

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

I. Визначення проблеми

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

Наказом Міністерства інфраструктури України від 14 жовтня 2013 року № 790, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 01 листопада 2013 року за № 1859/24391, затверджено Інструкцію про порядок реєстрації ліній закордонного плавання (далі – Інструкція).

Положеннями Порядку справляння, передбачено, що для вантажних суден групи А, які працюють на лініях закордонного плавання, відкритих у встановленому законодавством порядку, надається знижка у розмірі 20 відсотків корабельного збору.

Аналогічні умови застосування знижок встановлено під час нарахування лоцманського збору згідно з Тарифами на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 965, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2138/24670 (далі – Тарифи на лоцманське проведення суден).

Сутністю знижок, передбачених до ставок корабельного збору та лоцманського збору, є створення сприятливих умов суднам, що здійснюють регулярні перевезення вантажів за певним маршрутом та забезпечують суднозаходи в морські порти для виконання вантажних операцій на постійній основі (за лінійним розкладом). Питома вага таких перевезень здійснюється контейнеровозами, автомобілевозами та суднами типу РО-РО. Інші судна здійснюють перевезення навалювальних/наливних інших вантажів, та фрахтування яких здійснюється повністю або частково одним або кількома вантажовласниками на основі договору рейсового чартеру, тайм-чартеру або іншого договору, в залежності від попиту та пропозицій та не підпадають під сутність суден, що здійснюють регулярні перевезення за лінійним розкладом.

Для забезпечення системного та єдиного підходу щодо встановлення знижок до ставок портових зборів та тарифів на лоцманське проведення суден, що здійснюють регулярні перевезення вантажів через морські порти України, запропоновано внесення зміни до Порядку справляння та Тарифів на лоцманське проведення суден, в частині застосування таких знижок до суден типу контейнеровози, автомобілевози та суднами типу РО-РО.



Запропоновані зміни відповідатимуть підпункту 2 пункту 56 Плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженому розпорядженням Кабінету Міністрів України від 07 квітня 2021 року № 321-р, зокрема, в частині цінового стимулювання розвитку інтермодальних контейнерних перевезень.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

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

За допомогою чинних регуляторних актів неможливо розв'язати зазначену проблему, через те що окремі положення щодо застосування знижок, які не мають позитивного впливу на формування джерел утримання та розвитку портової інфраструктури і бюджетні відрахування.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями наказу є: створення сприятливих умов суднам, що здійснюють регулярні перевезення вантажів за певним маршрутом та забезпечують суднозаходи в морські порти для виконання вантажних операцій на постійній основі (за лінійним розкладом) та прозорості створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності суб'єктів, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) в морському порту.

Прийняття наказу відповідатиме принципам державної регуляторної політики, а саме:

доцільності – портові збори та тарифи на лоцманське проведення є державними регульованими цінами (тарифами), які мають відповідати їх рівню та напрямам використання, встановленим законодавством;

адекватності – стягнення плати за портові збори та плати за лоцманське проведення із судновласників, що здійснюють регулярні перевезення, із

забезпеченням створення рівних і конкурентних умов ведення їх господарської діяльності;

ефективності – встановлення знижок до ставок портових зборів та тарифів на лоцманське проведення суден, що здійснюють перевезення вантажів на регулярній основі через морські порти України;

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

передбачуваності – забезпечення конкурентоспроможності користувачів портових послуг та лоцманських послуг із їх можливістю планування витрат за суднозаходи, що здійснюються на регулярній основі;

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

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Залишення без змін нинішньої ситуації не дасть змоги розв'язати вищезазначені проблеми. Отже, ця альтернатива є недоцільною
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	Прийняття наказу дозволить забезпечити встановлення знижок до ставок портових зборів та тарифів на лоцманське проведення суден, що здійснюють регулярні перевезення вантажів через морські порти України.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні, оскільки проблема залишається не	Відсутні

	розв'язаною	
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	Прийняття наказу дозволить забезпечити встановлення знижок до ставок портових зборів та тарифів на лоцманське проведення суден, що здійснюють регулярні перевезення вантажів через морські порти України. Отримання додаткових коштів ДП «АМПУ» від корабельного збору та коштів від лоцманського проведення суден у розмірі біля 66 млн грн (розрахунково щорічно). Відрахування підприємства до Державного бюджету збільшиться на 55 млн грн (розрахунково щорічно).	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Портові збори та кошти від послуг на лоцманське проведення суден стягуються із судновласників (безпосередньо або через морських агентів). Перелік морських агентів, які обслуговують судна у морських портах України та співпрацюють на договірних засадах із ДП «АМПУ», налічує у поточному році понад 387 суб'єктів господарювання і також залежить від переліку судновласників та постійно змінюється.

Означені збори, матимуть вплив на вартість транспортування усіх товарів через морські порти, отже, і опосередкований вплив на діяльність будь-яких суб'єктів господарювання.

