

№ 409
" 12 " 10 20 17

Голові Державної регуляторної
служби України

К.С. ЛЯПНІЙ

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 посилається 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.

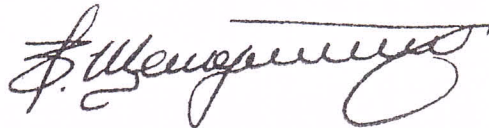
З огляду на викладене, пропонуємо **визнати за недоцільне** подальший розгляд та **прийняття проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»**, що стосуються внесення змін до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, 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

*Вик. Кравченко О.П.
(044) 537 07 69
(050) 316 42 62*

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 бруто 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 бруто 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 - УНМСВ) , передбачивши, що УНМСВ пов'язує системи SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до директив 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС |
| | | Пункт 9. Впровадження техніко-інформаційного комплексу УНМСВ та національного сегмента SafeSeaNet | Створення та розроблення техніко-інформаційного комплексу УНМСВ 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 - УНМСВ)**, передбачивши, що УНМСВ 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 провідка, 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 поведження.

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.

Наявність 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 поведження 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 |
|---|------------------|
| I. ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМИ | |
| <p>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,</p> | |

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. *(«Концепція «єдиного окна», охоплювана настоячими 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» - Рекомендація ЄЕК ООН № 33).*

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. 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;

Для всіх користувачів портового співтовариства вона є безкоштовною, окрім експедиторів.

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

| | |
|--|---|
| | <p>послуги третіх осіб, що пов'язані із організацією перевезення включаються експедитором до загальної вартості послуг.</p> <p>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-spiivtovaristva/normativna-informatsiya-right/timchasovij-poryadok).</p> <p>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.</p> |
| <p><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></p> | <p>Некоректне подання інформації.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>3. Яким чином підрахована сума коштів саме на 21.08.2017 р., адже розрахунки зазвичай проводяться за підсумками календарного місяця/року.</p> |
| <p><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></p> | <p>Недостовірна інформація. Відсутнє рішення компетентного державного органу, щодо встановлення «монопольне (домінуюче) становище суб'єкта господарювання». Вживання термінів, що не передбачені законодавством</p> |

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.,

| | |
|--|---|
| | <p>численних письмових зверненнях Асоціації міжнародних експедиторів (АМЕУ), Первинної профспілкової організації експедиторів Одеського регіону та інших документах від цих осіб.</p> |
| <p><u>До теперішнього часу обґрунтування чому оплата здійснюється за контейнер, а не за документ (оскільки для обробки подається саме документ) отримати не вдалося.</u></p> | <p>В морських портах України та інших держав обліковою одиницею переміщення товарів в контейнерах визначено TEU.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>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:</p> <p><i>«8.3. Чим обумовлене визначення одиниці виміру оплати користувачами за надання послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС за одиницю (контейнер)?»</i></p> <p>2.2. В тексті вимоги про надання інформації від 11.04.2017 р. (за підписом державного уповноваженого А.А.Загребельської) на</p> |

адресу ЦОД (ТОВ «ППЛ 33-35»), що направлялось АМКУ в межах проведення «дослідження ринку», це питання включено ще раз та звучить таким чином:

«4. . . Обґрунтуйте чому за одиницю виміру взято контейнер, а не документ.»

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:

«На думку заявника, вирішення питання можливе шляхом визначення вартості послуг за договором не за кількістю контейнерів, а за кількістю оформлених нарядів . . .»

Далі по тексту цього Розпорядження державний уповноважений А.А.Загребельська зазначає про «недоведеність» та «необґрунтованість» 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 «відсутність розуміння» цього питання в цій програмі наголошує увагу також Берестенко В.В. (09:50 хв. – 09:55 хв.)

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 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):

«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.»

2. Незрозуміло з чим саме *«не погоджуються експедитори»*. 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 *«експедитори не погоджуються зі зміною тарифів на послуги»*.

