### АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

**проекту наказу Міністерства фінансів України**

**„Про затвердження Змін до Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті”**

### І. Визначення проблеми

### Проект наказу Міністерства фінансів України „Про затвердження Змін до Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті” (далі – проект наказу), розроблений відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451 „Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними” (зі змінами).

З 08.09.2015 набула чинності постанова Кабінету Міністрів України від 07 липня 2015 року № 491 (далі – Постанова № 491), якою внесені зміни до окремих постанов Кабінету Міністрів України, зокрема до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451 „Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними”. Цією постановою запроваджено ряд спрощень стосовно контрольних процедур суден закордонного плавання, що перетинають державний кордон.

Постанова № 491 була розроблена з метою наближення контрольних процедур у морських портах до європейських норм та стандартів, зокрема, з урахуванням наявних проблемних питань, що виникають під час пропуску через державний кордон водних транспортних засобів і товарів.

Статтею 320 Митного кодексу України (далі – Кодекс) визначено, що форми та обсяги контролю, достатнього для забезпечення додержання законодавства з питань державної митної справи та міжнародних договорів України при митному оформленні, обираються митницями (митними постами) на підставі результатів застосування системи управління ризиками.

З метою забезпечення можливості здійснення автоматизованого аналізу та оцінки ризиків по попередній інформації, яка надається агентськими організаціями (морськими агентами), зокрема, здійснення так званого таргетингу, та відповідно визначення форм та обсягів митного контролю до прибуття товарів у морський порт Державною фіскальною службою України та Всесвітньою митною організацією (далі – ВМО) 29.07.2015 було підписано Угоду про використання Системи з націлювання по вантажах (Cargo Targeting System of World Customs Organization – WCO CTS).

Відповідно до цієї Угоди на сьогодні ДФС вживаються заходи щодо запровадження WCO CTS у морських портах України.

Довідково. У 2005 році Україна заявила про наміри імплементації Рамкових стандартів безпеки та спрощення міжнародної торгівлі (далі – Рамкові стандарти) Всесвітньої митної організації (далі – ВМО), членом якої Україна є з 1992 року.

Одним із основним аспектів імплементації Рамкових стандартів є забезпечення країнами-членами ВМО здійснення аналізу та оцінки так званих ризиків безпеки до прибуття товарів у перший пункт призначення на території країни, який здійснюється на підставі попередньої інформації, що надається перевізником відповідних товарів.

Ця система являє собою оцінку ризиків при транспортуванні вантажів, розроблена ВМО для того, щоб члени організації проводили кращу міжнародну практику, яка виникає з різними ризиками при перевезенні вантажів.

Перелік елементів даних, передбачених CTS та, відповідно, відображених у проекті наказу, визначався ВМО з урахуванням Моделі даних ВМО, а також консультацій з морськими агентами, в тому числі в частині можливості надання відповідної інформації до прибуття товарів у порт.

Передумовою ефективного застосування WCO CTS в Україні є забезпечення приведення вимог національного законодавства щодо обсягів попередньої інформації, яка надається агентськими організаціями (морськими агентами), про вантажі, що переміщуються у контейнерах, у відповідність до міжнародних стандартів та технічних характеристик WCO CTS.

З метою удосконалення технологічних процесів обробки вантажів 25 грудня 2015 року між Міністерством інфраструктури України та ДФС було підписано Меморандум про співпрацю в галузі інформаційних технологій щодо вдосконалення процедур у морських портах стосовно товарів, що переміщуються в контейнерах.

У рамках цього Меморандуму Мінінфраструктури і ДФС вживаються заходи, спрямовані на забезпечення роботи в Україні WCO CTS.

Для ДФС впровадження WCO CTS буде профінансовано урядом Сполучених Штатів Америки в рамках програми експортного контролю і безпеки кордонів. Подальша підтримка WCO CTS буде безкоштовною.

Використання WCO CTS дозволить ДФС отримувати більш детальну, структуровану і уніфіковану попередню інформацію про товари, що надходять у морські порти України в контейнерах, що буде сприяти збільшенню ефективності управління ризиками і, як наслідок, спрощенню й прискоренню виконання митних формальностей в морських портах.

