

ІНФОРМАЦІЙНА ДОВІДКА

Про експериментальний проєкт
із впровадження електронної
товарно-транспортної накладної
в Україні

1. Загальна інформація про експериментальний проєкт

1.1. Контекст проєкту:

Згідно Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 14.10.1997 №363, основним та обов'язковим документом на перевезення вантажів є товарно-транспортна накладна. Вся продукція, яку щодня використовують, споживають, купують чи продають жителі України, проходить через паперові товарно-транспортні накладні.

За даними Держстату України, лише за 9 місяців 2019 року в Україні було перевезено **141 468 950** тонн вантажів. За середніми розрахунками це означає **15 718 772** тонн або **758 939** перевезень вантажів щомісяця. В свою чергу, це означає, що лише за 9 місяців було використано понад **28 293 705** аркушів паперу на друк товарно-транспортних накладних. З урахування окреслених даних щодо друку, а також необхідних витрат на відправку паперових товарно-транспортних накладних, **бізнес щороку витрачає понад пів мільярда гривень.**

Окрім цього, паперова товарно-транспортна накладна, як основний документ, що надається на вимогу контролюючих органів при здійсненні перевірок, має бути підписана усіма сторонами процесу перевезень. Існують випадки її відсутності в учасників процесу вантажоперевезень через логістичні затримки, що спричиняють виникнення штрафних санкцій під час перевірок.

Разом з цим, паперова форма не виключає можливості виникнення ризиків зловживань сторонами процесу перевезень через ймовірність підміни значень товарно-транспортної накладної. Останнє може призводити до перевищення дозволених нормативних параметрів та руйнування дорожнього покриття.

Саме тому, Міністерством інфраструктури України були ініційовані та затверджені Зміни до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні (Наказ МІУ від 03.06.2019 №413), якими створена можливість використання електронної форми товарно-транспортної накладної.

В свою чергу, Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2019 №1392-р «Про реалізацію експериментального проєкту щодо впровадження електронного документообігу електронної товарно-транспортної накладної», розпочато експериментальний проєкт із впровадження в Україні електронної товарно-транспортної накладної (далі – е-ТТН).

1.2. Мета проєкту - цифровізація процесу вантажних перевезень шляхом розробки, тестування та впровадження в експериментальному режимі е-ТТН, створення централізованої інформаційної системи обліку автомобільних вантажних перевезень в Україні, направлені на:



цифровізацію в галузі транспорту



покращення умов ведення бізнесу



запобігання зловживань та збереження дорожнього покриття



створення big data для прийняття smart рішень щодо пріоритетів розвитку інфраструктури в галузі транспорту

Одним із стратегічних пріоритетів Міністерства інфраструктури України є інноваційний розвиток та цифровізація в галузі транспорту.

1.3. Географія проєкту: Україна, внутрішні перевезення вантажів.

2. Запобігання корупції

Виступаючи комплексним рішенням, пілотний проєкт направлений на запобігання корупції. Паперова форма товарно-транспортної накладної є об'єктом корупційних ризиків та зловживань при здійсненні вантажоперевезень.

Так, держава зіштовхується з численними «схемами» зловживань, серед яких: перевезення нелегального вантажу, використання фіктивних документів та маніпулювання значеннями, нелегальні податкові оптимізації, «сірі перевізники», які не декларують свою комерційну діяльність, порушуючи рівність умов для всіх учасників ринку тощо.

Кошти дорожнього фонду

- *Проблематика:*

- Суттєве зменшення строку експлуатації дорожнього покриття
- Умисне нанесення шкоди державній власності
- Надмірні витрати з державного бюджету

- *Причина:*

Вантажні автомобілі становлять **10%** усіх транспортних засобів на дорогах України і, водночас, завдають понад **90%** шкоди для покриття доріг. Перевантаження вантажного автомобіля лише на **25%** дорівнює впливу руху **70 500** автомобілів. Водночас, вартість капітального ремонту **1 км** дороги державного значення складає в середньому **20 000 000 грн**.