3. Аналіз посилається на *«думку експедиторів»*. 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.

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

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

| | |
|---|---|
| <p><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></p> | <p>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.</p> <p>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».</p> |
| <p><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></p> | <p>Безпідставне та необґрунтоване припущення без наведення юридичних фактів.</p> <p>Будь які нормативні акти України не передбачають надання права суб'єкту господарювання здійснення митного контролю</p> <p>Митний кодекс Стаття 318. Загальні принципи здійснення митного контролю</p> <p>1. Митному контролю підлягають усі товари, транспортні засоби комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України.</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>2. Митний контроль здійснюється виключно органами доходів і зборів відповідно до цього Кодексу та інших законів України.</p> <p>3. Митний контроль передбачає виконання органами доходів і зборів мінімуму митних формальностей, необхідних для забезпечення додержання законодавства України з питань державної митної справи.</p> <p>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.</p> |
| <p><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></p> | <p>Недостовірні, безпідставні та необґрунтовані припущення та висновки. Будь які юридичні факти с цього питання не наведено. Вживання термінів, що не передбачені законодавством. Довідка досягнень та результативності ІСПС додається.</p> <p>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».</p> <p>2. Функціонування ІСПС відповідає вимогам Митного кодексу України та іншим актам законодавства України.</p> <p>3. «Функціонування на засадах монополії», як це стверджують автори проекту постанови, не доведено та не встановлено компетентним державним органом – Антимонопольним комітетом України.</p> <p>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</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>стверджувати такі речі.</p> <p>5. Незрозуміло яким чином Міністерство інфраструктури України без наведення будь-яких економічних розрахунків та/або проведення досліджень з цього питання визначило «економічну необґрунтованість».</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |
| <p>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</p> | <p>Виходячи із змісту вищевикладеного, предметом правового регулювання є:</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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). <p>Всупереч вимогам положень Директиви № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року, що</p> |

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)

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 *«неефективність функціонування ІСПС»*. (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.

Примітка: текст ідентичний частині тексту пояснювальній записці закінчено

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

| Групи (підгрупи) | Так | Ні |
|--|-----|----|
| Громадяни | | + |
| Держава | + | |
| Суб'єкти господарювання | + | |
| у тому числі, суб'єкти малого підприємництва | + | |

Проблема, яку пропонується врегулювати в результаті прийняття акта, не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів.

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».

| | |
|---|--|
| | <p>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.</p> |
| <p><u>У сучасному законодавстві відсутні регуляторні акти, які могли б вирішити зазначену проблему.</u></p> | <p>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.</p> <p>1.Зокрема:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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). <p>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:</p> <p>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»</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>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.</p> |
| II. ЦІЛІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ | |
| <p>Проект акта спрямований на розв'язання проблеми. Визначеної у попередньому розділі аналізу регуляторного впливу</p> | <p>Безпідставне твердження. Про надуманість та відсутність «проблеми» детально зазначено вище у коментарях до попереднього розділу</p> |
| <p>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</p> | <p>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.</p> |

| | |
|---|--|
| <p>між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.</p> | |
| <p>III. ВИЗНАЧЕННЯ ТА ОЦІНКА АЛЬТЕРНАТИВНИХ СПОСОБІВ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛЕЙ</p> | |
| <p>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></p> | <p>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.</p> |
| <p>Щодо Альтернативи 2 (прийняття акту) <u>Положення постанови забезпечать:</u> - <u>добровільність обрання виду послуг та місця їх отримання;</u> - <u>виключення примусовості та фактичного монопольного становища і права односторонньої зміни умов надання послуг та систематичного підвищення тарифів приватною компанією;</u> - <u>встановлення об'єктивної обґрунтованої ціни на послуги сфери морських портів;</u> - зниження кошторису експедиторських послуг; Витрати не має можливості здійснити обчислення, оскільки</p> | <p>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</p> |

