

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту постанови Кабінету Міністрів України
„Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами
автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску
„Електронна черга перетину кордону”

I. Визначення проблеми

Проект постанови Кабінету Міністрів України „Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску „Електронна черга перетину кордону” (далі – проект Постанови) розроблено на виконання пункту 6 доручення Прем’єр-міністра України Д. Шмигала від 20 травня 2020 року № 20394/1/1-20 до листа Президента України від 15.05.2020 № 01-01/299 щодо забезпечення впровадження електронної черги в пункті пропуску через державний кордон України „Ужгород” та „Чоп (Тиса)” (далі – АПП).

Також підставою для розроблення проекту Постанови є:

пункт 18.2 довгострокових пріоритетів діяльності Уряду Програми діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 12 червня 2020 року № 471;

завдання 4 стратегічної цілі 1 з реалізації державної політики у сфері інтегрованого управління кордонами, Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24 липня 2019 року № 687-р;

пункт 3 завдання 4 „Сприяння транскордонному співробітництву”, стратегічної цілі 1 „Оптимізація контрольних процедур на кордоні із забезпеченням належного рівня безпеки” Плану заходів на 2020 – 2022 роки щодо реалізації Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2019 № 1409-р.

Метою прийняття проекту Постанови є усунення черг автотранспорту перед пунктами пропуску для автомобільного сполучення шляхом створення сервісу та інфраструктури для прогнозованого часу перетину кордону, створення інноваційних інструментів фінансування інфраструктури перетину державного кордону.

Основними причинами прийняття проекту Постанови є необхідність комплексного правового регулювання правовідносин, що виникають у зв’язку зі створенням сервісу, спрямованого на забезпечення:

1) прогнозованого часу перетину кордону – управління чергами перед АПП;

2) усунення черги автотранспорту з автодоріг перед пунктами пропуску – улаштування зон очікування;

3) формування джерела фінансування розвитку та утримання прикордонної інфраструктури перетину кордону в АПП.

Черги транспортних засобів (далі – ТЗ) перед АПП є об'єктивним наслідком:

по-перше, відсутності можливості логістичної диверсифікації транспортного потоку між достатньою кількістю автомобільних пунктів пропуску з сусідніми країнами;

по-друге, аритмічними характеристиками обсягу транспортного потоку, що перетинає кордон, у межах того чи іншого періоду часу: доба, тиждень (вихідні та святкові дні), рік (зимові та літні канікули, різдвяні та пасхальні свята тощо).

Якщо першу проблему можна вирішити за рахунок збільшення кількості АПП, то друга залишатиметься до тих пір, доки здійснюватимуться контрольні процедури компетентними органами на державному кордоні.

Згідно з оцінкою функціонування мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області, здійсненою Інститутом регіональних досліджень імені М.І. Долішнього Національної Академії наук України, протягом 2015 – 2018 років обсяг перетину пунктів пропуску громадянами зріс на 28 відсотків, легковими автомобілями – на 11 відсотків, вантажівками – на 32 відсотки, автобусами у 2 рази¹.

У зв'язку із збільшенням транспортного потоку збільшується й фактичне навантаження на роботу АПП до їх проектної пропускнуої здатності.

Замість максимально швидкого перетину кордону та витрачання часу виключно на здійснення передбачених законодавством видів контролю, лівова частка часу на перетин державного кордону витрачається на очікування в чергах: від 2 до 12 годин громадянами, та від 2 до 14 діб – водіями вантажівок. Тому значною мірою нівелюються переваги безвізового режиму для громадян з країнами ЄС, а для бізнесу – можливості, зумовлені Угодою про Асоціацію. Вказана проблематика систематично стає предметом негативних інформаційних повідомлень у регіональних та загальнодержавних засобах масової інформації (посилання додаються).

Зокрема, перед АПП „Ужгород” на кордоні зі Словаччиною та „Чоп (Тиса)” на кордоні з Угорщиною систематично виникають черги із 70 – 160 вантажівок протяжністю понад 2 кілометри. Іноді черги формуються із понад 500 вантажівок на ділянках міжнародних автомобільних доріг протяжністю 8 – 10 кілометрів.

