### АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

**проекту постанови Кабінету Міністрів України**

«Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України

**від 21 травня 2012 р. № 451»**

### I. Визначення проблеми

1. Частиною першою статті 1941 Митного кодексу України (далі – Кодекс) встановлено, що до митного органу, у зоні діяльності якого розташовано пункт пропуску через державний кордон України, де товари вперше перетнуть митний кордон України, до прибуття таких товарів на митну територію України, у тому числі в митному режимі транзиту, з дотриманням строків, встановлених статтею 1942 цього Кодексу, подається загальна декларація прибуття.

Крім того, у випадках, визначених Кабінетом Міністрів України, загальна декларація прибуття може подаватися до іншого митного органу, ніж зазначений в попередньому абзаці.

Відповідно до пункту 121 частини першої статті 4 Кодексу загальна декларація прибуття – це повідомлення митного органу про товари, призначені для ввезення на митну територію України, у тому числі з метою транзиту, що містить відомості, необхідні для проведення аналізу ризиків з метою безпеки та надійності.

Крім того, згідно із частиною третьою статті 1941 Кодексу загальна декларація прибуття подається до митного органу перевізником, що переміщує товари, або від його імені іншою особою.

Відповідно до пункту 5 частини другої статті 191Кодексу перевізники зобов’язані у строки, встановлені статтею 1942 Кодексу, подавати в установленому Кодексом порядку до митного органу загальну декларацію прибуття.

Згідно із частиною одинадцятою статті 1941 Кодексу відсутність на момент здійснення митних формальностей у пункті пропуску через державний кордон України загальної декларації прибуття на товари є підставою для відмови у пропуску через митний кордон України товарів та транспортних засобів комерційного призначення, що їх перевозять, та притягнення перевізника до адміністративної відповідальності відповідно до Кодексу. Пропуск через митний кордон України таких товарів та транспортних засобів комерційного призначення, що їх перевозять, здійснюється після подання митному органу загальної декларації прибуття та виконання необхідних митних формальностей, визначених за результатами аналізу ризиків за такою декларацією.

Абзацом другим частини четвертої статті 1941 Кодексу встановлено, що у випадках, визначених Кабінетом Міністрів України, для подання загальної декларації прибуття можуть використовуватися комерційні портові або транспортні інформаційні системи, за умови, що такі системи забезпечують передачу загальних декларацій прибуття до митних органів у строки, встановлені статтею 194**2**цього Кодексу.

Враховуючи зміни в законодавстві щодо застосування загальної декларації прибуття, необхідно внести відповідні зміни до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451.

2. На теперішній час у зазначеній Типовій технологічній схемі пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, передбачено можливість використання учасниками портового співтовариства в морських портах при здійсненні свої діяльності тільки інформаційної системи портового співтовариства.

У Кодексі, після внесення до нього змін відповідно до Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів», з’явилось таке поняття, як «комерційні портові або транспортні інформаційні системи» без деталізації розмежовування таких систем на інформаційну систему портового співтовариства або будь-які інші системи.

Враховуючи зазначене, оскільки технологічні схеми, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451, розроблено відповідно до Закону України «Про прикордонний контроль» та Кодексу, пропонується привести Типову технологічну схему пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у відповідність до Кодексу щодо функціонування та використання в портах будь-яких комерційних портових або транспортних інформаційних систем.

3. Законом України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України» в Україні запроваджено механізм «єдиного вікна».

Цим Законом внесено також зміни до Кодексу та деяких законів в частині зменшення державних видів контролю, які проводяться уповноваженими державними органами при переміщенні товарів через митний кордон України, а також передачі функцій із здійснення деяких з них до митних органів та органів Державної прикордонної служби України.

Враховуючи зміни в законодавстві щодо здійснення державних видів контролю, необхідно внести відповідні зміни до типових технологічних схем, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451.

4. Частиною другою статті 233 Кодексу встановлено, що ввезення експрес-перевізником міжнародних експрес-відправлень на митну територію України або їх вивезення за межі цієї території через пункти пропуску, розташовані у міжнародних аеропортах, а також їх перевантаження здійснюються безпосередньо під бортом повітряного судна або з зони митного контролю пункту пропуску. Перевантаження здійснюється в присутності посадової особи митного органу та відповідних службових осіб аеропорту та перевізника.

