

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

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).

Відповідно до статті 15 Закону, метою утворення державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») є організація та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, у тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих у межах території та акваторії морського порту; утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту.

Наказом Міністерства інфраструктури від 24.07.2015 № 281 (далі – Наказ 281), зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 28.08.2015 за № 1037/27482, було внесено зміни до положень Порядку справляння, зокрема, в частині нарахування корабельного збору у п. 2.9 – 2.10 розділу II Порядку справляння, а саме у випадку, коли судно входить в акваторію морського порту для виконання вантажних операцій і такі операції частково або повністю виконуються в операційній акваторії причалу (причалів), що знаходиться у межах акваторії морського порту, яка перебуває у недержавній формі власності, збудована до набрання чинності Законом та внесена до реєстру гідротехнічних споруд морських портів України, корабельний збір стягується на користь адміністрації морських портів України за ставками, наведеними у додатку 2 до цього Порядку для відповідного морського порту, із використанням коефіцієнта 0,5 (у випадку, якщо судно використовує гідротехнічні споруди портової акваторії) або 0,2 (у випадку, якщо судно не використовує гідротехнічні споруди портової акваторії) до умовного об'єму суден, та на користь власника операційної акваторії причалу (причалів) за ставками, наведеними у додатку 2 до цього Порядку для відповідного морського терміналу.

Одночасно, Наказом 281 було внесено зміни до додатку 2 до Порядку справляння, щодо справляння корабельного збору власником операційної акваторії причалу (причалів), зокрема, морський термінал ТОВ «ТІС -



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise
Інтерний термінал» (операційна акваторія причалів № 19, 20, 21, 22),
Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000006624320072FF9400
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59
ID 1147239

морський термінал ТОВ «ТІС - Руда» (операційна акваторія причалу № 18) та визначено окрема ставка корабельного збору для суден у закордонному та каботажному плаванні для означених морських терміналів.

Впровадження понижувального коефіцієнта 0,5 до умовного об'єму суден, на підставі якого здійснюється нарахування портових зборів, згідно із положеннями п. 2.9 та 2.10 Порядку справляння, вплинуло на суттєве зменшення коштів, отриманих ДП «АМПУ» від портових зборів, зокрема, корабельного збору, які мають бути спрямовані на утримання та розвиток гідротехнічних споруд в акваторії морського порту Південний, забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку та рятування в морському пошуково-рятувальному районі України, інші напрями, фінансування яких здійснюється за рахунок корабельного збору відповідно законодавства.

Відповідно до положень Закону основою Стратегії розвитку морських портів України є плани розвитку морських портів та морських терміналів, прогнози щодо вантажопотоків, основні напрями та джерела фінансування.

Таким чином, позитивний вплив від впровадження положень Наказу 281 в період з 2015 року по теперішній час не забезпечено та спостерігається суттєва втрата державних коштів.

Наказом Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів» (далі – наказ) пропонується внести зміни до Порядку справляння шляхом виключення пунктів 2.9 – 2.10 та позицій Морський термінал ТОВ «ТІС – Контейнерний термінал» і ТОВ «ТІС-Руда» додатку 2 до Порядку справляння.

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 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 понижувальних коефіцієнтів та 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: забезпечення джерела фінансування об'єктів портової інфраструктури, на рівні достатньому здійснювати їх належне утримання та розвиток, та підвищення якості портових послуг завдяки поліпшенню та розвитку портової інфраструктури.

Прийняття наказу відповідатиме принципам державної регуляторної політики, а саме:

доцільності – ставки портових зборів є державними регульованими цінами (тарифами), які мають відповідати напрямам використання коштів від портових зборів, встановленим законодавством;

адекватності – стягнення плати за портові збори із судновласників відповідно до законодавства із забезпеченням створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності;

ефективності – кошти, одержані від державних регульованих цін (тарифів), направлятимуться на забезпечення утримання та розвиток портової інфраструктури;

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

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

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 внесення змін до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»	Прийняття наказу дозволить забезпечити зростання показників ДП «АМПУ», зокрема коштів, отриманих від корабельного збору та відрахувань до Державного бюджету.

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 розв'язаною	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»	Отримання ДП «АМПУ» додаткових коштів від корабельного збору у розмірі біля 250 млн.грн. щорічно. Підвищення якості портових послуг завдяки поліпшенню стану портової інфраструктури, подальший розвиток портової інфраструктури. Додаткові бюджетні відрахування розрахунково складають близько 188 млн. грн. щорічно.	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Портові збори 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.

Портові 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	Для ДП «АМПУ»: розрахункова оцінка скасування			Для суб'єктів господарювання	

Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»	понижувальних коефіцієнтів у морських портах дозволить отримати додатково кошти від корабельного збору біля 250 млн. грн. щорічно. Прийняття наказу дасть змогу створить належне джерело утримання та розвитку портової інфраструктури	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 внесення змін до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»		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 системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала	
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	Цілі державного регулювання не будуть досягнуті	
Альтернатива 2. Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»	3	Основні цілі державного регулювання будуть досягнуті	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у

			рейтингу
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	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 внесення змін до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів»	Прийняття наказу забезпечить досягнення встановлених цілей, дасть змогу створити належне джерело утримання та розвитку портової інфраструктури	Відсутні	Прийняття наказу забезпечить виконання вимог Закону, забезпечення джерел фінансування утримання та розвитку об'єктів портової інфраструктури

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

Регуляторний акт спрямований на припинення застосування економічно не виправданих понижувальних коефіцієнтів до умовного об'єму суден при нарахуванні портових зборів у випадку, коли судно входить в акваторію морського порту для виконання вантажних операцій і такі операції частково або повністю виконуються в операційній акваторії причалу (причалів), що знаходиться у межах акваторії морського порту, яка перебуває у недержавній формі власності.

Найбільш важливим є те, що прийняття зазначеного регуляторного акта дасть змогу:

забезпечити належне джерело фінансування заходів з утримання, реконструкції і розвитку об'єктів портової інфраструктури.

Очікуваний позитивний ефект – забезпечення умов для розвитку об'єктів портової інфраструктури морських портів, підвищення ефективності експлуатації вітчизняних морських портів.

Організаційні заходи, які необхідно здійснити для впровадження регуляторного акта:

1) дії суб'єктів господарювання – ознайомлення з чіткими, зрозумілими вимогами під час справляння портових зборів;

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

З огляду на цілі державного регулювання для відстеження результативності цього наказу пропонується встановити такі показники:

розмір відрахувань до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів суб'єктів господарювання, які справляють портові збори – збільшиться;

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

розмір коштів, що витрачається суб'єктами господарювання в результаті дії регуляторного акта – збільшиться;

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

обсяг коштів від справляння портових зборів – 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.

ІХ. 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 акта здійснюватиметься після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності акта, шляхом аналізу статистичних даних.

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

Періодичні відстеження результативності дії 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