| | |
|---|---|
| <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>є таким компетентним органом.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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>.</p> <p>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, виправляти, корегуватись, тощо).</p> |
| <p>Розрахунок витрат транспортно- експедиторських</p> | <p>Некоректне подання інформації.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>організацій, які скористалися послугами Одеського морського порту у період з 01.01.2017 по 21.08.2017 року з використанням ІСПС</p> <p><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></p> | <p>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.</p> |
| <p><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></p> | <p>Недостовірна інформація. Безпідставні висновки. Маніпуляція фактами.</p> <p>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.)</p> <p>2. Відсутність примусу експедиторів та інших суб'єктів господарювання до отримання послуг ЦОД також встановлена судом.</p> <p>3. <i>«Фактичне монопольне становище»</i> не встановлене компетентним органом. Міністерство інфраструктури України не є таким компетентним органом.</p> <p>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.</p> <p>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</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>вересня 2015 р.</p> <p>6. Для твердження про необхідність іншої «обґрунтованої» ціни на послуги необхідно володіти статистичною (цифровою) інформацією та іншими доводами про «необґрунтованість» чинної вартості послуг, чого в Аналізі не вказано.</p> <p>7. 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».</p> <p>8. Порухень прав транспортно-експедиторських організацій при використанні ІСПС не відбувається (доведено рішенням суду).</p> |
| <p><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></p> | <p>Маніпуляція фактами.</p> <p>1. Немає жодної інформації яким чином оплата послуг ЦОД впливає на «конкурентні ціни на послуги експедиторів».</p> <p>2. У загальній вартості транспортно-експедиторських послуг щодо 1 контейнера вартість послуг ЦОД з технічної підтримки та обслуговування ІСПС складає менше 0,5 %.</p> <p>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.</p> |
| <p>IV. ВИБІР НАЙБІЛЬШ ОПТИМАЛЬНОГО АЛЬТЕРНАТИВНОГО СПОСОБУ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛЕЙ</p> | |
| <p>Альтернатива 2 Прийняття акта забезпечить повною мірою досягнення поставлених цілей державного регулювання</p> | <p>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..</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Рейтинг результативності (друга таблиця)</p> <p>Вигоди: Виключення штучних перепон у вільному здійсненні забезпечить виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобювання інтересів приватного сектору, викорінення корумпованої економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу.</p> <p>витрати У разі прийняття акта, держава та суб'єкти господарювання не нестимуть ніяких додаткових матеріальних витрат</p> | <p>Проект постанови КМУ підготовлені 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.</p> <p>Відсутні будь які юридичні факти, які б підтверджували наявність штучних перешкод</p> <p>Припущення не має юридичного обґрунтування</p> <p>Створення будь яких інформаційно-телекомунікаційних систем потребує значних коштів держави або підприємств, установ, організацій.</p> |
| <p>V. МЕХАНІЗМИ ТА ЗАХОДИ, ЯКІ ЗАБЕСПЕЧУЮТЬ РОЗВ'ЯЗАННЯ ВИЗНАЧЕНОЇ ПРОБЛЕМИ</p> | |
| <p>Механізмом, який забезпечить розв'язання визначеної проблеми, є затвердження постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України».</p> <p>Заходи, що пропонуються для розв'язання проблеми:</p> | |

