

	<p>пунктами пропуску, де створені належні умови для очікування автомобілями часу перетину кордону;</p> <p>4) повну ліквідацію таких соціально-економічних явищ як черги автотранспорту на під'їзних шляхах до АПП та корупційну дискрецію черговості перетину кордону автотранспортом;</p> <p>5) суттєве покращення криміногенної, санітарної та екологічної ситуації прикордонних територій;</p> <p>6) формування системних джерел фінансування розвитку та утримання інфраструктури АПП;</p> <p>7) збільшення дохідної частини спеціального та загального фонду державного бюджету; місцевих бюджетів;</p> <p>8) зростання інвестиційної привабливості прикордонних регіонів;</p> <p>9) створення нових робочих місць</p>	<p>проекту посадових осіб митних та прикордонних органів складатиме не більше 1 хв/на 1ТЗ для підтвердження проходження ТЗ відповідного етапу системи управління;</p> <p>2) функціонування системи за рахунок плати користувачів за використання системи під час бронювання місця у черзі кожної вантажівки.</p> <p>Разом з тим витрати суб'єктів господарювання (користувачів сервісу) цілком компенсуються за рахунок економії коштів від:</p> <p>відсутності простою ТЗ;</p> <p>запобігання штрафних санкцій за зовнішньоекономічними договорами;</p> <p>ліквідації корупційної складової перетину кордону</p>	
<p>Альтернатива 2</p> <p>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 витрат суб'єктів господарювання, громадян та держави, пов'язаних з чергами перед АПП, протягом тривалого періоду часу.</p> <p>Також існують ризики додаткових витрат усіх суб'єктів правовідносин, пов'язаних із перетином кордону, через відсутність досвіду функціонування в Україні будь-</p>	<p>Потребує внесення змін до нормативних актів різної юридичної сили (закони, постанови Кабміну, відомчі накази), значна кількість суб'єктів їх видавання об'єктивно вимагає тривалого часу для забезпечення узгодженості внесених змін та якісного правового регулювання</p>

		якої системи управління чергами перед АПП, а тому і виникнення колізій у правовому регулюванні відповідних відносин під час внесення змін до законодавства	
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	Залишаючи чинне законодавство без змін, за обставин відсутності будь-якого правового регулювання системи управління чергами перед АПП, існуючий стан речей залишається незмінним. Це означає відсутність будь-яких вигод для громадян, суб'єктів господарювання та держави	Зберігається система, за якої всі учасники правовідносин несуть ті чи інші витрати, пов'язані з чергами автотранспорту перед АПП. Відсутність правового регулювання та зростання динаміки транспортних потоків через АПП матиме наслідком лише зростання відповідних витрат	Є найгіршою, оскільки на відміну від альтернатив 1 та 2 не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Прийняття проекту Постанови Забезпечує досягнення цілей державного регулювання	Повністю відповідає моделі функціонування системи управління автотранспортом перед АПП у країнах ЄС та рекомендованої ВМО. Забезпечить оперативне розв'язання проблеми упродовж кількох місяців. Створить належні умови перетину кордону та виключить з цього процесу корупційну складову. Забезпечить правову регламентацію окремого сегменту правовідносин. Створить передумови для внесення якісних змін до законодавства.	Зовнішні чинники відсутні
Альтернатива 2	Не забезпечить можливість оперативного вирішення проблематики черг автотранспорту перед АПП через	Зовнішні чинники відсутні