Для прикладу, поширеними є випадки використання 2-ох комплектів документів паперової ТТН, один з яких – фіктивний для пред'явлення інспекторам Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Отримуючи вантаж, перевізник підписує ТТН і підтверджує, що прийняв вантаж згідно фактичного обсягу – наприклад 40 тонн. При цьому, згідно характеристик транспортного засобу перевізника та законодавчо визначених параметрів, максимальний тоннаж вантажу для нього не повинен перевищувати, для прикладу, 20 тонн.

В подальшому, фіктивний пакет документів (із начебто дозволеною вагою вантажу) пред'являється у випадку перевірки інспектором Укртрансбезпеки. Натомість дійсний пакет документів на 40 тонн використовується сторонами для списання товарно-матеріальних цінностей та для проведення взаєморозрахунків за послуги перевезення.

Численні способи зловживань із паперовою формою ТТН спричиняють збитки для держави у вигляді руйнування дорожнього покриття через порушення перевізниками дозволених нормативних параметрів тоннажу.

- *Показник вимірювання позитивного результату:*

Збереження коштів державного бюджету від заподіяної умисної шкоди в розмірі обсягу Дорожнього фонду (наприклад, у 2020 році з Дорожнього фонду спрямовується **31 млрд 528 млн 105 тис. грн** на фінансування робіт з будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення).

«Сірі» перевізники

- **Проблематика:**

- Ухилення від сплати податків
- Знецінення конкурентних умов на ринку вантажних перевезень

- **Причина:**

Відсутність можливості контролю сплати податків перевізником призводить до того, що відбувається ціновий демпінг з боку незареєстрованих перевізників.

Подібні антиконкурентні умови, як наслідок, призводять не тільки до недоотримання бюджетом податків від «сірих» перевізників, а й від «білих» платників податків через зменшення обсягу надання ними послуг з вантажоперевезення.

Використання паперової форми ТТН унеможлиблює процес перевірки і відповідного контролю.

- **Показник вимірювання позитивного результату:**

Для проведення операції перевезення та підтвердження її факту, від учасників буде вимагатись накладання ЕЦП на документ, що слугитиме фактом ідентифікації кожної зі сторін-учасників такої операції. За запитом Державної податкової служби, держава зможе звіряти факт здійснення операції конкретною особою з фактом сплати податків по ній.

Окремо слід зазначити, що Мінінфраструктури планує ввести ліцензування вантажних перевезень у 2021 році. Наявність централізованої інформаційної системи документообігу е-ТТН буде додатковим інструментарієм для недопущення на ринок неліцензіатів.

Вищезазначене сприятиме додатковим надходженням до бюджету.

Контрафактні товари

- **Проблематика:**

- Непрозорість маршруту виробник-споживач
- Негативний вплив контрафактної продукції на економіку
- Зменшення інвестиційної привабливості держави
- небезпечна продукція, яку може отримати споживач

- **Причина:**

Відсутність можливості відслідковувати повний маршрут переміщення товарів акцизних груп від виробника до споживача.

- **Показник вимірювання позитивного результату:**

У взаємодії з е-Акцизом Державної податкової служби, впровадження електронної ТТН дозволить відстежувати повний маршрут перевезення акцизних груп товарів від виробника до кінцевого споживача. Це дозволить суттєво обмежити продаж контрафактної продукції споживачам (наприклад, алкоголь, лікарські засоби, тютюнові вироби).

3. Нормативно-правова база



Наказ Міністерства інфраструктури України від 03.06.2019 № 413 «Про затвердження Змін до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні»

- введено поняття е-ТТН
- визначені правила оформлення та застосування е-ТТН



Указ Президента України від 08.11.2019 № 837/2019 «Про невідкладні заходи з проведення реформ та зміцнення держави»

- віднесено до невідкладних заходів впровадження е-ТТН
- прийняття необхідної нормативної бази для старту експериментального проекту е-ТТН



Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2019 №1392-р «Про реалізацію експериментального проекту щодо впровадження електронного документообігу електронної товарно-транспортної накладної»

- запровадження експериментального проекту щодо впровадження е-ТТН в Україні
- впровадження в експериментальному режимі е-ТТН
- на період дії експериментального проекту адміністратором електронної системи є ГО «Інститут аналітики та адвокації», яка володіє зазначеною системою та зобов'язується передати її державі після завершення реалізації експериментального проекту

