**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

**до проекту постанови Кабінету Міністрів України**

**«Про внесення змін до деяких постанов
Кабінету Міністрів України»**

1. **Обґрунтування необхідності прийняття акта**

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України», що стосується внесення змін до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451, та Порядку інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 року № 364, розроблено з метою сприяння розвитку конкуренції, справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, а також знешкодження корупційних ризиків та підвищення довіри до держави.

Саме вищевказані нормативно-правові акти є правовими підставами створення та функціонування Інформаційної системи портового співтовариства (далі – ІСПС).

Відповідно до Типової технологічної схеми пропуску ІСПС - організаційно-технічна система, що дає можливість портовому співтовариству за допомогою технічних і програмних засобів накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати, обмінюватися та передавати в електронній формі інформацію і документи, необхідні для здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю та оформлення осіб, товарів, у тому числі вантажу і багажу, і транспортних засобів, відповідає законодавству про електронний документообіг та враховує принцип “єдиного вікна” міжнародної практики, рекомендації міжнародних організацій;

ІСПС 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.

Проте, реальне функціонування ІСПС не відповідає проголошеній меті та первісним принципам, закріпленим у Рекомендаціях СЕК ООН № 33. Вона являє собою інформатизацію та переведення в електрону форму внутрішнього портового документообігу. Для всіх користувачів портового співтовариства вона є безкоштовною, окрім експедиторів.

Витрати транспортно - експедиторських організацій, які скористалися послугами Одеського морського порту у період з 01.01.2017 по 21.08.2017 з використанням ІСПС становлять 12 830 597,1 грн з ПДВ.

Отримавши 100 % монополію на цей вид послуг приватна компанія встановлює самостійно тариф, який наразі становить 98,1 гривень з ПДВ за одиницю виміру - контейнер. До теперішнього часу обґрунтування чому оплата здійснюється за контейнер, а не за документ (оскільки для обробки подається саме документ) отримати не вдалося.

Експедитори, які не погоджується - отримують повідомлення від постачальника послуг про відключення, після чого відключаються від доступу до ІСПС. Отримати саме таку послугу у іншого суб’єкту неможливо.

До того ж, ІСПС не відповідає нормам 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 п. 4 ст. 319 Митного кодексу України (далі - МК України), контроль за переміщенням 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.

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.

Таким чином, ІСПС є програмою, яка суперечить положенням МК 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.

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 ї 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/ЄEC 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.

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

**2. Мета і шляхи її досягнення**

Метою державного регулювання є вдосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг сфери морських портів в Україні, задоволення потреб суспільства та економіки у перевезенні вантажів, шляхом сприяння розвитку конкуренції, справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, знешкодження корупційних ризиків, підвищення довіри до держави, а також шляхом впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії ї їхніми державами-членами, з іншої сторони.

**3. Правові аспекти**

У сфері правового регулювання діють такі нормативно-правові акти:

Кодекс торговельного мореплавства України;

Закон України «Про морські порті України»;

Закон України «Про транспорт».

**4. Фінансово-економічне обґрунтування**

Реалізація акта не потребує витрат з Державного бюджету України та місцевих бюджетів.

**5. Позиція заінтересованих органів**

Проект акта потребує погодження з Міністерством фінансів України, Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, Міністерством аграрної політики та продовольства України, Міністерством внутрішніх справ України, Державною регуляторною службою України, Державною службою України з безпеки на транспорті, Державним агентством рибного господарства України та Державною установою «Держгідрографія».

**6. Регіональний аспект**

Проект акта не стосується питань розвитку адміністративно-територіальних одиниць.

**61. Запобігання дискримінації**

У проекті відсутні положення, які містять ознаки дискримінації. Проект акта не потребує проведення антидискримінаційної експертизи.

**7. Запобігання корупції**

У проекті акта відсутні правила і процедури, які можуть містити ризики  вчинення корупційних правопорушень.

**8. Громадське обговорення**

З метою громадського обговорення проект акта розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Регуляторна діяльність» (www.mtu.gov.ua).

**9. Позиція соціальних партнерів**

Проект акта не стосується соціально-трудової сфери.

**10. Оцінка регуляторного впливу**

Проект постанови є регуляторним актом.

**101. Вплив реалізації акта на ринок праці**

Реалізація акта не впливає на ринок праці.

**11. Прогноз результатів**

Прийняття акта забезпечить:

* вдосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг сфери морських портів в Україні;
* задоволення потреб суспільства, економіки у перевезенні вантажів та контролю з боку держави у галузі надання цих послуг;
* виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектору;
* викорінення корумпованої економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу;
* розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни;
* покращення інвестиційної привабливості України;
* 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 ї їхніми державами-членами, з іншої сторони.

В. о. Міністра інфраструктури України Ю. Лавренюк

«\_\_\_» вересня 2017 року