<p>Внесення змін до законів та підзаконних актів, предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону</p> <p>Спосіб оцінюється, як такий, що потребує тривалої процедури реалізації та координації роботи значної кількості ЦОВВ.</p> <p>Потребує вдосконалення шляхом закріплення за одним із ЦОВВ функції управління чергами перед АПП за прикладом країн ЄС</p>	<p>необхідність внесення змін до нормативних актів різної юридичної сили (закони, постанови Кабміну, відомчі накази) за різними процедурами розроблення та прийняття.</p> <p>Процес розроблення змін до законодавства об'єктивно ускладнюватиметься:</p> <p>відсутністю чіткої компетенції ЦОВВ у сфері організації системи управління чергами перед АПП*;</p> <p>значною кількістю суб'єктів та різною процедурою видання нормативних актів (ВРУ, Кабмін, МВС, Мінфін та інші).</p> <p>Наявний високий ризик виникнення правових колізій під час застосування змінених нормативних актів, прийнятих без урахування досвіду функціонування системи управління чергами у режимі пілотного проекту.</p>	
<p>Альтернатива 3</p> <p>Відсутність регулювання</p> <p>Спосіб оцінюється як неприйнятний</p>	<p>Не відповідає практиці розв'язання проблематики черг перед АПП у країнах ЄС та рекомендаціям ВМО</p>	<p>Зовнішні чинники відсутні</p>

* Чинне законодавство містить лише положення щодо обов'язкових дій підрозділів Держприкордонслужби та МВС на вже існуючу чергу.

Такі складові процесу управління чергами перетину кордону як:

черговість заїзду транспортних засобів у пункти пропуску та вжиття заходів реагування у випадках накопичення ТЗ перед пунктами пропуску належить до компетенції підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України;

впровадження інформаційних систем та технологій під час переміщення через митний кордон товарів та громадян належить до компетенції митних органів;

паркування ТЗ поза дорожньою мережею у належно обладнаних зонах очікування перед пунктами пропуску належить до сфери діяльності власників та користувачів відповідної інфраструктури. Наразі в Закарпатській області існують необхідні майданчики, які перебувають у сфері управління Мінекономіки України та приватній власності.

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

5.1. Механізми дії регуляторного акта.

Порядок реалізації пілотного проекту, який затверджується проектом Постанови, передбачає:

1. Визначення низки дефініцій, зокрема:

електронна черга перетину кордону (сервіс) – це створений відповідно до цього Порядку оператором сервісу регламент допуску транспортних засобів до АПП. Сервіс: здійснюється із застосуванням інформаційної (автоматизованої) системи бази даних, апаратно-програмного комплексу інших засобів та ресурсів (засоби сервісу), за допомогою якої відбувається бронювання та адміністрування місця в черзі очікування, допуск транспортних засобів до АПП; базується на системі договірних зобов'язань, які регулюють відносини між оператором сервісу, користувачами сервісу, суб'єктами господарювання зон очікування, та алгоритмах взаємодії сервісу та посадових осіб контролюючих органів, визначених правилами функціонування електронної черги та технологічною схемою пропуску осіб, транспортних засобів та вантажів через державний кордон, що затверджується окремо для кожного пункту пропуску;

регламент допуску транспортних засобів до АПП – це бронювання транспортного засобу в черзі очікування, його прибуття до зони очікування, використання зони очікування, направлення транспортного засобу до АПП;

черга очікування – послідовність виклику та направлення транспортних засобів до АПП відповідно до сформованої сервісом системи ранжування бази даних про черги: черги попереднього бронювання, живої черги, пріоритетної черги;

бронювання – придбання користувачем сервісу за допомогою засобів сервісу місця в черзі очікування;

2. Сервіс забезпечує реалізацію регламенту допуску транспортних засобів до АПП. З метою адміністрування електронної черги засобами сервісу здійснюються координація та супровід таких етапів допуску транспортних засобів до АПП для виїзду з території України:

бронювання користувачем засобами сервісу місця в черзі очікування перетину державного кордону;

прибуття транспортного засобу до зони очікування з автоматичною фіксацією сервісом факту прибуття;

очікування виклику засобами сервісу на в'їзд транспортного засобу до АПП;

виїзд транспортного засобу із зони очікування на підставі виклику засобами сервісу до АПП з автоматичною фіксацією сервісом факту виїзду для слідування до АПП;

в'їзд транспортного засобу на територію АПП з метою проходження контрольних процедур для виїзду з території України з автоматичною фіксацією сервісом факту в'їзду до АПП;

проходження визначених законодавством видів контролю, необхідних для виїзду транспортного засобу із АПП, з автоматичною фіксацією засобами сервісу факту виїзду з АПП.