4. Цільова аудиторія проекту

1. Учасники процесу реалізації проекту:



ВЛАДА — створення рівних умов на ринку для роботи системи е-ТТН

- Міністерство інфраструктури України (Директорат цифрової інфраструктури на транспорті)
- Міністерство цифрової трансформації України
- ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки»
- Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека)



БІЗНЕС — приєднання до реформи документообороту та її розвиток

- компанії учасники експериментального проекту - надавачі послуг електронного документообігу
- бізнес асоціації та їх об'єднання
- комерційні компанії та їх мережі, які щоденно користуються товарно-транспортними накладними та зацікавлені у впровадженні моделі е-ТТН



НУО — створення та адміністрування процесу запровадження

- ГО «Інститут аналітики та адвокації» та інші

2. Зацікавлені сторони:

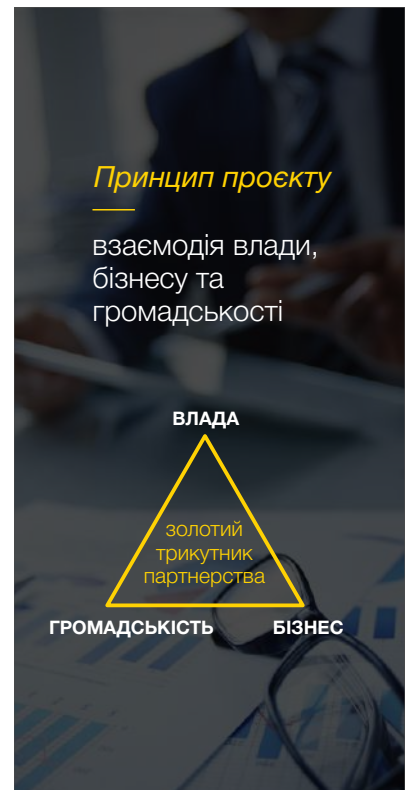
- Міністерство фінансів України
- Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України
- Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор)
- Державна податкова служба України
- Органи у сфері безпеки дорожнього руху
- Комерційні компанії та їх мережі, які щоденно користуються товарно-транспортними накладними та зацікавлені у впровадженні моделі е-ТТН

3. Бенефіціари:

- Міністерство інфраструктури України
- сторони перевезень – користувачі системи (відправник, перевізник, отримувач)
- комерційні компанії та їх мережі – учасники ринку товарів та послуг, які щоденно використовують ТТН в операційній роботі
- громадяни України – платники податків

4. Ключові ролі та функції:

- ☑ *Міністерство інфраструктури України* – ініціатор реформи е-ТТН в Україні. Створення умов та сприяння для успішної реалізації експериментального проекту задля подальшої цифровізації в галузі транспорту.
- ☑ *Міністерство цифрової трансформації України* – технічна та нормативна підтримка у впровадженні експериментального проекту е-ТТН.
- ☑ *ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки»* - технічний адміністратор системи е-ТТН (після реалізації експериментального проекту).
- ☑ *Громадська організація «Інститут аналітики та адвокації»* – створення, тестування та адміністрування із залученням фахівців центральної бази даних (ЦБД) системи е-ТТН на період експериментального проекту, яку зобов'язується передати державі.
- ☑ *Провайдери* – комерційні компанії, що володіють програмним забезпеченням, що функціонує в мережі Інтернет та є системою електронного документообігу. Через власні програмні комплекси забезпечують користувачам реєстрацію та користування сервісами системи електронного документообігу е-ТТН з автоматичним обміном інформацією з ЦБД та між учасниками процесу вантажоперевезень.



5. План реалізації експериментального проекту

КОМПОНЕНТ 1.

Інтеграція учасників і зацікавлених сторін та підготовчі заходи для реалізації експериментального проекту е-ТТН.

1. Погодження з Мінцифри та затвердження МІУ Порядку реалізації експериментального проекту.
2. Залучення учасників та зацікавлених сторін – проведення зустрічей із Провайдерами та бізнесом.
3. Створення робочої групи при МІУ.
4. Юридичний супровід (договори NDA, SLA, договори про підключення між IAA та Провайдерами тощо).
5. Технічних супровід (вирішення питань інтероперабельності із Провайдерами тощо).