Проте на теперішній час Типовою технологічною схемою здійснення митного контролю повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451, не передбачена можливість вивезення вантажу експрес-перевізника за межі митної території України відповідно до частини другої статті 233 Кодексу.

У зв’язку з цим, необхідно привести зазначену Типову технологічну схему здійснення митного контролю повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, у відповідність до частини другої статті 233 Кодексу.

Основні групи (підгрупи), на які проблема має вплив:

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

Питому вагу суб’єктів малого підприємництва вказати неможливо, оскільки проблема однаково впливає на всіх суб’єктів господарювання незалежно від рівня доходу.

Урегулювання зазначеного питання не може бути здійснено за допомогою:

ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами;

чинного регуляторного акта, оскільки на сьогодні акт, який регулює відповідне питання, відсутній.

### II. Цілі державного регулювання

Забезпечення виконання вимог, встановлених законодавчими актами.

### III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Альтернативні способи досягнення цілей державного регулювання

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1 | Прийняти постанову Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451» |
| Альтернатива 2 | Не приймати постанову Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451». Залишити типові технологічні схеми, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 450, без змін. |

2. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Іміджеві вигоди високі, оскільки прийняття нового регуляторного акта надасть можливість:1) створити більш сприятливі умови для здійснення зовнішньоекономічних операцій через запровадження відповідних митних процедур, спрямованих на скорочення часу на пропуск товарів через митний кордон;2) покращити умови для ведення бізнесу суб’єктами господарювання – учасниками портового співтовариства за рахунок створення конкуренції на ринку інформаційних послуг, які надаються в портах учасникам співтовариства, що, відповідно, повинно призвести до зменшення вартості послуг з технічної підтримки та обслуговування інформаційних систем, якими користуються учасники співтовариства, та покращення якості таких інформаційних послуг.  | Відсутні. Виконання регуляторного акта забезпечується в межах кошторисних витрат на утримання митних органів та асигнувань, передбачених в бюджеті.  |
| Альтернатива 2 | Відсутні | 1) неможливість практичного виконання частин першої та четвертої статті 1941 Кодексу щодо визначення Кабінетом Міністрів України випадків, за яких загальна декларація прибуття може подаватися до іншого митного органу, використання комерційних портових або транспортних інформаційних систем для подання перевізниками загальних декларацій прибуття митним органам;2) відсутність з боку України заходів із забезпечення виконання зобов’язань, визначених відповідними міжнародними договорами, та наближення українського митного законодавства до митного законодавства ЄС;3) продовження монопольного становища одного суб’єкта господарювання на ринку інформаційних послуг в морських портах для учасників портового співтовариства, який надає послуги з технічної підтримки та обслуговування інформаційної системи портового співтовариства. |

3. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Прямого впливу на сферу інтересів громадян немає.

4. Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

Дія проекту постанови поширюватиметься на:

* перевізників у кожному випадку ввезення товарів на митну територію України, які здійснюються авіаційним, водним, автомобільним, залізничним транспортом, крім випадків, перелічених у частині другій статті 1941 Кодексу;
* суб’єктів господарювання – учасників портового співтовариства, що провадять свою діяльність у морських портах та за їх межами з транспортування або обробки чи оформлення осіб, транспортних засобів, контейнерів, товарів або іншу діяльність, спрямовану на забезпечення виконання технологічних процесів, що здійснюються на території морського порту;
* експрес-перевізників у разі вивезення їх вантажів за межі митної території України через пункти пропуску, розташовані у міжнародних аеропортах.

