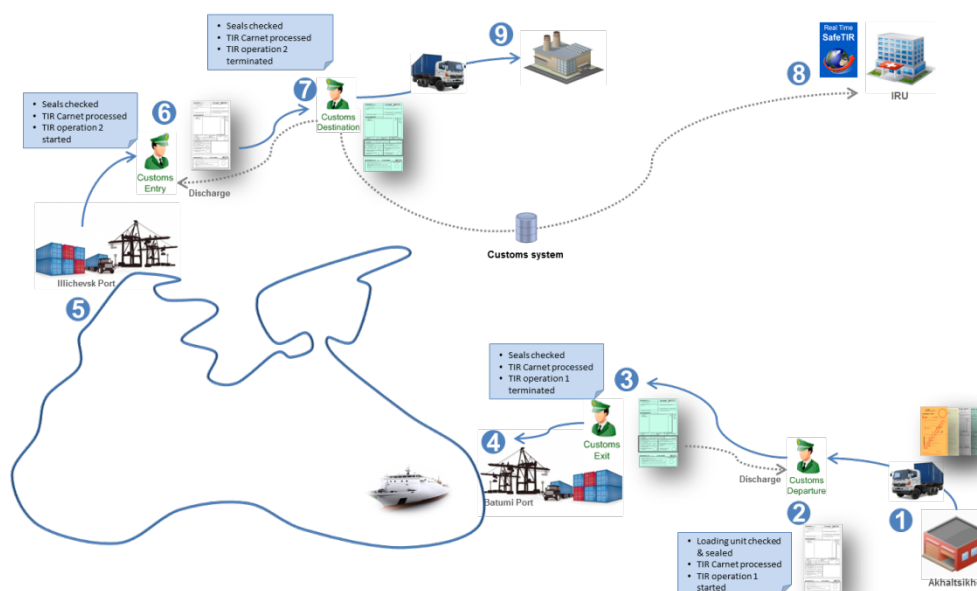
тем чтобы возобновить перевозку МДП в соответствии с положениями статьи 26 Конвенции.

6. Метод передачи (почта, воздушный транспорт или иной способ) книжки МДП из промежуточной таможни при выезде до промежуточной таможни при въезде оставляется на усмотрение держателя книжки МДП.

7. После отгрузки контейнера с судна в порту Ильичевска (Украина) книжка МДП предъявляется на промежуточной таможне при въезде (статья 21 Конвенции). Таможня проверяет сохранность таможенных пломб, отделяет отрывной листок № 1 и заполняет корешок № 1 (см. также главу 7, III, В с) Справочника по Конвенции МДП).



8. Перевозка продолжается до пункта назначения на территории Украины, где контейнер и грузы предъявляются для прекращения операции МДП и окончательного прекращения перевозки МДП (статья 28 Конвенции). Таможня места назначения отделяет отрывной листок № 2, заполняет соответствующий корешок и возвращает книжку МДП. После обычной процедуры прекращение подтверждается в международной системе контроля (SafeTIR; приложение 10 к Конвенции). Затем компетентная таможня осуществляет завершение окончательной операции МДП (см. также главу 7, III, В d) Справочника по Конвенции МДП).



9. В контексте настоящего примера Договаривающимся сторонам рекомендуется иметь в виду, что:

а) ИСМДП на своей тридцать восьмой сессии (декабрь 2008 года) постановил, что:

- ввиду отсутствия каких-либо юридических или практических проблем в связи с использованием субподрядчиков, по всей видимости, предлагать изменения в Конвенцию МДП нецелесообразно;
- для содействия беспрепятственному использованию субподрядчиков в будущем представляется целесообразным рекомендовать, чтобы в том случае, если таможенные органы страны отправления [промежуточные при въезде] принимают книжку МДП от иного лица, помимо уполномоченного держателя книжки МДП, такая книжка МДП принималась таможенными органами [той же страны или⁴] других стран, участвующих в перевозке МДП, без каких-либо дополнительных требований (см. ECE/TRANS/WP.30/2009/4, пункт 9).

(b) эти выводы были подтверждены Комитетом на его сорок седьмой сессии (февраль 2009 года; см. ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97, пункт 8).

10. Возможность уполномоченного держателя книжки МДП поручить часть перевозки МДП субподрядчику зависит от национального законодательства соответствующей страны. Некоторые Договаривающиеся стороны, с согласия своего национального гарантийного объединения, разрешают нескольким уполномоченным держателям книжек МДП частично или полностью передавать перевозки МДП на субподряд ряду проверенных перевозчиков третьих сторон, тогда как другие Договаривающиеся стороны этого не допускают. В любом случае, использование субподрядчика не освобождает держателя книжки МДП от ответственности согласно пункту 2 статьи 11.

РЕЗОЛЮЦІЯ
учасників Круглого столу за результатами обговорення проектів
нормативно-правових актів

«28» вересня 2017 р.

м. Одеса,
Конференц-зала Морвокзалу

Круглий стіл відбувся за ініціативи Асоціації «Портове співтовариство», яка була підтримана: Асоціацією митних брокерів України, Українським національним комітетом Міжнародної торгової палати (ICC Ukraine), Асоціацією «Укрзовніштранс»

Список учасників (Додаток № 1)

За підсумками обговорення наступних проектів нормативно-правових актів:

1. Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до пункту 5 Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон».

2. Проект Закону України «**Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких законодавчих актів**», запропонований для обговорення Мінекономрозвитку України.

3. Проект постанови Кабінету Міністрів України у запропонованій В.о. міністра інфраструктури України Ю.Ф. Лавренюком редакції «**Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України**», що **стосуються** внесення змін до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451, та Порядку інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 року № 364.

Учасники дійшли згоди про наступне:

1. Відсутній національний орган України, діяльність якого направлена на координацію органів виконавчої влади України щодо заходів, спрямованих на спрощення процедур торгівлі та логістичних процесів, що призводить до неузгоджених дій органів державної влади.

2. В цілому підтримуючи Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до пункту 5 Типової технологічно схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон», визначена необхідність встановлення перехідного етапу для доопрацювання морськими агентами власних інформаційно-автоматизованих систем для надання попередньої інформації про товари, що переміщуються у контейнерах у встановленому форматі.

3. Щодо проекту постанови Кабінету Міністрів України **«Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»**, що стосуються внесення змін до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451, та Порядку інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 року № 364 (в редакції В.о. міністра інфраструктури України Ю.Ф.Лавренюка):

- відзначити невідповідність проекту вимогам Директив ЄС № 2002/59 Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 р., якою впроваджується система Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування, № 2010/65 Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 р. про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів;

- виключення з тексту чинного нормативно-правового акту (ПКМУ № 451) нормативного регулювання існуючого порядку електронної взаємодії між учасниками портового співтовариства (у тому числі, між державними контролюючими та правоохоронними органами), ефективність якого неодноразово підтверджено висновками Європейської економічної комісії ООН та міжнародними експертами.

- внесення завідомо недостовірної інформації в обґрунтування необхідності прийняття цього акту (текст Пояснювальної записки та Аналізу регуляторного впливу) щодо фактичних результатів впровадження та

функціонування інноваційного проекту, який забезпечує ефективну реалізацію міжнародних зобов'язань України;

- уведення в оману органів державної влади та громадськості щодо переваг, що можуть бути досягнені при прийнятті проекту постанови.

З урахуванням викладеного, ініціювати звернення до компетентних органів державної влади з клопотанням щодо недоцільності розгляду зазначеного Проекту постанови Кабінету Міністрів України.

4. Ініціювати перегляд змістовної частини виконання пунктів 106, 114 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2016-2019 роки, затвердженого пунктом 1¹ розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 847-р. у зв'язку з наявністю неточностей у перекладах первинних документів ЄС та некоректним тлумаченням визначальних термінів «інформаційна система» та «національне єдине вікно» (пункт 1 статті 5 директиви ЄС № 2010/65).

Додаток № 1 до
Резолюції учасників Круглого столу
за результатами обговорення
проектів нормативно-правових актів

СПИСОК УЧАСНИКІВ

1.	Баязітов Л.Р.	Експерт Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні, консультант ТОВ «ППЛ 33-35»
2.	Бондар О.М.	Керівник юридичної служби АТ «ПЛАСКЕ»
3.	Венгель Є.Б.	Інженер Іллічівської філії ДП «АМПУ»
4.	Голубятников М.І.	В.о. директора державної установи «Лабораторний центр МОЗ України на водному транспорті»
5.	Гохман І.А.	ТОВ «ЦІМ ІНТЕГРЕЙТЕД ШИПІНГ ЮКРЕЙН СЕРВІСІЗ ЛТД»
6.	Жерноклеєва Н.В.	в.о. начальника Державної екологічної інспекції Північно-Західного регіону Чорного моря
7.	Зубков В.А.	Генеральний директор Асоціації «ПОРТОВЕ СПІВТОВАРИСТВО»
8.	Ільницький К.О.	Директор видавництва «ПОРТИ УКРАЇНИ», Президент Асоціації морських журналістів
9.	Кирилов В.В.	Начальник відділу контролю Департаменту відповідності АТ «ПЛАСКЕ»
10.	Корчак Д.В.	Голова Одеського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України
11.	Котлубай О.М.	Заступник директора Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, професор
12.	Котляренко Р.В.	Інженер сектору керування та впровадження проектів служби інформаційної підтримки та забезпечення ДП «АМПУ»
13.	Лигалов О.О.	Директор ТОВ «Екосвіт-Юг»
14.	Липінська А.А.	Провідний науковий співробітник Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України
15.	Луков П.М.	начальник відділу санітарної охорони території Управління державного нагляду за дотриманням санітарного законодавства Головного управління Держпродспоживслужби в Одеській області
16.	Маєвський В.І.	Віце-президент Асоціації «Український логістичний альянс»
17.	Малик О.О.	Консультант ТОВ «ППЛ 33-35»
18.	Мальцева В.П.	Юрисконсульт АТ «ПЛАСКЕ»

19.	Непийвода В.А.	Т.в.о начальника відділу прикордонного контролю Південного регіонального управління Держприкордонслужби
20.	Непомняща І.П.	начальник Управління фітосанітарної безпеки ГУ Держпротспоживлужби в Одеській області
21.	Николаєв В.Г.	Операційний директор ТОВ «СМА СІ ДЖИ ЕМ ШИППІНГ ЕДЖЕНСІЗ Україна»
22.	Орлов О.В.	Учасник Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні, заступник генерального директора ТОВ «ППЛ 33-35»
23.	Петров І.М.	Професор Національного університету «Одеська морська академія»
24.	Прохорова О.А.	Заступник начальника відділу Управління інформаційно-аналітичної підтримки ГУНП в Одеській області, підполковник поліції
25.	Сергієнко Д.В.	Представник АсМАП України в Одеському та Миколаївському регіонах
26.	Сологуб І.Г.	Начальник Одеської регіональної служби державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті
27.	Таволжанський Ю.В.	Начальник відділу логістики служби організації роботи портів ДП «АМПУ»
28.	Францишко І.В.	заступник начальника відділу екологічного та радіологічного контролю на митній території Північно-Західного регіону Чорного моря
29.	Цвеляк О.М.	головний спеціаліст відділу екологічного та радіологічного контролю на митній території Північно-Західного регіону Чорного моря
30.	Чернов В.О.	Радник Голови ДП «АМПУ»
31.	Швець С.В.	начальник ППВМ № 18 Одеської регіональної служби державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті
32.	Шевченко Е.А.	Генеральний директор ТОВ «ОДЕМАРА-ІНТЕР»
33.	Шевчук А.В.	Директор комерційний ТОВ «ППЛ 33-35»

Шановна Ксеніє Михайлівно!

Від імені Українського національного комітету Міжнародної торгової палати (ICC Ukraine) та Секретаріату Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні (МРГ), засвідчуємо Вам свою щирю повагу та повідомляємо про наступне.

12.09.2017 на сайті Міністерства інфраструктури України за посиланням <http://mtu.gov.ua/projects/139/> був оприлюднений та винесений на громадське обговорення проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України». Змістом цього проекту постанови планується внесення змін до наступних чинних нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України:

1) Типова технологічна схема пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними» (Офіційний вісник України, 2012 р., № 40, ст. 1546; 2013 р., № 63, ст. 2297; 2015 р., № 59, ст. 1936; № 94, ст. 3205);

2) Порядок інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» із використанням електронних засобів передачі інформації, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 25.05.2016 № 364 «Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю» (Офіційний вісник України, 2016 р., № 46, ст. 1667).

Ініціатором внесення змін до вказаних нормативно-правових актів є Міністерство інфраструктури України в особі заступника Міністра інфраструктури (на той час в.о. Міністра) Ю.Ф. Лавренюка.

Під час проведення Чорноморського транспортного форуму в м. Одеса 28 вересня 2017 року за ініціативою Асоціації «Портове співтовариство», Асоціації митних брокерів України, Українського національного комітету Міжнародної торгової палати (ICC Ukraine) та Асоціації «Укрзовніштранс», було проведено засідання Круглого столу з метою обговорення вищевказаних проектів нормативно-правових актів. Одним із основних питань було обговорення запропонованого проекту постанови Кабінету Міністрів України в редакції в.о. (заступника) Міністра інфраструктури України Ю.Ф. Лавренюка.

Учасниками Круглого столу відзначено про чергову спробу знищення досягнень інноваційного проекту «Єдине вікно – локальне рішення», а також функціонування та сталого розвитку Інформаційної системи портового співтовариства (ІСПС) шляхом внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України (вищевказаний проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»).

Вказаний проект постанови Кабінету Міністрів України підготовлений з порушенням положень Директиви № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року, що засновує Систему Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовує Директиву Ради 93/75/ЄЕС, а також Директиви № 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС.

Проектом цієї постанови пропонується ввести новий термін **«Інформаційна система «Морське Єдине Вікно»**, обґрунтування введення якого посиляється на необхідність виконання статті 138 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, а також з метою реалізації пунктів 106 та 114 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, на 2016-2019 роки, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18.02.2016 № 217, з метою імплементації положень Директиви № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року та Директиви № 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року.

Проведений аналіз відповідності вимогам Директив ЄС № 2002/59 та № 2010/65 проекту постанови Кабінету Міністрів України (додається) свідчить, що продукт «Інформаційна система «Морське Єдине Вікно»» не має жодних формальних прототипів з директив ЄС, імплементація яких декларується в пояснювальній записці до проекту постанови.

Жодного змістовного зв'язку між нормами проекту постанови (в частині, що стосується створення інформаційної системи «Морське Єдине Вікно») та сферами дії директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65 не виявлено. Головна причина – відсутність в проекті постанови будь-яких прямих (або опосередкованих) ознак відносин, для врегулювання яких передбачено створення інформаційної системи «Морське Єдине Вікно».

Додані до проекту постанови Аналіз регуляторного впливу та Пояснювальна записка у якості обґрунтування прийняття зазначеного нормативного акту всупереч

оцінкам міжнародних організацій, органів виконавчої влади України, містять у собі недостовірну, викривлену інформацію та є намаганням увести в оману громадськість, ділові кола та органи державного управління України, які починаючи з 2011 року приймають активну участь у впровадженні та розвитку ІСПС та ведуть плідну співпрацю в рамках Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні (МРГ) (повна історія проекту є на офіційному сайті за посиланням <http://singlewindow.org/>).

Окрім використання недостовірної та викривленої інформації, Аналіз регуляторного впливу та Пояснювальна записка до цього проекту постанови, на наш погляд, не відповідають вимогам Методики аналізу впливу регуляторного акту, що затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308. Зокрема, це стосується:

- надуманістю, а точніше фактичною відсутністю самої «проблеми», що потребує державного регулювання, та яку пропонується розв'язати шляхом видання нормативно-правового акту, належного обґрунтування необхідності державного регулювання;
- відсутністю належного обґрунтування неможливості розв'язання «проблеми» за допомогою ринкових механізмів;
- відсутністю належної, об'єктивної та неупередженої оцінки існуючого нормативного регулювання;
- відсутністю конкретних аргументів та/або будь-яких розрахунків щодо переваг запропонованого способу нормативного регулювання;
- умисним внесенням недостовірної інформації, що неодноразово спростовувалась, у тому числі на засіданнях МРГ;
- прямим лобіюванням інтересів певних суб'єктів господарювання, які зацікавлені у припиненні функціонування інноваційного проекту;
- наведенням недостовірної інформації щодо відсутності витрат державних та/або залучених коштів, а також відсутності витрат суб'єктів малого підприємництва;
- відсутністю будь-якого причинно-наслідкового зв'язку між прийняттям проекту нормативно-правового акту та задекларованими перевагами у випадку його прийняття.

Детальна інформація з цих питань додається.

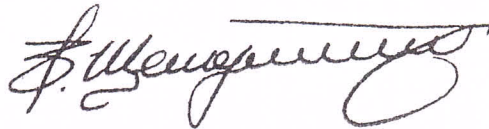
З огляду на викладене, пропонуємо **визнати за недоцільне** подальший розгляд та **прийняття проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»**, що стосуються внесення змін до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451, та Порядку інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.05.2016 № 364).

Додатки:

1. Проект змін до постанов Кабінету Міністрів України - на 8 арк.
2. Аналіз відповідності вимогам Директив ЄС № 2002/59 та № 2010/65 Проекту постанови КМУ - на 14 арк.
3. Коментарі до Аналізу регуляторного впливу проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» - на 29 арк.
4. Аналіз змісту Пояснювальної записки до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» - на 15 арк.
5. Довідка щодо реалізації проекту «Єдине вікно-локальне рішення» станом на 01.10.2017 - на 11 арк.

З повагою

**Президент ICC Ukraine,
Заступник Голови
Міжвідомчої робочої групи**



В.І. Щелкунов

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 2017 р. №

ЗМІНИ,
що вносяться до постанов Кабінету Міністрів України

1. У Типовій технологічній схемі пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними» (Офіційний вісник України, 2012 р., № 40, ст. 1546; 2013 р., № 63, ст. 2297; 2015 р., № 59, ст. 1936; № 94, ст. 3205):

1) у пункті 2:

абзац третій викласти в такій редакції:

«інформаційна система електронної взаємодії - організаційно-технічна система, що дає можливість портовому співтовариству або окремо кожному із його учасників за допомогою технічних і програмних засобів накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати, обмінюватися та передавати в електронній формі інформацію і документи, необхідні для здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю та оформлення осіб, товарів, у тому числі вантажу і багажу, і транспортних засобів, відповідає законодавству про електронний документообіг та враховує принцип «єдиного вікна» міжнародної практики, рекомендації міжнародних організацій;»

доповнити новими абзацами четвертим та п'ятим такого змісту:

«інформаційна система «Морське Єдине Вікно» – інформаційно-телекомунікаційна система у вигляді програмно-апаратного комплексу інформаційних підсистем, що забезпечує середовище для збору, обробки, поширення та обміну інформацією щодо суден із впорядкованою та загальноприйнятою структурою даних, правил і управління правами доступу згідно з вимогами міжнародного та національного законодавства та взаємодіє на рівні «система-система» для прозорості організації взаємного доступу користувачів інформаційної системи «Морське Єдине Вікно» та інформаційно-телекомунікаційної системи органів доходів і зборів до документів в іншій інформаційно-телекомунікаційній системі відповідно до діючих регламентів, технологічних схем та прав доступу;

інформаційно-телекомунікаційна система органів доходів і зборів – програмно-інформаційний комплекс, що забезпечує взаємодію органів доходів і зборів, державних органів, уповноважених на здійснення санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю, та підприємств за принципом «єдиного вікна» з метою виконання заходів, передбачених Порядком інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 р. № 364 (Офіційний вісник України 2016р., №46, ст. 1667);».

У зв'язку з цим абзаци четвертий – восьмий вважати абзацами шостим-десятим.

абзак п'ятий викласти в такій редакції:

«портове співтовариство – два і більше суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, органи державної влади уповноважені здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, правоохоронні органи, портові оператори, інші суб'єкти

господарювання (агенти, експедитори та інші), що провадять у морських портах та за їх межами діяльність з транспортування або обробки товарів, контейнерів, пасажирів, багажу і транспортних засобів, або іншу діяльність спрямовану на забезпечення виконання технологічних процесів, що здійснюється на території морського порту, будь-яких взаємопов'язаних процесів обміну інформацією і документами щодо пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів і товарів (далі - учасники портового співтовариства);»;

2) пункт 7 викласти в такій редакції:

«7. На підставі переліку товарів, які підлягають державному контролю (у тому числі у формі попереднього документального контролю), та відповідно до поданих декларантом, уповноваженою ним особою або перевізником товаросупровідних (товаротransпортних) документів посадова особа митного органу визначає вид (види) та форму проведення державного контролю в пункті пропуску (пункті ввезення на митну територію України):

для проведення ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного контролю товарів посадовою особою контролюючого органу;

для проведення санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного контролю, контролю за переміщенням культурних цінностей посадовою особою митного органу у формі попереднього документального контролю.

У разі коли в партії товарів, що ввозяться через пункт пропуску, є товари, що підлягають проведенню відповідних видів державного контролю посадовими особами контролюючих органів (крім радіологічного контролю) та попередньому документальному контролю посадовими особами митних органів, або вся партія товарів підлягає відповідним видам державного контролю, попередній документальний контроль товарів не здійснюється. Стосовно таких товарів державний контроль здійснюється безпосередньо посадовими особами контролюючих органів, які залучаються посадовими

особами митних органів та для проведення зазначених видів державного контролю прибувають в пункти пропуску через державний кордон України.

У разі коли у пункті пропуску не функціонують комплекси автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів, товари підлягають радіологічному та/або попередньому документальному контролю, який здійснюється в такій послідовності:

перший етап - здійснення радіологічного контролю посадовою особою відповідного контролюючого органу.

Посадова особа митного органу передає посадовій особі відповідного контролюючого органу подані перевізником або експедитором чи уповноваженою особою товаросупровідні (товаротransпортні) документи. Після здійснення радіологічного контролю посадова особа відповідного контролюючого органу проставляє відповідні відмітки на товаросупровідних (товаротransпортних) документах, які повертаються посадовій особі митного органу;

другий етап - попередній документальний контроль посадовою особою митного органу.

Після здійснення попереднього документального контролю посадова особа митного органу проставляє відповідні відмітки у формі відбитків штампа та печатки на товаросупровідних (товаротransпортних) документах та вносить інформацію про проведення такого контролю до Єдиної автоматизованої інформаційної системи Держмитслужби.

У пунктах пропуску, в яких функціонують комплекси автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів, радіологічний контроль товарів здійснюється виключно у разі перевищення природного радіаційного фону, встановленого комплексами автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів.

Інформація про перевищення природного радіаційного фону, встановленого комплексами автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів, передається Держекоінспекції в порядку, встановленому Держекоінспекцією та власником такого обладнання.

Якщо на момент встановлення необхідності здійснення радіологічного контролю митний контроль здійснено, відмітки про здійснення митного контролю скасовуються.

Після здійснення радіологічного контролю посадова особа відповідного контролюючого органу проставляє відповідні відмітки на товаросупровідних (товаротранспортних) документах, які повертаються посадовій особі митного органу.

У разі функціонування в морському порту інформаційних систем електронної взаємодії відмітки про здійснення радіологічного контролю проставляються в такій системі.

Інформаційна система «Морське Єдине Вікно» впроваджується державним підприємством «Адміністрація морських портів України» (далі – Адміністратор МЄВ).

Інформаційні системи електронної взаємодії впроваджуються учасниками портового співтовариства або окремо кожним із його учасників з урахуванням цієї Типової технологічної схеми та Правил надання послуг у морських портах України, що затверджуються Мініфраструктури».

Адміністратор МЄВ з метою впровадження, забезпечення функціонування та розвитку інформаційної системи «Морське Єдине Вікно»:

визначає: структуру та формат обміну даними в інформаційній системі «Морське Єдине Вікно», форми електронних документів, технічні та технологічні умови створення, впровадження і функціонування інформаційної системи «Морське Єдине Вікно», порядок і умови підключення та використання інформаційної системи «Морське Єдине Вікно»;

розробляє: плани заходів щодо створення, впровадження та розвитку інформаційної системи «Морське Єдине Вікно», плани заходів щодо застосування документів в електронній формі замість документів на папері, технологічні схеми обробки і оформлення осіб, транспортних засобів, товарів, у тому числі вантажів та багажу, пасажирів у морських портах з використанням інформаційної системи «Морське Єдине Вікно».

Зазначені документи затверджуються Адміністратором МЄВ. У разі коли документи (або зміни до них), зазначені в абзацах вісімнадцятому та дев'ятнадцятому цього пункту, стосуються виконання функцій державними органами, уповноваженими здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, вони затверджуються за погодженням з відповідними органами.

Під час здійснення відповідного виду контролю в пунктах пропуску для міжнародного морського сполучення за умови відсутності заперечень з боку державних органів, уповноважених здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, після закінчення часу, визначеного технологічною схемою пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів і товарів, позитивне рішення про результати здійснення контролю вважається прийнятим.

Інформаційні системи електронної взаємодії та інформаційна система «Морське Єдине Вікно» після впровадження в морському порту використовується портовим співтовариством або окремо кожним із його учасників під час переміщення осіб, виконання операцій з транспортними засобами і товарами. Інформаційні системи електронної взаємодії та інформаційна система «Морське Єдине Вікно» використовуються на підставі відповідних договорів (угод).

Після впровадження в морському порту інформаційної системи «Морське Єдине Вікно», інформаційних систем електронної взаємодії відмітки державних органів, уповноважених здійснювати відповідні види контролю в пунктах

пропуску через державний кордон, проставляються в таких системах або налаштовується обмін інформацією на рівні «система-система».

3) у пункті 10:

абзац третій викласти в такій редакції:

«Після впровадження у морському порту інформаційної системи «Морське Єдине Вікно» відомості щодо результатів проведення перевірки маси брутто контейнерів передаються від портового оператора морському агентові з використанням такої системи. У разі функціонування в морському порту інформаційних систем електронної взаємодії відомості щодо результатів проведення перевірки маси брутто контейнерів передаються також з використанням таких систем.»;

абзац шостий викласти в такій редакції:

«У такому разі посадова особа контролюючого органу зазначає підставу для здійснення контролю в інформаційній системі «Морське Єдине Вікно», інформаційних системах електронної взаємодії, відповідному модулю в інформаційно-телекомунікаційної системи органів доходів і зборів після впровадження таких систем.»;

абзац восьмий викласти в такій редакції:

«Обмін інформацією і документами в електронній формі, необхідними для прийняття рішення про необхідність здійснення контролю безпосередньо на судні, між адміністрацією морського порту, державними органами, уповноваженими здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, та учасниками портового співтовариства, здійснюється з використанням відповідного модулю в інформаційно-телекомунікаційній системі органів доходів і зборів та інформаційної системи «Морське Єдине Вікно» після її впровадження у морському порту.».

4) абзац другий пункту 15 викласти в такій редакції:

«Інформація про вивезення вантажів із території морського порту надається підрозділу охорони державного кордону, а у разі наявності інформаційних систем електронної взаємодії – з використанням цих систем.».

2. У Порядку інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» із використанням електронних засобів передачі інформації, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 р. № 364 «Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю» (Офіційний вісник України, 2016 р., № 46, ст. 1667):

1) доповнити пункт 2 після слів «території України» словами «, а також оформлення водних транспортних засобів.»;

2) доповнити новим пунктом 42¹ такого змісту:

«42¹. Митне оформлення, прикордонний, митний, ветеринарний, фітосанітарний контроль водних транспортних засобів із застосуванням інформаційної системи здійснюється у відповідності до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451 (Офіційний вісник України, 2012 р., № 40, ст. 1546).»;

3) у пункті 43 слово та цифри «Пункти 36 – 42» замінити словом та цифрами «Пункти 36 – 42, 42¹».

АНАЛІЗ
відповідності вимог Директив ЄС № 2002/59 та № 2010/65 проекту
постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких
постанов Кабінету Міністрів України»

На виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 847-р «Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» наказами Міністерством інфраструктури України було затверджено комплексні плани, що містять заходи з імплементації директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65: (витяги із планів наведено у таблиці).

Суть невідповідності: в Комплексних планах, затверджених наказами Міністерства інфраструктури України в супереч вимогам зазначених директив ЄС вводиться термін **Українського національного морського єдиного вікна (далі - УНМЄВ)**, на нього покладаються функції **національного єдиного вікна** (п.8 та 9 наказу № 285 наведено у таблиці)

техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ (п.9 наказу № 285 наведено у таблиці)

Комплексний план діяльності Міністерства інфраструктури України з реалізації імплементаційних заходів на III – IV квартал 2015 року» (Затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 18 серпня 2015 року № 323) Міністр Пивоварський А.		Комплексний план діяльності Міністерства інфраструктури України з реалізації імплементаційних заходів на II півріччя 2016 року» Затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 16 серпня 2016 року № 285 Міністр Омелян В.	
В розділах цих наказів «У сфері морського та річкового транспорту»			
Найменування заходу	Зміст заходу	Найменування заходу	Зміст заходу
Пункт 6. Утворення Робочої групи з питань створення національного сегменту системи SafeSeaNet та національної системи National Single Window	Вжиття організаційних заходів, спрямованих на розроблення та забезпечення подальшого функціонування національного сегменту системи SafeSeaNet та національної системи National Single Window	Пункт 8. Спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються в морських портах, шляхом розроблення стандарту електронної передачі інформації та раціоналізації формальностей з надання відомостей	Визначення підрозділу чи підприємства в системі Мінінфраструктури, який забезпечуватиме функціонування системи Українського національного морського вікна та національного сегмента системи SafeSeaNet, як визначено в директивах 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС

			Розроблення положення про Українське національне морське єдине вікно (далі - УНМЄВ) , передбачивши, що УНМЄВ пов'язує системи SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до директив 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС
		Пункт 9. Впровадження техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ та національного сегмента SafeSeaNet	Створення та розроблення техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ та національного сегмента SafeSeaNet

Міністерство інфраструктури, порушуючи вимоги зазначених Директив ЄС, не маючи на це правових підстав, безпідставно замінило термін «**Національне єдине вікно**» (**National Single Window**) на **Українське національне морське єдине вікно (далі - УНМЄВ)**, передбачивши, що УНМЄВ пов'язує системи SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до [директив 2002/59/ЄС](#) та [2010/65/ЄС](#).

В Дорожній карті імплементації Директиви ЄС № 2002/59 допущено довільне трактування змісту пункту 1 Директиви ЄС № 2010/65, що призвело до появи відсутнього в оригінальному тексті цієї директиви терміну «**національне морське єдине вікно**».

Ні в Угоді про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, ні директивах ЄС №№ 2002/59, 2010/65, немає зобов'язання щодо створення «національного морського єдиного вікна».

За результатами більш детального аналізу виявлено наступне.

В пояснювальній записці до обговорюваного проекту Постанови КМУ наведено перелік зобов'язань, на виконання яких має бути впроваджена інформаційна система «Морське Єдине Вікно».

Таких зобов'язань – чотири. Перші три – нормативні:

- стаття 138 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Підрозділ 7 Транспортні послуги

Стаття 138 Наближення законодавства

Україна узгоджує своє законодавство, у тому числі адміністративні, технічні та інші норми у сфері міжнародного морського транспорту з відповідними нормами, прийнятими Стороною ЄС, в тій мірі, в якій таке законодавче наближення сприятиме цілям лібералізації, взаємному доступу на ринки Сторін і руху пасажирів та вантажів. Це наближення розпочнеться з дати підписання цієї Угоди та поступово поширюватиметься на всі елементи *acquis* ЄС, згадані у Додатку XVII до цієї Угоди.