Підготовка проекту наказу обумовлена необхідністю приведення Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015 № 308, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 30.04.2015 за № 486/26931, у відповідність до актів Кабінету Міністрів України, а також до міжнародних стандартів та технічних характеристик WCO CTS.

ДФС, за сприяння представників державного підприємства „Адміністрація морських портів України”, було удосконалено перелік інформації про товари, прийняті до перевезення у контейнерах у порт призначення на митній території України, який подається митниці агентською організацією (морським агентом) в електронному вигляді.

Центром по спрощенню процедур торгівлі та електронного бізнесу ООН (СЕФАКТ ООН) надано ряд рекомендацій суб’єктам, що беруть участь в електронному обміні даними, зокрема, використання Довідників ЕДІФАКТ ООН (Правила для електронного обміну даними в управлінні, торгівлі та на транспорті), Модель даних ВМО і Бібліотеки ключових компонентів СЕФАКТ ООН (БКК).

У зв’язку з тим, що Україна є членом ВМО положення розроблених нормативних актів мають відповідати рекомендаціям ВМО.

Обсяги даних, що надходять від агентської організації (морського агента) до митниці ДФС, що відображені в проекті наказу, відповідають Рекомендаціям Європейської економічної місії ООН, зокрема № 34 (Спрощення і стандартизація даних для міжнародної торгівлі, прийнятим СЕФАКТ ООН), якими розроблено стандартні набори даних для усіх типів переміщень та рекомендовано для використання в цілях обміну даними в рамках торговельних угод.

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, ратифікованої Законом України від 16.09.2014 № 1678-VII, Україна взяла на себе зобов’язання щодо імплементації у національне законодавство положень Митного кодексу ЄС, діюча редакція якого схвалена Регламентом (ЄС) № 952/2013 Європейського Парламенту та Ради.

Так як і в попередній редакції Митного кодексу ЄС, статтею 127 Митного кодексу ЄС (Регламент (ЄС) № 952/2013) передбачено положення щодо подання митним органам країн-членів ЄС так званої короткої ввізної декларації (Entry Summary Declaration – ENS) до ввезення товарів на митну територію Співтовариства.

Додатком 9 до Делегованих положень Комісії (Регламент (ЄС) 2016/341), які доповнюють Регламент (ЄС) № 952/2013 в частині перехідних правил до окремих положень Митного кодексу ЄС з урахуванням неготовності відповідних електронних систем, визначено, зокрема, перелік даних, які мають з урахуванням виду транспорту надаватись митним органам країн-членів ЄС до ввезення товарів на митну територію Співтовариства у вигляді ENS. Такий при переміщенні морським видом транспорту перелік даних включає, в тому числі, відправника, одержувача, коди країн на шляху слідування товару, код виду упаковки, код товару та ін.

З 01.01.2011 у Європейському Союзі (далі – ЄС) запроваджено обов’язкову вимогу стосовно попереднього інформування митних органів ЄС про товари, що ввозяться. Відповідно до вимог митного законодавства ЄС інформація про всі вантажі, що ввозяться на територію ЄС підлягає обробці на предмет аналізу ризиків. Для цього в митні органи країни ввезення необхідно подати певні дані – так звану декларацію про товари, що ввозяться (entry summary declaration). Обсяг даних, необхідних для обробки, а також час подання декларації залежить від виду транспорту яким переміщуються товари.

Так, у разі перевезення вантажу автомобільним транспортом така декларація має бути подана не менш ніж за 1 годину до його фактичного прибуття на територію ЄС, у разі залізничних перевезень – за 2 години, при авіаперевезеннях – до фактичного відправлення повітряного судна (при тривалих рейсах – як мінімум за 4 години до прибуття повітряного судна в ЄС), при морських перевезеннях (контейнерні перевезення) – за 24 години до завантаження судна товарами в порту відправлення.

Подати ці дані можна тільки в електронному вигляді. Відповідальність за подачу декларації несе перевізник (особа, яка несе відповідальність за перевезення товарів на територію ЄС). Перевізник має право укласти договір з будь-якою іншою особою (довірена особа, представник, брокерська фірма або одержувач товару) у розпорядженні якого є вся необхідна інформація про товари.