3. Визначає суб'єктів реалізації пілотного проєкту та їх обов'язки. Зокрема, такими суб'єктами є:

Обласна державна адміністрація, у межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють АПП;

Міністерство інфраструктури України;

Міністерство внутрішніх справ України;

Адміністрація Державної прикордонної служби України;

Державна митна служба України;

органи охорони державного кордону Державної прикордонної служби України;

територіальні органи Державної митної служби України;

територіальні органи Національної поліції України;

Українське Державне Підприємство по обслуговуванню іноземних та вітчизняних автотранспортних засобів „Укрінтеравтосервіс”;

оператор сервісу;

суб'єкти господарювання зони очікування;

користувачі сервісу.

Визначальним для функціонування системи управління чергами є обов'язок:

1) територіального органу Державної прикордонної служби України – здійснювати контроль в'їзду (прибуття) у пункт пропуску осіб, транспортних засобів, спрямованих сервісом із зони очікування до автомобільного пункту пропуску у послідовності, визначеній сервісом із використанням засобів сервісу, а також забезпечувати відмову в'їзду (прибуття) у пункт пропуску осіб, транспортних засобів, які не мають бронювання;

2) користувачів сервісу – здійснювати бронювання в черзі очікування та оплати платежу за використання сервісу, а також в'їзду на територію АПП, для виїзду з території України, виключно на підставі виклику, отриманого засобами сервісу управління чергами.

3) оператора сервісу – забезпечення створення та супровід функціонування системи управління чергами упродовж пілотного проєкту та контроль якості сервісу, у тому числі й зони очікування.

5.2. 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 на офіційних веб-сайтах всіх суб'єктів реалізації пілотного проєкту та профільних громадських об'єднань.

Порядком проведення пілотного проєкту також передбачено обов'язки кожного суб'єкта, за винятком користувачів сервісу, здійснювати систематичні заходи щодо інформування громадськості.

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

Для впровадження та виконання вимог регуляторного акта органи виконавчої влади, суб'єкти господарювання та громадяни не нестимуть додаткових витрат.

Функції, які здійснюватимуть центральні та територіальні органи державної влади для реалізації пілотного проєкту, цілком належать до їх компетенції, а їх реалізація відбуватиметься у межах фінансування відповідних державних органів.

Частина заходів з реалізації пілотного проєкту, що здійснюється органами державної влади, носить разовий та несистематичний характер.

Час безпосередньої роботи посадових осіб територіальних органів Держприкордонслужби та митних органів із системою управління чергами, за рахунок її автоматизації та відсутності необхідності внесення будь-яких відомостей про ТЗ, що перетинає кордон, є незначним (до 1хв/1ТЗ), не впливатиме на загальний час здійснення контрольних процедур стосовно ТЗ. Враховуючи розмір мінімальної заробітної плати, встановлений з 01.01.2021, витрати, пов'язані з роботою посадових осіб митниці та Держприкордонслужби до 1хв/1ТЗ, складатимуть не більше 0,59 гривні.

Упродовж пілотного проєкту можливим є повна інтеграція та обмін даними між системою управління чергами та інформаційними системами митниці та прикордонними загонами у АПП. Зазначене повністю виключить необхідність оперативної взаємодії системи управління чергами з посадовими особами митниці та прикордонних загонів.

Плата за використання сервісу, яку будуть здійснювати суб'єкти господарювання незалежно від типу підприємства (великі, середні, малі, мікро), у кілька разів менша за витрати, які вони несуть у зв'язку з чергами перед автомобільними пунктами пропуску. За інформацією перевізників, такі витрати складають від 20 євро (плата водію за день роботи) за добу простою. 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”.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Порядок реалізації пілотного проєкту, який затверджується проєктом Постанови, передбачає час його проведення до моменту початку

функціонування аналогічної системи відповідно до імплементованих до законодавства механізмів за результатами пілоту. Проектом Постанови передбачено прийняття відповідного рішення Урядом на підставі остаточного звіту, який має бути наданий у вересні 2023 року.