Питому вагу суб’єктів великого, середнього та малого підприємництва зазначити неможливо, оскільки проблема однаково впливає на всіх суб’єктів господарювання незалежно від рівня доходу.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | 1) для перевізників, які подаватимуть загальну декларацію прибуття:забезпечення економії матеріальних та часових витрат суб’єкта господарювання – перевізника, що ввозить товари на митну територію України, за рахунок скорочення часу перебування транспортного засобу в пункті пропуску через державний кордон для здійснення митних формальностей, пов’язаного із можливістю завчасного визначення митними органами ризиків для визначення митних формальностей, які можуть бути проведені в пункті пропуску через державний кордон, шляхом попереднього (до прибуття в пункт пропуску) надання відомостей про товар – у вигляді загальної декларації прибуття;2) для учасників портового співтовариства:- зменшення витрат за користування інформаційною системою за рахунок виникнення конкуренції на ринку інформаційних послуг, які надаватимуть суб’єкти господарювання, що здійснюватимуть технічну підтримку та обслуговування комерційних портових або транспортних інформаційних систем, та, відповідно, зменшення вартості послуг за користування системами;- покращення якості наданих послуг за рахунок наявності пропозиції на користування інформаційних систем;3) для експрес-перевізників:створення умов щодо здійснення митного контролю вантажів експрес-перевізника, які вивозяться за межі митної території України через пункти пропуску для авіаційного сполучення, без їх розміщення на складі аеропорту, як це передбачено статтею 233 Кодексу, що, у свою чергу, створить комфортні умови для ведення бізнесу в Україні. | 1) для перевізників, які подаватимуть загальну декларацію прибуття:фактичні фінансові витрати на заповнення загальної декларації прибуття передбачаються в межах сум, необхідних для оплати послуг за заповнення митних декларацій, та залежать від вибору виконавця: власний співробітник перевізника (одержувача) або митний брокер. Заповнення загальної декларації прибуття не потребує наявності у виконавця спеціальної підготовки та знань, фактично, інформація переноситься в декларацію з інших товаросупровідних документів без опрацювання. Тому для виконання такого завдання може бути задіяний працівник з мінімальним рівнем фахової підготовки. Мінімальні витрати на виконання роботи власним співробітником, залежно від досвіду та обсягу інформації, з розрахунку можливості заповнення загальної декларації прибуття на одну партію товарів за 10 хв становитимуть 4,71 грн (28,31 грн х 10 хв / 60 хв), де 28,31 грн – погодинний мінімальний розмір оплати праці у 2020 році);2) для учасників портового співтовариства:згідно із інформацією, розміщеною на сайті підприємства (<http://www.ppl33-35.com/doc/povidomlennya_130919.pdf>), яким надаються послуги з технічної підтримки та обслуговування інформаційної системи портового співтовариства, з 01.10.2019 вартість одиниці такої послуги становить 120 грн. 48 коп. (без урахування ПДВ). Відповідно, за рахунок виникнення конкуренції на ринку інформаційних послуг, які надаватимуть підприємства, що забезпечуватимуть технічну підтримку та обслуговування комерційних портових або транспортних інформаційних систем, ринок інформаційних послуг сам регулюватиме вартість таких послуг.3) для експрес-перевізників:витрати відсутні.  |
| Альтернатива 2 | Відсутні | 1) для перевізників, які подаватимуть загальну декларацію прибуття:у разі неподання загальної декларації, залежно від виду транспорту, умов договору, сезонності, характеристик вантажів та інших факторів впливу, витрати за простоювання транспортних засобів в пунктах пропуску через державний кордон значно різняться і становитимуть:1 000 – 3 000 грн за добу у автомобільних перевізників; 500 000 – 800 000 грн за добу під час простоювання великого морського судна-контейнеровоза;2) для учасників портового співтовариства:продовжать діяти тарифи, які буде визначати підприємство, яким надаються послуги з технічної підтримки та обслуговування інформаційної системи портового співтовариства;3) для експрес-перевізників:ситуація залишиться на існуючому рівні. |

### 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 | 4 | Альтернатива 1 дозволяє повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання без додаткових витрат для суб’єктів господарювання та для держави. |
| Альтернатива 2 | 1 | Не дозволяє досягнути поставлених цілей державного регулювання.  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| Альтернатива 1 | Прийняття нового регуляторного акта надасть можливість:забезпечити виконання вимог Кодексу;створити умови для виникнення конкуренції на ринку інформаційних послуг та відповідно до наявних пропозицій на такі послуги встановлювати за допомогою механізмів ринкового регулювання вартість послуг, які надаватимуть підприємства, що забезпечуватимуть технічну підтримку та обслуговування комерційних портових або транспортних інформаційних систем. | Відсутні. Реалізація норм регуляторного акта здійснюватиметься в межах асигнувань, передбачених в бюджеті. |  Є найбільш оптимальною серед запропонованих альтернатив, оскільки дає змогу досягнути поставлених цілей державного регулювання. |
| Альтернатива 2 | Відсутні | Не узгоджується із положеннями Кодексу та залишається без змін теперішня ситуація із відсутністю альтернативи для користування учасниками портового співтовариства іншими інформаційними системами. | Є найгіршою, оскільки, на відміну від альтернативи 1, не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання. |