Аналогічна ситуація складається й у АПП „Дякове” на кордоні з Румунією, де в силу менших транспортних потоків вантажівок такі черги формуються із понад 200 автомобілів. В окремі періоди щільність та місце формування черги вантажівок перешкоджає елементарному виїзду з особистих помешкань громадян двох прилеглих сіл, які розташовані біля дороги. Зазначене обумовлює перекриття мешканцями руху автомобілів міжнародною дорогою з метою привернення уваги влади до проблеми та необхідності її розв'язання.

¹ <https://www.nas.gov.ua/UA/Book/Pages/default.aspx?BookID=0000015800>

Зазначене дозволяє констатувати, що наявний стан дорожньої, митної, прикордонної інфраструктури вже не відповідає існуючим транспортним транскордонним потокам, що призводить до негативних наслідків, вплив яких з року в рік лише зростає. До таких належать:

- 1) накопичення автомобільних транспортних засобів на під'їзних шляхах перед АПП та у АПП;
- 2) перевищення фактичної добової пропускної здатності АПП над пропускною та перетворення АПП з місця перетину кордону та здійснення контрольних процедур на стоянці транспортних засобів ;
- 3) неможливість прогнозування часу перетину кордону й багатогодинні чи/та кількадевні черги очікування;
- 4) виникнення нелегального „ринку” продажу місць у черзі та втягування посадових осіб державних органів влади у корупційні схеми, пов'язані з пришвидшеним перетином кордону;
- 5) невиконання суб'єктами ЗЕД зобов'язань перед іноземними контрагентами. Особливо чутливими до ритмічності роботи АПП є суб'єкти ЗЕД, які працюють з давальницькою сировиною;
- 6) блокування вантажівками населених пунктів прикордонних територій;
- 7) значне забруднення населених пунктів та придорожньої інфраструктури побутовими відходами;
- 8) незабезпечення елементарних санітарних умов очікування перетину кордону;
- 9) суттєве зростання небезпеки виникнення ДТП;
- 10) погіршення криміногенного стану придорожньої та прикордонної території;
- 11) системна руйнація дорожнього покриття перед пунктами пропуску та населених пунктів;
- 12) значне підвищення рівня об'єктивного соціального невдоволення.

Прийняття Постанови спрямоване на проведення пілотного проекту організації управління чергами вантажного автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску, зокрема „Ужгород” на кордоні зі Словаччиною та „Чоп (Тиса)” на кордоні з Угорщиною. Проект Постанови встановлює порядок залучення до пілотного проекту й інших автомобільних пунктів пропуску. За підсумками його реалізації передбачено імплементацію до національного законодавства необхідних правових механізмів для поширення відповідної системи управління чергами й на особисті транспортні засоби.

Проект Постанови базується на рекомендованій Всесвітньою митною організацією практиці розв'язання проблематики черг перед АПП та аналізі правового регулювання й практичного функціонування відповідного сервісу в

Естонії – з 2011 року, Литві – з 2013 року, Фінляндії – з 2014 року, Білорусії – з 2016 року².

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	-	+
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання*	+	-

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

Проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів, оскільки території перед АПП є контрольованими прикордонними районами, спеціальний правовий режим яких встановлюється Законом України від 4 листопада 1991 року № 1777-ХІІ „Про державний кордон України”. Національне законодавство містить лише механізми, спрямовані на реагування компетентних органів на чергу автотранспорту перед АПП, яка вже виникла, і не містить жодних приписів, спрямованих на її запобігання чи управління.

Також національне законодавство не містить правових механізмів, які б регламентували інтеграцію до процедури перетину кордону інфраструктуру перед АПП, де створені належні умови для очікування часу перетину кордону. Зазначене зумовлює низький рівень використання навіть наявних ресурсів для запобігання накопичення автотранспорту на під'їзних дорогах до АПП, а також правову невизначеність функціонування такої інфраструктури перед АПП.

Об'єктивна зручність використання інфраструктури перед АПП, де суб'єктами господарювання створені всі необхідні умови для очікування громадянами та вантажівками перетину кордону, повністю нівелюється фактичним пропуском автомобілів у АПП з проїжджої частини автомобільного шляху у порядку живої черги, що формується на під'їзному шляху перед АПП.