| | |
|--|--|
| <p>1) об'єднання суб'єктів господарювання у морському порту в портове співтовариство за бажанням;</p> <p>2) створення портовим співтовариством або окремо одним із його учасників власної інформаційної системи електронної взаємодії;</p> <p>3) інтеграція з іншими інформаційними системами електронної взаємодії, та інформаційно-телекомунікаційною системою органів доходів і зборів.</p> | <p>ІСПС інтегрована (частково) з інформаційною системою органів ДФС, Одеської митниці, портових операторів, морських агентів тощо.</p> |
| <p>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</p> | |
| <p>В державному бюджеті будуть передбачені кошти в 2018 році на інтеграцію інформаційних систем електронної взаємодії та інформаційно-телекомунікаційною системою органів доходів і зборів.</p> <p>Реалізація норм регуляторного акта не передбачає фінансових витрат з боку суб'єктів господарювання.</p> | <p>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.</p> <p>Неправдивий висновок. Створення будь яких інформаційно-телекомунікаційних систем потребує значних коштів підприємств, установ, організацій</p> |
| <p><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></p> | <p>Безпідставні висновки. Маніпуляція фактами.</p> <p>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.</p> <p>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».</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>3. Поршень прав транспортно-експедиторських організацій при використанні ІСПС не відбувається (доведено рішенням суду).</p> <p>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.</p> |
| <p>Проведення М-тесту є неможливим, оскільки відсутні витрати у суб'єктів малого підприємництва.</p> | <p>Фактично будь-які заходи щодо з'ясування витрат малого підприємництва не проводились. Витрати існують згідно вартості послуг (тарифів) які сплачуються.</p> |
| <p>VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта</p> | |
| <p>Строк дії регуляторного акта не може бути обмежений у часі, оскільки його прийняття необхідне для дотримання вимог чинного законодавства.</p> <p>Строк набрання чинності регуляторного акта – відповідно до законодавства після державної реєстрації в Мін'юсті України, з дня його офіційного опублікування.</p> <p>Зміна терміну дії акта можлива у разі внесення змін до законодавства, на вимогах якого базується регуляторний акт.</p> | |
| <p>VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта</p> | |
| <p>Виходячи з цілей державного регулювання для відстеження результативності цього регуляторного акта вибрано такі показники:</p> <ul style="list-style-type: none"> - розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і | |

| | |
|--|---|
| <p>державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта – не прогнозується;</p> | |
| <p>- <u>кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта - суб'єкти господарювання, що користуються послугами сфери морських портів в Україні;</u></p> | <p>Некоректне подання інформації. Незрозуміле та неграмотне визначення кола суб'єктів господарювання: «<i>що користуються послугами сфери морських портів в Україні</i>». Незрозуміло що взагалі мається на увазі авторами проекту постанови. Яким чином, Міністерство інфраструктури України взагалі може допускати подібні незрозумілі формулювання.</p> |
| <p>- <u>не передбачається додаткових витрат коштів і часу, пов'язаних з виконанням вимог акта, суб'єктами господарювання та/або фізичними особами;</u></p> | <p>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</p> |
| <p>- 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».</p> | |
| <p><u>кількість створених інформаційних систем для надання послуг сфери морських портів України - передбачено збільшення мінімум на 14 систем;</u></p> | <p>Незрозуміла інформація. Незрозуміло які саме «інформаційні системи» маються на увазі, чому вказано саме 14 систем та про яке збільшення вказують автори проекту постанови.</p> |

| | |
|---|---|
| <p><u>об'єм наданих послуг по кожному морському порту - передбачено збільшення;</u></p> | <p>Незрозуміла інформація. Незрозуміло які саме «<i>послуги морських портів</i>» мають на увазі та про яке збільшення вказують автори проекту постанови.</p> |
| <p><u>загальний об'єм наданих послуг у сфері морських портів - передбачено збільшення;</u></p> | <p>Незрозуміла інформація. Незрозуміло які саме «<i>послуги морських портів</i>» мають на увазі та про яке збільшення вказують автори проекту постанови.</p> |
| <p>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.</p> | |
| <p>ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта</p> | |
| <p>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</p> | |