- пункт 106 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2016 - 2019 роки (далі – пункт 106).

106. Імплементація положень Директиви 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 р., якою впроваджується система Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовується Директива Ради 93/75/ЄЕС

виконання плану імплементації Директиви 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 р., якою впроваджується система Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовується Директива Ради 93/75/ЄЕС, схваленого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31 березня 2015 р. № 297 “Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері безпеки на морському та річковому транспорті”

- пункт 114 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2016 - 2019 роки (далі – пункт 114).

114. Імплементація положень Директиви 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 р. про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС

виконання плану імплементації Директиви 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 р. про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС, схваленого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25 березня 2015 р. № 271 “Про схвалення розробленого Міністерством інфраструктури плану імплементації Директиви 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 р. про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС”

Четверте зобов'язання не можна віднести до нормативних, а скоріше до суб'єктивно-емоційних, що констатують прикрий (з позиції розробника) факт.

«Адже станом на сьогодні в Україні не реалізований принцип «єдиного вікна» при наданні послуг сфери морських портів України».

Враховуючи те, що в пояснювальній записці прогнозується, з прийняттям акту, досягнути відповідності «законодавства України нормам актів Європейського Союзу», вважається за доцільне проаналізувати формальний і змістовний аспекти проекту.

I. Формальний аспект – чи відповідає проект наявним зобов'язанням? Прикладне питання – чи можна буде вважати виконаними пункти 106, 114 Плану заходів?

Більш детальний розгляд нормативних зобов'язань виявляє наступне.

1. Пункти 106, 114, стосуючись імплементації директив ЄС відповідно №№ 2002/59 та 2010/65, передбачають виконання вже існуючих планів, раніше затверджених Урядом України:

- розпорядженням КМУ від 31 березня 2015 р. № 297-р (імплементація директиви ЄС № 2002/59);

- розпорядженням КМУ від 25 березня 2015 р. № 271-р (імплементація директиви ЄС № 2010/65).

2. Обидва існуючих плани в своїх обґрунтуваннях (щодо необхідності прийняття) посилаються Додаток XXXII до Глави 7 Розділу V Угоди про асоціацію.

Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС у наступні встановлені терміни:

(4) Морський транспорт

Контроль руху суден

Директива № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року засновує систему Співтовариства з нагляду за рухом суден і інформування, та скасовує Директиву Ради № 93/75/ЄЕС.

Графік: Положення Директив мають бути впроваджені протягом 6 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Технічні та експлуатаційні правила

Технічні умови

Директива № 2010/65 про облікові формальності для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав-членів Співтовариства та скасування Директиви Ради № 2002/6/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 18 лютого 2002 року, яка є чинною до 18 травня 2012 року.

Графік: Положення Директиви мають бути впроваджені протягом 5 років з дати набрання чинності цією Угодою.

План з імплементації директиви ЄС № 2010/65 також посилається на статтю 135 Угоди про асоціацію.

Стаття 135 Міжнародний морський транспорт

1. Ця Угода застосовується до міжнародних морських перевезень між портами України та держав-членів Європейського Союзу і між портами держав-членів Європейського Союзу. Вона також застосовується до торгівлі між портами України та третіми країнами і між портами держав-членів Європейського Союзу та третіми країнами.

2. Ця Угода не застосовується до внутрішніх морських перевезень між портами України або між портами окремих держав-членів Європейського Союзу. Незважаючи на попереднє речення, рух обладнання, наприклад порожніх контейнерів, які не перевозяться в якості вантажу за винагороду між портами України або між портами окремої держави-члена Європейського Союзу, розглядається як частина міжнародних морських перевезень.

3. Для цілей цього Підрозділу та Частин 2, 3 та 4 цієї Глави:

а) «міжнародні морські перевезення» включають перевезення «від дверей до дверей» та мультимодальні транспортні операції, тобто перевезення товарів з використанням більш,

ніж одного виду транспорту, зокрема «морське плече», за єдиним транспортним документом, та із цією метою пряме укладення контрактів з постачальниками послуг іншими видами транспорту;

b) «морські навантажувально-розвантажувальні послуги» означають діяльність, яку виконують стивідорні компанії, зокрема оператори терміналів, але не включаючи безпосередньої діяльності портових вантажників, коли ця робоча сила організована незалежно від стивідорних компаній та операторів терміналів. Така діяльність включає організацію та нагляд за:

i) навантаженням/розвантаженням вантажу на/з судна;

ii) закріпленням/розкріпленням вантажу;

iii) прийомом/доставкою та зберіганням вантажів перед завантаженням на судно або після розвантаження;

c) «послуги з митного оформлення» (або послуги агента з митного очищення) означає діяльність, що полягає у проведенні від імені іншої сторони митних формальностей щодо імпорту, експорту або транзитних перевезень вантажів незалежно від того, чи така послуга є основною діяльністю постачальника послуг, чи звичайним доповненням до основного виду діяльності;

d) «послуги контейнерних станцій та депо» означають діяльність, що полягає у зберіганні контейнерів у межах порту або на віддаленні від моря з метою їхнього заповнення/розвантаження, ремонту та підготовки до відправки вантажу;

e) «морські агентські послуги» означають діяльність, що полягає у виконанні у визначеній географічній зоні агентських функцій щодо представлення комерційних інтересів однієї чи більше компаній-перевізників стосовно:

i) маркетингу та продажу послуг морських перевезень та пов'язаних з ними послуг, починаючи з визначення вартості до виставлення відповідних рахунків, а також надання коносаментів від імені компаній, придбання та перепродаж необхідних пов'язаних послуг, підготовка документації та надання комерційної інформації;

ii) діяльності від імені компанії щодо організації заходу судна або прийому вантажів у разі необхідності

f) «транспортно-експедиційні послуги» означають діяльність, яка полягає в організації та моніторингу відправки вантажів від імені вантажовідправника шляхом організації транспортування та супутніх послуг, підготовки документації та надання комерційної інформації;

g) «фідерні послуги» означають попереднє та подальше транспортування міжнародних вантажів морем, зокрема контейнерів, між портами на території Сторони.

4. Кожна Сторона надає суднам під прапором іншої Сторони або таким, що знаходяться в управлінні постачальника послуг іншої Сторони, режим не менш сприятливий, ніж той, що застосовується до власних суден або суден будь-якої третьої країни, залежно від того, який буде більш сприятливим, стосовно, *inter alia*, доступу до портів, використання інфраструктури та портових послуг, застосування морських допоміжних послуг¹, а також пов'язаних з ними ставок та зборів, митних послуг, розподілу місць для стоянки та послуг із завантаження та розвантаження.

¹ *Допоміжні морські послуги включають морські навантажувально-розвантажувальні послуги, складські послуги та послуги зберігання, послуги з митного оформлення, послуги контейнерних станцій та депо, морські агентські послуги, транспортно-експедиційні (морські) послуги, послуги оренди суден з екіпажем,*

обслуговування та ремонт суден, послуги буксирування та допоміжні послуги для морських перевезень.

5. Сторони ефективно застосовують принципи необмеженого доступу до міжнародних морських ринків та торгівлі на комерційній та недискримінаційній основі.

6. При застосуванні принципів пунктів 4 та 5 цієї статті Сторони з дати набрання чинності цією Угодою повинні:

a) не включати положення про розподіл вантажів до майбутніх угод з третіми країнами щодо послуг з морських перевезень, зокрема сухий вантаж та вантаж у рідкому стані та лінійні перевезення, та припинити дію положень про розподіл вантажів у разі, якщо вони існують у попередніх угодах; та

b) скасувати або утримуватись від впровадження будь-яких адміністративних, технічних та інших заходів, які можуть мати непрямий обмежувальний чи дискримінаційний вплив на громадян або компанії іншої Сторони з постачання послуг з морських міжнародних перевезень.

7. Кожна Сторона дозволяє постачальникам послуг з міжнародних морських перевезень іншої Сторони мати установи на її території на умовах заснування та управління не менш сприятливих, ніж ті, що застосовуються до її постачальників послуг або таких з третіх країн, які є кращими. Відповідно до положень Частини 2 цієї Глави, що стосується діяльності таких установ, кожна Сторона надає дозвіл постачальникам послуг іншої Сторони вести таку господарську діяльність згідно з її законодавством та правилами, яку наведено нижче, але не обмежуючись таким:

a) видавничу діяльність, вивчення ринку та продаж послуг з морських перевезень та супутніх послуг, починаючи з визначення вартості до виставлення відповідних рахунків, від власного імені або від імені інших постачальників послуг з міжнародних морських перевезень за прямими домовленостями із замовниками;

b) надання комерційної інформації будь-якими засобами, зокрема через комп'ютеризовані інформаційні системи та електронну систему обміну даними (що є предметом будь-яких недискримінаційних обмежень стосовно телекомунікацій);

c) підготовку документації стосовно перевезень та митних процедур та іншої документації стосовно походження та характеру вантажу, який підлягає перевезенню;

d) організацію заходу судна або доставки вантажів від власного імені або від імені інших постачальників послуг з міжнародних морських перевезень;

e) укладення будь-якої комерційної домовленості з будь-якими місцевими судноплавними агентствами, включаючи участь у розподілі акцій підприємства та участь у наймі місцевого персоналу або із-за кордону згідно з положеннями цієї Угоди;

f) придбання та використання від власного імені або від імені своїх замовників (і перепродаж своїм замовникам) транспортних послуг будь-якого виду, зокрема перевезення внутрішніми водними шляхами, автомобільним та залізничним транспортом, а також послуг, пов'язаних з усіма видами перевезень, необхідних для надання єдиної транспортної послуги;

g) володіння обладнанням для ведення господарської діяльності.

8. Кожна Сторона повинна зробити для постачальників послуг з міжнародних морських перевезень іншої Сторони на обґрунтованих та недискримінаційних умовах доступними такі послуги в порту: лоцманська проводка, буксирування та допомога при буксируванні, постачання продовольства, заправка та водопостачання, збір сміття та утилізація баластних відходів, послуги капітана порту, навігаційна допомога, берегові експлуатаційні послуги в порту, які є важливими для функціонування судна, зокрема зв'язок,

водо- та електропостачання, послуги аварійно-ремонтної майстерні, якірна стоянка, причал та причальні послуги.

9. Кожна Сторона дозволяє постачальникам послуг з міжнародних морських перевезень іншої Сторони надавати послуги з міжнародних морських перевезень, зокрема «морське плече» у внутрішніх водних шляхах іншої Сторони.

10. Кожна Сторона дозволяє постачальникам послуг з міжнародних морських перевезень іншої Сторони користуватися на недискримінаційній основі та на узгоджених між залученими компаніями умовах фідерними послугами, що надаються постачальниками послуг з міжнародних морських перевезень, які зареєстровані в першій Стороні, між портами України або між портами держави-члена Європейського Союзу.

11. Ця Угода не впливає на застосування угод про морське торговельне судноплавство, укладених між Україною та державами-членами Європейського Союзу, з питань, які не охоплюються цією Угодою. Якщо ця Угода є менш сприятливою з певних питань, ніж існуючі угоди між Україною та окремими державами-членами Європейського Союзу, більш сприятливі положення матимуть перевагу без шкоди для зобов'язань Сторони ЄС та з урахуванням Договору про функціонування Європейського Союзу. Положення цієї Угоди замінюють положення попередніх двосторонніх угод, укладених між Україною та державами-членами ЄС, якщо положення останніх несумісні з попередніми, за винятком ситуацій, які згадані в попередньому реченні або тотожні до них. Положення існуючих двосторонніх угод, які не охоплюються цією Угодою, продовжують застосовуватися.

3. В межах виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 847-р «Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» Міністерством інфраструктури України було затверджено щонайменше 2 плани, що містять заходи з імплементації директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65:

- на III – IV квартал 2015 року (наказ МІУ від 18.08.2015 № 323) – пункти 4, 6 розділу «У сфері морського та річкового транспорту»;

4. Внесення змін до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту

Зміст заходу

Розроблення та затвердження наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Змін до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту», затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 23.07.2013 за № 1230/23762

III-IV квартал

6. Утворення Робочої групи з питань створення національного сегменту системи SafeSeaNet та національної системи National Single Window

Зміст заходу

Вжиття організаційних заходів, спрямованих на розроблення та забезпечення подальшого функціонування національного сегменту системи SafeSeaNet та національної системи National Single Window

III квартал

- на II півріччя 2016 року (наказ МІУ від 16.08.2016 № 285) - пункти 8, 9 розділу «У сфері морського та річкового транспорту».

8. Спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються в морських портах, шляхом розроблення стандарту електронної передачі інформації та раціоналізації формальностей з надання відомостей

Зміст заходу

Визначення підрозділу чи підприємства в системі Мінінфраструктури, який забезпечуватиме функціонування системи Українського національного морського вікна та національного сегмента системи SafeSeaNet, як визначено в Директивах 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС

Вересень

Розроблення положення про Українське національне морське єдине вікно (далі – УНМЄВ), передбачивши, що УНМЄВ пов'язує системи SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до директив 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС

Протягом року

Проведення навчання для адміністраторів та користувачів системи SafeSeaNet

Протягом року

9. Впровадження техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ та національного сегмента SafeSeaNet

Зміст заходу

Створення та розроблення техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ та національного сегмента SafeSeaNet

Протягом року

4. Нормативне зобов'язання щодо імплементації директиви ЄС № 2002/59 посилене прямим обов'язком України (що впливає з Додатку XVII до Угоди про асоціацію) з розроблення відповідної Дорожньої карти.

2. Дорожня карта

Протягом 6-ти місячного періоду з дати набрання чинності цією Угодою, Україна має подати для кожного сектору детальну дорожню карту для впровадження та застосування у кожному з даних секторів правових актів ЄС, визначених у Доповненнях XVII-2 – XVII-5 до цієї Угоди (далі – правовий акт ЄС), висвітлюючи можливі законодавчі та інституційні зміни, що вимагатимуться, проміжні терміни та оцінку адміністративних потреб. Дорожні карти є індикативними і можуть бути уточнені.

Положення наступних актів Європейського Союзу застосовуються відповідно до положень горизонтальної адаптації, визначених у Доповненні XVII-1 до цієї Угоди, якщо інше не передбачене. Там, де це необхідно, спеціальні терміни адаптації для кожного індивідуального акта викладені нижче.

Положення, які повинні бути прийняті:

Моніторинг руху

Директива 2002/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 27 червня 2002 р. щодо заснування системи Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасування Директиви Ради 93/75/ЄЕС.

Графік: Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 6 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Таку Дорожню карту розміщено на сайті МІУ за посиланням <http://mtu.gov.ua/content/normativnopravova-baza-spivrobotnictva.html>.

ДОРОЖНЯ КАРТА ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ДИРЕКТИВА 2002/59/ЄС ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ ВІД 27 ЧЕРВНЯ 2002, ЩО ЗАСНОВУЄ СИСТЕМУ СПІВТОВАРИСТВА З НАГЛЯДУ ЗА РУХОМ СУДЕН ТА ІНФОРМУВАННЯ І СКАСОВУЄ ДИРЕКТИВУ РАДИ 93/75/ЄЕС

(Текст для застосування в ЄЕЗ)

6. Пріоритети та часові межі

Пріоритети при імplementації Директиви 2002/59 мають бути наступними:

- Офіційний переклад консолідованої версії Директиви 2002/59 українською мовою - 2016;
- Внесення змін до «Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 27.06.2013 № 430 - 2016;
- Внесення змін до «Порядку оформлення приходу з рейсу і виходу в рейс суден флоту рибної промисловості капітанами морських рибних портів України», затвердженого наказом Міністерства аграрної політики України від 21.01.2006 № 14 - 2017;
- Призначення національних компетентних органів, адміністрацій портів та берегових станцій, на які повинні направлятися повідомлення у відповідності до Директиви – та які повинні бути єдиною контактною особою для держав-членів ЄС та ЄК – 2016-2017;
- Розробка та прийняття наказу МІУ про створення національної SSN та розробка та прийняття Положення про діяльність національного сегменту SSN - 2017; підготовка технічних умов та проведення тендеру – 2018-2019;
- Внесення змін до Кодексу адміністративних правопорушень та, можливо, Кримінального кодексу України з метою накладання штрафів за порушення національних положень, відповідно до вимог, визначених Директивою 2002/59 – 2017-2018;
- Розробка та прийняття наказу МІУ про прийняття суден, які потребують допомоги - 2017;
- Розробка та створення національної комплексної системи апаратного та програмного забезпечення SSN, підготовка технічних умов та проведення тендеру - 2019;
- Організація та проведення навчання для адміністраторів та користувачів системи SSN – 2017-2019;
- Інформування Координаційної Ради УА (2020).

Дорожньої карти щодо імplementації директиви ЄС № 2010/65, очевидно, не існує, оскільки ця директива не увійшла до Додатку XVII до Угоди про асоціацію.

5. Директиви ЄС №№ 2002/59 та 2010/65 оперують наступними категоріями, співзвучними з категорією «інформаційна система «Морське Єдине Вікно»»:

- “SafeSeaNet” означає систему Співтовариства по обміну морською інформацією, розроблену Комісією спільно з державами-членами для забезпечення виконання законодавства Співтовариства (пункт (s) статті 3 Директиви ЄС № 2002/59);

- Національні системи SafeSeaNet (підпункт 2.1.1 пункту 2 додатку III до Директиви ЄС № 2002/59);

В контексті цих визначень доцільно взяти до уваги зміст пунктів (3), (22) преамбули до Директиви ЄС № 2009/17, якою внесено зміни до Директиви № 2002/59:

«(3) Відповідно до цієї Директиви держави-члени, що мають прибережну зону, повинні мати змогу обмінюватись інформацією, яку вони збирають в ході місій моніторингу морського руху, які вони здійснюють в зонах своєї компетенції. Система Співтовариства для обміну морською інформацією – пан’європейська електронна інформаційна система, що має справу з рухом суден і вантажів «SafeSeaNet», розроблена Комісією за домовленістю з державами-членами, об’єднує, з одного боку, мережу обміну інформацією, а з іншого, – стандартизацію основної наявної інформації про судна та їхній вантаж (попередні повідомлення та звітність). Таким чином, це дає можливість легко знаходити та передавати будь-якому органу влади точну та найсвіжішу інформацію про судна у європейських водах, їхній рух та їхній небезпечний чи забруднюючий вантаж, а також інциденти на морі.

(22) Відповідно до Директиви 2002/59/ЄС, держави-члени та Комісія досягли значного прогресу плані на шляху до налагодження обміну електронними даними, особливо стосовно транспортування небезпечних або забруднюючих вантажів. SafeSeaNet, яка розвивається з 2002 року, повинна тепер бути представлена, як джерело референтна мережа на рівні Співтовариства. Метою SafeSeaNet повинне бути зменшення адміністративного тягаря та витрат для промисловості та держав-членів. За необхідності, вона також повинна сприяти постійному налагодженню правил міжнародного звітування та правил сповіщення».

- «1. Держави-члени приймають оформлення формальностей з надання відомостей в електронному форматі та їх передачу через єдине вікно якомога швидше та в будь-якому випадку не пізніше 1 червня 2015 року. Це єдине вікно, що пов’язує системи SafeSeaNet, e-Customs та інші електронні системи, є місцем, куди у відповідності до цієї Директиви вся інформація повідомляється один раз і стає доступною для різних компетентних органів держав-членів» (пункт 1 статті 5 Директиви ЄС № 2010/65);

В контексті цього визначення доцільно взяти до уваги зміст пунктів (9), (12) преамбули до Директиви ЄС № 2010/65:

«(9) Сторони, задіяні в торгівлі та перевезеннях, мають бути здатні надати стандартизовану інформацію та документи через електронне єдине вікно для цілей виконання формальностей зі звітування. Елементи індивідуальних даних необхідно подавати лише один раз.

(12) Повноцінно користь від електронної передачі даних можна отримати лише за умови безперебійного та ефективного зв’язку між системами SafeSeaNet, e-Customs та електронними системами для введення та відтворення даних. З цією метою, щоб обмежити адміністративне навантаження, слід у першу чергу звернутися до діючих стандартів».

У цій директиві, у статті 6 «Обмін даними», також застосовується поняття «національне єдине вікно», але тільки в контексті альтернативного засобу доступу до інформації з національного сегменту SafeSeaNet:

1. Держави-члени забезпечують, щоб інформація, одержана у відповідності до формальностей з надання відомостей, передбачених у законодавчому акті Європейського Союзу, була доступною в їх національних системах SafeSeaNet, і надає відповідні частини такої інформації іншим державам-членам через систему SafeSeaNet. Якщо інше не передбачено державою-членом, це не застосовується до інформації, одержаної відповідно до Регламенту (ЄС) № 2913/92, Регламенту (ЄС) № 2454/93, Регламенту (ЄС) № 562/2006 та Регламенту (ЄС) № 450/2008.

4. Держави-члени можуть надати відповідний доступ до інформації, зазначеної в частині 1, через національне єдине вікно за допомогою системи електронного обміну даними або через національні системи SafeSeaNet.

6. В Дорожній карті імплементації Директиви ЄС № 2002/59 допущено довільне трактування змісту пункту 1 Директиви ЄС № 2010/65, що призвело до появи відсутнього в оригінальному тексті цієї директиви терміну «**національне морське єдине вікно**».

Пов'язані законодавчі документи

• Директива 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів (ОJ L 283, 29.10.2010) у контексті статті 6 директиви вище. Зважаючи на зобов'язання за Директивою 2010/65/ЄС та іншим відповідним законодавством ЄС, експлуатанти суден, приписаних до портів ЄС, повідомити певну інформацію (ідентифікація судна, загальна кількість осіб на борту, порт призначення, прогнозований час прибуття тощо) до **національного морського єдиного вікна** (з 1 червня 2015). Це Єдине Вікно буде тим місцем, куди відразу ж буде надходити інформація і де ця інформація буде доступною різноманітним компетентним органам та державам ЄС.

7. В Плані імплементації директиви ЄС № 2010/65 (розпорядження КМУ від 25 березня 2015 р. № 271-р) застосовано поняття, що поєднує нетотожні поняття «система» і «єдине вікно», - «**національна система морського єдиного вікна**».

8. У відомчих планах МІУ (накази МІУ від 18.08.2015 № 323 та від 16.08.2016 № 285) застосовуються поняття:

- «національний сегмент системи SafeSeaNet» (у 2015 та 2016 роках);
- «національна система National Single Window» (у 2015 році, далі не згадується);
- «Українське національне морське єдине вікно (УНМЄВ)», «техніко-інформаційний комплекс УНМЄВ» (у 2016 році); при цьому передбачається, що УНМЄВ **пов'язує** системи SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до директив 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС.

II. Змістовний аспект – чи врегулює проект сферу відносин, на яку спрямовано дію директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65?

Сферу відносин в проекті постанови окреслено надзвичайно лаконічно, і лише у тлумаченні терміну «інформаційна система «Морське Єдине Вікно»». Це – збір, обробка, поширення та обмін інформацією щодо суден.

«інформаційна система «Морське Єдине Вікно» – інформаційно-телекомунікаційна система у вигляді програмно-апаратного комплексу інформаційних підсистем, що забезпечує середовище для збору, обробки, поширення та обміну інформацією щодо суден із

впорядкованою та загальноприйнятою структурою даних, правил і управління правами доступу згідно з вимогами міжнародного та національного законодавства та взаємодіє на рівні «система-система» для прозорості організації взаємного доступу користувачів інформаційної системи «Морське Єдине Вікно» та інформаційно-телекомунікаційної системи органів доходів і зборів до документів в іншій інформаційно-телекомунікаційній системі відповідно до діючих регламентів, технологічних схем та прав доступу;

Розглядаючи норми директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65, нескладно пересвідчитися, що ці директиви визначають доволі чіткі види та обсяги інформації, щодо яких встановлюються відповідні правила поводження.

Додатком I до Директиви ЄС № 2002/59 встановлюються 5 категорій інформації, яку визначені суб'єкти мають повідомляти конкретним адресатам. Додатком III (в редакції Директиви ЄС № 2009/17) описано організаційно-технічні моменти реалізації обігу вже нормативно визначеної інформації через систему SafeSeaNet.

Додатком до Директиви ЄС № 2010/65 перелічено види інформації, щодо яких (відповідно до раніше прийнятих актів ЄС) вже існує обов'язок про подання, але встановлюється обов'язок про подання її в електронній формі й через єдине вікно. Функції розподілу (перенаправлення) такої інформації між адресатами передбачається реалізувати за рахунок властивостей вже існуючої в ЄС системи SafeSeaNet.

Доцільним буде зауважити, що переклад українською мовою пункту 6 розділу А додатку до Директиви ЄС № 2010/65 здійснено з помилкою.

Найменування цього пункту мовою оригіналу – «6. Entry summary declaration», що не відповідає зазначеному в українському перекладі директиви – «6. Митна декларація».

Не зважаючи на те, що Регламенти ЄС, позначені в пункті, на сьогоднішній день вже не є чинними, сама норма перейшла до частини I глави IV Митного кодексу ЄС, запровадженого Регламентом ЄС № 952/2013.

Нааявність згаданої помилки в перекладі директиви могла спричинити помилкові судження щодо змісту та обсягів роботи з імплементації Директиви ЄС № 2010/65. Зокрема, пункт 6 міг вважатися близьким до реалізації з огляду на те, що поводження з документом «митна декларація» в національному законодавстві досить широко регламентовано.

Однак, зміст цього пункту стосується документа (або його замінників), якого ні в законодавстві, ні в практиці України не існувало й не існує. Аналог такого документа – «коротка ввізна декларація» - передбачено лише в законопроекті 4777 (щодо УЕО), і практично – тільки для УЕО.

Варто звернути увагу на пункт (14) преамбули Директиви ЄС № 2010/65, яким обумовлюється базове відмежування сфери дії цієї директиви від сфер дії прикордонного та митного законодавства ЄС.

(14) Ця Директива не повинна впливати на Регламент Ради (ЄЕС) № 2913/92 від 12 жовтня 1992 року про заснування Митного кодексу Співтовариства (), Регламент Комісії (ЄЕС) № 2454/93 від 2 липня 1993 року, що встановлює положення для застосування Регламенту Ради (ЄЕС) № 2913/92 про заснування Митного кодексу Співтовариства (), Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 562/2006 від 15 березня 2006 року про заснування Кодексу Співтовариства щодо правил, якими регулюється рух осіб через кордони (Шенгенський кодекс про кордони) (), або національне законодавство в сфері прикордонного контролю для держав-членів, якими не застосовуються Шенгенські правила прикордонного контролю, а також на Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) №

450/2008 від 23 квітня 2008 року, що встановлює Митний кодекс Співтовариства (Модернізований митний кодекс) ().

Факт того, що проект постанови спричиняє вплив саме на прикордонне та митне законодавство, вже суперечить призначенню Директиви ЄС № 2010/65.

Разом з тим, в нормативно-правовій базі України існує логічна й природна основа для створення національного сегменту SafeSeaNet, Це – Порядок оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затверджений наказом Мінінфраструктури від 27.06.2013 № 430.

Згідно зі змінами до цього Порядку, внесеними у 2015 році, запроваджено конфігурацію інформаційного обігу, яка переважно відповідає вимогам Директиви ЄС № 2002/59. Обмін деякою частиною інформації передбачається хоч і не через інформаційні системи, але в електронному вигляді. Подальша робота з вдосконалення окремих норм цього Порядку має більш надійну перспективу (ніж фізичне перепрофілювання ІСПС) щодо досягнення відповідності майбутньої інформаційної системи вимогам національного сегменту SafeSeaNet.

Висновок № 1.

Ні в Угоді про асоціацію, ні директивах ЄС №№ 2002/59, 2010/65, ні в планових документах України, що стосуються імплементації цих директив, немає зобов'язання щодо створення такого продукту як «інформаційна система «Морське Єдине Вікно»».

У згаданих директивах ЄС, у значенні «інформаційна система» застосовуються поняття «SafeSeaNet», «національний сегмент SafeSeaNet», «e-Customs», «інші електронні системи».

Поняття «Єдине вікно», «Національне єдине вікно» застосовується лише у директиві ЄС № 2010/65. Але – не в значенні «інформаційна система», а лише в значенні місця, через яке (а не «в яке») інформація передається (кимось – у SafeSeaNet та інші інформаційні системи) або стає доступною (для когось – з SafeSeaNet та інших інформаційних систем).

В планових документах України усі різновиди понять, що містять у назві словосполучення «єдине вікно», застосовуються у значенні «інформаційна система». Це є очевидною помилкою, допущеною при плануванні заходів з імплементації директиви ЄС № 2010/65.

Отже, продукт «інформаційна система «Морське Єдине Вікно»» не має жодних формальних прототипів з директив ЄС, імплементація яких декларується в пояснювальній записці до проекту постанови.

Висновок №2.

Жодного змістовного зв'язку між нормами проекту постанови (в частині, що стосується створення інформаційної системи «Морське Єдине Вікно») та сферами дії директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65 не виявлено. Головна причина – відсутність в проекті постанови будь-яких прямих (або опосередкованих) ознак відносин, для врегулювання який передбачено створення інформаційної системи «Морське Єдине Вікно».

Факт обрання розробниками, для задекларованої імплементації норм директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65, нормативно-правового акту, що регулює перш за все питання прикордонного та митного контролю, є відхиленням від загального змісту Директиви ЄС № 2010/65.

Факт нехтування розробниками напрацювань, що вже реалізовані у відомчих нормативно-правових актах з питань досягнення відповідності Директиві ЄС № 2002/59, є відхиленням від шляху, визначеного Угодою про асоціацію (у формі Дорожньої карти імплементації Директиви ЄС № 2002/59).

Загальний висновок.

Проект постанови КМУ «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України», в частині, що стосується утворення «інформаційної системи «Морське Єдине вікно»»:

- не має ні формальних, ні змістовних ознак імплементації Директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65;

- не може бути віднесений до такого, що забезпечує реалізацію Угоди про асоціацію;

- не може бути зарахований як результат виконання пунктів 106, 114 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2016 - 2019 роки, затвердженого пунктом 1¹ розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 847-р.

**КОМЕНТАРІ
ДО АНАЛІЗУ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»**

Примітка: Аналіз регуляторного впливу даного проекту постанови КМУ не відповідає вимогам Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту, що затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 р. № 308 (додається після аналізу тексту аналізу регуляторного впливу)

Текст аналізу регуляторного впливу проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»	Коментарі
І. ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМИ	
Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України», що стосується внесення змін до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451, та Порядку інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 року № 364, розроблено з метою сприяння розвитку конкуренції,	

справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, а також знешкодження корупційних ризиків та підвищення довіри до держави. Саме вищевказані нормативно-правові акти є правовими підставами створення та функціонування Інформаційної системи портового співтовариства (далі – ІСПС). Відповідно до Типової технологічної схеми пропуску ІСПС - організаційно-технічна система, що дає можливість портовому співтовариству за допомогою технічних і програмних засобів накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати, обмінюватися та передавати в електронній формі інформацію і документи, необхідні для здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю та оформлення осіб, товарів, у тому числі вантажу і багажу, і транспортних засобів, відповідає законодавству про електронний документообіг та враховує принцип “єдиного вікна” міжнародної практики, рекомендації міжнародних організацій.