II. Цілі державного регулювання

Проект Постанови затверджує Порядок реалізації пілотного проекту „Електронна черга перетину кордону” (далі – пілотний проект), яким визначаються суб'єкти та умови його реалізації, заходи щодо створення системи управління чергами автотранспорту перед АПП, засади її функціонування, а саме:

1) реалізацію пілотного проекту в рамках проекту міжнародної технічної допомоги та його поширення на вантажні автомобілі, а за наявності відповідних умов й на інші категорії автомобільних транспортних засобів;

2) чітко регламентує дії всіх суб'єктів з реалізації пілотного проекту та

² <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines.pdf?db=web>

засади їх взаємодії: центральних та територіальних органів державної влади; користувачів сервісу; суб'єкт господарювання зони очікування; оператора сервісу.

3) визначає дефініцію „електронна черга перетину кордону (сервіс)”, як створений відповідно до Порядку оператором сервісу регламент допуску транспортних засобів до АПП;

4) інтегрує до процесу перетину кордону інфраструктуру перед пунктами пропуску, облаштованої для очікування громадянами та автотранспортом часу перетину кордону: ділянки паркування автотранспорту; зони очікування; автомобільні сервісні зони; автотермінали тощо;

5) регламентує правовий статус та розпорядження інформацією, яка утворюється у рамках функціонування електронної черги;

6) встановлює комплекс послуг, що обов'язково надається користувачам у рамках функціонування системи управління чергами (сервісу);

7) визначає верхню межу можливого розміру плати за використання сервісу;

8) встановлює правила визначення розміру плати за використання сервісу, порядок її сплати та розподілу між суб'єктами надання відповідних послуг (оператором сервісу та суб'єктом господарювання зони очікування).

Метою правового регулювання проєкту Постанови є розв'язання загальнодержавної проблеми черг автотранспорту перед АПП шляхом:

1) комплексного правового регулювання процесу організації та функціонування системи управління чергами автотранспорту перед АПП;

2) створення сервісу прогнозованого перетину кордону;

3) інтеграції до процедури перетину кордону інфраструктури перед пунктами пропуску, де створені належні умови для очікування автомобілями часу перетину кордону;

4) повної ліквідації таких негативних соціально-економічних явищ, як: черги автотранспорту на під'їзних шляхах до АПП;

корупційна дискреція черговості перетину кордону автотранспортом;

5) суттєве покращення криміногенної, санітарної та екологічної ситуації прикордонних територій.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Під час розроблення проєкту Постанови було розглянуто такі альтернативні способи досягнення визначених цілей державного регулювання:

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Прийняття проєкту Постанови	Прийняття проєкту Постанови передбачає комплексне регулювання правовідносин, що виникають у зв'язку з перетином кордону, із застосуванням системи (сервісу) управління чергами:

	<p>бронювання користувачем засобами сервісу місця в електронній черзі очікування перетину державного кордону;</p> <p>прибуття транспортного засобу до зони очікування з автоматичною фіксацією сервісом факту прибуття;</p> <p>очікування виклику засобами сервісу на в'їзд транспортного засобу до АПП;</p> <p>в'їзд транспортного засобу на територію автомобільного пункту пропуску для проходження контрольних процедур для виїзду з території України з фіксацією засобами сервісу проходження всіх визначених законодавством видів контролю, необхідних для виїзду транспортного засобу із пункту пропуску.</p> <p>Зазначений алгоритм дозволить скоротити час очікування вантажівками перетину державного кордону від кількох днів до кількох годин.</p> <p>Експортери отримають інструмент прогнозованого та гарантованого часу перетину кордону</p>
<p>Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів, предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону</p>	<p>На відміну від країн, де функціонують системи управління чергами автотранспорту перед АПП, у національному законодавстві відсутні правові механізми, які регламентують електронну чергу. Зазначене обумовлює необхідність внесення змін до цілої низки законодавчих та підзаконних нормативних актів, якими регулюються правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином кордону. До таких, зокрема, належать:</p> <p>Закон України від 04.11.1991 № 1777-ХІІ „Про державний кордон України”;</p> <p>Митний кодекс України;</p> <p>постанова 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”;</p> <p>постанова Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2010 року № 751 „Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю”;</p> <p>наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України від 31 липня 2009 року № 643 „Про затвердження Положення про зону сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон для міжнародного та міждержавного автомобільного сполучення”;</p> <p>наказ Міністерства внутрішніх справ від 16 лютого 2017 року № 128 „Про затвердження Інструкції про порядок взаємодії між посадовими особами підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в місцях значного скупчення транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон України”, зареєстрований в Мін'юсті 14.03.2017 за № 346/30214.</p> <p>Слід врахувати й той чинник, що механічна імплементація правових конструкцій, що регламентують електронну чергу в країнах,</p>