Відповідно до частини п’ятої статті 210 Кодексу з метою надання митним органам можливості оцінити ризики при ввезенні товарів на митну територію України морськими (річковими) суднами перевізник може надавати митному органу відомості щодо цих товарів в електронному вигляді у форматі міжнародних стандартів обміну електронною інформацією.

Типовою технологічною схемою здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затвердженою 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” (зі змінами), встановлено обов’язок агентським організаціям (морським агентам) надавати митному органу, в зоні діяльності якого розташований порт призначення на митній території України, інформацію в електронному вигляді про товари, прийняті до перевезення у контейнерах у порт призначення на митній території України (далі – Інформація).

У разі коли агентською організацією (морським агентом) не подано Інформацію в установленому порядку, органи управління портом не дозволяють капітанові судна закордонного плавання заходити до акваторії порту.

За результатами проведеного ДФС аналізу надання митницям, в зоні діяльності яких знаходяться морські торговельні порти, Інформації встановлено, що наразі переміщення товарів у контейнерах здійснюється агентськими організаціями (морськими агентами) в зоні діяльності Одеської митниця ДФС. Інформація надається.

У зоні діяльності Одеської митниці ДФС з 26 агентськими організаціями (морськими агентами), що працюють з товарами у контейнерах, укладено Угоди про інформаційний обмін і 23 Протоколи про погодження реквізитів та способу обміну інформацією.

У вересні 2016 року, з 26 агентських організацій (морських агентів) 15 переміщували товари у контейнерах та надавали Інформацію.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє 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.

Врегулювання зазначеного питання не може бути здійснено за допомогою:

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

діючого регуляторного акту, оскільки він не відповідає актам вищої юридичної сили.

### II. Цілі державного регулювання

Метою підготовки проекту наказу є:

вдосконалення порядку митного контролю та митного оформлення суден і товарів, що переміщуються ними, зокрема, скорочення часу оформлення товарів;

забезпечення приведення вимог національного законодавства щодо обсягів попередньої інформації, яка надається агентськими організаціями (морськими агентами), про товари, що переміщуються у контейнерах, у відповідність до міжнародних стандартів та технічних характеристик Cargo Targeting System of World Customs Organization (WCO CTS);

запровадження WCO CTS у морських портах України;

полегшення торгівлі, сприяння транзиту, збільшення товарообігу та пасажиропотоку через митний кордон України;

приведення нормативно-правових актів України у відповідність до актів Кабінету Міністрів України, міжнародних стандартів та технічних характеристик WCO CTS.

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

1. Альтернативні способи досягнення цілей державного регулювання:

|  |  |
| --- | --- |
| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
| Альтернатива 1 | Внести зміни до Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015 № 308. |
| Альтернатива 2 | Залишити без змін Порядок виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті, затверджений наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015 № 308. |

2. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Скоротить час проведення контрольних процедур в морських портах, у тому числі, зменшить витрати часу на проведення посадовими особами митниць ДФС митних формальностей, мінімізує людський фактор при прийнятті рішень митниками, і, як наслідок, мінімізує можливість для корупційних проявів. | Витрати відсутні.Впровадження WCO CTS буде профінансовано урядом Сполучених Штатів Америки в рамках програми експортного контролю і безпеки кордонів. Подальша підтримка WCO CTS буде безкоштовною. |
| Альтернатива 2 | Вигоди відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною. | Можливий суб’єктивний підхід щодо проведення контрольних процедур, зокрема, при оцінці ризиків посадовою особою митниці в морських портах. |

3. Проект наказу не розповсюджується на сферу інтересів громадян.

4. Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
| Кількість суб’єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | - | 15\* | - | - | 15 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | - | 100 | - | - | 100 |

\*за результатами аналізу даних агентських організацій (морських агентів), що працюють в зоні діяльності Одеської митниці ДФС, за період вересень-листопад 2016 року.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1 | Приведення практики здійснення вибіркового митного контролю, який базується на аналізі та оцінці ризиків, по контейнерних переміщеннях у морських портах до міжнародних стандартів, зокрема визначених Всесвітньою митною організацією, та європейських підходів в рамках інтеграції в митну спільноту ЄС, як це передбачено Стратегією сталого розвитку „Україна – 2020” та Угодою про Асоціацію між Україною та ЄС;покращення логістики портів та, відповідно, скорочення часу на проведення процедур у морських портах за рахунок завчасного визначення контейнерів, які підлягатимуть додатковій перевірці після прибуття на митну територію України, та контейнерів, які можуть бути випущені з порту без проведення додаткових митних формальностей;забезпечення можливості проведення автоматизованого аналізу та оцінки ризиків по попередній інформації, яка надається морськими агентами, для визначення ризикових переміщень через кордон та вжиття заходів щодо протидії митним правопорушенням. | Незначне збільшення матеріальних витрат за рахунок розширення переліку інформації, що надається агентськими організаціями (морськими агентами) про товари, що переміщуються у контейнерах. |
| Альтернатива 2 | Вигоди відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною. | Практика здійснення вибіркового митного контролю, який базується на аналізі та оцінці ризиків, по контейнерних переміщеннях у морських портах, не буде приведена до міжнародних стандартів, зокрема визначених Всесвітньою митною організацією, та європейських підходів в рамках інтеграції в митну спільноту ЄС;відсутня можливість для проведення автоматизованого аналізу та оцінки ризиків по попередній інформації, яка надається морськими агентами, для визначення ризикових переміщень через кордон та вжиття заходів щодо протидії митним правопорушенням;не буде покращена логістика портів та, відповідно, скорочення часу на проведення процедур у морських портах за рахунок завчасного визначення контейнерів, які підлягатимуть додатковій перевірці після прибуття на митну територію України, та контейнерів, які можуть бути випущені з порту без проведення додаткових митних формальностей. |

|  |  |
| --- | --- |
| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат, гривень |
| Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці „Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта”) | 400,5 |
| Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці „Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта”) | 371,25 |

### 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 | 3 | Дозволяє повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання за мінімальних затрат суб’єктами господарювання, що дозволить покращити логістику портів та, відповідно, скоротити час на проведення процедур у морських портах за рахунок завчасного визначення контейнерів, які підлягатимуть додатковій перевірці після прибуття на митну територію України, та контейнерів, які можуть бути випущені з порту без проведення додаткових митних формальностей; забезпечить можливість проведення автоматизованого аналізу та оцінки ризиків по попередній інформації, яка надається морськими агентами, для визначення ризикових переміщень через кордон та вжиття заходів щодо протидії митним правопорушенням. |
| Альтернатива 2 | 1 | Не дозволяє досягнути поставлених цілей державного регулювання.Проблема продовжує існувати. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
| Альтернатива 1 | Скоротить час проведення контрольних процедур в морських портах, у тому числі, зменшить витрати часу на проведення посадовими особами митниць ДФС митних формальностей, мінімізує людський фактор при прийнятті рішень митниками, і, як наслідок, мінімізує можливість для корупційних проявів.Приведення практики здійснення вибіркового митного контролю, який базується на аналізі та оцінці ризиків, по контейнерних переміщеннях у морських портах до міжнародних стандартів, зокрема визначених Всесвітньою митною організацією, та європейських підходів в рамках інтеграції в митну спільноту ЄС, як це передбачено Стратегією сталого розвитку „Україна – 2020” та Угодою про Асоціацію між Україною та ЄС;покращення логістики портів та, відповідно, скорочення часу на проведення процедур у морських портах за рахунок завчасного визначення контейнерів, які підлягатимуть додатковій перевірці після прибуття на митну територію України, та контейнерів, які можуть бути випущені з порту без проведення додаткових митних формальностей;забезпечення можливості проведення автоматизованого аналізу та оцінки ризиків по попередній інформації, яка надається морськими агентами, для визначення ризикових переміщень через кордон та вжиття заходів щодо протидії митним правопорушенням. | Впровадження WCO CTS буде профінансовано урядом Сполучених Штатів Америки в рамках програми експортного контролю і безпеки кордонів. Подальша підтримка WCO CTS буде безкоштовною.Незначне збільшення числових витрат за рахунок розширення переліку інформації, що надається агентськими організаціями (морськими агентами) про товари, що переміщуються у контейнерах. | Є найоптимальнішою серед запропонованих альтернатив, оскільки дозволяє повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання за мінімальних затрат суб’єктами господарювання. |
| Альтернатива 2 | Вигоди відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною. | У разі не внесення змін до Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті практика здійснення вибіркового митного контролю, який базується на аналізі та оцінці ризиків, по контейнерних переміщеннях у морських портах, не буде приведена до міжнародних стандартів, зокрема визначених Всесвітньою митною організацією, та європейських підходів в рамках інтеграції в митну спільноту ЄС;відсутня можливість для проведення автоматизованого аналізу та оцінки ризиків по попередній інформації, яка надається морськими агентами, для визначення ризикових переміщень через кордон та вжиття заходів щодо протидії митним правопорушенням;не буде покращена логістика портів та, відповідно, скорочення часу на проведення процедур у морських портах за рахунок завчасного визначення контейнерів, які підлягатимуть додатковій перевірці після прибуття на митну територію України, та контейнерів, які можуть бути випущені з порту без проведення додаткових митних формальностей. | Є найгіршою серед альтернатив, оскільки позбавить суб’єктів господарювання ряду переваг. |