ІСПС була впроваджена в 2013 році під гаслом національного проекту «Єдине вікно-локальне рішення», спрямованого створити можливість для усіх учасників транспортного процесу надавати інформацію одночасно, в єдине місце, в стандартній формі та одному агентству, установі, організації, як це відбувається у найрозвинутіших країнах світу.

***Примітка:** далі текст є ідентичним частини тексту пояснювальної записки*

Проте, реальне функціонування ІСПС не відповідає проголошеній меті та первісним принципам, закріпленим у Рекомендаціях СЕК ООН № 33.

Інформація не відповідає дійсності. Це припущення не має будь якого обґрунтування.

1. Створення ІСПС відбувалось у відповідності до вимог

	принципів, закріплених у Рекомендації ЄЕК ООН № 33 2. Функціонування ІСПС відповідає проголошеній меті згідно Рекомендацій ЄЕК ООН № 33. <i>(«Концепция «единого окна», охватываемая настоящими Руководящими принципами, подразумевает механизм, который позволяет сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизованную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех регулирующих требований, касающихся импорта, экспорта и транзита. Если информация имеет электронный формат, то отдельные элементы данных должны представляться только один раз» - Рекомендация ЄЕК ООН № 33).</i>
--	---

<u>Вона являє собою інформатизацію та переведення в електрону форму внутрішнього портового документообігу.</u>	Законодавством України з питань організації діловодства не визначено термін «внутрішній портовий документообіг» Не враховані вимоги законодавства України 1. В п.2 наказу Мініюсту України від 18.06.2015 № 1000/5 «Про затвердження Правил організації діловодства та архівного зберігання документів у державних органах, органах місцевого самоврядування, на підприємствах, в установах і організаціях» зазначено термін: документообіг в установі - рух службових документів з моменту їх створення або одержання до завершення виконання або відправлення; 2. В пункті 2 наказу Мініюсту України від 11.11.2014 № 1886/5 «Про затвердження Порядку роботи з електронними документами у діловодстві та їх підготовки до передавання на архівне зберігання» Зазначено термін: інформаційна автоматизована система - організаційно-технічна система, у якій реалізується технологія обробки інформації з використанням технічних і програмних засобів; зазначено термін: програмно-апаратний комплекс - сукупність технічних та програмних засобів, що забезпечують роботу з електронними документами у діловодстві та підготовку їх до передавання на архівне зберігання;
<u>Для всіх користувачів портового співтовариства вона є безкоштовною, окрім експедиторів.</u>	Некоректне подання інформації та спотворення вимог законодавства. Всі послуги в морських портах надаються згідно вимог законодавства України. 1. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» експедитор діє виключно за дорученням клієнта та за його рахунок. Сплата за транспортно-експедиторські послуги здійснюється виключно клієнтом. Всі

	послуги третіх осіб, що пов'язані із організацією перевезення включаються експедитором до загальної вартості послуг. 2. Все це детально зазначено в публічній Угоді про інформаційне співробітництво № 51-П-АМПУ-13 від 29.11.2013 р. (http://uspa.gov.ua/informatsijna-sistema-portovogo-spivtovaristva/normativna-informatsiya-right/timchasovij-poryadok). 3. Таким чином, якщо автори проекту постанови вказують на оплату за користування, то у такому випадку, слід давати пояснення щодо існуючих статусів «заявник», «замовник», «користувач», вказувати на відмінності цих статусів та можливість безкоштовного використання ІСПС.
<u>Витрати транспортно - експедиторських організацій, які скористалися послугами Одеського морського порту у період з 01.01.2017 по 21.08.2017 року з використанням ІСПС становлять 12 830 597,1 грн з ПДВ.</u>	Некоректне подання інформації. 1. Відповідно до ст. 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» за договором транспортного експедирування (договором про надання транспортно-експедиторських послуг) експедитор виконує (надає) послуги за рахунок клієнта (вантажовласника або вповноваженої ним особи). 2. Які «послуги з використанням ІСПС» мають на увазі автори незрозуміло. Якщо маються на увазі «послуги з технічної підтримки та обслуговування ІСПС», то такі послуги надаються Центром обробки даних (ЦОД), а не Одеським морським портом. 3. Яким чином підрахована сума коштів саме на 21.08.2017 р., адже розрахунки зазвичай проводяться за підсумками календарного місяця/року.
<u>Отримавши 100 % монополію на даний вид послуг приватна компанія встановлює самостійно тариф, який наразі становить 98,1 гривень з ПДВ за одиницю виміру - контейнер.</u>	Недостовірні інформація. Відсутнє рішення компетентного державного органу, щодо встановлення «монопольне (домінуюче) становище суб'єкта господарювання». Вживання термінів, що не передбачені законодавством

України.

1. Закон України від 11.01.2011 № 2210-III «Про захист економічної конкуренції» дає визначення терміну «монополізація», «монопольне (домінуюче) становище суб'єкта господарювання», «зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку». Термін «монополія» законодавством не визначається та в нормативно-правових актах не застосовується.
2. Не зазначено яким чином та яким компетентним органом виконавчої влади (або органом судової влади) встановлена (визначена) ця «монополія». Відповідно до законодавства це є компетенцією Антимонопольного комітету України, а не Міністерства інфраструктури України. Жодного рішення, яке б встановило «монополію», або навіть «монопольне (домінуюче) становище» авторами проекту постанови не наведено та не існує.
3. Незрозуміло які послуги маються на увазі під фразою «даний вид послуг». Адже раніше по тексту (у попередньому реченні) вказано що це є «послугами порту».
4. Якщо в Аналізі регуляторного впливу нормативно-правового акту йдеться про «приватну компанію», то має бути зазначено що це за компанія та яким чином вона пов'язана з цим проектом нормативно-правового акту, ІСПС та послугами, що надаються відносно функціонування ІСПС.
5. Саме вживання терміну «компанія» дивує. Цей термін нормативно-правовими актами не використовується. Це, як мінімум, неграмотно.
6. Фраза «отримавши 100 % монополію» постійно лунає у телесюжетах (так звані, «журналістські розслідування») «24 каналу» від 20.02.2017 р. та від 22.06.2017 р., особистих коментарях Берестенка В.В. в сюжеті від 20.02.2017 р.,

	численних письмових зверненнях Асоціації міжнародних експедиторів (АМЕУ), Первинної профспілкової організації експедиторів Одеського регіону та інших документах від цих осіб.
<u>До теперішнього часу обґрунтування чому оплата здійснюється за контейнер, а не за документ (оскільки для обробки подається саме документ) отримати не вдалося.</u>	В морських портах України та інших держав обліковою одиницею переміщення товарів в контейнерах визначено ТЕУ. 1. Міністерство інфраструктури України особисто не зверталось ані до ЦОД, ані до ДП «АМПУ» із вимогою чи проханням надання пояснень питання чому за одиницю виміру послуги вибраний 1 (один) контейнер. 2. Вказане твердження беззаперечно доводить пов'язаність Заступника міністра інфраструктури Ю.Ф.Лавренюка із державним уповноваженим Антимонопольного комітету України А.А.Загребельською та постійними «скаржниками» з питання впровадження ІСПС (ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс», АМЕУ, Первинна профспілкова організація експедиторів Одеського регіону та іншими), а саме підтверджується наступними фактами: 2.1. В тексті вимоги про надання інформації від 12.12.2016 р. (за підписом державного уповноваженого А.А.Загребельської) на адресу ЦОД (ТОВ «ППЛ 33-35»), що направлялось АМКУ в межах проведення «дослідження ринку» одне з поставлених питань звучить таким чином: <i>«8.3. Чим обумовлене визначення одиниці виміру оплати користувачами за надання послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС за одиницю (контейнер)?»</i> 2.2. В тексті вимоги про надання інформації від 11.04.2017 р. (за підписом державного уповноваженого А.А.Загребельської) на

	адресу ЦОД (ТОВ «ППЛ 33-35»), що направлялось АМКУ в межах проведення «дослідження ринку», це питання включено ще раз та звучить таким чином: <i>«4. . . Обґрунтуйте чому за одиницю виміру взято контейнер, а не документ.»</i> 2.3. В тексті Розпорядження державного уповноваженого А.А.Загребельської про початок розгляду справи по відношенню до ТОВ «ППЛ 33-35» від 09.08.2017 р. (стор. 10, абз. 1) процитована частина заяви ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс» від 16.12.2016 р., яка стала підставою для початку розгляду справи: <i>«На думку заявника, вирішення питання можливе шляхом визначення вартості послуг за договором не за кількістю контейнерів, а за кількістю оформлених нарядів . . .»</i> Далі по тексту цього Розпорядження державний уповноважений А.А.Загребельська зазначає про <i>«недоведеність»</i> та <i>«необґрунтованість»</i> вибору у якості одиниці виміру – 1 контейнер. 2.4. Особлива увагу питанню одиниці виміру послуги присвячена також у сюжеті «Телеканалу 24» (передача «Наші гроші» від 20.02.2017 р., 10:15 хв. – 10:40 хв.) Автори програми також «дивуються» чому одиницею виміру послуги є 1 контейнер, а не 1 наряд. На <i>«відсутність розуміння»</i> цього питання в цій програмі наголошує увагу також Берестенко В.В. (09:50 хв. – 09:55 хв.)
<u>Експедитори, які не погоджуються - отримують повідомлення від постачальника послуг про відключення, після чого відключаються від доступу до ІСПС. Отримати саме таку послугу у іншого суб'єкту неможливо.</u>	Відповідно до наказу ДП АМПУ у разі якщо експедитор відмовляється від доступу до ІСПС, він має право використовувати паперові примірники, які для оформлення подає в підрозділ порту для оформлення. Підтвердження наявності змови посадових осіб державних

	органів та представників суб'єктів господарювання. Маніпулювання інформацією. 1. Пряма цитата листа АМЕУ на адресу Кабінету Міністрів України від 02.02.2016 р. (за підписом Заступника генерального директора АМЕУ Берестенко В.В.), де вказано (стор. 3, абз. 3): <i>«Усі хто не погоджується – отримують повідомлення від ЦОД про відключення, після чого відключаються від доступу до ІСПС. Отримати саме таку послугу у іншого суб'єкта не має можливості.»</i> 2. Незрозуміло з чим саме <i>«не погоджуються експедитори»</i>. У попередньому реченні Аналізу мова йде про одиницю виміру – контейнер. Таким чином, виходить, що експедитори не погоджуються з одиницею виміру. При цьому, у вказаному листі АМЕУ вказано, що <i>«експедитори не погоджуються зі зміною тарифів на послуги»</i>. 3. Аналіз посилається на <i>«думку експедиторів»</i>. При цьому, жодним чином не представлений порядок (спосіб), яким автори проекту постанови визначили (встановили) цю думку. А саме, яке опитування (дослідження) з цього питання проводилось, якою була репрезентативність такого опитування (дослідження), тощо.
<u>До того ж, ІСПС не відповідає нормам чинного законодавства України, зокрема нормам Митного кодексу України, відповідно до яких, контроль за переміщенням через митний кордон України може проводитись виключно державними органами за допомогою інформаційних систем та принципу «єдиного вікна».</u> <u>Відповідно до частини третьої статті 319 Митного кодексу України (далі - МК України), контроль за переміщенням</u>	Недостовірна інформація. Відсутні конкретні факти які підтверджують, що ІСПС не відповідає нормам Митного кодексу України. Крім того, протягом періоду функціонування ІСПС з 2014 року у промисловій експлуатації, будь яких процедур державних видів контролю в пунктах пропуску на державному кордоні ІСПС не здійснювалось. Відповідно до частини 3 Ст. 34. МКУ, органи доходів і зборів

<u>через митний кордон України окремих видів товарів, що проводиться іншими державними органами, здійснюється за принципом «єдиного вікна» відповідно до міжнародної практики та рекомендацій міжнародних організацій із застосуванням єдиної з органами доходів і зборів інформаційно-телекомунікаційної системи.</u>	та суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності відповідно до закону можуть обмінюватися будь-якою інформацією, обмін якою прямо не передбачений законодавством України з питань державної митної справи, зокрема, з метою налагодження співробітництва з питань ідентифікації та протидії ризикам. Такий обмін може відбуватися на основі письмової угоди та передбачати доступ органів доходів і зборів до електронних інформаційних систем суб'єкта господарювання. Будь-яка інформація, що надається сторонами у ході співробітництва, є конфіденційною, якщо сторони не домовилися про інше. Питання щодо відповідності функціонування ІСПС в морських портах України вимогам Митного кодексу України, а також безпідставність тверджень про порушення вимог Митного кодексу України, неодноразово обговорювалась та доводилась. У тому числі, публічно це було зроблено публічно на засіданні Антимонопольного комітету України 18.04.2017 р., що було присвячено результатам проведеного «дослідження функціонування ІСПС».
<u>У випадку з ІСПС контроль за переміщенням через митний кордон України проводиться за участю приватної юридичної особи, що є прямим порушенням зазначених вище норм МК України.</u>	Безпідставне та необґрунтоване припущення без наведення юридичних фактів. Будь які нормативні акти України не передбачають надання права суб'єкту господарювання здійснення митного контролю Митний кодекс Стаття 318. Загальні принципи здійснення митного контролю 1. Митному контролю підлягають усі товари, транспортні засоби комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України.

	2. Митний контроль здійснюється виключно органами доходів і зборів відповідно до цього Кодексу та інших законів України. 3. Митний контроль передбачає виконання органами доходів і зборів мінімуму митних формальностей, необхідних для забезпечення додержання законодавства України з питань державної митної справи. 4. Митний контроль товарів, транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України здійснюється відповідно до типових технологічних схем митного контролю, що затверджуються Кабінетом Міністрів України.
<u>Таким чином, ІСПС є програмою, яка суперечить положенням Митного кодексу України з наведених вище підстав, функціонує на засадах монополії, оплата за послуги формується неконтрольовано, економічно необґрунтовано та не прозоро, що в цілому свідчить про неефективне функціонування ІСПС в морських портах України та невідповідність її напрямкам економічного розвитку країни.</u>	Недостовірні, безпідставні та необґрунтовані припущення та висновки. Будь які юридичні факти з цього питання не наведено. Вживання термінів, що не передбачені законодавством. Довідка досягнень та результативності ІСПС додається. 1. Постанова Кабінету Міністрів від 21.05.2012 р. № 451 дає чітке визначення терміну ІСПС. Більш того, у самому Аналізі вище по тексту вказано визначення. ІСПС це, перш за все, «організаційно-технічна система», а не «програма». 2. Функціонування ІСПС відповідає вимогам Митного кодексу України та іншим актам законодавства України. 3. «Функціонування на засадах монополії», як це стверджують автори проекту постанови, не доведено та не встановлено компетентним державним органом – Антимонопольним комітетом України. 4. Визначення «монопольного становища» суб'єктів господарювання не є компетенцією Міністерства інфраструктури України. Без відповідних рішень компетентного державного органу та посилань на такі рішення Міністерство не має права

	стверджувати такі речі. 5. Незрозуміло яким чином Міністерство інфраструктури України без наведення будь-яких економічних розрахунків та/або проведення досліджень з цього питання визначило «економічну необґрунтованість». 6. Твердження про «неефективність функціонування ІСПС» є умисним включенням до Аналізу недостовірної інформації. Таке твердження спростовується численними доказами, зокрема: 1) дослідженнями часу обробки контейнерів, 2) кількістю державних (у тому числі, правоохоронних органів), які приєднались до ІСПС, 3) висновками та рекомендаціями міжнародних організацій та експертів, 4) матеріалами засідань та рішеннями МРГ, 5) іншими документальними підтвердженнями. 7. Твердження про «невідповідність ІСПС напрямкам економічного розвитку країни» є абсолютно голослівним. Яким чином та на підставі яких нормативно-правових документів авторами зроблений такий висновок незрозуміло.
Разом з цим, проект акта розроблено на виконання статті 138 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, а також з метою реалізації пунктів 106 та 114 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2016-2019 роки, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 лютого 2016 року № 217, з метою імплементації	Виходячи із змісту вищевикладеного, предметом правового регулювання є: 1. Залишилось поза увагою розробника цього проекту Постанови КМУ, що в цьому напрямку стосовно імплементації директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65, Урядом України вже було зроблено, а саме: - розпорядженням КМУ від 31 березня 2015 р. № 297-р (імплементація директиви ЄС № 2002/59); - розпорядженням КМУ від 25 березня 2015 р. № 271-р (імплементація директиви ЄС № 2010/65). Всупереч вимогам положень Директиви № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року, що

положень Директиви № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року, що засновує Систему Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовує Директиву Ради 93/75/ЄЕС та Директиви № 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС.

засновує Систему Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовує Директиву Ради 93/75/ЄЕС та Директиви № 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС в наказі Міністерства інфраструктури України від 16.08.2016 № 285 **зроблено підміну понять, зокрема: національне єдине вікно на поняття Українського національного морського вікна (УНМЄВ).**

Так у пунктах 8, 9 розділу «У сфері морського та річкового транспорту» наказу Міністерства інфраструктури України від 16.08.2016 № 285 «Про затвердження Комплексного плану діяльності Міністерства інфраструктури України з реалізації імплементаційних заходів на II півріччя 2016 року» на виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 N 847-р "Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони" зазначено:

Пункт 8. «Найменування заходу» Спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються в морських портах, шляхом розроблення стандарту електронної передачі інформації та раціоналізації формальностей з надання відомостей.

Пункт 8 «Зміст заходу»

Визначення підрозділу чи підприємства в системі Мінінфраструктури, який забезпечуватиме функціонування системи Українського національного морського вікна (УНМЄВ) та національного сегмента системи SafeSeaNet, як визначено в

директивах №№ 2002/59 ЄС та 2010/65 ЄС, (**ФАКТИЧНИЙ ОБМАН**, у директиві 2010/65 зазначено: **1. Національне єдине вікно. 2.e-Customs, 3. сегмент SafeSeaNet, 4. інші електронні системи**), передбачивши, що УНМЄВ пов'язує систему SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до директив №№ 2002/59 ЄС та 2010/65 ЄС. **ПЕРЕВИЩЕННЯ ПОВНОВАЖЕНЬ Мінінфраструктури не має владних повноважень щодо прикордонного, митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного. екологічного та радіологічного контролів.**

Пункт 9 «Найменування заходу» Впровадження техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ та національного сегмента SafeSeaNet.

Пункт 9 «Зміст заходу»

Створення та розроблення техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ та національного сегмента SafeSeaNet.

5. На виконання цих розпоряджень КМУ було внесені відповідні зміни до існуючих нормативних актів з питань нагляду за рухом суден та інформування Міністерства інфраструктури України, зокрема:

наказ від 27.06.2013 № 430 «Про затвердження порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту»

наказ від 20.11.2003 № 904 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському та річковому транспорті»,

наказу від 17.07.2003 № 545 «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства».

	Таким чином урядом України послідовно виконувались заходи щодо виконання вимог директив ЄС. Детальна інформація з цього питання викладена у Аналізі відповідності вимог Директив ЄС № 2002/59 та № 2010/65 Проекту постанови КМУ (додаток 3 до листа)															
<u>Адже, станом на сьогодні, в Україні не реалізований принцип «єдиного вікна» при наданні послуг сфери морських портів України.</u>	Дійсно, принцип «єдиного вікна» у повній мірі не реалізований, однак, це жодним чином не доводить <i>«неефективність функціонування ІСПС»</i>. (Див. довідку про ІСПС) Навпаки, впровадження ІСПС у її нинішньому стані є передовим пілотним інноваційним проектом, що цьому сприяє. У випадку подальшого сталого розвитку ІСПС та за активної участі всіх зацікавлених осіб, принцип «єдиного вікна» може бути реалізований належним чином відповідно до Рекомендацій.															
<u>Примітка: текст ідентичний частині тексту пояснювальній записці закінчено</u>																
Основні групи, на які проблема справляє вплив: <table><tr><th>Групи (підгрупи)</th><th>Так</th><th>Ні</th></tr><tr><td>Громадяни</td><td></td><td>+</td></tr><tr><td>Держава</td><td>+</td><td></td></tr><tr><td>Суб'єкти господарювання</td><td>+</td><td></td></tr><tr><td>у тому числі, суб'єкти малого підприємництва</td><td>+</td><td></td></tr></table>	Групи (підгрупи)	Так	Ні	Громадяни		+	Держава	+		Суб'єкти господарювання	+		у тому числі, суб'єкти малого підприємництва	+		
Групи (підгрупи)	Так	Ні														
Громадяни		+														
Держава	+															
Суб'єкти господарювання	+															
у тому числі, суб'єкти малого підприємництва	+															
<u>Проблема, яку пропонується врегулювати в результаті прийняття акта, не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів.</u>	Безпідставне твердження. 1. «Проблема» у тому вигляді, в якому вона подається у Аналізі, існує виключно для авторів проекту постанови та вказаних вище суб'єктів господарювання-«скаржників».															

	2. Навпаки, зазначена авторами проекту постанови «проблема» на даний момент вирішується за допомогою ринкових механізмів, у тому числі, шляхом провадження підприємницької діяльності ЦОД у встановленому чинним законодавством порядку зі сплатою всіх передбачених податків та зборів від її провадження.
<u>У сучасному законодавстві відсутні регуляторні акти, які могли б вирішити зазначену проблему.</u>	Безпідставне твердження. Висновок не відповідає дійсності Попередній уряд України здійснював заходи імплементації положень Директиви № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року, що засновує Систему Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовує Директиву Ради 93/75/ЄЕС та Директиви № 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС. 1.Зокрема: - розпорядженням КМУ від 31 березня 2015 р. № 297-р (імплементація директиви ЄС № 2002/59); - розпорядженням КМУ від 25 березня 2015 р. № 271-р (імплементація директиви ЄС № 2010/65). 2. На виконання цих розпоряджень КМУ було внесені відповідні зміни до існуючих нормативних актів з питань нагляду за рухом суден та інформування Міністерства інфраструктури України, зокрема: наказ від 27.06.2013 № 430 «Про затвердження порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту»

	наказ від 20.11.2003 № 904 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському та річковому транспорті», наказу від 17.07.2003 № 545 «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства». Таким чином урядом України послідовно виконувались заходи щодо виконання вимог директив ЄС. 3. Існування Постанови Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 451 саме є таким регуляторним актом.
II. ЦІЛІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ	
Проект акта спрямований на розв'язання проблеми. Визначеної у попередньому розділі аналізу регуляторного впливу	Безпідставне твердження. Про надуманість та відсутність «проблеми» детально зазначено вище у коментарях до попереднього розділу
Ціллю державного регулювання є вдосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг сфери морських портів в Україні, задоволення потреб суспільства та економіки у перевезенні вантажів, шляхом сприяння розвитку конкуренції, справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, знешкодження корупційних ризиків, підвищення довіри до держави, розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни та покращення інвестиційної привабливості України, а також впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу відповідно до Угоди про асоціацію	Проект постанови КМУ підготовленні на недостовірній інформації та обґрунтовується особистими думками ініціаторів цього процесу обговорення проекту. Протягом 2011-2017 років здійснювалось послідовне впровадження та введення в експлуатацію інноваційного проекту «Єдине вікно – локальне рішення» . Мета проекту постанови КМУ знищення досягнень функціонування інноваційного проекту «Єдине вікно – локальне рішення» -ІСПС.

між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.	
III. ВИЗНАЧЕННЯ ТА ОЦІНКА АЛЬТЕРНАТИВНИХ СПОСОБІВ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛЕЙ	
Щодо Альтернативи 1 (збереження чинного регулювання). <u>При існуючій ситуації витрати експедиторів становлять:</u> - за період 2015 рік 4 250 986, 98 (без ПДВ), 1 128 146, 16 грн. (ПДВ), <u>всього у сумі:</u> 5 379 133, 14 грн.; - за 11 місяців 2016 року (з 01.01.2016 по 30.11.2016) 11 010 247, 59 грн (без ПДВ), 2 055 414, 63 (ПДВ), <u>всього у сумі:</u> 13 065 662, 22 грн; - за 8 місяців 2017 року (з 01.01.2017 по 21.08.2017 року) в Одеському порту 12 830 597,1 грн з ПДВ. <u>Вказані кошти надходять до приватної компанії.</u>	Безпідставні висновки. Недостовірна інформація. Жодного причинно-наслідкового зв'язку та/або обґрунтувань між прийняттям нормативно-правового акту та досягненням вказаних авторами проекту постанови цілей не вбачається. Доводів з цього приводу авторами не наведено. 1. Повторення недостовірної інформації, що не відповідає законодавству в частині порядку надання транспортно-експедиторських послуг та проведення оплати за такі послуги (детально щодо цих невідповідностей вказано вище). Оплата послуг третіх осіб експедиторами здійснюється за рахунок клієнтів-вантажовласників, а не за рахунок власних коштів експедиторів. 2. Термін «приватна компанія» законодавством не передбачений та не застосовується.
Щодо Альтернативи 2 (прийняття акту) <u>Положення постанови забезпечать:</u> - <u>добровільність обрання виду послуг та місця їх отримання;</u> - виключення примусовості та фактичного монопольного становища і права односторонньої зміни умов надання послуг та систематичного підвищення тарифів приватною компанією; - встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги сфери морських портів; - зниження кошторису експедиторських послуг; Витрати не має можливості здійснити обчислення, оскільки	Недостовірна інформація. Безпідставні висновки. Маніпуляція фактами. 1. Добровільність обрання послуг ЦОД та місця їх отримання встановлена та доведена рішеннями органів судової влади України (Постанова Вищого господарського суду України від 20.07.2016 р.) 2. Відсутність примусу експедиторів та інших суб'єктів господарювання до отримання послуг ЦОД також встановлена судом. 3. «Фактичне монопольне становище» не встановлене компетентним органом. Міністерство інфраструктури України не

не можливо спрогнозувати поведінку та вибір експедиторів, адже прийняття акта забезпечить спрощення взаємодії та право вільного вибору де і у кого отримувати послуги сфери морських портів. Однак, у разі створення портовим співтовариством або окремо одним із його учасників власної інформаційної системи електронної взаємодії, як приклад, в Одеському морському порту, то витрати експедиторів взагалі будуть відсутні.	є таким компетентним органом. 4. Законність права на односторонню зміну умов договору підтверджено судом. До речі, умови господарських договорів підлеглих Міністерству інфраструктури України державних підприємств (зокрема, морських портів) також містять можливість односторонньої зміни умов договору. 5. <i>«Систематичність підвищення тарифів приватною компанією»</i> документально не доведено, в чому саме полягає «систематичність» незрозуміло. Вартість послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС залишається незмінною з вересня 2015 р. 6. Для твердження про необхідність іншої <i>«обґрунтованої»</i> ціни на послуги необхідно володіти статистичною (цифровою) інформацією та іншими доводами про <i>«необґрунтованість»</i> чинної вартості послуг, чого в Аналізі не вказано. 7. Незрозуміло яким чином прийняття цієї постанови забезпечить <i>«зниження кошторису експедиторських послуг»</i>, адже одночасно з цим твердженням авторів проекту постанови в графі «Витрати» щодо вартості авторами вказано <i>«не має можливості обчислення»</i>. 8. Незрозуміле та є завідомо нездійсненим таке твердження авторів: <i>«у разі створення портовим співтовариством або окремо одним із його учасників власної інформаційної системи електронної взаємодії, як приклад, в Одеському морському порту, то витрати експедиторів взагалі будуть відсутні»</i>. Яким чином та за які кошти ця створена нова система має функціонувати та обслуговуватись (підтримуватись, виправлятись, корегуватись, тощо).
Розрахунок витрат транспортно- експедиторських	Некоректне подання інформації.

організації, які скористалися послугами Одеського морського порту у період з 01.01.2017 по 21.08.2017 року з використанням ІСПС <u>Таким чином витрати транспортно - експедиторських організацій, які скористалися послугами Одеського морського порту у період з 01.01.2017 по 21.08.2017 року з використанням ІСПС становлять 12 830 597,1 грн з ПДВ.</u>	1.Незрозуміло які «послуги з використанням ІСПС» мають на увазі автори проекту постанови. Якщо маються на увазі «послуги з технічної підтримки та обслуговування ІСПС», то такі послуги надаються ЦОД, а не Одеським морським портом.
<u>Прийняття акта забезпечить добровільність обрання виду послуг та місця їх отримання, виключення примусовості та фактичного монопольного становища приватної компанії та права односторонньої зміни умов. До того ж, буде забезпечено встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги сфери морських портів, зниження кошторису експедиторських послуг, а також виключення порушень чинного законодавства України та прав транспортно-експедиторських організацій.</u>	Недостовірна інформація. Безпідставні висновки. Маніпуляція фактами. 1. Добровільність обрання послуг ЦОД та місця їх отримання встановлена та доведена рішеннями органів судової влади України (Постанова Вищого господарського суду України від 20.07.2016 р.) 2. Відсутність примусу експедиторів та інших суб'єктів господарювання до отримання послуг ЦОД також встановлена судом. 3. <i>«Фактичне монопольне становище»</i> не встановлене компетентним органом. Міністерство інфраструктури України не є таким компетентним органом. 4. Законність права на односторонню зміну умов договору підтверджено судом. До речі, умови господарських договорів підлеглих Міністерству інфраструктури України державних підприємств (зокрема, морських портів) також містять можливість односторонньої зміни умов договору. 5. <i>«Систематичність підвищення тарифів приватною компанією»</i> документально не доведено, в чому саме полягає «систематичність» незрозуміло. Вартість послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС залишається незмінною з

	вересня 2015 р. 6. Для твердження про необхідність іншої <i>«обґрунтованої»</i> ціни на послуги необхідно володіти статистичною (цифровою) інформацією та іншими доводами про <i>«необґрунтованість»</i> чинної вартості послуг, чого в Аналізі не вказано. 7. Незрозуміло яким чином прийняття цієї постанови забезпечить <i>«зниження кошторису експедиторських послуг»</i>, адже одночасно з цим твердженням авторів проекту постанови в графі «Витрати» щодо вартості авторами вказано <i>«не має можливості обчислення»</i>. 8. Порухень прав транспортно-експедиторських організацій при використанні ІСПС не відбувається (доведено рішенням суду).
<u>Разом з цим підвищиться ефективність планування портової логістики, оскільки морські порти, в яких наразі не великий вантажообіг зможуть залучати транспортно - експедиторські організації за рахунок конкурентних цін на послуги, відповідно буде забезпечено збільшення суднообігу в портах, та, як наслідок, додаткові надходження портових зборів.</u>	Маніпуляція фактами. 1. Немає жодної інформації яким чином оплата послуг ЦОД впливає на <i>«конкурентні ціни на послуги експедиторів»</i>. 2. У загальній вартості транспортно-експедиторських послуг щодо 1 контейнера вартість послуг ЦОД з технічної підтримки та обслуговування ІСПС складає менше 0,5 %. 3. Автори проекту постанови стверджують, що прийняття цієї постанови дозволить підвищити вантажообіг та суднообіг. Таке твердження є абсолютно голослівним та його взагалі важко розглядати серйозно.
IV. ВИБІР НАЙБІЛЬШ ОПТИМАЛЬНОГО АЛЬТЕРНАТИВНОГО СПОСОБУ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛЕЙ	
Альтернатива 2 Прийняття акта забезпечить повною мірою досягнення поставлених цілей державного регулювання	Зроблено підміну понять, зокрема: національне єдине вікно на поняття Українського національного морського єдиного вікна (УНМЄВ) в порушення вимог директив №№ 2002/59 ЄС та 2010/65 ЄС..