Таким чином, реалізація пілотного проекту упродовж 2021 – 2023 років необхідна для:

1) неодноразового відпрацювання повного річного циклу функціонування системи управління чергами, оскільки на ритмічність роботи АПП впливають події упродовж календарного року;

2) створення перед АПП інфраструктури зон очікування для всіх типів автомобільного транспорту (особисті автомобілі, автобуси, мікроавтобуси). Період створення такої інфраструктури складає 1,5 – 2 роки: починаючи від процедури землевідведення, проектування, будівництва та введення в експлуатацію об'єктів архітектури, незалежно від форми власності суб'єкта господарювання;

3) підготовки та внесення змін до національного законодавства упродовж 2023 року з метою започаткування функціонування системи управління чергами у 2024 році у звичному, а не пілотному режимі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Враховуючи цілі державного регулювання, визначені у другому розділі аналізу регуляторного впливу, для відстеження результативності цього регуляторного акта обрано такі показники:

1. Забезпечення прогнозованого часу перетину кордону:

1.1. Частка ТЗ, що перетнула кордон у попередньо заброньований час, складає не менше 80 відсотків.

1.2. Час очікування ТЗ у живій черзі за звичних обставин функціонування АПП складає не більше 24 годин.

1.3. Інформування користувача про його місце в живій черзі та орієнтовний час виклику ТЗ до АПП для перетину кордону – 100 відсотків.

1.4. Інформування про зміну попередньо заброньованого часу виклику ТЗ до АПП для перетину кордону у зв'язку з виникненням форс-мажорних обставин його функціонування – 100 відсотків.

2. Економія видатків користувачів сервісу на перетин кордону одного ТЗ – не менше ніж на 30 відсотків.

3. Пожвавлення господарської діяльності прикордонних територій:

3.1. Кількість створених суб'єктами господарювання робочих місць для забезпечення функціонування системи управління чергами перед АПП – не менше 8.

3.2. Початок функціонування нової чи відновлення функціонування існуючих об'єктів інфраструктури перед АПП – не менше 1.

4. Зменшення видатків на утримання дорожньої мережі перед АПП на 50 відсотків.

5. Зменшення випадків адміністративних та кримінальних правопорушень, пов'язаних із чергами автомобілів перед АПП, – не менше ніж на 50 відсотків.

6. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень регуляторного акта – високий.

Проект Постанови та аналіз регуляторного впливу акта було розміщено на офіційному веб-порталі Закарпатської обласної державної адміністрації в мережі Інтернет для отримання пропозицій та зауважень громадськості.

Після прийняття акт буде оприлюднено у засобах масової інформації та на офіційних веб-сайтах суб'єктів реалізації пілотного проекту в мережі Інтернет.

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися шляхом аналізу даних відповідно до встановлених показників результативності.

Базове відстеження здійснюватиметься через один рік після введення його в дію.

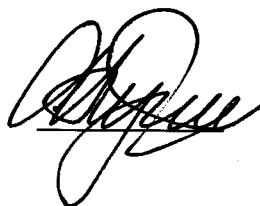
Повторне відстеження здійснюватиметься не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності регуляторним актом шляхом порівняння статистичних даних.

Метод проведення відстеження результативності – статистичний та шляхом опитування сукупності респондентів в усній та письмовій формі.

Вид даних, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності, – статистичні, опитування.

Для відстеження результативності будуть використовуватися дані, отримані за результатами здійснених опитувань, проведених залученими науковими установами й експертами у сфері транскордонного співробітництва, економіки та юриспруденції, відповідно до положень порядку проведення пілотного проекту.

Голова Закарпатської обласної
державної адміністрації



Анатолій ПОЛОСКОВ

_____ 2021 р.