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

Реалізація поставлених цілей державного регулювання забезпечується шляхом прийняття наказу Міністерства фінансів України „Про затвердження Змін до Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті”. Зокрема, забезпечення приведення вимог національного законодавства щодо обсягів попередньої інформації, яка надається агентськими організаціями (морськими агентами), про вантажі, що переміщуються у контейнерах, у відповідність до міжнародних стандартів та технічних характеристик Cargo Targeting System of World Customs Organization (WCO CTS) та запровадження WCO CTS у морських портах України.

### Після впровадження WCO CTS:

морський агент (агентська організація) завчасно (з урахуванням визначених законодавством часових нормативів) подає попередню інформацію про заплановані до переміщення через морські порти України товари у контейнерах;

після отримання попередньої інформації про товари митниця ДФС із використанням WCO CTS аналізує таку інформацію на предмет можливих ризиків порушень митного законодавства. Такий аналіз передбачає застосування в рамках системи управління ризиками автоматизованих алгоритмів перевірки попередньої інформації з можливим проведенням, за потреби, додаткового ручного аналізу. Необхідність ручного аналізу може бути пов’язана із особливостями доступу до інформації, що унеможливлюють її автоматизоване використання, необхідність аналізу текстової інформації, яка у разі нечіткого співставлення може визначати значну кількість результатів пошуку тощо;

за результатами проведеного аналізу та оцінки ризиків митниця ДФС до прибуття товарів у морський порт на території України визначає перелік контейнерів, які підлягатимуть додатковій перевірці після прибуття, а також форми та обсяги митного контролю, які будуть застосовуватись до кожного з них (огляд, зважування, сканування тощо);

інформація про визначені митні формальності передається адміністрації морського порту та морським агентам, що потенційно дозволить зменшити витрати на роботу з контейнерами у порту за рахунок їх раціонального розміщення на території контейнерного терміналу з урахуванням необхідності проведення додаткових митних формальностей по кожному з вивантажених контейнерів;

результати про виконання митних формальностей по визначених контейнерах вноситиметься до WCO CTS, що дозволить використовувати її в подальшому як при здійсненні аналізу та оцінки ризиків наступних переміщень, так і при здійсненні митного оформлення товарів, що переміщуються у контейнерах, у внутрішніх митницях ДФС.

### 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 проекту наказу, зокрема, впровадження WCO CTS буде профінансовано урядом Сполучених Штатів Америки в рамках програми експортного контролю і безпеки кордонів. Подальша підтримка WCO CTS буде безкоштовною.

### VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Термін дії є необмеженим, оскільки постанова Кабінету Міністрів України, на виконання положень якої розроблено проект наказу, має необмежений термін дії.