	<p>де система успішно функціонує, без наявності будь-якого практичного досвіду її функціонування в Україні, несе ризик неврахування потенційних національних особливостей, а отже, й недостатню якість та ефективність правового регулювання</p>
<p>Альтернатива 3 Відсутність регулювання</p>	<p>Відсутність регулювання передбачає залишення існуючого стану справ та погіршення ситуації за умови збільшення транскордонного переміщення автотранспорту. Зазначене спостерігалось упродовж 2016 – 2019 років.</p> <p>Зважаючи на відсутність диверсифікації місць перетину кордону й тривалий період часу, необхідний для будівництва нових АПП для збільшення пропускної здатності державного кордону з країнами ЄС, продовжуватиме мати місце ситуація:</p> <p>безальтернативного очікування вантажівок у живій черзі перед АПП по кілька днів;</p> <p>відсутності будь-якого прогнозу часу перетину кордону вантажівками та існування нелегального ринку торгівлі місцями в черзі;</p> <p>існування чинників постійної генерації негативних явищ у криміногенній, екологічній та санітарній сферах територій перед АПП.</p> <p>Відсутність прогнозованого часу перетину кордону для підприємств, що здійснюють операції з давальницькою сировиною, де АПП є фактично елементом технологічного процесу, матиме наслідком суттєве зменшення інвестиційної привабливості розташування таких підприємств у Україні, а в окремих випадках і перенесення вже існуючих підприємств до інших країн, а отже, й втрати тисячі робочих місць.</p>

* Інші альтернативні способи досягнення основної мети, ніж прийняття зазначеного регуляторного акта, який імплементує верифікований Всесвітньою митною організацією позитивний досвід, не підтверджується фаховими рекомендаціями щодо їх ефективності.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1 Прийняття проекту Постанови</p>	<p>Прийняття проекту Постанови матиме значні вигоди у сфері реалізації компетенції центральними, територіальними органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, зокрема:</p> <p>1) регіональний рівень: усунення вантажівок з проїжджої частини автошляхів перед АПП;</p>	<p>Додаткові витрати відсутні.</p> <p>Порядок проведення пілотного проекту передбачає:</p> <p>1) залучення ресурсів у рамках проекту міжнародної технічної допомоги для створення засобів системи</p>

	<p>підвищення безпеки на автошляхах, зменшення ризиків ДТП;</p> <p>виключення передумови корупційних, кримінальних й адміністративних правопорушень, зумовлених чергами вантажівок;</p> <p>стимулювання малого та середнього підприємництва сфери обслуговування;</p> <p>поліпшення умов навколишнього середовища і санітарного стану в прикордонній зоні;</p> <p>2) загальнодержавний рівень:</p> <p>ліквідація чорного ринку продажу місць в черзі перетину кордону та корупційної дискреції під час визначення черговості перетину кордону автотранспортом;</p> <p>звуження сегменту тіньової економіки;</p> <p>отримання попередніх даних про осіб і вантажі на експорт – новий комплексний інструмент аналізу ризиків для запобігання злочинам, зокрема й економічним;</p> <p>створення системного механізму залучення інвестицій у розвиток інфраструктури перетину кордону перед АПП;</p> <p>збільшення надходжень до загального фонду державного бюджету та місцевих бюджетів за рахунок податків із господарської діяльності суб'єктів господарювання: оператора сервісу, власників, користувачів зон очікування, суб'єктів господарювання у сфері обслуговування та торгівлі, які будуть здійснювати свою діяльність у зонах очікування;</p> <p>розширення сфери залучення інвестицій, у тому числі міжнародних, а також ресурсів МТД;</p> <p>формування нової системної та структурованої платформи для створення робочих місць й стимулювання розвитку сфери обслуговування;</p> <p>об'єктивний моніторинг перетину кордону від моменту реєстрації у черзі</p>	<p>(сервісу) управління чергами автотранспорту перед АПП;</p> <p>2) функціонування системи за рахунок ринкового механізму визначення конкретної вартості послуг, які надаватимуться в рамках функціонування сервісу відповідно до фактичних інфраструктурних умов та наявної конкуренції зон очікування, задіяних в організації перетину кордону відповідного АПП.</p> <p>Прийняття проекту Постанови не призведе до збільшення витрат органів державної влади, пов'язаних із функціонуванням АПП та створенням системи управління чергами перетину кордону.</p> <p>Фактично проектом постанови впроваджується модель, згідно з якою держава за допомогою правового регулювання встановлює правові механізми для залучення до побудови системи управління чергами недержавних суб'єктів та ресурсів, у тому числі й фінансових</p>
--	--	--