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	1	387	н/д	н/д	388
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,26	99,74	н/д	н/д	100
Вид альтернатив	Вигоди			Витрати	

Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Відсутні, оскільки проблема залишається не розв'язаною	Додаткові витрати не передбачаються
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	Прийняття наказу дозволить забезпечити встановлення знижок до ставок портових зборів та тарифів на лоцманське проведення суден, що здійснюють регулярні перевезення вантажів через морські порти України. Отримання додаткових коштів ДП «АМПУ» від корабельного збору та коштів від лоцманського проведення суден у розмірі біля 66 млн грн (розрахунково щорічно). Відрахування підприємства до Державного бюджету збільшиться на 55 млн грн (розрахунково щорічно).	Для суб'єктів господарювання додаткові витрати не передбачено
Сумарні витрати за альтернативами		Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання		Витрати відсутні
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»		Витрати відсутні

ДП «АМПУ» та суб'єкти господарювання, які відповідно до Закону справляють портові збори у морських портах України за державними регульованими тарифами, не набуватимуть додаткових зобов'язань із прийняттям наказу, оскільки наказ не передбачає введення в дію нових форм звітності, заходів державного нагляду, адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, обов'язкових експертиз тощо).

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
--	---	---

		системою оцінки)	
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання		1	Цілі державного регулювання не будуть досягнуті
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»		3	Основні цілі державного регулювання будуть досягнуті
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	У разі залишення нинішньої ситуації без змін вигоди для суб'єктів господарювання відсутні	Відсутні	У разі залишення нинішньої ситуації без змін проблему не буде розв'язано, що не забезпечить досягнення поставлених цілей
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України»	Прийняття наказу забезпечить встановлення знижок до ставок портових зборів та тарифів на лоцманське проведення суден, що здійснюють регулярні перевезення вантажів через морські порти України. Отримання додаткових коштів ДП «АМПУ» від корабельного збору та коштів від лоцманського проведення суден у розмірі біля 66 млн грн (розрахунково щорічно). Відрахування підприємства до Державного бюджету	Відсутні	Прийняття наказу забезпечить встановлення знижок до ставок портових зборів та тарифів на лоцманське проведення для певної категорії суден, що здійснюють регулярні перевезення вантажів.

	збільшиться на 55 млн грн (розрахунково щорічно).		
--	---	--	--

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

Регуляторний акт спрямований на припинення застосування економічно не виправданих знижок при нарахуванні портових зборів та плати за лоцманське проведення суднам, які не здійснюють регулярні перевезення та за своєю суттю не відповідають суднам, що прямують за лінійним розкладом.

Найбільш важливим є те, що прийняття зазначеного регуляторного акта дасть змогу забезпечити встановлення знижок до ставок портових зборів та тарифів на лоцманське проведення суден, що здійснюють регулярні перевезення вантажів через морські порти України.

Очікуваний позитивний ефект:

стягнення плати за портові збори та послуги із лоцманського проведення із судновласників, що здійснюють регулярні перевезення;

забезпечення конкурентоспроможності користувачів портових послуг із їх можливістю планування витрат за суднозаходи, що здійснюються на регулярній основі.

Організаційні заходи, які необхідно здійснити для впровадження регуляторного акта:

1) дії суб'єктів господарювання – ознайомлення з чіткими, зрозумілими вимогами під час справляння портових зборів та плат за послуги із лоцманського проведення суден;

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

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

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

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

Відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

Додаткових витрат коштів та часу, пов'язаних зі справлянням портових зборів у зв'язку із прийняттям регуляторного акта не передбачається.

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

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

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Регуляторний акт запроваджується на необмежений строк.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Для визначення результативності цього регуляторного акта пропонується встановити такі показники:

- розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів суб'єктів господарювання, які справляють портові збори та плату із забезпечення лоцманського проведення суден – збільшиться;

- розмір коштів і час, який витратимуть суб'єкти господарювання на виконання вимог регуляторного акта;

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

- рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб – середній;

обсяг коштів від справляння портових зборів та плати за послуги із забезпечення лоцманського проведення – збільшиться.

Проект наказу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (www.mtu.gov.ua) з метою отримання зауважень та пропозицій до нього від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань.

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

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України за допомогою статистичного методу.

Базове відстеження результативності дії регуляторного буде акта здійснюватися після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності акта, шляхом аналізу статистичних даних.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного буде акта здійснюватися через через два роки з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження акта. Установлені значення показників

результативності акта порівнюватимуться із значенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Для проведення відстеження результативності дії регуляторного акта буде використовуватись статистичний метод шляхом аналізу даних, що надаються суб'єктами господарювання у сфері морського (водного) транспорту органам державної влади в межах їх компетенції.

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

«__» _____ 2021 року