Відповідальні: Міністерство інфраструктури України, ГО «Інститут аналітики та адвокації».

КОМПОНЕНТ 2.

Розробка системи е-ТТН.

1. Розробка технічного завдання впровадження системи е-ТТН.
2. Внесення змін до платформ по формуванню та обробці е-ТТН (інтерфейс Провайдерів).

3. Розробка та впровадження механізмів для повного функціоналу інспекції е-ТТН (на стороні Провайдерів).
4. Впровадження повного функціоналу інспекції е-ТТН в кабінеті інспектора Укртрансбезпеки.
5. Доопрацювання системи е-ТТН (ЦБД) та API взаємодії з системою.
6. Розробка і обговорення концепції впровадження спеціальної форми е-ТТН для окремих видів продукції.

Відповідальні: Міністерство інфраструктури України, ГО «Інститут аналітики та адвокації».

КОМПОНЕНТ 3.

Тестування та доопрацювання системи е-ТТН.

1. Розробка Положення про тестування Провайдерів.
2. Створення call-центру на базі ДП для підтримки Провайдерів, Користувачів та обробку повідомлень про збій роботи системи.
3. Проведення сеансів тестування за участі бізнесу.
4. Доопрацювання системи е-ТТН (ЦБД) та API взаємодії з системою.

Відповідальні: Міністерство інфраструктури України, ГО «Інститут аналітики та адвокації», ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки».

КОМПОНЕНТ 4.

Впровадження в експериментальному режимі системи е-ТТН.

1. Розробка проекту Наказу про затвердження форми е-ТТН та Порядку заповнення е-ТТН.
2. Розробка Порядку ведення єдиного реєстру ТТН.
3. Внесення змін до Наказу № 363 від 14.10.1997 р. Міністерства транспорту України в розділі «Правила оформлення документів на перевезення».
4. Проведення публічної презентації створеної системи е-ТТН за участі ключових сторін (МІУ, Мінцифра, бізнесу, ЗМІ тощо).
5. Звітування перед КМУ про результати експериментального проекту е-ТТН в Україні.
6. Безоплатна передача державі всіх прав на систему е-ТТН в особі ДП, підпорядкованого МІУ (після реалізації експериментального проекту).

Відповідальні: Міністерство інфраструктури України, ГО «Інститут аналітики та адвокації», ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки».

КОМПОНЕНТ 5.

Підготовчий етап для експериментального впровадження спеціальної форми е-ТТН.

1. Розробка концепції впровадження спеціальної форми е-ТТН для окремих видів продукції (деревина, молочні сировини, алкогольні напої, спирт етиловий, нафтопродукти, хлібобулочні вироби, високооктанові кисневмісні домішки), які регулюються спеціальними галузевими актами та містять додаткові вимоги та інструкції щодо їх оформлення.
2. Обговорення концепції впровадження спеціальної форми е-ТТН для окремих видів продукції за участі профільних агентств та служб.
3. Розробка проектів змін до галузевих нормативних документів щодо спеціальної форми е-ТТН.

- Аналіз та формування технічних вимог з доопрацювання структури та протоколів роботи ЦБД е-ТТН для реалізації підтримки спеціальних форм е-ТТН.
- Оцінка технічних можливостей для спеціальних форм е-ТТН з питань підтримки механізму інтероперабельності, коректного функціонування на стороні Провайдерів ЕДО, а також технічної можливості інтеграції з програмним забезпеченням ДПС.

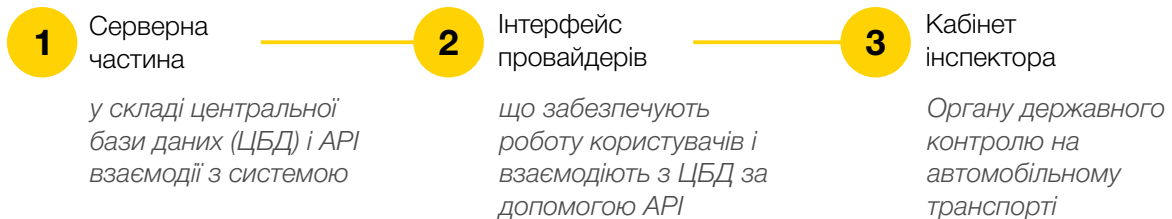
КОМПОНЕНТ 6.