Рейтинг результативності (друга таблиця) Вигоди: Виключення штучних перепон у вільному здійсненні забезпечить виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектору, викорінення корумпованої економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу. витрати У разі прийняття акта, держава та суб'єкти господарювання не нестимуть ніяких додаткових матеріальних витрат	Проект постанови КМУ підготовленні на недостовірній інформації та обґрунтовується особистими думками ініціаторів цього процесу обговорення проекту. Протягом 2011-2017 років здійснювалось послідовне впровадження та введення в експлуатацію інноваційного проекту «Єдине вікно – локальне рішення». Мета проекту постанови КМУ знищення досягнень функціонування інноваційного проекту «Єдине вікно – локальне рішення» -ІСПС. Відсутні будь які юридичні факти, які б підтверджували наявність штучних перешкод Припущення не має юридичного обґрунтування Створення будь яких інформаційно-телекомунікаційних систем потребує значних коштів держави або підприємств, установ, організацій.
V. МЕХАНІЗМИ ТА ЗАХОДИ, ЯКІ ЗАБЕСПЕЧУЮТЬ РОЗВ'ЯЗАННЯ ВИЗНАЧЕНОЇ ПРОБЛЕМИ	
Механізмом, який забезпечить розв'язання визначеної проблеми, є затвердження постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України». Заходи, що пропонуються для розв'язання проблеми:	

1) об'єднання суб'єктів господарювання у морському порту в портове співтовариство за бажанням; 2) створення портовим співтовариством або окремо одним із його учасників власної інформаційної системи електронної взаємодії; 3) інтеграція з іншими інформаційними системами електронної взаємодії, та інформаційно-телекомунікаційною системою органів доходів і зборів.	ІСПС інтегрована (частково) з інформаційною системою органів ДФС, Одеської митниці, портових операторів, морських агентів тощо.
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	
В державному бюджеті будуть передбачені кошти в 2018 році на інтеграцію інформаційних систем електронної взаємодії та інформаційно-телекомунікаційною системою органів доходів і зборів. Реалізація норм регуляторного акта не передбачає фінансових витрат з боку суб'єктів господарювання.	Інформації про кошти в 2018 році на інтеграцію інформаційних систем електронної взаємодії та інформаційно-телекомунікаційною системою органів доходів і зборів на сайті Мінфіну. ДФС відсутня. Неправдивий висновок. Створення будь яких інформаційно-телекомунікаційних систем потребує значних коштів підприємств, установ, організацій
<u>Навпаки реалізація норм регуляторного акта передбачає встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги сфери морських портів, зниження кошторису експедиторських послуг, виключення порушень чинного законодавства України та прав транспортно-експедиторських організацій, а також справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах та знешкодження корупційних ризиків.</u>	Безпідставні висновки. Маніпуляція фактами. 1. Для твердження про необхідність іншої «обґрунтованої» ціни на послуги необхідно володіти статистичною (цифровою) інформацією та розрахунками, що доводять «необґрунтованість» чинної вартості послуг, чого в Аналізі немає. 2. Незрозуміло яким чином прийняття цієї постанови забезпечить «зниження кошторису експедиторських послуг», адже одночасно з цим твердженням авторів проекту постанови в графі «Витрати» щодо вартості авторами вказано «не має можливості обчислення».

	3. Порушень прав транспортно-експедиторських організацій при використанні ІСПС не відбувається (доведено рішенням суду). 4. Автори проекту постанови зазначають «<i>корупційні ризики</i>», при цьому не вказуючи що мається на увазі, а також не вказуючи інформацію що на даний момент вже зроблено (чого фактично вдалось досягти після впровадження ІСПС) на даний час, у тому числі в частині зниження корупційних ризиків. Однією з основних цілей впровадження ІСПС в морських портів було зниження корупційних ризиків за рахунок автоматизації процесів оформлення документів та мінімізації «живого» контакту з представниками держаних контролюючих.
Проведення М-тесту є неможливим, оскільки відсутні витрати у суб'єктів малого підприємництва.	Фактично будь-які заходи щодо з'ясування витрат малого підприємництва не проводились. Витрати існують згідно вартості послуг (тарифів) які сплачуються.
VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта	
Строк дії регуляторного акта не може бути обмежений у часі, оскільки його прийняття необхідне для дотримання вимог чинного законодавства. Строк набрання чинності регуляторного акта – відповідно до законодавства після державної реєстрації в Мін'юсті України, з дня його офіційного опублікування. Зміна терміну дії акта можлива у разі внесення змін до законодавства, на вимогах якого базується регуляторний акт.	
VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта	
Виходячи з цілей державного регулювання для відстеження результативності цього регуляторного акта вибрано такі показники: - розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і	

державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта – не прогнозується;	
- <u>кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта - суб'єкти господарювання, що користуються послугами сфери морських портів в Україні;</u>	Некоректне подання інформації. Незрозуміле та неграмотне визначення кола суб'єктів господарювання: «що користуються послугами сфери морських портів в Україні». Незрозуміло що взагалі мається на увазі авторами проекту постанови. Яким чином, Міністерство інфраструктури України взагалі може допускати подібні незрозумілі формулювання.
- <u>не передбачається додаткових витрат коштів і часу, пов'язаних з виконанням вимог акта, суб'єктами господарювання та/або фізичними особами;</u>	Недостовірне твердження. У «перевагах» при прийнятті постанови, про які вказують автори проекту постанови, йдеться про наявність кількох альтернативних систем (програм), якими мають користуватись суб'єкти господарювання. Таких систем немає та коли вони будуть наразі незрозуміло. Створення будь яких інформаційно-телекомунікаційних систем потребує значних коштів держави або підприємств, установ, організацій
- рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб стосовно основних положень регуляторного акта середній. Проект регуляторного акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність».	
<u>кількість створених інформаційних систем для надання послуг сфери морських портів України - передбачено збільшення мінімум на 14 систем;</u>	Незрозуміла інформація. Незрозуміло які саме «інформаційні системи» маються на увазі, чому вказано саме 14 систем та про яке збільшення вказують автори проекту постанови.

<u>об'єм наданих послуг по кожному морському порту - передбачено збільшення;</u>	Незрозуміла інформація. Незрозуміло які саме «<i>послуги морських портів</i>» мають на увазі та про яке збільшення вказують автори проекту постанови.
<u>загальний об'єм наданих послуг у сфері морських портів - передбачено збільшення;</u>	Незрозуміла інформація. Незрозуміло які саме «<i>послуги морських портів</i>» мають на увазі та про яке збільшення вказують автори проекту постанови.
кількість звернень заінтересованих сторін щодо перегляду даного регуляторного акту. Проведення відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися шляхом збирання статистичних даних щодо вищезазначених показників та аналізу звернень заінтересованих сторін щодо необхідності перегляду нормативно-правового акту з метою внесення до нього змін.	
ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта	
Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України шляхом аналізу статистичних даних щодо вищезазначених показників, отриманих від Державного підприємства «Адміністрація морських портів України». Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності. Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде проведено через два роки з дня набрання ним чинності, у результаті чого відбудеться порівняння	

показників базового та повторного відстеження. У разі виявлення не врегульованих та проблемних питань шляхом аналізу показників дії цього акта, такі питання будуть врегульовані шляхом внесення відповідних змін.

Періодичні відстеження планується здійснювати раз на три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження. Установлені кількісні та якісні значення показників результативності акта будуть порівнювати із зазначенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

В. о. Міністра інфраструктури України
Ю. Лавренюк

« » вересня 2017 р.

ВИСНОВКИ

щодо невідповідності вимогам постанови ПКМУ від 11.03.2004 р. № 308

АНАЛІЗУ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»

Вищенаведений Аналіз регуляторного впливу проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» не відповідає Методиці проведення аналізу впливу регуляторного акту, що затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 р. № 308. Зокрема:

1. **Відповідно до п. 3 Методики** передбачено, що у процесі проведення аналізу:

- визначається проблема, яку передбачається розв`язати шляхом державного регулювання;

- визначаються цілі державного регулювання;
- визначаються та оцінюються усі прийняті альтернативні способи досягнення зазначених цілей, наводяться аргументи щодо переваги обраного способу;
- описуються механізми, який пропонуються застосувати для розв'язання проблеми, і відповідні заходи;
- обґрунтовуються можливості досягнення визначених цілей у разі прийняття регуляторного акта;
- визначаються очікуванні результати прийняття акта;
- обґрунтовується запропонований строк дії акта (у разі обмеження цього строку);
- визначаються показники результативності акта;
- визначаються заходи, з допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності акта.

В тексті розміщеного на сайті Міністерства інфраструктури України Аналізу регуляторного впливу всі перераховані вимоги до такого аналізу зазначені суто формально без вираження суті «проблеми», а точніше відсутності «проблеми».

2. Згідно п. 4 Методики при визначення проблеми, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, зазначаються причини виникнення проблеми; обґрунтування неможливості її розв'язання за допомогою ринкових механізмів або чинних регуляторних актів; суб'єкти, на яких проблема справляє негативний вплив.

1) як вже вказано «проблеми» як такої, що потребує додаткового державного регулювання не існує, а сам Аналіз існування «проблеми» абсолютно не доводить;

2) обґрунтування неможливості її розв'язання за допомогою ринкових механізмів в Аналізі взагалі відсутнє, автори проекту постанови вказали лише «не можливо» без наведення будь-якого обґрунтування такої неможливості;

3) авторами проекту постанови не вказано обґрунтування чим чинний нормативний акт (Постанова № 451 від 21.05.2012 р.) не здатний розв'язати «проблему»;

4) визначення суб'єктів, на яких «проблема» справляє негативний вплив, суто вибіркове та не підтверджується реальними фактами аналітикою (опитування, статистики, тощо).

3. Згідно п. 5 Методики при визначення та оцінці усіх прийнятих альтернативних способів (їх має бути не менше двох) надається оцінка кожного з них, причини відмови від застосування альтернативних способів, аргументи щодо переваги обраного способу.

1) належна оцінка ані існуючому способу, ані запропонованому способу державного регулювання авторами проекту постанови в Аналізі не надається;

2) аргументи щодо переваги обраного способу також не наводяться (відсутні будь-які плани щодо вартості послуг, суб'єктів, які зможуть таку послугу надавати, обґрунтування передбаченого авторами проекту постанови зменшення ціни послуги у випадку прийняття цієї постанови, тощо).

4. **Відповідно до п. 8 Методики** передбачена оцінка розрахунку витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва (у разі якщо питома вага таких суб'єктів перевищує 10 %).

В Аналізі вказано, що такий розрахунок не проводиться у зв'язку із відсутністю витрат суб'єктів малого підприємництва. З таким твердженням не можна погодитись, адже незважаючи на виконавця послуг щодо ІСПС чи її аналогу, для розробки, вдосконалення, підтримання та обслуговування системи, ці послуги мають бути платними, та, відповідно, будуть передбачати певні витрати для суб'єктів малого підприємництва. Досліджень та/або розрахунків та/або іншої обґрунтованої інформації щодо того факту, що у випадку прийняття постанови вартість послуг стане меншою не наведено.

АНАЛІЗ ЗМІСТУ ПОЯСНЮВАЛЬНОЇ ЗАПИСКИ
до проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»

Витяги із тексту пояснювальної записки	Коментарі
1.Обґрунтування необхідності прийняття акта	
Абзац 5 перше речення Проте, реальне функціонування ІСПС не відповідає проголошеній меті та первісним принципам, закріпленим у Рекомендаціях СЕК ООН № 33.	Інформація не відповідає дійсності. Це припущення не має будь-якого обґрунтування. 1. Створення ІСПС відбувалось у відповідності до принципів, закріплених у Рекомендації СЕК ООН № 33 2. Функціонування ІСПС відповідає проголошеній меті згідно Рекомендацій СЕК ООН № 33 (<i>«Концепция «единого окна», охватываемая настоящими Руководящими принципами, подразумевает механизм, который позволяет сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизованную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех регулирующих требований, касающихся импорта, экспорта и транзита. Если информация имеет электронный формат, то отдельные элементы данных должны представляться только один раз» - Рекомендация СЕК ООН № 33).</i>
Абзац 5 друге речення Вона являє собою інформатизацію та переведення в електронну форму внутрішнього портового документообігу.	Законодавством України з питань організації діловодства не визначено термін «внутрішній портовий документообіг» Не враховані вимоги законодавства України: 1. У п.2 наказу Мініюсту України від 18.06.2015 № 1000/5 «Про затвердження Правил організації діловодства та архівного зберігання документів у

.	державних органах, органах місцевого самоврядування, на підприємствах, в установах і організаціях» <i>зазначено термін:</i> документообіг в установі - рух службових документів з моменту їх створення або одержання до завершення виконання або відправлення; 2. В пункті 2 наказу Мініюсту України від 11.11.2014 № 1886/5 «Про затвердження Порядку роботи з електронними документами у діловодстві та їх підготовки до передавання на архівне зберігання» <i>Зазначено термін:</i> інформаційна автоматизована система - організаційно-технічна система, у якій реалізується технологія обробки інформації з використанням технічних і програмних засобів; <i>зазначено термін:</i> програмно-апаратний комплекс - сукупність технічних та програмних засобів, що забезпечують роботу з електронними документами у діловодстві та підготовку їх до передавання на архівне зберігання;
Абзац 5 третє речення Для всіх користувачів портового співтовариства вона є безкоштовною, окрім експедиторів	Будь які послуги в морських портах надаються згідно вимог законодавства України. 1. Відповідно до ст. 1 профільного Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» експедитор діє виключно за дорученням клієнта та за його рахунок. Сплата за транспортно-експедиторські послуги здійснюється виключно клієнтом. Всі послуги третіх осіб, що пов'язані із організацією перевезення включаються експедитором до загальної вартості послуг. 2. Все це детально зазначено в публічній Угоді про інформаційне співробітництво № 51-П-АМПУ-13 від 29.11.2013 р. http://uspa.gov.ua/informatsijna-sistema-portovogo-spivtovaristva/normativna-informatsiya-right/timchasovij-poryadok. 3. Таким чином, якщо автори проекту постанови вказують на оплату за користування, то у такому випадку, слід давати пояснення щодо існуючих статусів «заявник», «замовник», «користувач», вказувати на відмінності цих статусів та можливість безкоштовного використання ІСПС.

Абзац 6 Витрати транспортно - експедиторських організацій, які скористалися послугами Одеського морського порту у період з 01.01.2017 по 21.08.2017 року з використанням ІСПС становлять 12 830 597,1 грн з ПДВ.	1. Відповідно до ст. 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» за договором транспортного експедирування (договором про надання транспортно-експедиторських послуг) експедитор виконує (надає) послуги за рахунок клієнта (вантажовласника або вповноваженої ним особи). 2. Які «послуги з використанням ІСПС» мають на увазі автори незрозуміло. Якщо маються на увазі «послуги з технічної підтримки та обслуговування ІСПС», то такі послуги надаються Центром обробки даних (ЦОД), а не Одеським морським портом. 3. Яким чином підрахована сума коштів саме на 21.08.2017 р., адже розрахунки зазвичай проводяться за підсумками календарного місяця/року.
Абзац 7 перше речення Отримавши 100 % монополію на даний вид послуг приватна компанія встановлює самостійно тариф, який наразі становить 98,1 гривень з ПДВ за одиницю виміру - контейнер.	<p>Недостовірна інформація. Відсутнє рішення компетентного державного органу, щодо встановлення «монополльне (домінуюче) становище суб`єкта господарювання». Вживання термінів, що не передбачені законодавством України.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Закон України від 11.01.2011 № 2210 «Про захист економічної конкуренції» дає визначення терміну «монополізація», «монополльне (домінуюче) становище суб`єкта господарювання», «зловживання монополним (домінуючим) становищем на ринку». Термін «монополія» законодавством не визначається та в нормативно-правових актах не застосовується. 2. Не зазначено яким чином та яким компетентним органом виконавчої влади (або органом судової влади) встановлена (визначена) ця «монополія». Відповідно до законодавства це є компетенцією Антимонопольного комітету України, а не Міністерства інфраструктури України. Жодного рішення, яке б встановило «монополію», або навіть «монополльне (домінуюче) становище» авторами проекту постанови не наведено та не існує. 3. Незрозуміло які послуги маються на увазі під фразою «даний вид послуг». Адже раніше по тексту (у попередньому реченні) вказано що це є «послугами порту». 4. Якщо в Аналізі регуляторного впливу нормативно-правового акту йдеться

	про «приватну компанію», то має бути зазначено що це за компанія та яким чином вона пов'язана з цим проектом нормативно-правового акту, ІСПС та послугами, що надаються відносно функціонування ІСПС. 5. Саме вживання терміну «компанія» дивує. Цей термін нормативно-правовими актами не використовується. Це, як мінімум, неграмотно. 6. Фраза «отримавши 100 % монополію» постійно лунає у телесюжетах (так звані, «журналістські розслідування») «24 каналу» від 20.02.2017 р. та від 22.06.2017 р., особистих коментарях Берестенка В.В. в сюжеті від 20.02.2017 р., численних письмових зверненнях Асоціації міжнародних експедиторів (АМЕУ), Первинної профспілкової організації експедиторів Одеського регіону та інших документах від цих осіб.
Абзац 7 друге речення До теперішнього часу обґрунтування чому оплата здійснюється за контейнер, а не за документ (оскільки для обробки подається саме документ) отримати не вдалося.	В морських портах України та інших держав обліковою одиницею переміщення товарів в контейнерах визначено ТЕУ. 1. Міністерство інфраструктури України особисто не зверталось ані до ЦОД, ані до ДП «АМПУ» із вимогою чи проханням надання пояснень питання чому за одиницю виміру послуги вибраний 1 (один) контейнер. 2. Вказане твердження беззаперечно доводить пов'язаність Заступника міністра інфраструктури Ю.Ф.Лавренюка із державним уповноваженим Антимонопольного комітету України А.А.Загребельською та постійними «скаржниками» з питання впровадження ІСПС (ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс», АМЕУ, Первинна профспілкова організація експедиторів Одеського регіону та іншими), а саме підтверджується наступними фактами: 2.1. В тексті вимоги про надання інформації від 12.12.2016 р. (за підписом державного уповноваженого А.А.Загребельської) на адресу ЦОД (ТОВ «ППЛ 33-35»), що направлялось АМКУ в межах проведення «дослідження ринку» одне з поставлених питань звучить таким чином: <i>«8.3. Чим обумовлене визначення одиниці виміру оплати користувачами за надання послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС за одиницю (контейнер)?»</i>

	2.2. В тексті вимоги про надання інформації від 11.04.2017 р. (за підписом державного уповноваженого А.А.Загребельської) на адресу ЦОД (ТОВ «ППЛ 33-35»), що направлялось АМКУ в межах проведення «дослідження ринку», це питання включено ще раз та звучить таким чином: <i>«4. . . Обґрунтуйте чому за одиницю виміру взято контейнер, а не документ.»</i> 2.3. В тексті Розпорядження державного уповноваженого А.А.Загребельської про початок розгляду справи по відношенню до ТОВ «ППЛ 33-35» від 09.08.2017 р. (стор. 10, абз. 1) процитована частина заяви ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс» від 16.12.2016 р., яка стала підставою для початку розгляду справи: <i>«На думку заявника, вирішення питання можливе шляхом визначення вартості послуг за договором не за кількістю контейнерів, а за кількістю оформлених нарядів . . .»</i> Далі по тексту цього Розпорядження державний уповноважений А.А.Загребельська зазначає про <i>«недоведеність» та «необґрунтованість»</i> вибору у якості одиниці виміру – 1 контейнер. 2.4. Особлива увагу питанню одиниці виміру послуги присвячена також у сюжеті «Телеканалу 24» (передача «Наші гроші» від 20.02.2017 р., 10:15 хв. – 10:40 хв.) Автори програми також «дивуються» чому одиницею виміру послуги є 1 контейнер, а не 1 наряд. На <i>«відсутність розуміння»</i> цього питання в цій програмі наголошує увагу також Берестенко В.В. (09:50 хв. – 09:55 хв.)
Абзац 8 Експедитори, які не погоджуються - отримують повідомлення від постачальника послуг про відключення, після чого відключаються від доступу до ІСПС. Отримати саме таку послугу у іншого суб'єкту неможливо.	Відповідно до наказу ДП АМПУ у разі якщо експедитор відмовляється від ІСПС, він має право використовувати паперові примірники, які для оформлення подає в підрозділ порту для оформлення. Підтвердження наявності змови посадових осіб державних органів та представників суб'єктів господарювання. Маніпулювання інформацією. 1. Пряма цитата листа АМЕУ на адресу Кабінету Міністрів України від 02.02.2016 р. (за підписом Заступника генерального директора АМЕУ Берестенко В.В.), де вказано (стор. 3, абз. 3):

	<i>«Усі хто не погоджується – отримують повідомлення від ЦОД про відключення, після чого відключаються від доступу до ІСПС. Отримати саме таку послугу у іншого суб'єкта не має можливості.»</i> 2. Незрозуміло з чим саме <i>«не погоджуються експедитори»</i>. У попередньому реченні Аналізу мова йде про одиницю виміру – контейнер. Таким чином, виходить, що експедитори не погоджуються з одиницею виміру. При цьому, у вказаному листі АМЕУ вказано, що <i>«експедитори не погоджуються зі зміною тарифів на послуги»</i>. 3. Аналіз посилається на <i>«думку експедиторів»</i>. При цьому, жодним чином не представлений порядок (спосіб), яким автори проекту постанови визначили (встановили) цю думку. А саме, яке опитування (дослідження) з цього питання проводилось, якою була репрезентативність такого опитування (дослідження), тощо.
Абзац 9 та 10 До того ж, ІСПС не відповідає нормам чинного законодавства України, зокрема нормам Митного кодексу України, відповідно до яких, контроль за переміщенням через митний кордон України може проводитись виключно державними органами за допомогою інформаційних систем та принципу «єдиного вікна». Відповідно до частини третьої статті 319 Митного кодексу України (далі - МК України), контроль за переміщенням через митний кордон України окремих видів товарів, що проводиться іншими державними органами, здійснюється за	Недостовірна інформація. Відсутні конкретні факти які підтверджують, що ІСПС не відповідає нормам Митного кодексу України. Крім того, протягом періоду функціонування ІСПС з 2014 року у промисловій експлуатації, будь яких процедур державних видів контролю в пунктах пропуску на державному кордоні ІСПС не здійснювалось. Відповідно до частини 3 Ст. 34. МКУ, Органи доходів і зборів та суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності відповідно до закону можуть обмінюватися будь-якою інформацією, обмін якою прямо не передбачений законодавством України з питань державної митної справи, зокрема, з метою налагодження співробітництва з питань ідентифікації та протидії ризикам. Такий обмін може відбуватися на основі письмової угоди та передбачати доступ органів доходів і зборів до електронних інформаційних систем суб'єкта господарювання. Будь-яка інформація, що надається сторонами у ході співробітництва, є конфіденційною, якщо сторони не домовилися про інше. Питання щодо відповідності функціонування ІСПС в морських портах України

принципом «єдиного вікна» відповідно до міжнародної практики та рекомендацій міжнародних організацій із застосуванням єдиної з органами доходів і зборів інформаційно-телекомунікаційної системи.	вимогам Митного кодексу України, а також безпідставність тверджень про порушення вимог Митного кодексу України, неодноразово обговорювалась та доводилась. У тому числі, публічно це було зроблено публічно на засіданні Антимонопольного комітету України 18.04.2017 р., що було присвячено результатам проведеного «дослідження функціонування ІСПС».
Абзац 11 У випадку з ІСПС контроль за переміщенням через митний кордон України проводиться за участю приватної юридичної особи, що є прямим порушенням зазначених вище норм МК України.	Безпідставне та необґрунтоване припущення, без наведення юридичних фактів. Будь які нормативні акти України не передбачають надання права суб'єкту господарювання здійснення митного контролю Митний кодекс Стаття 318. Загальні принципи здійснення митного контролю 1. Митному контролю підлягають усі товари, транспортні засоби комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України. 2. Митний контроль здійснюється виключно органами доходів і зборів відповідно до цього Кодексу та інших законів України. 3. Митний контроль передбачає виконання органами доходів і зборів мінімуму митних формальностей, необхідних для забезпечення додержання законодавства України з питань державної митної справи. 4. Митний контроль товарів, транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України здійснюється відповідно до типових технологічних схем митного контролю, що затверджуються Кабінетом Міністрів України.
Абзац 12 Таким чином, ІСПС є програмою, яка суперечить положенням Митного кодексу України з наведених вище підстав, функціонує на засадах монополії, оплата за послуги формується	Недостовірні, безпідставні та необґрунтовані припущення та висновки. Будь які юридичні факти з цього питання не наведено. Вживання термінів, що не передбачені законодавством. Довідка досягнень та результативності ІСПС додається. 1. Постанова Кабінету Міністрів від 21.05.2012 р. № 451 дає чітке визначення терміну ІСПС. Більш того, у самому Аналізі вище по тексту вказано

неконтрольовано, економічно необґрунтовано та не прозоро, що в цілому свідчить про неефективне функціонування ІСПС в морських портах України та невідповідність її напрямкам економічного розвитку країни.	визначення. ІСПС це, перш за все, «організаційно-технічна система», а не «програма». 2. Функціонування ІСПС відповідає вимогам Митного кодексу України та іншим актам законодавства України. 3. «Функціонування на засадах монополії», як це стверджують автори проекту постанови, не доведено та не встановлено компетентним державним органом – Антимонопольним комітетом України. 4. Визначення «монопольного становища» суб'єктів господарювання не є компетенцією Міністерства інфраструктури України. Без відповідних рішень компетентного державного органу та посилань на такі рішення Міністерство не має права стверджувати такі речі. 5. Незрозуміло яким чином Міністерство інфраструктури України без наведення будь-яких економічних розрахунків та/або проведення досліджень з цього питання визначило «економічну необґрунтованість». 6. Твердження про «неефективність функціонування ІСПС» є умисним включенням до Аналізу недостовірної інформації. Таке твердження спростовується численними доказами, зокрема: 1) дослідженнями часу обробки контейнерів, 2) кількістю державних (у тому числі, правоохоронних органів), які приєднались до ІСПС, 3) висновками та рекомендаціями міжнародних організацій та експертів, 4) матеріалами засідань та рішеннями МРГ, 5) іншими документальними підтвердженнями. 7. Твердження про «невідповідність ІСПС напрямкам економічного розвитку країни» є абсолютно голослівним. Яким чином та на підставі яких нормативно-правових документів авторами зроблений такий висновок незрозуміло.
Абзац 13 Разом з цим, проект акта розроблено на виконання статті 138 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом,	Виходячи із змісту вищевикладеного, предметом правового регулювання є: 1. Залишилось поза увагою розробника цього проекту Постанови КМУ, що в цьому напрямку стосовно імплементації директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65, Урядом України вже було зроблено, а саме: - розпорядженням КМУ від 31 березня 2015 р. № 297-р (імплементація

Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, а також з метою реалізації пунктів 106 та 114 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2016-2019 роки, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 лютого 2016 року № 217, з метою імплементації положень Директиви № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року, що засновує Систему Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовує Директиву Ради 93/75/ЄЕС та Директиви № 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС.	директиви ЄС № 2002/59); - розпорядженням КМУ від 25 березня 2015 р. № 271-р (імплементація директиви ЄС № 2010/65). В супереч вимогам положень Директиви № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року, що засновує Систему Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовує Директиву Ради 93/75/ЄЕС та Директиви № 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС в наказі Міністерства інфраструктури України від 16.08.2016 № 285 зроблено підміну понять, зокрема: національне єдине вікно на поняття Українського національного морського вікна (УНМЄВ). Так у пунктах 8, 9 розділу «У сфері морського та річкового транспорту» наказі Міністерства інфраструктури України від 16.08.2016 № 285 «Про затвердження Комплексного плану діяльності Міністерства інфраструктури України з реалізації імплементаційних заходів на II півріччя 2016 року» на виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 N 847-р "Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони" зазначено: Пункт 8. «Найменування заходу» Спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються в морських портах, шляхом розроблення стандарту електронної передачі інформації та раціоналізації формальностей з надання відомостей. Пункт 8 «Зміст заходу» Визначення підрозділу чи підприємства в системі Мінінфраструктури, який забезпечуватиме функціонування системи Українського національного морського вікна (УНМЄВ) та національного сегмента системи SafeSeaNet, як
--	--

визначено в директивах №№ 2002/59 ЄС та 2010/65 ЄС, **(ФАКТИЧНИЙ ОБМАН, директиві 2010/65 зазначено: 1. Національне єдине вікно. 2.e Customs, 3. сегмент SafeSeaNet, 4. інші електронні системи),** передбачивши, що УНМЄВ пов'язує систему SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до директив №№ 2002/59 ЄС та 2010/65 ЄС. **ПЕРЕВИЩЕННЯ ПОВНОВАЖЕНЬ Мінінфраструктури не має владних повноважень щодо прикордонного, митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного та радіологічного контролів.**

Пункт 9 «Найменування заходу» Впровадження техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ та національного сегмента SafeSeaNet

Пункт 9 «Зміст заходу»

Створення та розроблення техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ та національного сегмента SafeSeaNet.

5. На виконання цих розпоряджень КМУ було внесені відповідні зміни до існуючих нормативних актів з питань нагляду за рухом суден та інформування Міністерства інфраструктури України, зокрема:

наказ від 27.06.2013 № 430 «Про затвердження порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту»

наказ від 20.11.2003 № 904 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському та річковому транспорті»,

наказу від 17.07.2003 № 545 «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства».

Таким чином урядом України послідовно виконувались заходи щодо виконання вимог директив ЄС.