	до моменту виїзду за межі території України	
Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів, предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону	Залежно від змісту норм, внесених до законодавства з метою імплементації міжнародного досвіду організації управління чергами, можливо досягнути вигод, визначених Альтернативою 1	Залежно від змісту внесених до законодавства змін існує ймовірність фінансування видатків на створення та функціонування системи управління чергами за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів. Зважаючи на час, необхідний для внесення змін до законодавства, існує ризик збереження видатків органів державної влади, пов'язаних з чергами перед АПП, протягом тривалого періоду
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	Відсутність регулювання означає залишення існуючого стану справ, що не передбачає жодних вигод для держави	Відсутність регулювання означає збереження status quo. Втрати від існування тіньового ринку продажу місць у живій черзі та побутової корупції під час визначення послідовності перетину АПП. Втрата інвестиційної привабливості прикордонних регіонів, згорання роботи іноземних підприємств; втрата робочих місць. Збереження та зростання витрат на: ліквідацію наслідків утворення стихійних смітників та благоустрій придорожньої території; відновлення зруйнованого дорожнього полотна міжнародних автошляхів; залучення ресурсів МВС та Держприкордонслужби для регулювання черги перед

2.2. На сферу інтересів громадян зазначений регуляторний акт не впливає

Порядок реалізації пілотного проекту „Електронна черга перетину кордону” передбачає створення системи управління чергами автотранспорту перед АПП, що здійснюють комерційні перевезення.

Разом з тим, відпрацьовані під час пілотного проекту технічні алгоритми, створені чи влаштовані інфраструктурні об’єкти та імплементовані упродовж третього року функціонування сервісу до національного законодавства правові механізми, які на сьогодні повністю відсутні, дозволять поширити дію системи управління чергами і на особисті транспортні засоби громадян, які здійснюють перетин кордону в приватних цілях.

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб’єктів господарювання

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

Також проєкт Постанови поширює свою дію на всі вантажівки, що перетинають державний кордон в АПП у напрямку виїзду з території України до суміжної країни. Тому обрахунки можуть здійснюватися лише на підставі статистичних даних про кількість транспортних засобів, ідентифікацію приналежності яких до того чи іншого типу суб’єкта господарювання (великі, середні, малі, мікро) контролюючими органами, які здійснюють свої функції у АПП, не здійснюється.

Оскільки пілотний проєкт реалізується на виконання доручення Прем’єр-міністра України щодо забезпечення впровадження електронної черги в пункті пропуску через державний кордон України „Ужгород ” та „Чоп (Тиса)” Закарпатської області, відповідні орієнтовні розрахунки можливо здійснити на підставі статистичних даних Закарпатської митниці Держмитслужби (далі – митниця) про кількість ТЗ, що виїхали з території України до країн ЄС через зазначені АПП, наданих листом митниці від 11.03.2021 № 77-08-3/77-18/20/1375.

ВИТРАТИ

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

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	0.00	0.00
2.	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	0.00	0.00
3.	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	0.00	0.00
4.	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	0.00	0.00
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	0.00	0.00
6.	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	0.00	0.00
7.	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	0.00	0.00
8.	Інше (уточнити), гривень**	12	60
9.	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	12.00	60.00
10.	Кількість суб'єктів господарювання*** великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	2924	
11.	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	35088	175440

* Оскільки проект Постанови поширює свою дію на всі вантажні ТЗ незалежно від їх приналежності до того чи іншого суб'єкту господарювання чи країни реєстрації, розрахунок здійснюється на підставі витрат, пов'язаних з одним вантажним ТЗ.