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 очікувані 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 Аналізі 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 | |
| <p>Абзац 5 перше речення Проте, реальне функціонування ІСПС не відповідає проголошеній меті та первісним принципам, закріпленим у Рекомендаціях СЕК ООН № 33.</p> | <p>Інформація не відповідає дійсності. Це припущення не має будь-якого обґрунтування.</p> <p>1. Створення ІСПС відбувалось у відповідності до принципів, закріплених у Рекомендації СЕК ООН № 33</p> <p>2. Функціонування ІСПС відповідає проголошеній меті згідно Рекомендацій СЕК ООН № 33 (<i>«Концепція «єдиного окна», охоплює наявними Керівними принципами, передбачає механізм, який дозволяє сторонам, учасникам в торгових і транспортних операціях, представляють стандартизовану інформацію і документи з використанням єдиного пропускового каналу в цілях виконання всіх регулюючих вимог, стосуються імпорту, експорту і транзиту. Якщо інформація має електронний формат, то окремі елементи даних повинні представлятися тільки один раз» - Рекомендація СЕК ООН № 33).</i></p> |
| <p>Абзац 5 друге речення Вона являє собою інформатизацію та переведення в електронну форму внутрішнього портового документообігу.</p> | <p>Законодавством України з питань організації діловодства не визначено термін «внутрішній портовий документообіг»</p> <p>Не враховані вимоги законодавства України:</p> <p>1. У п.2 наказу Міністерства України від 18.06.2015 № 1000/5 «Про затвердження Правил організації діловодства та архівного зберігання документів у</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>державних органах, органах місцевого самоврядування, на підприємствах, в установах і організаціях»</p> <p><i>зазначено термін:</i> документообіг в установі - рух службових документів з моменту їх створення або одержання до завершення виконання або відправлення;</p> <p>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»</p> <p><i>Зазначено термін:</i> інформаційна автоматизована система - організаційно-технічна система, у якій реалізується технологія обробки інформації з використанням технічних і програмних засобів;</p> <p><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;</p> |
| <p>Абзац 5 третє речення Для всіх користувачів портового співтовариства вона є безкоштовною, окрім експедиторів</p> | <p>Будь які послуги в морських портах надаються згідно вимог законодавства України.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Абзац 6</p> <p>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.</p> | <ol style="list-style-type: none"> 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. |
| <p>Абзац 7 перше речення</p> <p>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> | <p>Недостовірна інформація. Відсутнє рішення компетентного державного органу, щодо встановлення «монополієне (домінуюче) становище суб`єкта господарювання». Вживання термінів, що не передбачені законодавством України.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Закон України від 11.01.2011 № 2210 «Про захист економічної конкуренції» дає визначення терміну «монополізація», «монополієне (домінуюче) становище суб`єкта господарювання», «зловживання монополієм (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 «монополієне (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 |

| | |
|---|--|
| | <p>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.</p> <p>5. Саме вживання терміну «компанія» дивує. Цей термін нормативно-правовими актами не використовується. Це, як мінімум, неграмотно.</p> <p>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.</p> |
| <p>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.</p> | <p>В морських портах України та інших держав обліковою одиницею переміщення товарів в контейнерах визначено ТЕУ.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>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:</p> <p><i>«8.3. Чим обумовлене визначення одиниці виміру оплати користувачами за надання послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС за одиницю (контейнер)?»</i></p> |

| | |
|---|--|
| | <p>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></p> <p>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></p> <p>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.</p> <p>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.)</p> |
| <p>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.</p> | <p>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.</p> <p>Підтвердження наявності змови посадових осіб державних органів та представників суб'єктів господарювання. Маніпулювання інформацією.</p> <p>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):</p> |

| | |
|---|---|
| | <p><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></p> <p>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>.</p> <p>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.</p> |
| <p>Абзац 9 та 10</p> <p>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».</p> <p>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</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Питання щодо відповідності функціонування ІСПС в морських портах України</p> |

| | |
|--|---|
| <p>принципом «єдиного вікна» відповідно до міжнародної практики та рекомендацій міжнародних організацій із застосуванням єдиної з органами доходів і зборів інформаційно-телекомунікаційної системи.</p> | <p>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».</p> |
| <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| <p>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</p> | <p>Недостовірні, безпідставні та необґрунтовані припущення та висновки. Будь які юридичні факти с 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</p> |