Детальна інформація з цього питання викладена у Аналізі відповідності вимог Директив ЄС № 2002/59 та № 2010/65 Проекту постанови КМУ (додаток 3 до листа)

Абзац 14 Адже, станом на сьогодні, в Україні не реалізований принцип «єдиного вікна» при наданні послуг сфери морських портів України.	Дійсно, принцип «єдиного вікна» у повній мірі не реалізований, однак, це жодним чином не доводить <i>«неефективність функціонування ІСПС»</i>. (Див. довідку про ІСПС) Навпаки, впровадження ІСПС у її нинішньому стані є передовим пілотним інноваційним проектом, що цьому сприяє. У випадку подальшого сталого розвитку ІСПС та за активної участі всіх зацікавлених осіб, принцип «єдиного вікна» може бути реалізований належним чином відповідно до Рекомендацій.
2. Мета і шляхи її досягнення Метою державного регулювання є вдосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг сфери морських портів в Україні, задоволення потреб суспільства та економіки у перевезенні вантажів, шляхом сприяння розвитку конкуренції, справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, знешкодження корупційних ризиків, підвищення довіри до держави, а також шляхом впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.	Маніпуляція фактами. Введення в оману. Безпідставні твердження. 1. Запропонований авторами проект постанови жодним чином <i>«не вдосконалює законодавче регулювання»</i>. Навпаки, прийняття цього проекту нанесе шкоду тим здобуткам, які вже вдалось досягти після впровадження ІСПС. 2. Проект нормативно-правового акту не містить елементів та/або конкретних умов, які б <i>«сприяли розвитку конкуренції»</i>. В Аналізі регуляторного впливу цього акту також не вказано яким чином (за рахунок чого) має <i>«підвищитись конкуренція»</i> в морських портах. Відтак, ці твердження авторів проекту постанови є голослівними та не підкріпленими фактами, розрахунками, дослідженнями, тощо. 3. У проекті постанови відсутні норми, про які вказує автор пояснювальної записки щодо <i>«впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу»</i>. Це безпідставне та голослівне твердження автора.
3. Правові аспекти У сфері правового регулювання діють	Некоректне та неграмотне подання інформації. 1. Перелік чинних законів незрозумілий. Якщо автори проекту постанови

такі нормативно-правові акти: Кодекс торговельного мореплавства України; Закон України «Про морські порти України»; Закон України «Про транспорт».	вказують про <i>«порушення прав експедиторів»</i>, які <i>«за все платять»</i>, то є незрозумілим відсутність у тексті згадки про Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність», який є основним нормативно-правовим актом, що регулює діяльність транспортно-експедиторських організацій, встановлює їх права, обов'язки, компетенцію, відповідальність, порядок взаємодії із клієнтами та іншими учасниками перевезень, тощо. 2. ІСПС є організаційно-технічною системою для обміну інформацією в електронному вигляді. Окрім наведених авторами проекту постанови «транспортних законів» не менше, а навіть більше значення для її функціонування мають законодавчі акти у сфері телекомунікацій, застосування електронного цифрового підпису та захисту інформації у електронних системах. Жодний закон, що регулює зазначені питання авторами проекту постанови не вказується. 3. Таким чином, виходить що вищевказані чинні нормативно-правові акти взагалі не має відношення до проекту цієї постанови.
4. Фінансово-економічне обґрунтування Реалізація акта не потребує витрат з Державного бюджету України та місцевих бюджетів.	Сумнівне твердження. Із тексту проекту незрозуміло хто фактично має розробляти Інформаційну систему «Морське Єдине Вікно». Вказано, що впроваджує її ДП «АМПУ» як адміністратор. Але перед впровадженням такої системи її потрібно розробити (за державний кошт або за залучені приватні кошти). Інакше сама по собі система не з'явиться. Якщо розробляти буде ДП «АМПУ» то це буде витратами коштів державного підприємства.
7. Запобігання корупції У проекті акта відсутні правила і процедури, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень.	Недостовірна інформація. 1. Сам проект постанови, а також опис та «обґрунтування» необхідності прийняття такого проекту побудований на недостовірній інформації, джерела походження якої всім відомі та підтверджують корупційну складову з боку посадової особи В.о. Міністра інфраструктури України, що підготував цей проект, використавши абсолютно однобічну, недостовірну та вже неодноразово документально спростовану інформацію та відомості (детальний опис цього

	наведено вище по тексту). 2. Оперуючи недостовірною інформацією та зловживаючи службовим становищем посадової особи, В.о. Міністра інфраструктури України намагається переконати органи держаної влади та громадськість у <i>«неефективності функціонування ІСПС»</i>, примарних <i>«монополіях»</i>, <i>«суцільній важливості»</i> прийняття цієї постанови, тощо.
8. Громадське обговорення З метою громадського обговорення проект акта розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Регуляторна діяльність» (www.mtu.gov.ua).	Важливо. Проект постанови та документи, що до нього додаються розміщений на сайті для громадського обговорення 12.09.2017 р. Супровідні документи підписані В.о. Міністра інфраструктури Ю.Ф.Лавренюком, який на дату розміщення не був виконуючим обов'язки міністра. Таке виконання обов'язків тривало 08.09.2017 р. на час робочої поїздки Міністра інфраструктури України В. Омеляна. Користуючись та зловживаючи своїм службовим положенням Заступник міністра, який по рангу заступника не має повноважень подавати проекти постанов Кабінету Міністрів України, використовує це тимчасове виконання обов'язків в особистих корисних мотивах, підписуючи документи у якості В.о. Міністра інфраструктури.
11. Прогноз результатів Прийняття акта забезпечить: - вдосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг сфери морських портів в Україні;	Недостовірна інформація. 1. Проект постанови взагалі направлений на сферу діяльності, яка не регулюється та не має регулюватись Постановою Кабінету Міністрів України № 451. 2. Вдосконалення законодавчого регулювання необхідно виключно за умови неможливості вирішення питання/проблеми іншими шляхами. Сама по собі «проблема» є повністю надуманою авторами проекту постанови та побудованою на недостовірних відомостях. Належне обґрунтування необхідності «законодавчого врегулювання», необхідність якого передбачена методиками підготовки проектів нормативно-правових актів, авторами проекту постанови не наводиться.
- задоволення потреб суспільства,	Безпідставне твердження.

економіки у перевезенні вантажів та контролю з боку держави у галузі надання цих послуг.	Обґрунтування в чому саме полягає «задоволення потреб суспільства, економіки» автори проекту постанови не наводять. Щодо «контролю з боку держави» також обґрунтування відсутнє.
- виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектору; -	Безпідставне твердження. Інформація, що наводиться авторами проекту постанови на початку цієї пояснювальної записки щодо «штучних перепон» та «лобіювання приватного сектору» є недостовірною та неодноразово спростованою (див. початок коментаря до розділу 1 цієї пояснювальної записки).
- викорінення корумпованої економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу; -	Безпідставне твердження. Недостовірна інформація. 1. Про яку «корумповану економічну модель» пишуть автори проекту постанови, а також якими рішеннями яких компетентних органів державної влади України ця «корумпована економічна модель» виявлена (встановлена) незрозуміло. 2. Так само незрозуміло причинно-наслідковий зв'язок (конкретні передумови для цього) між прийняттям проекту постанови та «створенням сильної економіки». Це звичайне та нічим не підкріплене «гасло», досягти якого прийняттям проекту цієї постанови неможливо. 3. Одним з головних завдань Міжвідомчої робочої групи (МРГ), під контролем якої впроваджується ІСПС, є спрощення процедур торгівлі та ведення бізнесу. Фактичні досягнення (досягнуті переваги від впровадження ІСПС) дозволяють з упевненістю стверджувати про спрощення ведення бізнесу в частині питань, що вирішуються за допомогою ІСПС.
- розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни; -	Незрозуміле та безпідставне твердження. Обґрунтування та/або причинно-наслідкового зв'язку (конкретні передумови для цього) між прийняттям проекту постанови та «розвитком зовнішньоекономічної діяльності країни» не наведено. Це звичайне та нічим не підкріплене «гасло», досягти якого прийняттям проекту цієї постанови

	неможливо.
- покращення інвестиційної привабливості України; -	Незрозуміле та безпідставне твердження. Обґрунтування та/або причинно-наслідкового зв'язку (конкретні передумови для цього) між прийняттям проекту постанови та «покращенням інвестиційної привабливості України» не наведено.
- впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. -	Маніпуляція фактами. Введення в оману. Безпідставні твердження. 1. Запропонований проект жодним чином <i>«не вдосконалює законодавче регулювання»</i>. Навпаки, прийняття цього проекту може нанести шкоду тим фактичним та документально підтвердженим здобуткам, яких вже вдалось досягти після впровадження ІСПС. 2. Проект нормативно-правового акту не містить елементів та/або передумов, які б <i>«сприяли розвитку конкуренції»</i>. В Аналізі регуляторного впливу цього акту також не вказано яким чином має <i>«підвищитись конкуренція»</i> в морських портах. 3. У проект постанови відсутні норми, про які вказує автор пояснювальної записки щодо <i>«впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу»</i>. Це безпідставне та голослівне твердження авторів проекту постанови.
В. о. Міністра інфраструктури України Ю. Лавренюк «___» вересня 2017 року -	Проект постанови та документи, що до нього додаються розміщений на сайті для громадського обговорення 12.09.2017 р. Супровідні документи підписані В.о. Міністра інфраструктури Ю.Ф.Лавренюком, який на дату розміщення не був виконуючим обов'язки міністра. Таке виконання обов'язків тривало 08.09.2017 р. на час робочої поїздки Міністра інфраструктури України В. Омеляна. Користуючись та зловживаючи своїм службовим положенням Заступник міністра, який по рангу заступника не має повноважень подавати проекти постанов Кабінету Міністрів України, використовує це тимчасове виконання обов'язків в особистих корисних мотивах, підписуючи документи у якості В.о. Міністра інфраструктури.

ДОВІДКА
щодо реалізації проекту «Єдине вікно - локальне рішення»
(станом на 01.10.2017)

Інформаційна система портового співтовариства (ІСПС) призначена для інтеграції всіх учасників транспортного і вантажного процесів у порту в єдиний інформаційний простір, із можливістю надання доступу до інформації, яка використовується в рамках технологічних процесів в порту, із застосуванням засобів організаційного та технічного захисту конфіденційної інформації.

Мета системи - мінімізація паперового документообігу при виконанні технологічних операцій у порту, оптимізація технологічних процесів, скорочення часу на кожній з операцій шляхом надання всім учасникам транспортного й вантажного процесу оперативної, коректної та легітимної інформації.

Промислову експлуатацію ІСПС розпочато 01.01.2014.

Модулі ІСПС, реалізовані на сьогоднішній день:

1. Морський агент.
2. Експедитор.
3. Адміністрація порту.
4. Адміністратор - оператор ІСПС.
5. Контролюючий орган.
6. Перевізник.
7. Портовий оператор.
8. Правоохоронний орган:

Основні досягнення з моменту впровадження ІСПС:

- забезпечення можливості контролюючим та правоохоронним органам здійснення аналізу ризиків під час переміщення товарів через кордон (попередньо до переміщення та безпосередньо під час оформлення)
- значне скорочення перебування товарів та транспортних засобів у морських портах (з 15 годин до 2,5 годин, більше ніж у 5 разів);
- забезпечення прозорості розгляду поданих до контролюючих органів документів, фіксація прийнятих рішень та можливість їх оскарження;
- фіксація законності підстав для застосування форм митного контролю;
- скорочення безпосередніх контактів між учасниками транспортного процесу та представниками державних установ;
- скорочення з 3 годин до 15 хвилин оформлення контролюючими органами прибуття морських суден до портів України;

- можливість планування логістичних процесів та контрольних процедур, оптимізація витрат часу та розподілу людських ресурсів;
- забезпечення прозорості процесу електронного документообігу та можливість забезпечення правоохоронної функції держави;
- зниження корупційних ризиків у взаємовідносинах між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, державними контролюючими органами та адміністраціями морських портів.

Основним досягненням проекту є реалізація головної мети, а саме, обмін юридично значущою інформацією між суб'єктами господарювання, які здійснюють свою діяльність в морських портах та державними контролюючими органами, наявність можливості обміну інформацією між державними органами при здійсненні ними контрольних та правоохоронних функцій, можливість аналізу наявної в ІСПС інформації для цілей статистики, оподаткування тощо.

Створена загальна технічна платформа для реалізації принципу «єдиного вікна» в морських портах.

Функції ІСПС

1. Електронна заява власника вантажу (транспортного експедитора) (наряд) на вивезення з порту навантажених/порожніх контейнерів (внутрішній, прохідний транзит).
2. Інформування вантажовласника та контролюючих органів щодо дозволу митниці на випуск вантажу з території пункту пропуску та порту.
3. Модуль прийому/відправки повідомлень з/в інші інформаційні системи.
4. Електронна черга заявок (нарядів).
5. Передача інформації про прибуття залізничних вагонів в Одеський морський порт стивідорних компаній (портовим операторам).
6. Зазначення причини призначення форм митного контролю товарів за затвердженням законом вичерпним переліком.
7. Інформація про оформлення квитанції про стягнення митницею єдиного збору при ввезенні товарів у контейнерах в Україну (квитанція МД-1).
8. Оформлення заявки на проведення робіт (сканування, огляд, зважування).
9. Передача/прийом інформації про результати проходження форм митного контролю.
10. Передача/ прийом інформації до/від ТОВ «Євротермінал».
11. Блок Диспетчер - Контроль за переміщенням автотранспорту (контроль часу перебування автотранспорту в порту).

12. Оформлення електронного пропуску для в'їзду в Одеський порт.
13. Оформлення приходу судна в усіх портах України (відповідно до наказу Мінфіну № 308).
14. Оформлення заявки на ввезення контейнерів/ вантажів на територію пункту пропуску (експорт).
15. Оформлення перепустки в порт зі штрих-кодом безпосередньо з контори транспортно-експедиторської організації чи вантажовласника.
16. Інформування про здійснення радіологічного контролю.
17. Електронна заявка (доручення) на навантаження товарів на судно.
18. Формування звітів для користувачів.

I. Організаційне забезпечення роботи ІСПС

Станом на 01.10.2017 до публічної **Угоди про інформаційне співробітництво** з ДП «Адміністрація морських портів України», передбаченої постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451, приєдналося **1156 організацій**:

29 державних органів (у тому числі 4 – правоохоронних);

1127 суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність в морських портах, а саме:

230 морських агентів;

13 портових операторів (стивідорних компаній);

14 перевізників (13 автомобільних, 1 залізничний);

870 вантажовласників або уповноважених ними осіб (транспортно-експедиторських організацій).

Із числа вантажовласників або транспортно-експедиторських організацій **14** суб'єктів господарювання вибрали для себе категорію «Заявників», тобто, за термінологією Угоди про інформаційне співробітництво, вони **подають документи на паперових носіях через представника адміністрації порту** для подальшого внесення електронних документів та документів в електронному вигляді працівниками відповідних підрозділів порту згідно технологічних схем.

Із загальної кількості внесеної до ІСПС інформації по контейнерах лише **1,9% вводилося з паперових носіїв** через адміністрації морських портів. **98,1% введено віддалено**, з робочих місць транспортно-експедиторських організацій (вантажовласників).

Станом на 01.10.2017 Центром обробки даних укладено **1080 договорів про надання доступу до ІСПС та договори про надання послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС**, в тому числі:

28 – з державними органами (з них 4 – із правоохоронними органами)

1052 – з суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність в морських портах, а саме:

209 – з морськими агентами;

8 – з портовими операторами (стивідорними компаніями);

14 – з перевізниками (13 автомобільних, 1 залізничний);

821 – із вантажовласниками або уповноваженими ними особами (транспортно-експедиторськими організаціями).

**Перелік державних органів,
з якими укладено Угоди та Договори про надання доступу до ІСПС**

Найменування	
1	Державна фіскальна служба України
2	Міністерство внутрішніх справ України
3	Служба безпеки України
4	Департамент захисту економіки Національної поліції України
5	Прокуратура Одеської області
6	Білгород-Дністровський прикордонний загін
7	Військова частина № 1474
8	Військова частина № 1491
9	Військова частина № 2138
10	Військова частина № 2161
11	Військова частина № 9937
12	Головне управління Держпродспоживслужби в Донецькій області
13	Головне управління Держпродспоживслужби в Одеській області
14	Головне управління Держпродспоживслужби в Херсонській області

15	Головне управління Держпродспоживслужби в Запорізькій області
16	Головне управління Держпродспоживслужби в Миколаївській області
17	Головне управління Державної санітарно-епідеміологічної служби на водному транспорті
18	Державна Азовська морська екологічна інспекція
19	Державна екологічна інспекція Північно-Західного регіону Чорного моря
20	Державна установа «Лабораторний центр Державної санітарно-епідеміологічної служби України на водному транспорті»
21	Державна фітосанітарна інспекція Донецької області
22	Державна фітосанітарна інспекція Запорізької області
23	Державна фітосанітарна інспекція Миколаївської області
24	Державна фітосанітарна інспекція Одеської області
25	Державна фітосанітарна інспекція Херсонської області
26	Донецька регіональна служба державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті
27	Одеська регіональна служба державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті
28	Придніпровська регіональна служба державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті
29	Державна установа «Держгідрографія»

II. Практичне застосування ІСПС

На сьогоднішній день із використанням ІСПС впроваджено наступне.

1. Автоматизація оформлення прибуття морських суден.

Станом на сьогоднішній день із використанням ІСПС оформлюється прибуття морських суден у 12 морських портах України.

Зазначений порядок поступово впроваджувався з 8 вересня 2015 року.

Морським агентом до ІСПС в електронному вигляді подається **11 обов'язкових документів**, передбачених Конвенцією про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року.

Також до ІСПС адміністрацією відповідного порту подається **інформація про плановані дату та час прибуття судна.**

Зазначені документи розглядаються всіма державними контролюючими органами та ними приймається рішення, завірене електронним цифровим підписом відповідних посадових осіб про надання судну можливості **розпочинати вантажні операції відразу після постановки судна до причалу** (розвантаження чи навантаження).

До впровадження обов'язкового електронного подання документів морський агент вимушений був подавати **від 48 до 53 документів** у паперовому вигляді контролюючим органам, при цьому багатьом з них подавалися одні й ті ж документи (наприклад, генеральна декларація та суднова роль).

При цьому, час роботи комісії (у складі прикордонної, митної служби, представників санітарного, ветеринарного, фітосанітарного, екологічного контролю) на борту судна складав від 2 до 6 годин, включаючи час, витрачений морським агентом на збір членів комісії з їхніх робочих місць.

Реальний ефект від зазначеного кроку дерегуляції в морських портах складається з декількох компонентів.

По-перше, **зменшення часу знаходження суден у портах** на декілька годин. Це пряма економія судновласників (до кількох тисяч доларів США за годину).

По-друге, **зменшення матеріальних та часових витрат** морського агента на збір та перевезення членів комісії транспортним засобом до судна та з судна.

По-третє, **зменшення часових витрат посадових осіб** контролюючих органів та оптимізація розподілу особового складу.

По-четверте, **збільшення суднообігу в портах**, та, як наслідок, додаткові надходження портових зборів.

По-п'яте, **зменшення корупційної складової** шляхом обмеження безпосереднього контакту державних службовців з адміністрацією суден, безпідставного і неконтрольованого вимагання документів та вчинення дій, не передбачених законодавством.

Конкретний **економічний ефект** від впроваджених заходів є предметом окремого дослідження, враховуючи різноманіття і багатофакторність економічних показників точного підрахунку, але за заявою представників Мінінфраструктури, ще у 2015 році було повідомлено цифру економічного ефекту для бізнесу близько **5 млрд. грн. на рік, та 15% збільшення пропускної спроможності портів.**

2. Автоматизація логістичних процесів при переміщенні товарів і транспортних засобів у портах.

Переважає більшість товарів в контейнерах 87% від загальної кількості досліджених оформлень контейнерів з товарами, учасники транспортно-експедиторської діяльності транспортують при непрямих змішаних (комбінованих) перевезеннях із використанням комбінацій: морський та автомобільний транспорт. Комбінація за видами транспорту: морський та залізничний спостерігається в середньому щодо 13% від загальної кількості товарів в контейнерах.

2.1. Напрямок – ввезення в Україну

На сьогоднішній день найбільшого прогресу досягнуто при здійсненні переміщення товарів у контейнерах та порожніх контейнерів у **напрямку ввезення** на територію України.

За весь період (включаючи тестову експлуатацію) до ІСПС внесена інформація **щодо більш ніж 1 млн. контейнерів** (з товарами та порожніх)

Автоматизовано процеси в Одеському, Чорноморському портах (включаючи портового оператора ТОВ «Іллічівський морський рибний порт») та морського порту «Южний» (портовий оператор ТОВ «ТІС-Контейнерний термінал»).

Морські агенти **подають до ІСПС попередню інформацію** про товари в контейнерах, прийняті до перевезення до Одеського, Чорноморського, Южного портів. Така інформація надається завчасно, за добу до планованого часу прибуття судна з контейнерами до порту. Ця інформація доступна митниці у порту призначення з метою аналізу ризиків для прийняття попереднього рішення про необхідність проведення контрольних заходів щодо товарів.

На сьогоднішній день на підставі Меморандуму між Міністерством інфраструктури і Державною фіскальною службою **впроваджується система автоматичного націлювання Всесвітньої митної організації (Cargo Targeting System)**. Необхідна інформація до цієї системи надаватиметься через ІСПС.

На території Одеського порту впроваджені процеси автоматичного безконтактного подання заявки на ввезення товарів до порту та в'їзду транспортних засобів під завантаження контейнерами, що дозволяє вести їх детальний облік.

При цьому **автоматично здійснюється габаритно-ваговий контроль** при в'їзді до порту шляхом сумування ваги порожнього транспортного засобу з вагою товарів, які плануються до завантаження. У разі перевищення гранично допустимої ваги, ця інформація надходить до контрольно-перепускного пункту порту для з'ясування наявності дозвільних документів та запобігання вийзду на шляхи країни автотранспортних засобів з перевищенням ваги.

Реалізована функція надання **інформації про фактичне вивантаження контейнерів** на територію контейнерних терміналів ДП «Контейнерний термінал Одеса» та ТОВ «Бруклін-Київ Порт».

Зазначена інформація надає **можливість митниці контролювати граничні терміни зберігання товарів** на території порту, як складу тимчасового зберігання (90 та 120 діб відповідно) до настання моменту передання товарів з надмірним строком зберігання на склад митниці, відповідно вимог Митного кодексу України.

Окрім цього, вказана функція надає можливість вантажовласнику бути впевненим в тому, що контейнер, який він очікує, фактично надійшов до України. При цьому, якщо експедитор вносить до ІСПС наряд з номером контейнеру, система попереджає його про наявність або відсутність такого контейнера в порту.

Транспортно-експедиторській організації надана можливість **безконтактного оформлення перепустки на в'їзд до порту** віддалено, безпосередньо зі свого робочого місця, шляхом нанесення штрих-коду на товаротransпортні документи, або шляхом одержання в адміністрації порту постійної пластикової перепустки для водія автотransпортного засобу, яка при внесенні даних транспортним експедитором зі свого робочого місця надає можливість для в'їзду на територію порту під завантаження контейнером.

На сьогоднішній день такою можливістю користується близько половини транспортно-експедиторських організацій. Таким чином усунена необхідність фізичної присутності експедитора для супроводження транспортного засобу, що раніше було неможливо.

Повністю автоматизований процес подання документів до митниці для здійснення пропуску в Україну товарів у контейнерах, які переміщуються внутрішнім чи прохідним транзитом (напрямок – ввезення товарів в Україну).

Експедитор подає електронний документ - наряд на відвантаження товарів з порту, до якого додає електронні копії товаротransпортних та товаросупровідних документів, в тому числі товаротransпортну накладну (CMR), завірені ЕЦП.

Митниця проводить аналіз ризиків, порівнюючи відомості, надані експедитором, попередньо до прибуття судна морським агентом, митним брокером, тощо і приймає рішення щодо необхідності проведення встановлених законодавством форм контролю.

У разі відсутності зауважень, вантажовласник (транспортно-експедиторська організація) отримує в електронному вигляді інформацію щодо стану оформлення документів, прийняті митницею рішення і здійснює вивезення товарів з порту.

При цьому, у разі надання в електронному вигляді автомобільної товаро-транспортної накладної на переміщення товарів до внутрішньої митниці, **відсутня необхідність фізичної присутності представника транспортно-експедиторської організації**. Водій транспортного засобу самостійно отримує документи в митниці безпосередньо перед виїздом з порту.

На стадії опрацювання та підготовки знаходиться технологічна схема, відповідно до якої внутрішні митниці будуть отримувати інформацію з ІСПС про товари, які плануються для надходження до їхньої зони діяльності. Якщо такий порядок буде впроваджено, наявність штампів та печаток митниці у морському пункті пропуску на товаросупровідних документах проставлятися не буде, внутрішня митниця буде отримувати всю інформацію і документи безпосередньо з ІСПС та ЄАІС ДФС. Відпаде необхідність фізичної присутності не тільки експедитора, а і водія автотранспортного засобу при здійсненні митних процедур в порту.

Досягнення показників зменшення часу перебування транспортних засобів на території порту обумовлено комплексом заходів (за участю причетних до процесів в портах осіб державного сектору і ділової спільноти), спрямованих спільними зусиллями на спрощення і прискорення проходження державних видів контролю, розширення функціональних можливостей в сфері електронного обміну даними на території морських портів, збільшення прозорості в правових відносинах державних структур і учасників транспортно-експедиторської діяльності за допомогою ІСПС, з використанням законодавства про електронний документообіг, скорочення потреб в паперовому документообігу в процесах логістики порту, обміну даними з митницею, іншими заходами.

Із застосуванням ІСПС можливо проводити дослідження будь-яких часових показників за різноманітними методиками.

У разі впровадження взаємозв'язку між інформаційними системами портів, митниці, портових операторів, вантажних митних комплексів, тощо з ІСПС, можливе дослідження практично всіх логістичних ланцюгів та вплив на час їх проведення контрольних процедур, які проводяться державними органами.

Реальним досягненням та спрощенням процедур у морських портах із поетапним впровадженням ІСПС стала можливість транспортно-експедиторських організацій **планувати й оптимізувати витрати** людських та матеріальних ресурсів, отримувати прозору і юридично обґрунтовану інформацію про рух транспортних засобів і товарів, рішення державних органів та адміністрацій портів.

Реалізована технологічна схема подання попередньої інформації морським агентом про товари, прийняті до перевезення на поромному комплексі Чорноморського порту. Така технологія надає можливість

розпочинати вивантаження вагонів безпосередньо після постановки поромного судна до причалу. Основною затримкою цього процесу є надання дозволу митниці на проведення вивантаження товарів із судна. Затримка складає біля 2 години на кожне судно, що прибуває. Враховуючи підвищення планованої інтенсивності суднозаходів поромів, така затримка значно зменшує ефективне використання потужності поромного комплексу.

Після впровадження зазначеної технології після відходу судна з порту вибуття (за 24-48 годин до прибуття до України), морський агент завантажує до ІСПС залізничні накладні й додані до них документи. Митниця проводить завчасний аналіз ризиків та проставляє відмітку в ІСПС про надання дозволу на вивантаження вагонів. Ця інформація стає доступною залізничній станції «Іллічівськ-Поромна», яка розпочинає вантажні операції з вагонами безпосередньо після прибуття судна.

2.2. Напрямок – вивезення з України.

Процедура вивезення за межі України товарів у контейнерах і порожніх контейнерів морськими суднами в повному обсязі відпрацьована і впроваджена в Іллічівському рибному порту.

Експедитор подає до митниці доручення на навантаження (електронний документ) та супровідні документи в електронному вигляді.

Всі процедури, включаючи обмін інформацією між морським агентом і портовим оператором автоматизовані та надають можливість **безконтактного оформлення товарів на території цього портового оператора.**

Проблемною залишається ситуація з впровадженням автоматизації експорту товарів у контейнерах в Одеському морському порту. Незважаючи на те, що наказом ДП «АМПУ» від 06.10.2015 № 194, в Одеському морському порту, починаючи з 02.11.2015 впроваджувалася технологічна схема оформлення експорту товарів у контейнерах з використанням ІСПС, погоджена керівництвом Одеської митниці та Одеського прикордонного загону, на сьогоднішній день, його виконання гальмується.

Причинами є відсутність контролю ДП «АМПУ» за виконанням власного наказу та неготовність контейнерних терміналів Одеського порту для обміну інформацією та документами з ІСПС в рамках зазначеної технологічної схеми.

Станом на сьогоднішній день здійснено тестування обміну даними між ІСПС та ДП «Контейнерний термінал Одеса» щодо експортних вантажів у контейнерах (доручення на навантаження).

Висновки

З огляду на викладене, можна зазначити, що ІСПС є реально працюючим інструментом, який надає можливість портовому співтовариству контролювати процес транскордонного переміщення товарів (від моменту подання попередньої інформації про товари до перетину кордону до моменту вивезення їх за межі пункту пропуску (порту), та юридично фіксувати факти звернення, розгляду та прийняття рішення державними контролюючими органами щодо переміщення транспортних засобів та товарів через митний кордон України.

При цьому, державні органи виконують свої функції, аналізуючи ризики, які виникають, та приймають відповідні рішення, а суб'єкти господарювання інформовані про такі рішення, та можуть їх аналізувати, планувати свою роботу, оптимізувати витрати, та, у разі необхідності оскаржувати рішення будь-якого державного органу у законний спосіб, користуючись електронними записами в ІСПС.

Із використанням системи можлива ефективна координація діяльності органів виконавчої влади відповідно до їх повноважень, створення будь-яких звітів та узагальнень статистичних даних, які внесені до ІСПС.

У разі наявності державної волі запровадження реального принципу «єдиного вікна» при здійсненні міжнародних переміщень товарів та транспортних засобів, який би дозволив державним інституціям та суб'єктам господарювання прозоро та неупереджено виконувати свою роботу, ІСПС став би однією з важливих складових національного «єдиного вікна».

Секретаріат Міжвідомчої робочої групи

№ 368 **зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні**

“ 31 ” 08 2017

**Голові Міжвідомчої робочої групи
зі спрощення процедур
міжнародної торгівлі та логістики в
Україні**

**В.о. Голови Державної фіскальної
служби України
М.В. ПРОДАНУ**

*Щодо проведення виміру часу випуску
товарів у пунктах пропуску*

Шановний Мирославе Васильовичу!

Користуючись нагодою засвідчую свою повагу та звертаюсь з наступним.

Результати та позитивний досвід дослідження часу випуску товарів у міжнародному пункті пропуску для морського сполучення «Одеський морський торговельний порт», а також ініціатива Всесвітньої митної організації вважати 2017 рік роком виміру часу випуску товарів (Time release study) неодноразово були предметом обговорення на засіданнях Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні (МРГ).

Як показує досвід, реалізація результатів та рекомендацій таких досліджень надають можливість в значній мірі налаштувати та покращити відповідні процедури та оптимізувати процеси, зменшити операційні витрати, скоротити час без завдання шкоди надійності контролю та його результатам. Це також надає можливість координації та концентрації зусиль на виявленні та усуненні невідповідностей митного законодавства та підвищенні ефективності контролю.

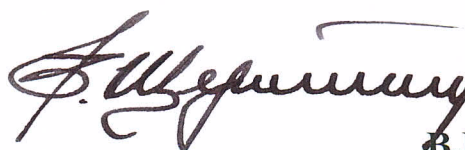
Враховуючи вищевикладене, а також з метою належного виконання п. 3.5 рішень засідання МРГ (Протокол засідання № 26 від 22.06.2017), просимо вжити заходів щодо організації виміру часу випуску товарів у пунктах пропуску через державний кордон України для автомобільного, залізничного та повітряного сполучення.

Про результати розгляду порушеного питання просимо повідомити у встановлений законодавством термін.

Зазначене питання планується винести на обговорення в рамках чергового засідання МРГ у жовтні ц.р.

З повагою,

**Президент ICC Ukraine,
Заступник Голови
Міжвідомчої робочої групи**



В.І. Щелкунов



ДЕРЖАВНА ФІСКАЛЬНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДФС)

Львівська пл., 8, м. Київ-53, МСП 04655, тел.: (044) 272-51-59, факс: (044) 272-08-41
www.sfs.gov.ua; e-mail: kabmin_doc@sfs.gov.ua, gromada@sfs.gov.ua Код ЄДРПОУ 39292197

29 .09.2017 № 21875 /6/99-99-18-04-03-15 На № 368 від 31.08.2017

Міжвідомча робоча група зі
спрощення процедур міжнародної
торгівлі та логістики в Україні
вул. Рейтарська, буд. 19-б, м. Київ, 01030

Про проведення дослідження
часу випуску товарів

Державною фіскальною службою України розглянуто лист Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні (далі – МРГ) від 31.08.2017 № 368 (вх. ДФС № 29349/6 від 01.09.2017).