**Проект Постанови встановлює максимально можливий розмір платежу в євро, відповідно до існуючої практики розрахунку податків та зборів, які стягуються під час переміщення через кордон товарів та ТЗ.


Конкретна вартість послуг визначатиметься на договірних засадах між суб'єктами господарювання зони очікування та оператором сервісу й може становити від 2 до 15 Євро. Для зручності розрахунку взято умовний розмір плати 12 Євро.

*** За кількість суб'єктів господарювання прийнято кількість суб'єктів, якими здійснено переміщення вантажних ТЗ через кордон у напрямку виїзду з території України у АПП „Ужгород”. Зокрема, у відповідному напрямку протягом 2020 року перетнуло кордон 46 227 вантажних ТЗ; у 2019 року перетнуло кордон **46 723** вантажних ТЗ, що належать **2 924** суб'єктам господарювання, з яких:

1 795 – резиденти, які перебувають на обліку митних органів;

1 129 – нерезиденти, які не перебувають на обліку митниці.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1</p> <p>Прийняття проекту постанови</p>	<p>Прийняття Проекту постанови матиме значні вигоди для суб'єктів господарювання через запровадження системи (сервісу) управління чергами перед АПП. У розрізі категорій суб'єктів господарювання за функціональною спрямованістю вигоди отримують:</p> <p>1) користувачі сервісу – водії вантажних автомобільних транспортних засобів, а також представники суб'єктів ЗЕД, які здійснюють бронювання з метою митного оформлення вантажів та ТЗ для виїзду за кордон:</p> <p>передбачуваний час перетину кордону, скорочення часу простою вантажівок до кількох годин;</p> <p>запровадження інструменту, що сприятиме виконанню українськими контрагентами своїх зобов'язань у сфері міжнародної торгівлі;</p> <p>забезпечення належних умов перетину кордону – стоянка, туалет, душ, охорона, сервіс;</p> <p>отримання інформації про час перетину кордону, зворотній зв'язок з оператором сервісу;</p> <p>ефективне використання людського ресурсу, належна експлуатація та обслуговування вантажівок.</p> <p>2) власники або орендарі зон очікувань – суб'єкти господарювання, яким належить територія зони очікування на праві власності, оренди чи іншому праві користування:</p>	<p>Прийняття проекту Постанови призведе до витрат користувачів системи (сервісу) управління чергами у розмірі не більшому за 15 €/ТЗ, що виїжджає за межі території України.</p> <p>Проте відповідні затрати компенсуватимуться* за рахунок економії коштів, що витрачаються у зв'язку з тривалим простоем вантажівок у чергах.</p> <p>Згідно з інформацією, отриманою під час публічних заходів, присвячених відповідній тематиці, лише один день простою призводить до збитків щонайменше у розмірі 20 €, що сплачує роботодавець водію вантажівки за день його роботи.</p> <p>За інформацією генерального директора міжнародної компанії „Modern-Expo”, одного з найбільших волинських експортерів, від простою автомобілів на кордоні його підприємство втрачає щодня 120 тисяч доларів, на рік – до 50 мільйонів за простій лише у пункті пропуску „Ягодин”.</p>

	<p>інтеграцію зон очікування до процедури преретину кордону;</p> <p>прогнозовані параметри* своєї господарської діяльності залежно від кількості місць для стоянки вантажівок та створених об'єктів сервісу та обслуговування користувачів системи управління чергами (душ, туалет, заклади харчування, автомийки, станції технічного обслуговування, заклади торгівлі тощо).</p> <p>формування правового поля для залучення інвестицій, розширення сфери господарської діяльності та створення додаткових робочих місць</p>	 <p>Зміни до законодавства призведуть до витрат суб'єкта господарювання, які на порядок менші за їх втрати, пов'язані з непрогнозованим часом перетину кордону</p>
<p>Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів, предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону</p>	<p>Залежно від змісту норм, внесених до законодавства з метою імплементації міжнародного досвіду організації управління чергами, можливо досягнути вигод, визначених Альтернативою 1</p>	<p>Зважаючи на час, необхідний для внесення змін до законодавства, існує ризик збереження видатків громадян, пов'язаних із чергами перед АПП, протягом тривалого періоду</p>
<p>Альтернатива 3 Відсутність регулювання</p>	<p>Відсутність регулювання означає залишення існуючого стану справ, що не передбачає жодних вигод для суб'єктів господарювання</p>	<p>Збереження видатків суб'єктів господарювання, пов'язаних із:</p> <ul style="list-style-type: none"> простим вантажівок у чергах перед АПП (мін. 20 €/доба); корупційними видатками для скорочення часу перетину кордону; зі збитками від штрафних санкцій за несвоєчасне виконання чи невиконання зовнішньоекономічних договорів; юридичними процедурами оскарження функціонування зон очікування перед АПП (судові позови та скарги перевізників до Антимонопольного комітету).