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

1. Механізм дії регуляторного акта

Основним механізмом для розв’язання визначеної проблеми є прийняття проекту постанови та фактична її реалізація.

Підготовленим проектом регуляторного акта передбачається внести зміни до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, Типової технологічної схеми здійснення митного контролю повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451.

2. Організаційні заходи впровадження регуляторного акта в дію

Для впровадження цього регуляторного акта в дію необхідно забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення в засобах масової інформації та на офіційному вебсайті Мінфіну.

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

Проект постанови не встановлює додаткових вимог чи обов’язків для суб’єктів господарювання, ніж це передбачено Кодексом. Для впровадження та виконання вимог регуляторного акта органи виконавчої влади, суб’єкти господарювання не нестимуть додаткових витрат.

### Тест малого підприємництва (М-тест) не проводився, оскільки суб’єкти малого підприємництва додаткових витрат на виконання регулювання не зазнають та будуть в однакових умовах з іншими суб’єктами підприємництва.

### VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта не обмежується в часі, що надасть можливість розв’язати проблеми та досягти цілей державного регулювання.

Зміна терміну дії акта можлива в разі зміни нормативно-правових актів, на виконання вимог яких розроблено проект постанови.

### VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

1. Додаткових надходжень до держбюджету та місцевих бюджетів не передбачається.

2. Дія акта поширюється на всіх:

* перевізників у кожному випадку ввезення товарів на митну територію України, які здійснюються авіаційним, водним, автомобільним, залізничним транспортом, крім випадків, перелічених у частині другій статті 1941 Кодексу;
* суб’єктів господарювання – учасників портового співтовариства, що провадять свою діяльність у морських портах та за їх межами з транспортування або обробки чи оформлення осіб, транспортних засобів, контейнерів, товарів або іншу діяльність, спрямовану на забезпечення виконання технологічних процесів, що здійснюються на території морського порту;

експрес-перевізників у разі вивезення їх вантажів за межі митної території України через пункти пропуску, розташовані у міжнародних аеропортах.

3.Очікується, що показник витрат часу посадових осіб митних органів, суб’єктів господарювання при реалізації положень регуляторного акта не зміниться.

4. Рівень поінформованості підприємств високий. Проект регуляторного акта розміщено на офіційному вебсайті Мінфіну (<https://www.mof.gov.ua/uk>) та після прийняття буде опублікований в офіційних джерелах.

5. В якості показників результативності розглядатимуться:

кількість поданих перевізниками загальних декларацій прибуття (за видами транспорту);

кількість випадків виконання митних формальностей (проведення митних оглядів вантажів транспортних засобів), які виконуються за результатами виявлених ризиків на підставі аналізу відомостей, зазначених у загальних деклараціях прибуття (за видами транспорту);

кількість випадків виявлення порушень законодавства з питань митної справи за результатами виконання митних формальностей, які виконуються на підставі виявлених ризиків (за видами транспорту);

кількість суб’єктів господарювання, що надають послуги з технічної підтримки та обслуговування комерційних портових або транспортних інформаційних систем.

### IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюється шляхом обробки та аналізу інформації, отриманої від митниць Держмитслужби.

Базове відстеження результативності акта буде здійснюватися через рік після набрання чинності цим актом шляхом аналізу статистичних даних.

Повторне відстеження результативності акта буде здійснюватися через два роки з дня набрання ним чинності.

Виконавець із заходів відстеження – Державна митна служба України.

У разі надходження пропозицій та зауважень щодо вирішення неврегульованих або проблемних питань буде розглядатись необхідність внесення відповідних змін.

**Міністр фінансів України Сергій МАРЧЕНКО**