За результатами розгляду ДФС надає інформацію, на виконання пункту 3.5 рішень Протоколу засідання МРГ № 26 від 22.06.2017, щодо вжиття заходів з організації виміру часу випуску товарів у пунктах пропуску через державний кордон України для автомобільного, залізничного та повітряного сполучення (додається).

Додаток: на 4 арк. у 1 прим.

В.о. Голови

М.В. Продан

**Інформація про вжиття заходів з організації виміру часу
випуску товарів у пунктах пропуску через державний кордон України
для автомобільного, залізничного та повітряного сполучення**

(на виконання пункту 3.5 рішень Протоколу засідання МРГ № 26 від 22.06.2017)

У грудні 2014 року було створено робочу групу з практичної реалізації дослідження часу випуску товарів за методологією Всесвітньої митної організації в морському порту Одеса, до складу якої було включено представників Державної фітосанітарної інспекції Одеської області, Державної екологічної інспекції Північно-Західного регіону Чорного моря, Одеської регіональної служби державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті, Державної санітарно-епідеміологічної служби на водному транспорті, Центру обробки даних Інформаційної системи портового співтовариства товариства з обмеженою відповідальністю «ППЛ 33-35» та Південної митниці Міндоходів.

Ураховуючи зазначене ДФС листом від 27.02.2017 № 4904/7/99-99-18-01-02-17 доручено Одеській митниці ДФС продовжити роботу, розпочату у 2014 році щодо практичної реалізації дослідження часу випуску товарів за методологією Всесвітньої митної організації, про результати інформувати Департамент організації митного контролю та МРГ раз на квартал.

На виконання доручення Одеською митницею ДФС:

1) створено робочу групу з дослідження часу випуску товарів за методологією Всесвітньої митної організації;

2) вивчено досвід попередньої роботи в цьому напрямку з метою врахування можливих перешкод для досягнення кінцевої мети дослідження;

3) опрацьовано Методику вимірювання часу, необхідного для випуску товарів, що застосовується для дослідження окремих логістичних ланцюгів в морських портах на локальному рівні, розроблену для проведення дослідження часу випуску товарів у попередньому дослідженні;

4) встановлено періоди дослідження, визначено основні види митних декларацій, за якими буде здійснюватися відстеження часу перебування товарів в порту, прийнято вхідні та розрахункові показники.

Довідково: За результатами наради, проведеної 27.04.2017 попередньо встановлено, що дослідження буде охоплювати такі періоди 2016 та 2017 років – по 10 днів лютого: з 10 по 19 число, за такими показниками часу: прихід судна – вивантаження; вивантаження – виїзд з терміналу; виїзд з терміналу – оформлення вантажної митної декларації/пропуску; оформлення вантажної митної декларації/пропуску – виїзд з порту.

Основними видами митних декларацій, за якими відстежуватиметься час перебування товарів в порту, визначено митні декларації типів ІМ 40 АА, ДЕ, ЕЕ та ТР 80.

Для дослідження етапів проходження товарів від приходу судна до виїзду з порту прийнято такі вхідні та розрахункові показники:

дата та час надання попередньої інформації від агентської організації (морського агента);

дата та час прибуття судна;

дата та час фактичного вивантаження;

дата та час надання експедитором наряду;

дата, час дозволу на навантаження на транспортний засіб (далі – ТЗ);
 фіксація факту оформлення митницею МД-1;
 дозвіл митниці на пропуск;
 дата, час внесення експедитором (перевізником) даних до наряду про фактичний ТЗ для навантаження товарами контейнеру;
 оформлення електронного пропуску в службі порту;
 в'їзд ТЗ в порт;
 виїзд ТЗ з території портового оператора;
 виїзд ТЗ з порту;
 оформлення в митниці митного документу з функцією контролю за доставкою;
 Додатково для дослідження визначено необхідність відображення таких даних:
 реєстраційна картка наряду в інформаційній системі портового співтовариства;
 № контейнера;
 назва судна;
 портовий оператор;
 напрямок переміщення (ввезення, транзит);
 номер митної декларації;
 код товару за УКТ ЗЕД;
 наявність застосування технічних засобів контролю (перевірка вагових характеристик товарів, сканування мобільною рентгенустановкою контейнера з товарами завантаженого на автотранспорт), як це передбачено статтею 324 Митного кодексу України;
 наявність форми митного контролю: огляд (стаття 336 Митного кодексу України);
 попереднє надання наряду в митницю;
 першочерговий розгляд митницею наряду;
 повернення наряду на доопрацювання;
 анулювання дозволу на навантаження на ТЗ;
 вид перевезення.

Про поточні результати практичної реалізації дослідження часу випуску товарів за методологією Всесвітньої митної організації Одеська митниця ДФС інформувала Департамент організації митного контролю листом від 30.08.2017 № 1380/8/15-70-18-01 (копія додається).

В результаті співставлення результатів дослідження Одеської митниці ДФС з Методикою вимірювання часу, необхідного для випуску товарів, що застосовується для дослідження окремих логістичних ланцюгів в морських портах на локальному рівні, Департаментом встановлено наступне.

Надана Одеською митницею ДФС інформація та показники, наприклад – загальна кількість контейнерів з товарами, для оформлення вивезення яких подавались заявки (наряди) в ІСПС, середній час обробки (вивантаження) судна контейнеровоза, середній час надання експедитором заявки (наряду) до ІСПС та ін. – засвідчують, що дослідження проводилось «точково», комплексний аналіз процесів в морському порту з обробки та випуску товарів в контейнерах не здійснено.

У зв'язку з цим можна констатувати, що поставленої мети та визначених Методикою завдань (пункт 1.1, завдання 1 і 2 якого дублюються, і пункт 1.2) не вдалось досягти, оскільки експертами не надано висновків щодо слабких місць в управлінській сфері щодо організації роботи суб'єктів державного або

приватного сектора, щодо існуючих бар'єрів і перепон нормативного, відомчого, регулятивного чи технологічного характеру, щодо вузький місь в ланцюгах взаємозв'язаних процесів тощо.

На основі отриманої інформації Департамент організації митного контролю не вбачає за можливе оцінити якісну сторону проведеного дослідження та надати рекомендації щодо покращення формальностей, технологій, логістичних процесів, взаємодії відомств і приватного сектору, інформаційного обміну та ін., що відбуваються на території пункту пропуску для морського сполучення під час обробки та випуску товарів у контейнерах.

Ймовірно, низька якість результатів дослідження зумовлена відсутністю досвіду фахівців Одеської митниці ДФС у проведенні такого роду досліджень.

Крім цього, функція з організації виміру часу випуску товарів у пунктах пропуску через державний кордон України для автомобільного, залізничного та повітряного сполучення не є властивою як для митниць ДФС, так і для Департаменту організації митного контролю ДФС.

До відома. Наказом ДФС від 19.10.2016 № 875 (зі змінами) затверджено функціональні повноваження структурних підрозділів територіальних органів ДФС.

Наказом ДФС від 06.05.2017 № 408 (зі змінами) затверджено Положення про Департамент організації митного контролю Державної фіскальної служби України.

Разом з цим, питання строку відведеного для завершення митного оформлення регламентоване частиною першою статті 255 Митного кодексу України від 13.03.2012 № 4495-VI зі змінами (далі – Кодекс) та Порядком виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа, затвердженим наказом Міністерства фінансів України від 30.05.2012 № 631, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 10.08.2012 за № 1360/21672.

Встановлення граничних часових нормативів проведення митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон України передбачається врегулювати відповідним проектом наказу Міністерства фінансів України «Про затвердження Граничних часових нормативів проведення контролю посадовими особами органів доходів і зборів, які здійснюють свої функції у пунктах пропуску через державний кордон України», що був підготовлений Державною фіскальною службою України та листом від 15.10.2015 № 2719/4/99-99-24-01-02-13 в установленому порядку направлений Міністерству фінансів України.

З метою здійснення оцінки результативності та ефективності діяльності ДФС у процесі впровадження реформ в податковій та митній сферах відповідно до плану пріоритетних дій Уряду на 2016 рік, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 травня 2016 року № 418-р, та на виконання окремих доручень Міністра фінансів України Данилюка О.О. від 27.09.2016 № 1000-08/1117 і від 05.04.2017 № 03000-05/23, наказом ДФС

від 20.10.2016 № 880 (зі змінами) затверджено Перелік Ключових показників ефективності ДФС на період з 1 жовтня 2016 року до 31 грудня 2017 року, одним з яких є «Граничний час митного оформлення у митних режимах імпорту, експорту і транзиту товарів, щодо яких АСАУР не генерувався перелік митних формальностей (ГМЧО)». Згідно з цим наказом забезпечується аналіз та узагальнення інформації, надання Мінфіну звітної інформації про досягнення цільових значень КПЕ ДФС, а також щомісячне оприлюднення звітної інформації про досягнення цільових значень КПЕ ДФС на офіційному веб-порталі ДФС.

Крім зазначеного ДФС повідомляє, що:

відповідно до абзацу другого пункту 1 та підпункту 3 пункту 3 Положення про Міністерство фінансів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2014 р. № 375 (зі змінами), формування та реалізацію єдиної державної митної політики забезпечує Мінфін, що є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України.

згідно з пунктом 1 Положення про Державну фіскальну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2014 р. № 236 (зі змінами), ДФС є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра фінансів і який реалізує державну політику у сфері державної митної справи.

У зв'язку з цим, визначення завдань ДФС потребує узгодження з Міністерством фінансів України.

З приводу вищевикладеного ДФС пропонує вжиття заходів з організації виміру часу випуску товарів у пунктах пропуску через державний кордон України для автомобільного, залізничного та повітряного сполучення доручити іншим (зовнішнім) незалежним експертам.

Семинар по вопросам готовности Украины к имплементации Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли (Валидация Отчета по оценке готовности)

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Программа развития коммерческого права Министерства торговли США (CLDP), Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Министерство экономического развития и торговли Украины (МЭРТ), Межведомственная рабочая группа по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине и Украинский национальный комитет Международной торговой палаты (УНК МТП) в период с 30 сентября по 2 октября 2015 г. провели семинар для рассмотрения и валидации Отчета по оценке готовности Украины к имплементации Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли (далее - Соглашение).

Общие рекомендации

1. Участники семинара рассмотрели Отчет по оценке готовности, который был подготовлен при поддержке ЕЭК ООН. Они обсудили выводы, содержащиеся в отчете, относительно готовности имплементировать соответствующие меры Соглашения. Международные эксперты и авторы отчета представили соответствующие меры Соглашения, готовность имплементировать меры, в отношении которых предоставлены сообщения как о мерах категории "А" на 1 августа 2014 года, и предложили сообщения касательно иных мер. Представители государственных органов также прокомментировали предлагаемую категоризацию мер и готовность к их реализации. Участники семинара попросили авторов Отчета тщательно пересмотреть его и включить в него комментарии и дополнения, предложенные в ходе обсуждений, в том числе по категоризации мероприятий. На этой основе они валидировали Отчет.

2. Участники семинара рекомендуют всем соответствующим регуляторным ведомствам использовать Отчет, а также рекомендации семинара CLDP,

проведенного в июне 2015 года, в своей дальнейшей работе по собственной оценки готовности Украины к имплементации Соглашения.

3. Участники приветствовали выраженную волю Украины к ратификации и имплементации Соглашения. В этом смысле они рекомендуют использовать Отчет для разработки дорожной карты такой имплементации. Сделка должна быть включена в стратегические приоритеты экономической политики Украины.

4. Было отмечено, что меры, по которым Правительство Украины уже предоставило сообщение как о мерах категории «А», должны быть реализованы до вступления Соглашения в силу для Украины. Однако, и в Отчете, и в обсуждениях на семинаре отмечалось, что Украина не готова к имплементации многих из них, и есть сомнения, будет ли она готова до вступления в силу Соглашения. Именно этим мерам должно уделяться первоочередное внимание; в Правительстве необходимо назначить координатора, ответственного за их быструю имплементацию. Участники рекомендовали концентрацию усилий соответствующих ведомств на скорейшей имплементации именно этих статей, поскольку их нельзя перенести из категории «А» в другие категории. Особая озабоченность была выражена в отношении статей 1.1 (Публикация), 1.2 (Публикация в Интернете), 7.1 (Обработка документов до прибытия товаров), 7.7 (Меры по упрощению процедур торговли для уполномоченных операторов), 7.9.1 и 2 (Скоропортящиеся товары), и 8 (Сотрудничество пограничных ведомств). Если необходима внешняя поддержка, с просьбой о ней необходимо обращаться немедленно, до вступления Соглашения в силу.

5. Как было показано в ходе семинара, некоторые ведомства еще не готовы к оценке и выявлению своих потребностей в плане временных рамок для реализации мер (для мер категории «В») и в плане временных рамок для и запрашиваемой международной помощи (для мер, предусмотренных статьями, отнесенными к категории «С»).

6. Было рекомендовано подготовить письмо от высокопоставленного чиновника ко всем соответствующим регуляторным органам с предложением безотлагательно работать над имплементацией этих мер, которые были определены как меры категории «А», но готовность по которым из них была оценена как недостаточная. В таком письме всем ведомствам должно быть предложено оперативно рассмотреть и определить свои потребности в плане временных рамок и стоимости возможной международной помощи и передать эту информацию в Министерство экономического развития и торговли для потенциальных доноров.

7. В качестве первого шага в работе над проблемными вопросами касательно мер, о которых уже направлено уведомление как о мерах категории «А», соответствующие ведомства должны определить соответствующую информацию и, в сотрудничестве с Министерством экономического развития и торговли, подготовить перечень всей информации (законы, подзаконные акты, формы, документальные процедуры и т. д.), определенной в статье 1.1 Соглашения. Этот перечень должен включать места публикации и, при наличии, URL расположения публикации в Интернете. Рекомендуется разработать веб-портал со всей этой информацией, который может стать частью функциональности национального единого окна, которая будет создана в будущем.

8. Предлагаемую категоризацию положений в соответствии со статьей 11 (Транзит) необходимо обсудить и согласовать с Министерством инфраструктуры.

9. Участники поддержали предложение организовать встречу с донорами, предварительно запланированную на 19 ноября 2015 г., на базе Межведомственной

рабочей группы по упрощению процедур торговли и логистики, с поддержкой на высоком уровне от соответствующих правительственных ведомств Украины, на которой представить различные отчеты о готовности Украины к имплементации Соглашения, в том числе Отчет по оценке готовности к имплементации Соглашения, подготовленный при поддержке ЕЭК ООН, рекомендации семинара CLDP, проведенного в июне 2015 г., и оценку соответствия Украины требованиям Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли, проводимую при поддержке Агентства США по международному развитию (USAID).

10. Правительство Украины должно рассмотреть необходимость официального перевода Соглашения на украинский язык и обеспечить окончательную доработку и публикацию этого перевода.

11. Необходимо разработать англо-украинский словарь терминов, касающихся Соглашения об упрощении процедур торговли.

Подробные рекомендации

по списку приоритетных вопросов в сфере имплементации в Украине Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли (в том числе, оценки потребности в международной донорской помощи)

Общий комментарий применимый ко всем положениям, приведенным ниже, - необходимо провести анализ бизнес-процессов, с целью подготовки проекта рекомендаций для упрощения документооборота. Это потребует международной донорской помощи.

Мера по упрощению процедур торговли	Комментарий (необходимые законодательные, институциональные, логистические шаги)
Статья 1.1 - Публикация	Участники семинара считают, что правительство Украины, в частности, Министерство экономического развития и торговли и Государственная фискальная служба, должны разработать перечень документов и форм, требуемых регуляторными органами для международных торговых операций, а также описание соответствующих документальных процедур. Эту задачу следует осуществить с учетом положений статьи 10.1 Соглашения.
Статья 7.1 - Обработка документов до прибытия товаров	Статья 259 Таможенного кодекса Украины предусматривает обработку документов до прибытия товаров. Возможно, существует потребность внесения изменений и дополнений в текст кодекса. Кроме того, должны быть разработаны и введены процедуры для обеспечения обработки до прибытия для всех видов транспорта, а не только морского транспорта. Эта работа должна охватывать обзор Постановления № 451 Кабинета Министров от 25 мая 2012 г. «Вопросы пропуска через государственную границу лиц, автомобильных, водных, железнодорожных и воздушных транспортных средств перевозчиков и товаров, перемещаемых ими» (с последующими изменениями и дополнениями). Эта работа должна также включать в себя обзор существующих и предлагаемых процедур обработки до прибытия на предмет соответствия пересмотренной Киотской конвенции, особенно в отношении используемой терминологии.
Статья 7.4 - Управление рисками	Цель этого мероприятия заключается в обеспечении более быстрого выпуска грузов с низкой степенью риска. Таким образом, все основные регуляторные органы должны ввести в действие свои системы управления рисками (системы анализа и оценки рисков, профилирования рисков). Некоторые участники отметили, что было бы важно, чтобы такие

	системы взаимодействовали между собой. Таким образом, участники отметили необходимость расширения межведомственного сотрудничества и координации в отношении профилирования и анализа рисков и управления рисками. Поскольку о статье 7.4.4 сообщалось Украиной как о мере категории «А» и поскольку эта мера может быть имплементирована только в связи с имплементацией мер статей 7.1.1, 7.1.2 и 7.1.2, имплементация статьи 7.4 является проблемой, которую нужно рассматривать безотлагательно. Следует иметь в виду, что Государственная фискальная служба уже использует критерии избирательности, предусмотренные в подпункте 7.4.4 статьи 7.4, в системе управления рисками, применяемой во время таможенного контроля товаров, транспортных средств. При разработке и реализации управления рисками (системы анализа и оценки рисков, профилирования рисков) важно обеспечить соблюдение правил и стандартов, содержащихся в пересмотренной Киотской конвенции и разработанных на ее основе. Одной из важных задач управления рисками (системой анализа и оценки рисков, профилирования рисков) в Украине является необходимость осуществлять эти процедуры как на уровне центральных органов, так и в регионах Украины. Участники семинара отметили необходимость помощи в подготовке сотрудников таможенных органов по методам управления рисками (анализа и оценки рисков) с применением метода «тренинг для тренеров», где он уместен.
Статья 7.5 - Таможенный пост-аудит	Участники семинара подчеркнули необходимость пересмотра действующего законодательства, в том числе положений Таможенного кодекса Украины, заимствованных из Законов Украины № 877-V от 5 апреля 2007 г. «Об основных правилах государственного надзора (контроля) в сфере хозяйственной деятельности» с последующими изменениями и дополнениями, и Закона Украины № 2735-VI от 2 декабря 2010 г. «О государственном рыночном надзоре и контроле пищевой продукции», с последующими изменениями и дополнениями, с целью полной имплементации таможенного пост-аудита.

	Они также отметили необходимость расширения межведомственной координации и сотрудничества в связи с таможенным пост-аудитом. Участники семинара отметили необходимость оказания помощи в подготовке должностных лиц таможенных органов по методам таможенного пост-аудита с применением метода «тренинг для тренеров», где он уместен
Статья 7.6 - Определение и опубликования среднего времени выпуска товаров	Участники семинара согласились, что есть необходимость в помощи при реализации таких заданий, как Исследование времени выпуска товаров по методологии ВТамО, как рекомендовано Соглашением ВТО по упрощению процедур торговли. Существует необходимость не только финансовой поддержки (суммы которой, как и раньше, должны быть оценены), но также экспертной помощи в разработке и осуществлении этой задачи, а также в обучении местных экспертов, проводящих такие исследования, а также осуществляли анализ бизнес-процессов.
Статья 7.7 - Меры по упрощению процедур торговли для уполномоченных операторов	Участники семинара считают, что потребность в международной помощи можно классифицировать по каждому из следующих последовательных этапов реализации этой меры: (1) разработать концепцию процедуры выбора уполномоченных экономических операторов (УЭО), в соответствии с положениями статьи 7.7 Соглашения, и обеспечения внедрения упрощенных процедур для УЭО, отвечающих соответствующим требованиям, как описано в Соглашении; (2) на основе концепции такой процедуры подготовить соответствующие дополнительные подзаконные акты для дополнения положений Таможенного кодекса Украины об УЭО; (3) определить штрафные санкции для УЭО, не придерживающихся соответствующих требований. Следуя указанному порядку действий, необходимо уделять должное внимание соответствующим существующим стандартам и передовому опыту.
Статья 7.8 - Срочные отправления	Участники семинара признают необходимость дополнительного рассмотрения практического применения соответствующего законодательства (в том числе главы 36 Таможенного кодекса и Постановления КМУ № 450 от 21 мая 2012 г. «Вопросы, связанные с применением таможенных деклараций» с последующими изменениями и дополнениями для обеспечения готовности Украины к имплементации требований Соглашения, содержащиеся в статье 7.8.
Статья 8 - Сотрудничество	Участники семинара отметили, что Указ

пограничных ведомств	Президента Украины № 1209/2003 от 24 октября 2003 года «О мерах по повышению эффективности деятельности таможенной службы Украины» с последующими изменениями и дополнениями необходимо использовать как основу для совершенствования координации и сотрудничества на границе как среди украинских ведомств, так и между украинскими ведомствами и ведомствами соседних стран. Такое сотрудничество должно быть направлено на решение таких вопросов, как кратность процедур и мероприятий контролю. При разработке и внедрении проектов, направленных на улучшение такой координации и сотрудничества, важно рассмотреть реализацию существующих проектов со странами ЕС.
Статья 10.3 - Применение международных стандартов	Участники семинара пришли к соглашению в том, что необходимо рассмотреть существующие международные стандарты и связанные с ними правовые акты (например, стандарты ЕЭК ООН, ВТамО и ISO). Примером таких стандартов является Модель данных Всемирной таможенной организации. Необходимо заметить, что эта модель данных не только включает в себя наборы данных для различных таможенных процедур, но также информацию, необходимую для других регуляторных органов для трансграничного выпуска и оформления товаров на границе. Имплементация региональных стандартов (таких, как стандарты Европейского Союза) была бы полезной, если они основаны на более широких международных/глобальных стандартах. Например, Единый административный документ ЕС базируется на Ключах формата ООН (UNLK) и использует международные коды. Для имплементации международных стандартов также будет полезным проведение анализа бизнес-процессов. Таким образом, участники семинара согласны в том, что есть необходимость помощи в разработке согласованной и последовательной национальной политики по принятию и имплементации международных стандартов в соответствии со статьей 10.3 Соглашения.
Статья 10.4 – Единое окно	В ходе обсуждения ЕЭК ООН отметила, что примеры механизмов единого окна, внесенные в документы ЕЭК ООН, указывают, что возможная стоимость их имплементации в разных странах мира составляет от 1 до 6 млн. долларов США. Участники семинара считают, что к имплементации этой меры, должен быть применен проектный подход с определением шагов планирования и осуществления с участием всех заинтересованных

	сторон. Планы и заявки на финансирование и помощь должны включать: • анализ бизнес-процессов; • анализ нормативно-правовой базы; • создание благоприятной правовой среды; • гармонизацию данных и их приведения в соответствие с международными стандартами; • разработку соответствующей системы на основе информационных технологий.
Статья 11 – Свобода транзита	Участники семинара считают, что, учитывая положения статьи 10 Закона Украины № 1172-XIV от 20 октября 1999 г. «О транзите грузов» с последующими изменениями и дополнениями, участие Министерства инфраструктуры имеет большое значение для реализации мер, предусмотренных в статье 11 Соглашения. Статья 10 закона предусматривает, что центральный орган исполнительной власти Украины в области транспорта должен выполнять функцию координатора транзита. В настоящее время Министерство инфраструктуры является центральным органом исполнительной власти Украины в сфере транспорта. Для поддержания функционирования национального координатора транзита в Украине может быть необходима правовая и иная помощь.

Рекомендации по конкретным статьям Соглашения

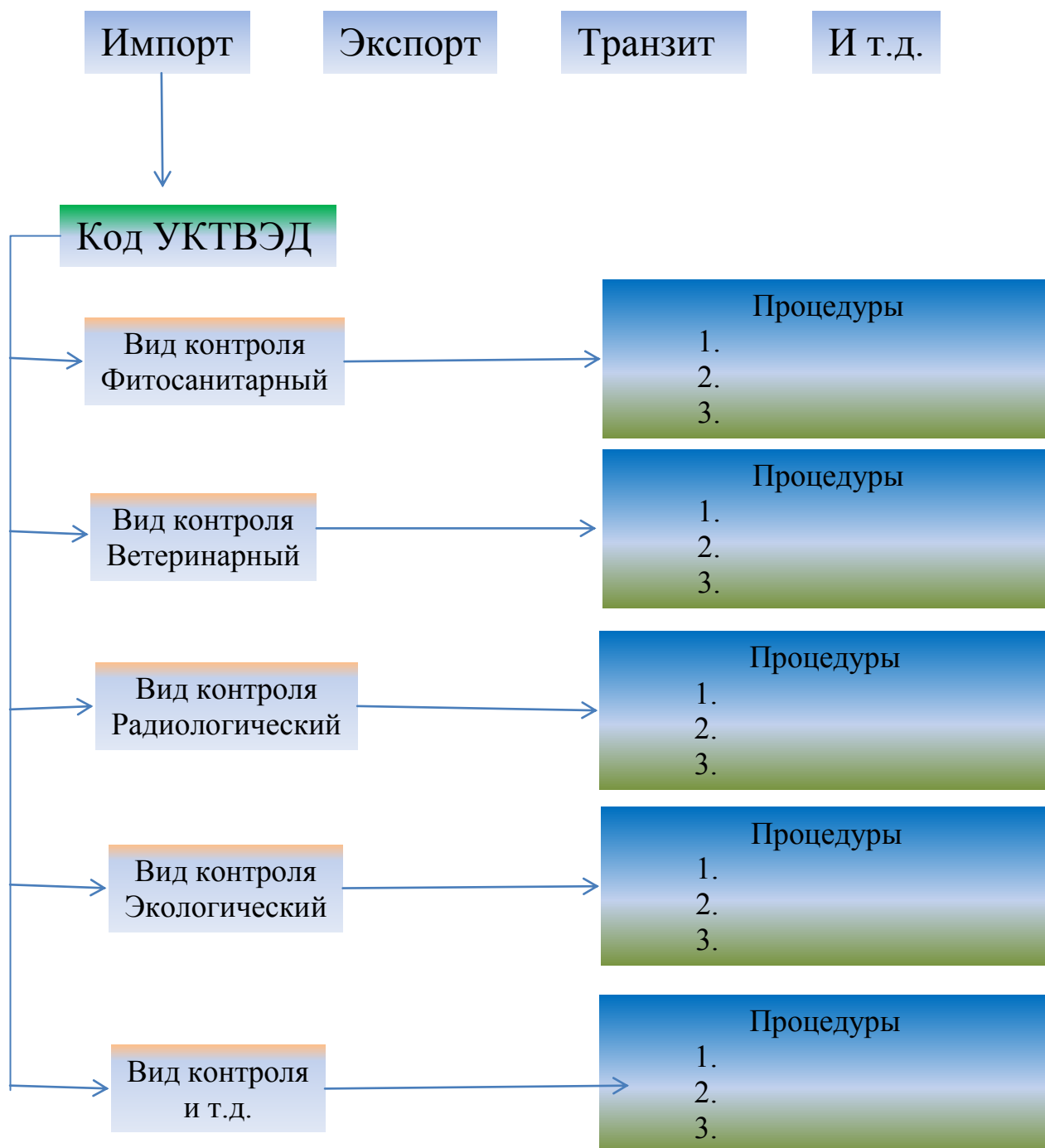
Касательно статьи 1.1 (Публикация) и связанных с ней статей. Участники семинара попросили представителей Правительства Украины, в частности Министерства экономического развития и торговли и Государственной фискальной службы, составить перечень документов, которые регуляторные органы требуют для международных торговых операций, а также соответствующих документальных процедур. Относительно статьи 1.1 (в частности, с учетом необходимости надежной аналитической основы для оптимизации и сокращения числа документов) и статьи 1.2 (Публикация в Интернете), а также связанных с ними статей 10.1, 10.3 и 10.4 важно провести анализ бизнес-процессов с целью подготовки рекомендаций для упрощения документооборота.

В соответствии со ст. 319 Таможенного Кодекса товары, перемещаемые через таможенную границу Украины, кроме таможенного контроля, могут подлежать государственному санитарно-эпидемиологическому, ветеринарно-санитарному, фитосанитарному, экологическому и радиологическому контролю. В пунктах пропуска через государственную границу Украины указанные виды государственного контроля (кроме радиологического) осуществляются таможенными органами в форме предварительного документального контроля на основании информации,

полученной от государственных органов, уполномоченных на осуществление этих видов контроля, с использованием средств информационных технологий. Таможенные органы взаимодействуют с государственными органами, уполномоченными на осуществление указанных видов контроля, координируют работу по их осуществлению в пунктах пропуска через государственную границу и в зонах таможенного контроля на таможенной территории Украины в порядке, установленном настоящим Кодексом и другими законами Украины.

В связи с чем, для облегчения поиска нужной информации субъектам хозяйствования, Департамент фитосанитарной безопасности предлагает создать централизованный сайт на базе ДФС относительно процедуры импорта, экспорта, транзита с привязкой к кодам товаров согласно УКТВЭД. По предложенному ДФС единому шаблону каждый из контролирующих органов предоставит процедуры по импорту, экспорту, транзиту.

Например: (согласно предоставленной таблице):



Касательно меры 1.3 (Справочные центры), участники отклонили предложенное его отнесение к категории «В» и предложили отнести его к категории «С», поскольку для реализации этой меры потребуются ресурсы и время, в первую очередь для подготовки сотрудников этих центров и заработной платы для них. Необходимо устранить сложные процедуры предоставления информации.

Меру 1.4 (о предоставлении сообщений о том, где следует искать публикации, и контактной информации справочных центров) будет легко выполнить, однако после реализации мер, предусмотренных в статьях 1.1, 1.2, 1.3, поэтому участники предложили для него категорию «В», а не «А», как изначально было предложено экспертами.

По статье 2.1 (возможность подавать комментарии) Фискальная служба отметила свою готовность соблюдать эту меру, поэтому она должна быть отнесена к категории «А». Можно поставить вопрос о том, выполняют ли другие ведомства эту меру.

По статье 2.2 (Консультации) было отмечено, что все ведомства имеют общественные консультативные советы, но были выражены определенные сомнения в связи с качеством обсуждений в этих органах. Необходимо сохранить эту меру в категории «В». Участники рекомендовали сделать консультации частью круга полномочий Национального органа по упрощению процедур торговли, который будет создан.

Что касается статьи 3 (Заблаговременные решения), можно утверждать, что именно соблюдение обязательных требований этой статьи нужно для отнесения этой меры к категории «А», в то время как необязательные требования можно или относить или не относить к этой классификации. Украина выполняет минимальные требования по этой статье (заблаговременные решения о классификации и происхождении товаров), поэтому мера может быть отнесена к категории «А». Однако бизнес-сообщество выразило желание о включении в этот перечень также необязательных требований, таких, как заблаговременные решения о таможенной оценке, что означает отнесение к категории «С»^[1].

Касательно этой и других мер, участники рекомендовали просить правоведов проверить, необходимо ли информировать ВТО относительно необязательных требований в соответствии с Соглашением.