Оцінка впливу дії регуляторного акту не проводилась на суб’єктах малого підприємництва тому, що безпосереднє виконання вимог акту покладено агентські організації (морських агентів).

### VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

### Дія регуляторного акту поширюється на суб’єктів господарювання (агентських організацій (морських агентів)), які представляють міжнародних перевізників контейнерів в українських морських портах – 15.

### Реалізація акта не впливатиме на зміни сум податків і зборів (обов’язкових платежів), що справляються при переміщенні водних транспортних засобів через митний кордон України, а також при переміщенні товарів на цих суднах. У зв’язку з цим розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов’язаних з дією акта, не зміниться.

### Витрати для держави не виникають. Впровадження WCO CTS буде профінансовано урядом Сполучених Штатів Америки в рамках програми експортного контролю і безпеки кордонів. Подальша підтримка WCO CTS буде безкоштовною.

### Витрати суб’єктів господарювання, після впровадження акту, прогнозуються 400 грн. в рік.

### Рівень поінформованості суб’єктів господарювання та/або фізичних осіб щодо основних положень наказу буде високим, оскільки наказ буде оприлюднений на офіційних сайтах профільних ЦОВВ та в друкованих засобах масової інформації.

### Додаткові показники результативності акта:

### кількість ввезених контейнерів з товарами через пункти пропуску для морського сполучення;

### час митного оформлення товарів, що переміщуються в контейнерах через морські порти.

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

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде проводитись за допомогою статистичного методу за допомогою інформаційних систем ДФС через рік після набрання чинності наказом.

Повторне відстеження буде здійснюватись через два роки після набрання чинності наказом.

Виконавцем заходів з відстеження є Мінфін та ДФС.

**Заступник Міністра**

**фінансів України –**

**керівник апарату Є. КАПІНУС**

**ВИТРАТИ**

**на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта**

Альтернатива 1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Порядковий номер | Витрати | За перший рік | За п’ять років |
| 1 | Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень | - | - |
| 2 | Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень | - | - |
| 3 | Витрати, пов’язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривеньФормула:***1 год. 25 хв****. (час, який витрачається агентською організацією (морським агентом) для підготовки інформації про товари, прийняті до перевезення у контейнерах у порт призначення на митній території України)* ***Х 20 грн.*** *(вартість одного часу роботи)* | 26,7\* | - |
| 4 | Витрати, пов’язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень | - | - |
| 5 | Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень | - | - |
| 6 | Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень | - | - |
| 7 | Витрати, пов’язані із наймом додаткового персоналу, гривень | - | - |
| 8 | Інше (уточнити), гривень | - | - |
| 9 | РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень | 26,7 | - |
| 10 | Кількість суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 15 | - |
| 11 | Сумарні витрати суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), гривень | 400,5 | - |

Альтернатива 2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Порядковий номер | Витрати | За перший рік | За п’ять років |
| 1 | Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень | - | - |
| 2 | Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень | - | - |
| 3 | Витрати, пов’язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривеньФормула: ***1 год. 15 хв****. (час, який витрачається агентською організацією (морським агентом) для підготовки інформації про товари, прийняті до перевезення у контейнерах у порт призначення на митній території України)* ***Х 20 грн.*** *(вартість одного часу роботи)* | 24,75\* | - |
| 4 | Витрати, пов’язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень | - | - |
| 5 | Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень | - | - |
| 6 | Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень | - | - |
| 7 | Витрати, пов’язані із наймом додаткового персоналу, гривень | - | - |
| 8 | Інше (уточнити), гривень | - | - |
| 9 | РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень | 24,75 | - |
| 10 | Кількість суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 15 | - |
| 11 | Сумарні витрати суб’єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), гривень | 371,25 | - |

\* Підготовка інформації про товари, прийняті до перевезення у контейнерах у порт призначення на митній території України здійснюється агентською організацією (морським агентом) одноразово при першому налаштуванні компонентів системи WCO CTS. Подальша підготовка та направлення такої інформації здійснюється у автоматичному режимі.