| | |
|---|--|
| <p>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.</p> | <p>визначення. ІСПС це, перш за все, «організаційно-технічна система», а не «програма».</p> <p>2. Функціонування ІСПС відповідає вимогам Митного кодексу України та іншим актам законодавства України.</p> <p>3. «Функціонування на засадах монополії», як це стверджують автори проекту постанови, не доведено та не встановлено компетентним державним органом – Антимонопольним комітетом України.</p> <p>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.</p> <p>5. Незрозуміло яким чином Міністерство інфраструктури України без наведення будь-яких економічних розрахунків та/або проведення досліджень з цього питання визначило «економічну необґрунтованість».</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |
| <p>Абзац 13 Разом з цим, проект акта розроблено на виконання статті 138 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом,</p> | <p>Виходячи із змісту вищевикладеного, предметом правового регулювання є:</p> <p>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:</p> <p>- розпорядженням КМУ від 31 березня 2015 р. № 297-р (імплементація</p> |

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 УНМЭВ 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)

| | |
|---|--|
| <p>Абзац 14</p> <p>Адже, станом на сьогодні, в Україні не реалізований принцип «єдиного вікна» при наданні послуг сфери морських портів України.</p> | <p>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.</p> |
| <p>2. Мета і шляхи її досягнення</p> <p>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.</p> | <p>Маніпуляція фактами. Введення в оману. Безпідставні твердження.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |
| <p>3. Правові аспекти</p> <p>У сфері правового регулювання діють</p> | <p>Некоректне та неграмотне подання інформації.</p> <p>1. Перелік чинних законів незрозумілий. Якщо автори проекту постанови</p> |

| | |
|--|---|
| <p>такі нормативно-правові акти: Кодекс торговельного мореплавства України; Закон України «Про морські порти України»; Закон України «Про транспорт».</p> | <p>вказують про «порушення прав експедиторів», які «за все платять», 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.</p> <p>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.</p> <p>3. Таким чином, виходить що вищевказані чинні нормативно-правові акти взагалі не має відношення до проекту цієї постанови.</p> |
| <p>4. Фінансово-економічне обґрунтування Реалізація акта не потребує витрат з Державного бюджету України та місцевих бюджетів.</p> | <p>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.</p> |
| <p>7. Запобігання корупції У проекті акта відсутні правила і процедури, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень.</p> | <p>Недостовірні 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</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>наведено вище по тексту).</p> <p>2. Оперуючи недостовірною інформацією та зловживаючи службовим становищем посадової особи, В.о. Міністра інфраструктури України намагається переконати органи держаної влади та громадськість у «неефективності функціонування ІСПС», примарних «монополіях», «суцільній важливості» прийняття цієї постанови, тощо.</p> |
| <p>8. Громадське обговорення</p> <p>З метою громадського обговорення проект акта розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Регуляторна діяльність» (www.mtu.gov.ua).</p> | <p>Важливо.</p> <p>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'язках в особистих корисних мотивах, підписуючи документи у якості В.о. Міністра інфраструктури.</p> |
| <p>11. Прогноз результатів</p> <p>Прийняття акта забезпечить:</p> <ul style="list-style-type: none"> - вдосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг сфери морських портів в Україні; | <p>Недостовірна інформація.</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. |
| <ul style="list-style-type: none"> - задоволення потреб суспільства, | <p>Безпідставне твердження.</p> |

| | |
|---|--|
| <p>економіки у перевезенні вантажів та контролю з боку держави у галузі надання цих послуг.</p> | <p>Обґрунтування в чому саме полягає «задоволення потреб суспільства, економіки» автори проекту постанови не наводять. Щодо «контролю з боку держави» також обґрунтування відсутнє.</p> |
| <p>- виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектору; -</p> | <p>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).</p> |
| <p>- викорінення корумпованої економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу; -</p> | <p>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.</p> |
| <p>- розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни; -</p> | <p>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</p> |

| | |
|---|--|
| | 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 розміщені 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 затвердженим 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 пропускнує 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 виїзду 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».