Относительно статьи 4 (Процедуры обжалования или пересмотра) представитель Фискальной службы отметил, что требования, предусмотренные настоящей статьей, были выполнены, но авторы отчета предложили включить эту меру в категорию «С», поскольку нужна серьезная дальнейшая работа для согласования соответствующего законодательства и его реализации.

По статье 5.1 (Сообщение с целью совершенствования мер контроля или проверок) участники согласились включить ее в категорию «В», но было отмечено, что эта мера должна рассматриваться в связи с другими статьями, связанными с ней.

По статье 5.2 (Задержка) было отмечено, что такого термина в таможенном и другом соответствующем законодательстве Украины не было, поэтому необходимо далее работать с законодательством и изучать соответствующий национальный и международный передовой опыт. Авторы доклада предложили для этой меры категорию "С", но участники предложили категорию «В». Представитель EUBAM отметил, что объединение налоговых и таможенных органов в Украине представляет значительное изменение организационно-правовых рамок и несет значительные риски для ряда отраслей, на которые распространяется Соглашение (в том числе эта статья).

Касательно статьи 5.3 (Процедуры исследований) авторы отчета предложили категорию «С», что и было сохранено участниками семинара. Требование этой статьи заключается в предоставлении возможности повторного лабораторного исследования в случае возникновения разногласий между коммерсантами и контролирующими органами по результатам первых исследований. Важно подготовить список лабораторий, которые могут проводить такие исследования, и согласовать между различными ведомствами правила повторных исследований.

По статье 6.1 (Общие меры регулирования в отношении сборов и платежей) участники согласились с предложением о сообщении как о мере категории «В». Важно, чтобы в соответствии с положениями настоящей статьи такие сборы и платежи взимались только за фактически предоставленные услуги или расходы, связанные с самой процедурой.

Подобным образом была предложена категория «В» для статьи 6.2 (Конкретные меры регулирования в отношении сборов и платежей за таможенное оформление).

Соответствующие органы должны проверить свои процедуры на предмет существования адвалорных сборов, и если они будут выявлены, их необходимо устранить. Адвалорные пошлины были недавно устранены, а остальные сборы, по имеющейся информации, связаны с реальными услугами. Никакие суммы от таких сборов не должны поступать в государственный бюджет. К сожалению, представители ведомств не могли определить никаких временных рамок для фактической имплементации этих мер.

По статье 6.3 (Штрафные санкции) эксперты предложили категорию «С», что было сохранено участниками. Эксперты подчеркнули необходимость обеспечения согласования определения наказания в украинской системе административного права с процедурами определения и осуществления, предусмотренными в Соглашении.

Нотификация в Секретариат ВТО по статьям и 7.1 (Обработка документов до прибытия товаров) была сделана как для категории «А», но ведомства, кроме Государственной фискальной службы, отметили, что они еще не имплементировали эту меру. Поэтому им было предложено принять срочные меры для ее имплементации. Если необходима внешняя поддержка, с запросом о ней необходимо обращаться немедленно, до вступления Соглашения в силу ^[2].

Отнесение статьи 7.2 (Электронные платежи) в категории «С» было сохранено участниками. Отмечались проблемные вопросы прозрачности электронных платежей в таможене, в то время как другие учреждения не реализовали электронные платежи.

По статье 7.3 (Разделение выпуска и окончательного определения таможенных тарифов, налогов, сборов и платежей) эксперты предложили категорию «С», что было сохранено участниками.

По статье 7.4 (Управление рисками) эксперты предложили категорию «С» для всех пунктов, кроме 7.4.4, по которому уже сделано сообщение по категории «А». Контрольные и другие меры, отраженные в Соглашении, должны быть основаны на результатах анализа и оценки рисков. Цель этой статьи заключается в обеспечении более быстрого выпуска грузов с низкой степенью риска. По этим причинам все основные регуляторные органы должны ввести свои системы управления рисками (системы анализа и оценки рисков, профилирования рисков). Даже если нет требования по налаживанию взаимодействия между этими системами, некоторые участники отметили, что это было бы важным шагом в рамках имплементации. Представитель EUBAM отметил, что слияние налоговой и таможенной служб может

поставить под угрозу реализацию и поддержку надлежащей системы управления рисками в таможенных органах. Дополнительно, эксперты ДФС выразили озабоченность по поводу отсутствия в новой утвержденной структуре ДФС подразделения по управлению таможенными рисками.

О статье 7.4.4 Украина сообщила по категории «А», и это было подтверждено, но эта мера может быть реализовано только после выполнения мер, предусмотренных пунктами 1-3 статьи 7. Поэтому было бы логично сообщить о ней в категории «В».

Следует иметь в виду, что Государственная фискальная служба уже использует критерии избирательности, предусмотренные в подпункте 7.4.4 статьи 7.4, в системе управления рисками, применяемой во время таможенного контроля товаров, транспортных средств.

Касательно статьи 7.5 (Таможенный пост-аудит) некоторые представители отметили, что для такого аудита уже есть процедура. Тем не менее, эксперты указали, что необходимо сделать больше, чтобы гарантировать надлежащее функционирование пост-аудита на основе анализа рисков и избирательности. Поэтому они предлагают отнести эту статью к категории «С».

Хотя статья 7.6 (Определение и опубликование среднего времени выпуска товаров) не имеет обязательного характера, эксперты и участники подчеркнули важность выполнения этих задач, как рекомендуется в исследовании ВТамО по времени выпуска товаров. Они рекомендовали отнесение этой меры к категории «С». Это предполагает определенные расходы на проведение соответствующих исследований времени выпуска для ряда пограничных переходов и для различных транспортных средств. Стоимость и время недавнего исследования времени выпуска в порту Одессы, умноженные на количество других исследований в различных пунктах пересечения границы, могут служить основой для оценки стоимости и времени для реализации этой меры. К этому можно добавить необходимость проведения анализа бизнес-процессов как более глубокого аналитического инструмента для анализа, реформирования и совершенствования процедур торговли.

Ранее сделанное уведомление о статье 7.7 (Меры для упрощения процедур торговли для уполномоченных операторов) вызвало серьезные опасения. Хотя институт уполномоченных экономических операторов предусмотрен в Таможенном кодексе, нужно сделать гораздо больше для достижения соответствия этой мере с точки зрения функциональной системы уполномоченных экономических операторов. Как и для других проблемных мер, о которых уже сообщалось в категории «А», необходимы безотлагательные действия. Эксперты предложили сосредоточиться на имплементации этой меры в три этапа (в том числе на необходимости получения немедленной технической помощи). (1) разработать процедуру для выбора уполномоченных экономических операторов (УЭО) в соответствии с положениями статьи 7.7 Соглашения, и предоставления льгот УЭО, соответствующим требованиям, как это описано в Соглашении; (2) разработать дополнительное законодательство (подзаконные акты и инструкции) в поддержку этой процедуры; (3) определить штрафные санкции для УЭО, не придерживающихся соответствующих требований.

По статье 7.8 (Срочные грузы) участники договорились о категории «А», но некоторые из процедур необходимо описать более подробно для ускорения их осуществления.

По статье 7.9 официальное уведомление касалось только мер, определенных в п.п. 7.9.3 и 7.9.4. О мерах п.п. 7.9.1 и 7.9.2 необходимо получить заключение

соответствующих органов (в частности, ветеринарной и фитосанитарной служб), прежде чем сделать вывод об отнесении мер к определенной категории. Представители этих учреждений на семинаре были не в состоянии предложить соответствующую категорию. О части этих мер уже сообщалось по категории «А», и участники отмечали проблемы с их имплементацией, поэтому этим мерам необходимо уделить неотложное внимание.

В Порядок проведения осмотра, обследования, анализа, фумигации (обеззараживания) и инспектирования (оформления фитосанитарного и карантинного сертификатов) объектов регулирования в сфере карантина растений, утвержденный постановлением КМУ от 12.05.2007 № 705, внесены изменения, в частности, - срок проведения фитосанитарной экспертизы для объектов регулирования, заключение которой предоставляется по результатам проведения анализа наличия вредоносных организмов в настоящее время проводится в течение 24 часов с момента подачи образца объекта регулирования на анализ ^[3].

Кроме этого, согласно Таможенного Кодекса, таможенным органам для помещения товаров под таможенный режим таможенного склада запрещается требовать:

«...

2) проведение видов контроля, указанных в части первой статьи 319 настоящего Кодекса».

Исходя из вышеизложенного, фитосанитарный контроль проводится после помещения товаров на таможенный склад во время проведения таможенного контроля.

Мера статьи 8 (Сотрудничество приграничных ведомств) была указана в категории «А», но Отчет и участники отметили отсутствие готовности по ней, поэтому ей также необходимо уделить неотложное внимание. Оценки ОЭСР по имплементации различных мер по упрощению процедур торговли показали ухудшение в этой области. Бизнес-сообщество отмечает, что множественность процедур и мер контроля создает проблемы. Оценку имплементации и дальнейших действий по этому показателю следует разделить между такими двумя задачами: координацией между украинскими ведомствами на границе и координацией между украинскими ведомствами и ведомствами соседних стран. Участники из Государственной фискальной службы и других ведомств отметили разработку проектов координации с Польшей несколько лет назад. Важно рассмотреть реализацию этих проектов.

О мере статьи 9 (Перемещение под таможенным контролем товаров, предназначенных для импорта) было сообщено в категории «А», и участники подтвердили, что серьезных проблем с этим нет.

Нумерация для статей 10.9А и 10.9В Соглашения была изменена на 10.9.1 и 10.9.2, что должно быть отражено в Отчете. Аналогично 11.11.1, 11.11.2, 11.11.3, 11.11.4, 11.11.5, 11.12 и 11.13 были изменены на 11.11, 11.12, 11.13, 11.14, 11.15, 11.16 и 11.17, что также должно быть отражено в Отчете.

Статья 10.1 (Требования к формальностям и документации) отнесена к категории «С», поскольку для анализа и упрощения требований к документам и документарных процедур необходима международная помощь. Первыми шагами, для которых также необходима внешняя помощь, может быть инвентаризация требований к документам и документарных процедур (как уже отмечалось в комментариях к статье 1.1 выше) и анализ бизнес-процессов (для чего ЕЭК ООН может предложить методику и подготовку по принципу «тренингов для тренеров» с целью проведения

серии анализа бизнес-процессов и подготовки рекомендаций по реформе, начиная с некоторых товаров, стратегических для Украины).

Предлагаемая категория для статьи 10.2 (прием копий) была «В», но некоторые участники отмечали, что для выдачи юридически действительных электронных копий документов потребуется система электронных подписей - необходима реализация соответствующих положений законодательства, сертификация и практическое использование электронных подписей и электронной документации. По этой причине они предложили отнести это мероприятие к категории «С».

Мера статьи 10.3 (Применение международных стандартов) была утверждена в категории «С», и участники подчеркнули необходимость начать с создания списка стандартов, которые необходимо будет соблюдать. Важно рассмотреть, какие международные правовые нормы были использованы для разработки национальных норм и документарных процедур. Эта информация должна быть объявлена на соответствующих веб-сайтах. Дополнительно к стандартным формам и процедурам, описанным в документальных актах различных отраслевых организаций (например форм и требований к документации для различных сертификатов), более ранние варианты проектов текстов Соглашения включали ссылки на стандарты ЕЭК ООН, ВТО и ISO. Такие стандарты могут включать в себя Формуляр-образец Организации Объединенных Наций для торговых и транспортных документов и различные коды, которые поддерживает в своих рекомендациях по упрощению процедур торговли ЕЭК ООН (например, код ООН для портов и других пунктов, связанных с торговлей UNLOCODE), Модель данных Всемирной таможенной организации и т.д. Была бы полезной имплементация региональных стандартов (например, стандартов Европейского союза), поскольку они основаны на более широких международных/глобальных стандартах, подобно тому, как Единый административный документ ЕС базируется на UNLK и в максимальной степени использует международные коды. Для имплементации международных стандартов также будет полезным проведение анализа бизнес-процессов.

Статью 10.4 (Единое окно) однозначно необходимо отнести к категории «С», поскольку, даже учитывая существование успешной системы портового сообщества в Одесской области, работа по созданию национального таможенно-торгового единого окна все еще только должна начинаться. Это будет самой дорогой мерой, и ее необходимо рассматривать в категории «С». В ходе обсуждения ЕЭК ООН отметила, что примеры механизмов единого окна, внесенные в документы ЕЭК ООН, указывают, что возможная стоимость их имплементации составляет от 1 до 6 млн. долларов США. К имплементации этой меры должен быть применен проектный подход с определением шагов планирования и осуществления с участием всех заинтересованных сторон. Планы и заявки на финансирование и помощь должны включать анализ бизнес-процессов и их модификацию; анализ нормативно-правовой базы и создание благоприятной правовой среды; гармонизацию данных и приведение в соответствие с международными стандартами, разработку соответствующей системы на основе информационных технологий.

Мера статьи 10.5 (Предотгрузочная инспекция) необходимо отнести к категории «А», поскольку предотгрузочная инспекция не применяется в Украине.

Эксперты предложили отнести статью 10.6 (использование услуг таможенных брокеров) к категории «А», поскольку страны не должны делать использования услуг таможенных брокеров обязательным. В Украине использование услуг таможенных брокеров не является обязательным ни для одной из сторон.

В отношении статьи 10.7 (Совместные приграничные процедуры и единые требования к документации) эксперты предложили категорию «С», хотя

Государственная фискальная служба отметила, что Постановление № 491 предусматривает единые процедуры на всей территории Украины. Однако это требует дальнейшего анализа и согласования документов и процедуры, как указано в статьях 1.1 и 10.1, принимая во внимание требования пункта 10.7.2.

О мерах статьи 10.8.1 (Товары, в таможенном оформлении которых отказано) уже сообщалось в категории «А». Украина должна пересмотреть эту процедуру и обеспечить ее соответствие требованиям Соглашения до его вступления в силу.

Пункт 10.8.2 этой статьи, который еще не был отнесен к какой-либо категории, потребует дальнейшего анализа в соответствии с категорией этой меры.

По статье 9.1 (Временный ввоз товаров) было сделано сообщение в категории «А», и эксперты и участники подтвердили ее отнесение к этой категории.

По статье 9.2 (Временный ввоз товаров и оформления товаров в режимах «переработка на таможенной территории» и «переработка вне таможенной территории») было сделано сообщение в категории «А», и эксперты и участники подтвердили ее отнесение к этой категории.

Были рассмотрены различные обязательства, приведенные в статье 11 (Транзит). Эта статья основана на статье V ГАТТ, которая четко определяет основные обязательства в области транзита. К сожалению, не все положения Соглашения такие же четкие. По пунктам 1, 2, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, и 17 было сообщено Украине в категории «А». Для целей анализа готовности, информирования и реализации мероприятий, предусмотренных этой статьей, различные мероприятия должны быть разделены на два типа: (а) мероприятия, связанные с правом других стран использовать территорию страны для транзита (меры, описанные в пунктах 11.1 - 11.5) и (б) таможенные процедуры транзита (меры, указанные в пунктах 11.6 - 11.17). К сожалению, не было представителя Министерства инфраструктуры; с этим Министерством должно быть обсуждено отнесение этих мер к категориям, в дополнение к таможенным органам (Государственная фискальная служба дала свои выводы в ходе семинара) и Ассоциации автоперевозчиков Украины (БААП).

Касательно пунктов 11.1 и 11.2 Украина сделала уведомление в категории «А», и эти пункты необходимо имплементировать как можно быстрее. Представители частного сектора подняли вопрос о том, были ли имплементированы меры, описанные в этих двух пунктах, но проблема может быть слишком сложной в нынешней ситуации.

Эксперты и участники согласились, что пункт 11.3 также можно отнести к категории «А».

Пункт 11.4 относится к принципу наибольшего благоприятствования ГАТТ, и меру можно отнести к категории «А», но для этого нужно заключение Министерства инфраструктуры.

Пункт 11.5 можно предварительно отнести к категории «С», но здесь нужен вывод Министерства инфраструктуры, а также Ассоциации автоперевозчиков Украины (БААП).

Пункт 11.6 можно предварительно отнести к категории «С», но здесь важно заключение Министерства инфраструктуры, а также Ассоциации автоперевозчиков Украины (БААП). Есть проблемы с толкованием этой статьи, поэтому ведомству, которое дает сообщение в категориях «В» и «С», может потребоваться провести дальнейшие обсуждения с другими соответствующими органами: Государственной фискальной службой, Министерством инфраструктуры и Ассоциацией автоперевозчиков Украины (БААП).

Пункт 11.7 можно предварительно отнести к категории «С», но здесь важен вывод Министерства инфраструктуры, а также Ассоциации автоперевозчиков Украины (БААП).

Уровень имплементации пункта 11.8 может вызвать определенные сомнения в Украине. Необходимо организовать дискуссии среди соответствующих ведомств и по их результатам принять решение о готовности Украины имплементировать эту меру (не применять технические регламенты и процедуры оценки соответствия к транзитным товарам). Если эти дискуссии покажут, что указанные нормы и процедуры не применяются к транзитным товарам, то об этой мере можно будет сообщить в категории «А».

О мерах в соответствии с пунктом 11.9 было сообщено в категории «А». Но к нему можно поднять такие же вопросы, как были подняты по статье 7.1.

К сожалению, не было достаточно времени для обсуждения ситуации с выполнением пункта 11.10.

Касательно статей 11.11 - 11.17 было сообщение в категории «А». Не было принципиальных возражений по этому поводу, кроме пункта 11.17 - назначение национального координатора транзита, и этот вопрос ожидает решения (нужно разъяснение).

По статье 12 (Таможенное сотрудничество) эксперты предложили категорию «В». В этой статье отражены соответствующие тексты международного таможенного законодательства, а именно пересмотренной Киотской конвенции. Важно рассмотреть соответствие таможенного законодательства и практики Украины положениям настоящей статьи.

Создание Национального комитета по вопросам упрощения процедур торговли (статья 23.2) не требует отнесения к категории. Мера должна быть имплементирована до вступления Соглашения в силу. Участники обсудили варианты создания такого комитета с заместителем Министра экономического развития и торговли Натальей Микольской. Она проинформировала участников о том, что правительство тщательно рассматривает различные варианты, в том числе возможность его создания на основе опыта и структуры Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур торговли и логистики. Новая структура и условия деятельности Комитета должны отражать необходимость определения сферы действия Соглашения - возможно, с помощью создания нескольких подгрупп.

[\[1\]](#) предложения Департамента фитосанитарной безопасности Госветфитослужбы: Статью 3 (Заблаговременные решения) предлагаем отнести к категории С, поскольку во-первых, предварительные решения требуют налаживания коммуникаций с заявителем, возможно через определенную информационную программу в сфере фитосанитарии, доступ к которой имеют фитосанитарные инспекторы и субъекты хозяйствования. Во-вторых, процедура вынесения предварительных решений не урегулирована на законодательном уровне. В-третьих, заблаговременные решения невозможны без физического контроля груза с целью установления фитосанитарного состояния объектов регулирования.

[\[2\]](#) Комментарий Департамента фитосанитарной безопасности Госветфитослужбы: Реализация статьи 7.1 «Обработка документов до прибытия товара» в части проведения фитосанитарного контроля товаров в ближайшее время невозможна, поскольку возникают определенные трудности: определение данной процедуры на законодательном уровне в сфере карантина растений; закупка компьютерного и серверного оборудования для обеспечения возможности накопления и обработки информации; создание программного обеспечения для реализации статьи 7.1. Следовательно, отнесение этой статьи в категории «А» проблематично.

[\[3\]](#) Комментарий и предложение Департамента фитосанитарной безопасности Госветфитослужбы: Фрукты и овощи относятся к товарам с высоким фитосанитарным риском. Большинство карантинных организмов, отсутствующих на

территории Украины, именно с импортными фруктами и овощами могут попасть на территорию Украины. Поэтому важно проведение фитосанитарной экспертизы импортной продукции в соответствии с утвержденными методиками. Постановлением Кабинета Министров Украины от 12.05.2007 г.. № 705 предусмотрено проведение фитосанитарной экспертизы в течение 24 часов. Наряду с этим, Департамент фитосанитарной безопасности при планировании фитосанитарного контроля отдает приоритет скоропортящимся товарам, но с целью внесения законодательных изменений предлагает отнести эту статью к **категории В**.

Второе совещание министров Восточного партнерства по вопросам цифровой экономики

5 октября 2017 г., Таллин, Эстония

Декларация

5 октября 2017 года в Таллине (Эстония) состоялась встреча министров, занимающихся вопросами цифровой экономики, представителей Республики Армения, Азербайджанской Республики, Республики Беларусь, Грузии, Республики Молдова и Украины (далее совместно именуемые «партнеры ВП» или «Страны-партнеры ВП»), представителей Европейского союза (ЕС) и министров или представителей государств-членов ЕС, в ходе которой участники подтвердили намерения заниматься развитием цифровой экономики, способствующей, в свою очередь, социально-экономическому развитию и созданию новых рабочих мест в рамках Восточного партнерства (ВП).

Также присутствовали представители международных финансовых учреждений (МФУ), регламентирующих органов в области электронных коммуникаций, научно-исследовательских учреждений, специализирующихся на сетях передачи данных, а также представители частного сектора и широкой общественности.

В Декларации Саммита Восточного партнерства, состоявшегося в мае 2015 года в Риге, указано, что цифровая экономика - это «область с еще неиспользованным потенциалом как для ЕС, так и его для партнеров». Участники саммита с нетерпением ожидали «проведения первого совещания министров ВП по вопросам цифровой экономики» и «запланированного создания Группы по гармонизации цифровых рынков (HDM)».

С мая 2015 года Европейская комиссия начала реализацию стратегии цифрового единого рынка (DSM), направленную на обеспечение более широкого доступа к товарам и услугам и справедливых условий для всех участников рынка путем устранения основных барьеров, таких как разрозненность нормативно-правовой базы, наличие дискриминационных условий и действующее законодательство, не отвечающее современным требованиям. В информационном сообщении касательно среднесрочного контроля реализации стратегии DSM (май 2017 года) указано, что необходимо сосредоточить внимание на серьезных вопросах, требующих общего решения, в частности, на вопросах, связанных с обменом данными, кибербезопасностью и онлайн-платформами, а также вопросах существенных инвестиций в инфраструктуру и наработку навыков.

В Декларации первого совещания министров ВП по вопросам цифровой экономики, состоявшегося в Люксембурге 11 июня 2015 года, участники подтвердили важность перечня тем для развития цифровой экономики в рамках Восточного партнерства. Участники согласились поделиться передовым опытом и углубить сотрудничество по этим вопросам. Была принята рекомендация о создании Группы HDM, а также о необходимости дальнейшей работы МФУ по содействию цифровой экономике в рамках Восточного партнерства.

В Совместном заявлении совещания на уровне министров по вопросам цифрового сообщества с партнерами стран Восточного партнерства, состоявшегося в Брюсселе 18 октября 2016 года, участники подтвердили свое видение цифрового сообщества. В нем указано, что преимущества единого цифрового рынка можно использовать и в странах-партнерах Восточного партнерства а также, возможно, других странах, соседствующих с ЕС. Участники одобрили создание Группы HDM в октябре 2015 года и завершение первого исследования гармонизации цифровых рынков. Участники согласились сосредоточить деятельность в области цифрового сотрудничества на шести приоритетных вопросах, в частности: телекоммуникационные правила и инфраструктура; доверие и безопасность в цифровой экономике; электронная торговля, включая электронную коммерцию, электронную таможенную и электронную логистику/цифровые транспортные коридоры;

цифровые навыки; инновации в области ИКТ и экосистем стартапов и электронного здравоохранения. Участники призвали к созданию тематических сетей ВП по этим вопросам, которые будут способствовать разработке «дорожных карт» гармонизации на 2020 год, включая основные этапы для подготовки саммита Восточного партнерства 2017 года. По этому случаю Европейская комиссия объявила инициативу EU4Digital средством поддержки реализации дорожных карт.

Учитывая всё вышесказанное, участники приняли следующую Декларацию:

1. Правила и инфраструктура электронных коммуникаций

Участники еще раз подтверждают важность сектора электронных коммуникаций для развития цифровой экономики, инноваций, инвестиций и торговли. В частности, они подчеркивают следующее:

- **Поддержка независимости национальных регулирующих органов** в области электронных коммуникаций обеспечивает надлежащее функционирование соответствующих рынков электронных коммуникаций путем поощрения конкуренции, привлечения инвестиций и защиты прав потребителей. Это выгодно как для развития экономики, так и гражданам/потребителям, которые получают доступ к более широкому выбору инновационных услуг в области электронных коммуникаций по более низким ценам.
- Развитие **широкополосной связи** имеет огромное значение для цифровой экономики не только с точки зрения возможности увеличения роста ВВП, но и с точки зрения обеспечения необходимой платформы для развития электронных услуг (eServices) для бизнеса и граждан.
- Для развития **диапазона радиочастот** необходим скоординированный подход, чтобы избежать интерференционных помех на границах страны и позволить таким инновационным услугам как дистанционное здравоохранение (здравоохранения в сельской местности и удаленных районах) функционировать, несмотря на границы (на трансграничной основе). В рамках ЕС с 30 июня 2020 года должно состояться отделение 700 МГц-части спектра от наземного телевизионного вещания, с тем чтобы полоса использовалась для беспроводной широкополосной электронной связи. Государства-члены ЕС могут продлить время реализации на два года. В настоящее время необходимо заняться скоординированным подходом совместно со странами, соседствующими с ЕС, в частности с партнерами ВП.
- **Услуги международного мобильного роуминга** играют важную роль в содействии экономическому и социальному взаимодействию как для торговли, так и для индустрии путешествий. Снижение розничных роуминговых расходов в рамках стран-партнеров Восточного партнерства (и, возможно, на более позднем этапе с ЕС) будет способствовать повышению благосостояния граждан.

Участники соглашались осуществлять дальнейшие действия в этой области, которые позволят партнерам Восточного партнерства создавать независимые национальные регулирующие органы для электронных коммуникаций там, где это применимо, и содействовать координации спектра, в частности на 700 МГц, среди стран Восточного партнерства и ЕС. Участники также соглашались начать дальнейшие действия, с тем чтобы партнеры ВП могли разработать национальные стратегии широкополосной связи (если таковые еще не были приняты) и применять соответствующие законы и постановления ЕС, способствующие развитию широкополосной связи. Участники одобряют предварительные результаты исследования «Согласованный подход к ценообразованию на роуминг и снижение тарифов на роуминг среди партнеров ВП», в частности предложенные варианты и меры, и соглашались работать дальше в рамках развития общего международного пространства роуминга (включая работу в рамках разработки соглашения о роуминге) среди стран ВП.

Необходимо сконцентрировать усилия для достижения следующих целей к 2020 году: учреждение независимых национальных регулирующих органов для контроля электронных коммуникаций не менее чем в пяти странах-партнерах Восточного партнерства; запуск национальных стратегий широкополосной связи всеми партнерами ВП в соответствии с аналогичными стратегиями ЕС; разработка согласованных национальных стратегий в области спектра среди партнеров ВП и ЕС; разработка согласованного ценообразования на услуги роуминга и снижение тарифов на роуминг в рамках стран-партнеров ВП - начало переговоров о роуминге с ЕС.

2. Доверие и безопасность в рамках цифровой экономики

Участники подтверждают важность доверия к цифровой экономике и кибербезопасности как средства сохранения открытости Интернета и свободы в сети, а также подчеркивают следующее:

- **"Доверительные услуги"** (электронные подписи, электронные печати, электронные метки даты/времени, электронные зарегистрированные службы доставки и веб-аутентификация), совместимые и юридически признанные в граничащих странах, позволяют компаниям работать в Интернете более удобным и безопасным способом, с меньшими административными расходами и с более высокой производительностью, будь то деловые операции или деловые отношения с различными национальными администрациями. Кроме того, поскольку все больше и больше людей предпочитают жить за границей продолжительное время или часто путешествовать (командировки и отпуск), важно, чтобы у них были надежные и удобные инструменты для проведения электронных трансграничных транзакций.
- **Кибербезопасность** обеспечивает повышенную устойчивость критической инфраструктуры в различных ключевых секторах экономики, таких как телекоммуникации, энергетика, транспорт, банковское дело и т. д. в интересах граждан, предприятий и государственных администраций.

Участники соглашаются осуществлять дальнейшие действия в этой области в целях содействия принятию странами-партнерами по Восточному партнерству части Правил eIDAS (глава "Доверительные услуги") (если таковые еще не утверждены) в полном соответствии с соответствующими законами и постановлениями ЕС, в частности касательно норм об обеспечении защиты прав граждан, защиты данных, безопасности и конфиденциальности, а также общих правил защиты данных. Они также соглашаются предпринять дальнейшие действия по содействию разработке (если таковые еще не разработаны) национальных стратегий в области кибербезопасности и учреждению национальных групп реагирования на инциденты, связанные с нарушением компьютерной безопасности (CSIRT)/компьютерных групп реагирования на чрезвычайные ситуации (CERT) в странах-партнерах ВП в соответствии с передовыми практиками ЕС.

Все предпринимаемые меры в этой области должны быть нацелены на достижение следующих целей к 2020 году: а) запуск пилотных проектов, обеспечивающих работу совместимых трансграничных и региональных систем eSignature (электронная подпись) для обеспечения трансграничных электронных услуг (eServices) для предприятий, где это целесообразно, среди партнеров ВП и ЕС и б) разработка и реализация национальных стратегий кибербезопасности, наличие полностью функционирующих национальных служб CSIRT/CERT, сотрудничающих с соответствующими службами CSIRT/CERT государств-членов ЕС, а также налаживание расширенного государственно-частного и международного сотрудничества в этой области во всех странах-партнерах ВП.

3. eTrade, включая eCommerce, eCustoms и eLogistics/цифровые транспортные коридоры

Участники подтверждают важность электронной торговли (eTrade) и ее компонентов - электронной коммерции (eCommerce), электронной таможни (eCustoms) и электронной логистики (eLogistics)/цифровых транспортных коридоров - для повышения конкурентоспособности цифровой экономики. В частности, они подчеркивают, что согласованная трансграничная торговля повышает безопасность и прозрачность торговых операций; сокращает административные расходы и потери доходов за счет сокращения мошенничества и несоблюдения

законодательства; уменьшает задержки и затраты на границе; повышает уровень цифровых услуг, предлагаемых предприятиям и гражданам.

Участники одобряют предварительные результаты исследования «eTrade и eLogistics в рамках Восточного партнерства», в частности региональные рекомендации и национальные дорожные карты, предложенные для согласованных систем электронной торговли среди партнеров ВП в соответствии с нормами ЕС, а также анализ осуществимости и рекомендации по внедрению цифрового транспортного коридора между регионами Балтийского и Черного моря, которые будут в дальнейшем использованы во всех странах-партнерах ВП. Участники соглашаются осуществлять дальнейшие действия для принятия партнерами ВП законодательства и норм ЕС в области eCommerce, eCustoms и eLogistics, а также для разработки совместимых систем eTrade среди партнеров ВП и с ЕС.

Усилия в этой области должны быть нацелены на достижение следующих целей к 2020 году: наличие согласованного законодательства для электронной коммерции, электронной таможни и электронной логистики/цифровых транспортных коридоров среди партнеров ВП и ЕС; функционирование импорто-экспортных операций, перепроектированных для eTrade, во всех странах-партнерах Восточного партнерства; запуск пилотных программ для трансграничной электронной торговли среди партнеров ВП и ЕС; запуск пилотного проекта для развития цифрового транспортного коридора между Балтийским и Черным морями, который будет в дальнейшем внедрен во всех странах-партнерах ВП.