**За інформацією оператора системи управління чергами в Естонії, з початку реалізації проекту час очікування авто різко скоротився, в середньому від 60 годин до 2 – 3 годин, а перевізники почали щороку економити до 5 млн. євро. Завдяки впровадженню ділянок очікування, автомобільні черги зникли з доріг, покращивши місцевий рух та безпеку.*

На прикладі статистичних даних про кількість транспортних засобів АПП „Ужгород” та „Чоп (Тиса)”, що виїхали з території України, наявні підстави констатувати факт динамічних, а не сталих показників кількості ТЗ та суб’єктів господарювання, на яких буде поширюватися дія проекту Постанови.

Зокрема, кількість пропусків вантажівок на виїзд з України у розрізі АПП становив:

Рік	Кількість вантажівок на виїзд з України	
	Чоп (Тиса)	Ужгород
2018	86 902	55 554
2019	86 076	46 723
2020	88 368	46 227

На сьогодні в Україні не існує та не існувало жодної легітимної системи (сервісу) управління чергами перетину кордону. Для визначення витрат на один транспортний засіб використано:

відповідні вартісні показники використання сервісу в інших країнах, що варіюються від 5 до 16 €/ТЗ;

вартісні показники базових послуг, що надаються Українським Державним Підприємством по обслуговуванню іноземних та вітчизняних автотранспортних засобів „Укрінтеравтосервіс”, підвідомче Міністерству інфраструктури України, у сервісній зоні перед АПП „Чоп „Тиса” (зокрема 300 грн/доба – вартість послуги „користування сервісною зоною – автомобілем під індивідуальною охороною”);

результати обговорення питання запровадження платного сервісу управління чергами за участі потенційних користувачів системи.

Отже, максимально можливий розмір плати за користування сервісом проектом Постанови встановлюється на рівні 15 євро.

Конкретний розмір платежу та розподіл його часток визначається договором між оператором сервісу та суб’єктом господарювання зони очікування. Частка оператора сервісу у платежі визначається договором з суб’єктом господарювання зони очікування і не може складати менше 2 євро, а максимально 4 євро.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час розв'язання проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1 Прийняття проєкту Постанови	4	Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті цілком, проблема більше існувати не буде
Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів, предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону	2	Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті частково, проблема значно зменшиться. Деякі важливі та критичні аспекти проблеми можуть залишатися невирішеними через ризики механічної імплементації правових конструкцій, які регламентують електронну чергу в країнах, де система успішно функціонує, без наявності будь-якого практичного досвіду її функціонування в Україні.
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	1	Не дозволяє досягнути поставлених цілей державного регулювання. Проблема черг перед АПП продовжує існувати

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Прийняття проєкту Постанови	Прийняття проєкту Постанови забезпечить: 1) комплексне правове регулювання процесу організації та функціонування системи управління чергами автотранспорту перед АПП; 2) створення сервісу прогнозованого перетину кордону; 3) інтеграцію до процедури перетину кордону інфраструктури перед	Витрати відсутні. Пілотний проєкт передбачає: 1) залучення ресурсів у рамках проєкту міжнародної технічної допомоги для створення засобів системи (сервісу) управління чергами автотранспорту перед АПП; Залучення на початковому етапі пілотного	Є найбільш оптимальною серед запропонованих альтернатив, оскільки дає змогу досягнути поставлених цілей державного регулювання без залучення державних ресурсів.