4. Цифровые навыки

Участники подтверждают важность цифровых навыков для цифровой экономики. Участники подчеркивают дисбаланс между квалификацией сегодняшних специалистов и необходимыми навыками. Развитие профессионального обучения имеет решающее значение для европейской конкурентоспособности и для развития цифрового сообщества в Европе. Согласованные стратегии по развитию цифровых навыков в рамках Восточного партнерства должны быть направлены на объединение национальных органов власти, компаний, социальных партнеров, некоммерческих организаций и поставщиков образования в целях удовлетворения растущей потребности в цифровых навыках.

Участники одобряют прогресс, достигнутый в процессе создания национальных коалиций для создания цифровых рабочих мест в странах-партнерах Восточного партнерства, на основе коалиции по созданию цифровых навыков и рабочих мест в ЕС. Они соглашаются осуществлять дальнейшие действия для разработки и реализации национальных стратегий в области цифровых навыков в странах-партнерах ВП в соответствии с аналогичными стратегиями ЕС. Это включает в себя учреждение национальных коалиций для создания цифровых рабочих мест, основанных на коалиции цифровых навыков и рабочих мест ЕС.

Усилия в этой области должны быть направлены на достижение следующих целей к 2020 году: а) разработка и реализация национальных стратегий в области цифровых навыков всеми партнерами ВП в соответствии с аналогичными стратегиями ЕС; и б) учреждение национальных коалиций для создания цифровых рабочих мест всеми партнерами ВП, на основе коалиций цифровых навыков и рабочих мест ЕС.

5. Инновации в области ИКТ и экосистемы стартапов

Участники подтверждают важность инноваций в области ИКТ и экосистем стартапов для цифровой экономики; эти экосистемы способствуют созданию новых предприятий на базе ИКТ и обеспечивают гораздо более благоприятную среду для процветания и роста существующих предприятий.

Участники отметили предварительные результаты исследования «Инновации в области ИКТ и экосистемы стартапов в странах ВП», в частности: оценка потребностей для всех партнеров ВП; региональные рекомендации и национальные дорожные карты, предложенные для содействия

развитию экосистем в странах Восточного партнерства; идентификация заинтересованных сторон в экосистемах стран-партнеров Восточного партнерства; и включение информации о заинтересованных сторонах в соответствующие сети и онлайн-платформы Startup Europe. Участники также одобрили прогресс, достигнутый благодаря EaRConnect, высокопроизводительной сети широкополосного интернета для исследований и образования, создаваемой во всех странах-партнерах Восточного партнерства. Они соглашаются осуществлять дальнейшие действия в этой области, с тем чтобы обеспечить для всех партнеров Восточного партнерства структурированные экосистемы для исследований, инноваций и стартапов в области ИКТ, связанных с аналогичными экосистемами в ЕС, в том числе через инфраструктуру и услуги EaRConnect; расширение существующих и/или разработка новых платформ по мере необходимости.

Усилия в этой области должны быть направлены на достижение следующих целей к 2020 году: а) структурированные экосистемы исследований, инноваций и стартапов в области ИКТ для всех партнеров ВП; б) установление связей между экосистемами партнеров Восточного партнерства и аналогичными экосистемами ЕС; с) для всех партнеров ВП, учреждение национальных сетей данных по исследованиям и образованию (NREN), интегрированных с общеевропейской сетью передачи данных GÉANT.

6. Электронное здравоохранение (eHealth)

Участники признают важность электронного здравоохранения для преобразования системы здравоохранения в контексте цифровой экономики. Они подчеркивают, что электронное здравоохранение может принести пользу гражданам, пациентам, специалистам в области здравоохранения, а также организациям здравоохранения и государственным органам. При эффективном применении eHealth предоставляет более персонализированную «ориентированную на гражданина» медицинскую помощь, которая является более целенаправленной и эффективной, и помогает уменьшить количество ошибок, а также продолжительность госпитализации. Это упрощает процесс социально-экономической инклюзии и равенства, улучшает качество жизни и возможностей пациентов посредством большей прозрачности, доступа к услугам и информации.

Участники одобряют предварительные результаты исследования «Электронное здравоохранение в рамках Восточного партнерства», в частности региональные рекомендации и национальные дорожные карты для согласованных систем электронного здравоохранения среди партнеров ВП в соответствии со стандартами и руководящими принципами ЕС. Они соглашаются осуществлять дальнейшие действия в этой области для содействия принятию партнерами ВП (если таковых еще нет) законодательства, стандартов и руководящих принципов ЕС, связанных с электронным здравоохранением, а также для развития совместимых систем электронного здравоохранения среди партнеров ВП и ЕС, в соответствии с новой инициативой ЕС по цифровой трансформации системы здравоохранения и ухода. Усилия в этой области должны быть направлены на достижение следующих целей к 2020 году: а) утверждение согласованного законодательства в области электронного здравоохранения среди партнеров ВП и ЕС и б) запуск пилотного проекта по оказанию трансграничных услуг электронного здравоохранения среди партнеров ВП и ЕС, с учетом спецификаций в рамках инфраструктуры цифрового обслуживания eHealth (eHDSI).

7. Поддержка НДМ в рамках ЕС

Участники одобрили подготовительную работу, проделанную для первой региональной акции, финансируемой ЕС, под эгидой инициативы EU4Digital, в области цифровой экономики и общества, охватывающей все страны-партнеры Восточного партнерства. Ожидается, что утверждение состоится в ноябре 2017 года на Саммите ВП. Акция будет способствовать устранению существующих барьеров, препятствующих развитию общеевропейских онлайн-сервисов для граждан, государственных администраций и предприятий, в том числе путем согласования цифровой среды между странами-партнерами ВП и ЕС. Участники с нетерпением ожидают утверждения.

Участники также подчеркивают необходимость этой первой Акции в качестве базиса для дальнейших инициатив с использованием дополнительных региональных фондов Европейского соседства (ENI), а также двусторонних фондов ENI (для каждого партнера ВП) и, возможно, с использованием инструментов ENI (с взносом МФУ).

8. Дальнейшие действия

Участники просят Группу НДМ постоянно анализировать прогресс в области цифрового сотрудничества, а также планы на будущее в этой области, и по мере необходимости предоставлять результаты анализа соответствующей Многосторонней платформе Восточного партнерства. Они готовы вновь встретиться на уровне министров для составления плана управления инициативами, в том числе по новым возникающим вопросам и вопросам сотрудничества в этой области. Участники предлагают использовать эту Декларацию министров на Саммите ВП ноябре 2017 года.

ИНФОРМАЦИЯ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЕФАКТ ООН ВО ВТОРОМ ПОЛУГОДИИ 2017 ГОДА

ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ

Ротация действующего руководства

Председатель СЕФАКТ ООН, Лэнс Томпсон 30 июня покинул пост Председателя. В соответствии с процедурой, действующие заместители Председателя назначили исполняющего обязанности Председателя СЕФАКТ до следующей Пленарной сессии, которая пройдет в апреле 2018 года, на которой будет избран новый Председатель. Члены Бюро СЕФАКТ приняли решение о ротационном принципе председательствования.

Ротация заместителей будет проходить следующим образом:

1 июля - 18 сентября	Грангард
19 сентября - 16 октября	Фантетти
17 октября - 11 декабря	Игве
12 декабря - 22 января	Проберт
23 января - 25 февраля	Лолэн
26 февраля - 16 марта	Уатт
17 марта - 30 апреля	Хан

Заместитель Ван Бург продолжает возглавлять Оргкомитет Форума.

Выдвижение кандидатов на должности координаторов областей развития и их тематических направлений (ДОМЕНОВ)

На своем заседании в Париже в конце июня 2017 года, члены Бюро СЕФАКТ назначили координаторов доменов и координационных консультационных на период с 2017 по 2019 годы следующим образом:

<i>Процедуры международной торговли</i>	<i>Вирджиния Крам Мартос</i>
<i>Единое Окно</i>	<i>Алексей Бондаренко</i>
<i>Цепи поставок и Госзакупки</i>	<i>Эдмунд Грэй</i>
<i>Финансы и Платежи</i>	<i>Лилиана Фратини Пасси</i>
<i>Бухучет и Аудит</i>	<i>Бенуа Маршал и Эрик Коуэн</i>
<i>Транспорт и Логистика</i>	<i>Дэвид Рофф и Джэрроу Бескано</i>
<i>Страхование</i>	<i>Андреас Шульц</i>
<i>Окружающая среда</i>	<i>Норберт Пфаффингер</i>
<i>Сельское хозяйство, Рыболовство и</i>	<i>Франс Ван Дипен</i>
<i>Агропродовольствие</i>	
<i>Путешествие и Туризм</i>	<i>Акио Сузуки</i>
<i>Процедуры, касающиеся деловых операций</i>	<i>Кес Спаарбум</i>
<i>Сопровождение библиотек СЕФАКТ ООН</i>	<i>Мэри Кей Бланц</i>
<i>Координатор по синтаксису</i>	<i>Гэт Боксман</i>
<i>Валидация работ</i>	<i>Хидеказу Энжо</i>

Несколько профильных областей и тематических направлений все еще не имеют руководителя или координатора. Это такие направления как: Руководство по реализации положений по УПТ, координатор СУПТ ВТО, Трансграничное управление, э-Правительство, Область спецификаций, Согласование данных, Сектор коммуникаций, Координатор согласования спецификаций требований деловых операций.

Развитие проектов

Недавно был запущен проект «Белая книга Блокчейн». Основная цель - оценить текущее состояние технологии и как ее можно использовать с результатами работы СЕФАКТ ООН. Особое внимание уделяется обеспечению того, чтобы все группы СЕФАКТ ООН подходили к технологии БЛОКЧЕЙН согласованно.

Недавно также был запущен проект по созданию репозитория фактических примеров использования межотраслевого счета-фактуры. Модельный шаблон для представлений будет разработан уже в ближайшее время. Затем будут представлены примеры для возможного использования этого шаблона. СЕФАКТ ООН составил вопросник относительно использования его продуктов и результатов.

Домен процедур международной торговли также начал работу над подготовкой совместного документа с Всемирным экономическим форумом. Этот документ станет первым в серии документов, предложенной ВЭФ, который будет представлен членам ВТО для того, чтобы помочь им ориентироваться в положениях Соглашения об упрощении процедур торговли. Проект уже подходит к завершению.

Домен «единого окна» запустил проект по порталам с одноразовой подачей данных, основанный на «Технических записках по терминологии «Единого окна»», утвержденном на последнем пленарном заседании СЕФАКТ ООН. Этот проект направлен на разработку рекомендации по использованию таких платформ, которые могут предлагать механизмы упрощения, аналогичные механизмам, предлагаемым национальными «Единными окнами».

Домен транспорта и логистики запускает проект «Smart Containers» и электронные сообщения, посредством которых контейнеры могут осуществлять взаимодействие и связь с остальной цепочкой поставок.

Домен цепи поставок и госзакупок запускает проект по устойчивым государственным закупкам. Этот проект направлен на определение политики, стандартов и передовой практики для устойчивых госзакупок и их влияние на упрощение процедур торговли. Предварительные исследования в области государственных закупок включены в этот новый проект в качестве справочного материала.

Работа над несколькими проектами была продолжена. Это такие проекты как: проект Женщины и УПТ, основные принципы взаимодействия схожих систем с проектом «Единое окно», проект мультимодального транспорта, проект eSMR, проект Информация в Туризме и Путешествиях.

Центр Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) провел свой 30-й Форум в Итальянском торговом агентстве (ИТА), Рим, Италия, 2-6 октября 2017 года.

Приоритетными вопросами Форума были:

- Продвижение текущих проектов и деятельности доменов;
- Текущие задачи по технической поддержке и сопровождению баз данных (например, запросы на обслуживание данных ЭДИФАКТ ООН);
- Разработка и утверждение серии новых проектов, которые будут проводиться в рамках утвержденной программы работы;

- Постоянная связь и сотрудничество с внешними организациями (правительственными, а также отраслевыми и консорциумами по стандартам); и
- продвижение нынешней и предстоящей технической структуры СЕФАКТ ООН.

В рамках Форума также было проведено несколько тематических конференций.

Конференция СЕФАКТ ООН «Этический и осознанный выбор одежды – прослеживаемость происхождения и отслеживание цепей поставок текстильных изделий»

Швейная промышленность - одна из крупнейших отраслей мировой экономики, производящая 80 миллиардов швейных изделий и обеспечивающая рабочие места более чем 60 миллионам человек во всем мире. Цепочка поставок в отрасли в основном обусловлена крупными розничными торговцами, в то время как большинство поставщиков - это МСП. Отсутствие полной и прозрачной информации по таким вопросам как «источник происхождения сырья, его обработка и изготовление материалов и конечного продукта, и каким образом технологические процессы влияют на окружающую среду и здоровье людей», - является основным пробелом в цепочке поставок. Таким образом - улучшение отслеживаемости стало приоритетом для отрасли с точки зрения более эффективного и стабильного управления цепями поставок. Успешная работа СЕФАКТ ООН в агропродовольственном секторе по отслеживанию устойчивой торговли сельскохозяйственными продуктами подтвердила потенциальные выгоды, связанные с более прозрачными и прослеживаемыми цепями поставок, и предоставляет полезный опыт и инструменты, которые могут быть использованы в швейной промышленности.

Результаты конференции:

- Обсуждались основные выводы проекта справочного исследования ЕЭК ООН по прозрачности в цепочках производства текстиля, а также воздействия компонентов и производственных процессов на окружающую среду, социальное и гуманитарное благополучие и здоровье.
- Получена информация от экспертов в области упрощения процедур торговли и цепей поставок текстиля, а также новейшие решения для отслеживания, включая технологию проекта БЛОКЧЕЙН, включающего стандарт прослеживаемости и отслеживания для цепи поставок текстильных изделий
- Получены конкретные рекомендации для запуска проекта по международной рамочной инициативе по отслеживанию цепей производства и поставок одежды: Textile4SDG12

Конференция СЕФАКТ ООН по теме «Блокчейн» (04.10.2017)

Работа Конференции была направлена на установление определенной ясности и достижение коллективного понимания потенциала технологии БЛОКЧЕЙН для поддержки упрощения процедур торговли и транспорта, а также иных мероприятий и инициатив государств и делового сообщества, в которых принимает участие СЕФАКТ ООН.

Конференция СЕФАКТ ООН «30 лет ЭДИФАКТ ООН» (05.10.2017, г. Рим)

За последние тридцать лет использование глобального стандарта обмена данными ЭДИФАКТ ООН продолжало расти. Существует множество электронных сообществ, которые ежедневно зависят от обмена сообщениями на основе ЭДИФАКТ ООН для поддержки их отраслевых секторов.

Несмотря на обещания XML, впервые озвученные в 1999 году и другие последующие новые альтернативы обмена данными, использование классических ЭОД на основе ЭДИФАКТ ООН и ANSI X.12 все еще в значительной степени превосходит использование новых технологий.

Для поддержки нескольких синтаксисов и технологий в доменах «Покупка, Перевозка, Оплата» в СЕФАКТ ООН были разработаны гармонизированный набор структур основных компонентов и моделей базовых данных, которые поддерживают семантическую совместимость по любому синтаксису или технологии, используемой для обмена данными.

На Конференции были рассмотрены и отмечены примеры реализации ЭДИФАКТ ООН, в частности - в глобальной цепи поставок и в области транспорта и логистики, и было проиллюстрировано, что дальнейшее использование ЭДИФАКТ ООН пока что остается решающим выбором для стабильного и надежного обмена электронными данными для упрощения процедур международной торговли. Это значение было подчеркнуто в 2016 году разработкой сообщения VERMAS UN / EDIFACT для удовлетворения требований по обмену данными в соответствии с регламентом Верификации веса брутто IMO SOLAS (безопасность на море). Морская индустрия в целом выбрала использование сообщения VERMAS как единственного приемлемого формата электронных сообщений еще до того, как вступил в силу глобальный регламент SOLAS VGM.

Были рассмотрены примеры использования ЭДИФАКТ в транспорте и логистике, а также использование ЭДИФАКТ ООН по всей цепи поставок.

ПРЕДСТОЯЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ

1^е Специальное совещание Консультативного Совета ЛОКОД

После одобрения Пленарной сессией и решения Исполнительного комитета о создании Консультативного совета ЛОКОД ООН, будет проведено его первое заседания, которое состоится 30 ноября и 1 декабря 2017 года в Женеве. Вероятнее всего будет рассмотрен вопрос по национальным координационным центрам ЛОКОД.

31-й Форум СЕФАКТ ООН будет проходить в Женеве с 23 по 27 марта 2018.

24-я пленарная сессия СЕФАКТ ООН будет проходить в Женеве, 30 апреля и 1 мая 2018 года.

ИНЫЕ ВОПРОСЫ

ЕЭК ООН отметила свое 70-летие, и по этому случаю секретариат помог организовать неделю электронной торговли в сотрудничестве с ЮНКТАД и МТЦ. Секретариат СЕФАКТ ООН присоединится к миссиям ЮНКТАД в Камеруне и Габоне для проведения семинаров по внедрению «единого окна».

ПЛАН РОБОТИ (зі змінами)

Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні на 2017-2018 роки*

(*згідно з рішенням 22-го засідання МРГ звітний період установлено з 1 липня поточного року до 30 червня наступного)

Засідання Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні (МРГ)

1. 27-е засідання МРГ

Питання для обговорення:

сфери діяльності МРГ та можливості її трансформації у Національний орган зі спрощення міжнародної торгівлі та логістики в Україні;
використання оновлених рекомендацій ЄЕК ООН щодо діяльності національних органів зі спрощення процедур торгівлі

Учасники: учасники МРГ, Секретаріат МРГ, запрошені.

Термін проведення: жовтень 2017 року.

Відповідальний: Секретаріат МРГ.

2. 28-е засідання МРГ

Питання для обговорення:

цифрові транспортні коридори: поширені концепції, вигоди та пріоритетні напрямки;
можливості створення в Україні національних сегментів міжнародних цифрових транспортних коридорів.

Учасники: учасники МРГ, Секретаріат МРГ, запрошені.

Термін проведення: грудень 2017 року.

Відповідальний: Секретаріат МРГ.

3. 29-е засідання МРГ

Питання для обговорення:

вплив Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі на розвиток малого та середнього бізнесу в Україні;
підтримка держави і міжнародних донорів у сфері забезпечення готовності малого та середнього бізнесу до діяльності за міжнародними стандартами.

Учасники: члени МРГ, Секретаріат МРГ, запрошені.

Термін проведення: лютий 2018 року.

Відповідальний: Секретаріат МРГ.

4. 30-е засідання МРГ

Питання для обговорення:

результати участі української делегації при СЕФАКТ ООН;
підготовка до проведення VIII Міжнародного семінару ЄЕК ООН зі спрощення процедур торгівлі та транспорту;
звіт про результати роботи МРГ за звітний період.

Учасники: члени МРГ, Секретаріат МРГ, запрошені

Термін проведення: квітень 2018 року.

Відповідальний: Секретаріат МРГ.

Семінари

1. Третій семінар з електронної торгівлі EU4Digital в рамках Східного партнерства

Питання для обговорення:

презентація та затвердження основних результатів дослідження з електронної торгівлі та електронної логістики в країнах-членах Східного партнерства;
пропозиції щодо багатосторонніх проектів, які будуть включені до програм Східного партнерства на період 2018-2020 рр.

Учасники: експерти країн-членів Східного партнерства, міжнародні експерти МРГ, Секретаріат МРГ, запрошені.

Термін проведення: вересень 2017 року.

Відповідальний: Секретаріат МРГ.

2. Міжнародний семінар ЄЕК ООН/ ОЧЕС «Інтероперабельність механізмів «єдиного вікна» у Чорноморському регіоні»

Питання для обговорення:

приклади світової практики впровадження інформаційних систем на принципах «єдиного вікна»;

використання ключових компонентів СЕФАКТ ООН (Core Components Library) як елементів створення бази для інтероперабельних систем. Стандарти та моделі даних (DataElements);

національний досвід побудови систем на принципах «єдиного вікна»: Інформаційна система портового співтовариства (ІСПС).

Учасники: учасники МРГ, представники державних органів, ділового співтовариства, Секретаріат МРГ, міжнародні експерти, запрошені.

Термін проведення: вересень 2017 року.

Відповідальний: МЗС, Секретаріат МРГ.

3. VIII міжнародний семінар ЄЕК ООН з питань «єдиного вікна» та спрощення процедур торгівлі

Питання для обговорення: тема підлягає уточненню

Учасники: учасники МРГ, представники державних органів, Секретаріат МРГ, міжнародні експерти, запрошені.

Термін проведення: травень 2018 року.

Відповідальний: Секретаріат МРГ.

Виступ Представника МОЗ України Директора ДУ «Лабораторний центр МОЗ України на водному транспорті» М.І. Голубятникова

Вважаю, що О.І. Платонов своєчасно торкнувся дуже важливої теми для роботи в 2018 році нашої Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики щодо процедурних моментів при роботі України із забезпеченням безпечності продукції, особливо харчової, яка направляється на експорт.

Питання безпечності сільськогосподарської продукції від поля до споживача, з використанням кодування товару, коли може бути створена можливість виявити, наприклад, перевищення кількості пестицидів, змісту радіоактивних елементів або солей важких металів дуже актуальне. Звідки, з якого фермерського господарства чи поля поступила, наприклад, до країни ЄС, неякісна сільськогосподарська продукція – дуже своєчасно поставлене питання.

Мені здається, що це питання вже зараз можливо ставити в план роботи МРГ на наступний рік. Це буде відповідати вимогам, стандартам ЄС, приведе до довіри до виробників продукції, державним контрольним органам, довіри до України.

Застосування стимуляторів росту, захисту рослин, гербіцидів, пестицидів, при виробництві сільськогосподарської продукції, та й інших харчових продуктів (птахівництва, тваринництва, готової продукції) – без цього вже мабуть не можливо виробляти сільгосппродукцію.

Система LOCODE – з оцінкою за кодом точного місяця посіву врожаю, забезпечить кодування товару, систематизує оцінку продукції, систему аналізів ризику.

В порядку підтвердження виводу О.І. Платонова, як доповідача, наведу вам приклади з нашої аналітичної, моніторингової діяльності в морських портах.

В попередній період, при експертизі продукції, що надходила до країни за імпортом, експерти Держсанепідслужби, в родзинках з Ірану знаходили сірчистий ангідрид, в цитрусових з Туреччини виявились метаболіти ДДТ, інших пестицидів, в курячому м'ясі з США знаходили сальмонелу Бранденбург, яка на Україні не циркулює, в рибі з Мавританії – виявлені гістаміни значно вище норми, сальмонела.

Стосовно питання переходу на принципи НАССР при виробництві харчової сировини та продукції наведу вам декілька жорстких прикладів, коли з причини того, що в країні не діє система якості та виключення ризиків при намірах направляти продукцію на експорт.

Морські порти на сьогодні в значній кількості приймають, зберігають, формують суднові партії зернових, шроту, сої, рапсу, олії соняшника.

Продукція доставляється з усіх регіонів країни та складається в резервуарах, елеваторах, складах портового терміналу.

Портовий резервуар ємністю 5 тис.тон заповнюється олією з чотирьох - п'яти заводів виробників, а завозиться 100-150 автоцистернами чи 80 залізничними цистернами.

Ми маємо приклади, що не завжди олія, з сертифікатом чи посвідченням якості цього заводу, вироблена саме цим виробником, який має експортну ліцензію.

У вересні цього року нами отримано повідомлення від експортера, про виявлення пестициду металоксіл в концентрації 1,2 мг/кг в партії олії (5 тис. тон), яка відправлена до Роттердаму з Миколаєва.

Незалежна лабораторія, на вимогу імпортера, провела відбір проб та дослідження по факту прибуття судна в порт Роттердам.

На вимогу імпортера (подав заяву до ДУ «Лабораторний центр МОЗ України на водному транспорті») лабораторія провела дослідження щодо дотримання вимог ДСТУ в партії олії, що накопичилась в порту Миколаїв. Цей пестицид не підлягав визначенню, бо в вимогах ДСТУ була відсутня ця норма, а лабораторія в п. Роттердам дослідила цей пестицид (металоксіл) і декількох інших (тиаметоксам, флудіоксоніл). Норматив на допустиму концентрацію металоксилу в Україні – 0,6мг/кг, в ЄС – 0,1 мг/кг, а по факту виявлення 1,2 мг/кг – в 12 разів вище ніж норма ЄС. Отримувач задає справедливі питання, виходячи із норми ЄС та з нашої норми.

Це питання до МОЗ, наукових установ, Держпродспоживслужби. Якщо ми системно постачаємо на ринок ЄС продукцію, ми вже давно повинні адаптувати свої норми, законодавство до їх норм і негайно розпочати цю тривалу роботу, яка повинна починатись саме з поля, якості ґрунту, задіяння методів агрокультури, застосування різноманітних препаратів для захисту росли, тварин...

На сьогодні, діє початкова фаза виходу наших виробників, фермерів на вимоги ринку. Наприклад, всі виробники соняшникової олії, при виробництві продукції повинні бути (вже) атестовані за системою НАССР, тим самим повинні оцінити свої ризикові зони на підприємстві, розпізнати їх та виключити. Сертифікат отримали, а на перший етап системи ризику ще не зайшли. До цієї категорії відноситься виробник насіння, зерна, іншої продукції. Вони повинні за безпечними стандартами (протоколами) проводити свої роботи в полі чи саду.

Як поводитьсь з полем, а потім з майбутнім врожаєм, фермеру? Що він застосовує щоб в кінці отримати врожай - це поки що таємниця, бо в фермера (в більшості) відсутня лабораторія, яка дослідить ґрунт, його токсикологічну, радіаційну складову. У фермера відсутня аналітична система в дозуванні та контролі нормативної потреби в добривах, пестицидах. А продукцію доставляють в порт саме з поля автомобілями (з зерном). Безпечність зерна при прийманні в портові елеватори не вивчається, окрім показників якості, які оцінюються лабораторіями портового терміналу. А на одне судно – панамакс може бути завантажено 50 тис. тон зерна. Від скількох виробників, чи з яких полів зібрано це зерно – на сьогодні цієї інформації немає.

З цієї причини, в 2009 році вже виникла проблема на двох портових терміналах з фальсифікацією соняшникової олії, коли в автоцистерну до олії соняшникової десь на етапі транспортування до порту добавляли моторне масло. Бо лабораторія терміналу вивчає тільки якість олії. Про цей факт було повідомлено всім імпортерам. З того часу в усіх контрактах введена вимога дослідження вуглеводів (C₇ – C₅₆) атестованими лабораторіями. За цією

проблемою приїжджала комісія ЄС, яка розпочала свою роботу, свій аналіз причин фальсифікації олії саме з поля, далі завод, транспорт, портовий термінал, судно.

О.І. Платонов в своїй доповіді це і відмітив – все починається з поля, а далі по всій технологічній схемі.

Проблема безпечності харчової продукції для здоров'я, як за імпортом, так і при експорті, потребує більш ретельного підходу та вимагає систематизації в тому числі при нормуванні, застосуванні новітніх засобів агрохімії.

Наша лабораторія в змозі визначити до 40 видів пестицидів, а фермер застосував 41-й чи 50-й. Це як в спорті - в допінговому комітеті - освоїли 40 видів стимуляторів, а спортсмен застосував 41-й чи 50-й.

Для виключення цих проблем потрібні двосторонні угоди між контрольними державними органом, які мають потребу визначити істину, що застосовано на цьому полі, у цього фермера. Це і є прозора ситуація, яка виключить претензії до харчового вантажу в порти, при відправці чи при надходженні в порти.

МРГ повинна більш детальніше, із залученням експертів вивчити цю проблему. Можливо призначити відповідну робочу групу для вивчення існуючого стану та порівняння його з вимогами ЄС, з наданням відповідного аналізу та пропозицій.

На цей час в Україні найбільший експортний потенціал складається з двох видів сільськогосподарської продукції – зернові та олія – і ми повинні це враховувати.

На цей час, відповідно до Закону України «Про основні принципи та вимоги до безпечності та якості харчових продуктів», питання діяльності та взаємодії з безпечності харчових продуктів покладені на два центральні органи виконавчої влади. Це підтверджено постановами КМУ, якими затверджені Положення МОЗ та Держпродспоживслужби України. Перші визначають порядок, регламенти розробляють та затверджують Державні санітарні правила та норми, а Держпродспоживслужба здійснює державний нагляд майже в усіх сферах, які формують безпечність харчових продуктів та сировини – фітосанітарне, ветеринарне, санітарне законодавство та захист споживачів.

Тому в питаннях безпечності потрібно змоделювати роботу МОЗу – як нормативного органу, а Держпродспоживслужби – як наглядового. Їх активна взаємодія та абсолютне порозуміння – запорука нашого якісного виходу на зовнішньо-економічні ринки.

Ще на одному проблемному питанні я зупинюсь.

У наглядових органів виникло бажання порушити кримінальну справу до нашої установи за фактом проведення лабораторних досліджень, на вимогу та за дорученням імпортера продукції, з підсумком її безпечності для здоров'я за конкретними показниками, параметрами.

На прохання вантажоотримувача, лабораторний центр МОЗ на водному транспорті проводить відбір проб харчової продукції (олії) з резервуару порту (терміналу) для дослідження на показники, згідно контракту, ДСТУ, ДержСанПіну – солі важких металів, дослідження на наявність стронцію, цезію,

пестициди, гербіциди, мікробіологічні показники (у разі потреби), вуглеводні, холестероли, безпірен. Ці дослідження потрібні в тій країні, куди експортується наша продукція, їм потрібне додаткове підтвердження безпечності продукції після зливу в портовий резервуар олії від декількох виробників. Імпортеру потрібні додаткові дослідження – а наскільки ж продукція в резервуарі порту відповідає заявленим характеристикам виробника та його лабораторіям.

Імпортер, як власник продукції вже в портовому терміналі (митний склад) вимагає саме ту форму підтвердження безпечності, на підставі конкретних досліджень у вигляді сертифікату безпечності для здоров'я, радіаційного сертифікату безпечності для здоров'я.

В той же час Держпродспоживслужба розробила та затвердила в липні 2016р. форму Сертифікату здоров'я, який заповнює державний інспектор цього компетентного органу щодо підтвердження, що виробник продукту, який призначено на експорт з України, відповідає діючому законодавству про харчові продукти та ним обстежений.

Імпортер вимагає додаткову експертизу вже в порту, на терміналі, з необхідними йому показниками безпеки, а не загальне підтвердження відповідності виробника продукції, що експортується законодавству країни експортера.

Вийшла юридична пауза, коли державна інспекція розробила форму сертифікату для виробника, а не пішла далі до порту, з вимогами вже до суднової партії.

Імпортер вимагає масу додаткових досліджень, про що він вказує в контракті.

Проблема, яку я вам доповів, потребує додаткового вивчення, приведення до цивілізованих умов та до повної гарантії якості нашої продукції.

Для вивчення проблеми потрібно призначити робочу групу фахівців, затвердити перелік питань для вивчення та доповісти у травні 2018р. Я вже зараз готовий до участі в роботі групи.

М.І. Голубятников
Доктор медичних наук
Заслужений лікар України