Інформаційно-комунікаційна кампанія.

- Публічна презентація створеної системи е-ТТН за участі ключових сторін (Мінінфраструктури, Мінцифра, бізнес, ЗМІ, неурядові організації тощо).
- Створення серії промо роликів про систему е-ТТН за участі бізнесу.
- Проведення зустрічей-презентацій для бізнес асоціацій і об'єднань.
- Підготовка інформаційних матеріалів у національних ЗМІ.
- Таргетована реклама у соціальних мережах.
- Інші інформаційно-комунікаційні заходи.

6. Структура та елементи системи е-ТТН

Система документообігу Е-ТТН складається з трьох основних компонентів:



ЕЛЕМЕНТИ СИСТЕМИ



ЖИТТЄВИЙ ЦИКЛ Е-ТТН

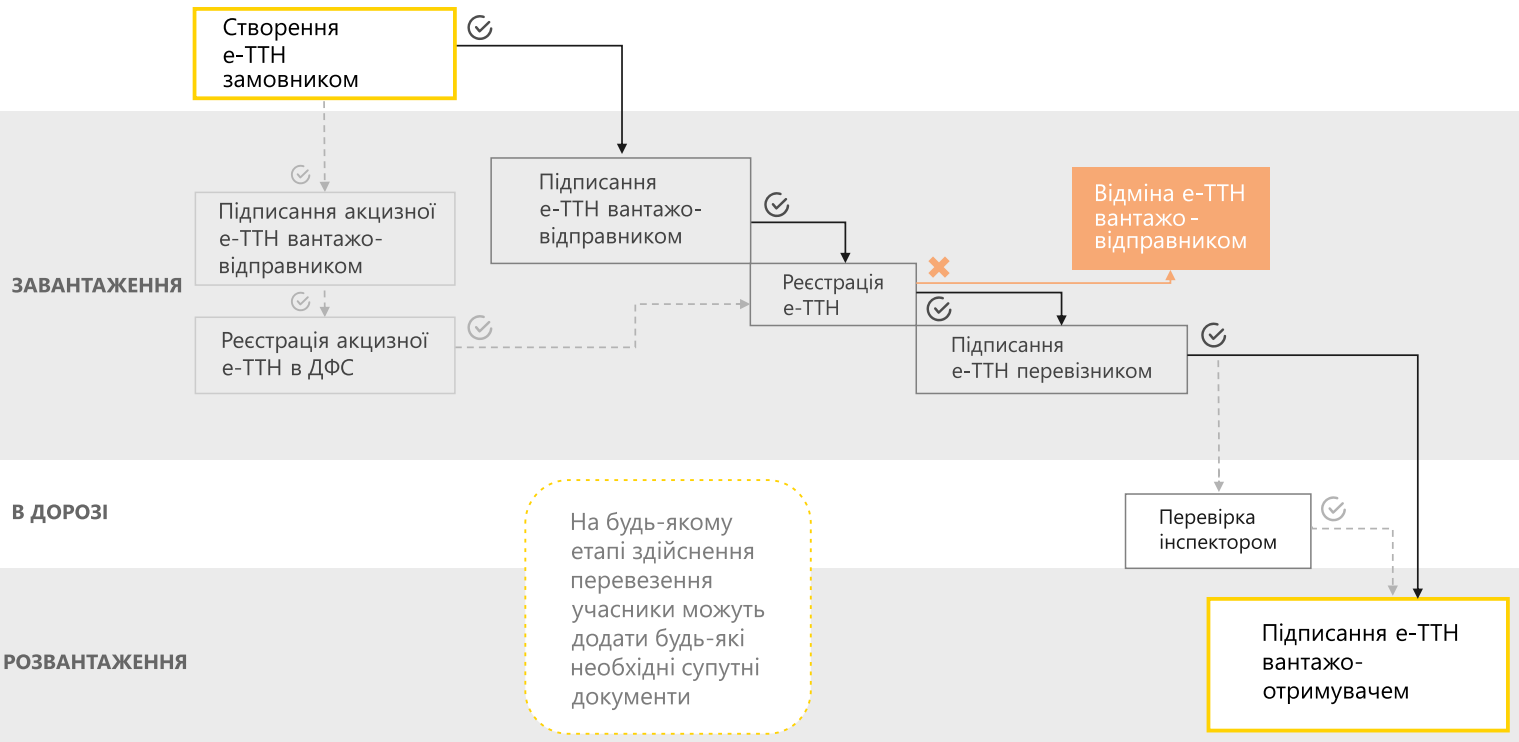
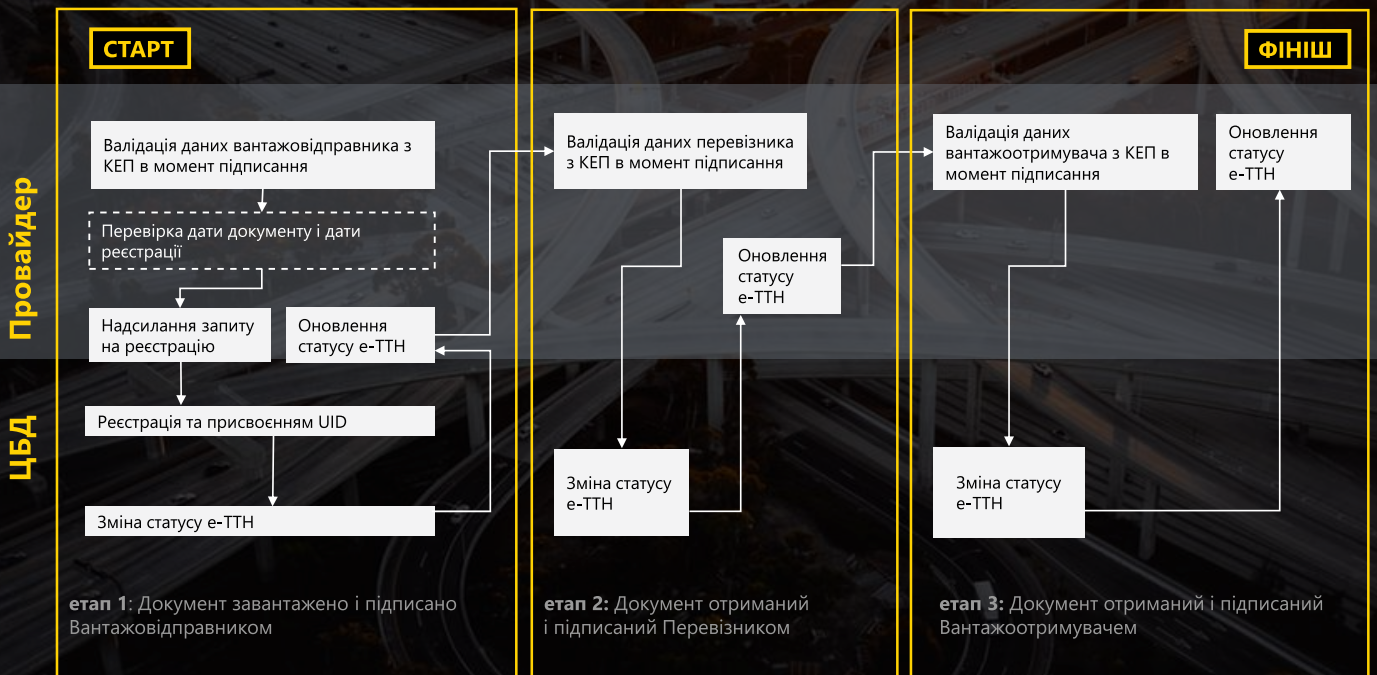


СХЕМА ВЗАЄМОДІЇ «ПРОВАЙДЕР-ЦБД»



7. Ключові результати та ефект від впровадження експериментального проєкту е-ТТН

- 1) В Україні впроваджена е-ТТН.
- 2) Покращені умови ведення бізнесу при здійсненні вантажоперевезень.
- 3) Оптимізовано взаємодію між учасниками вантажоперевезень та контролюючими органами за рахунок впровадження е-ТТН.
- 4) Протидія корупційним зловживанням та збереження дорожнього покриття (запобігання підміни нелегітимними ТТН, обмеження по зміні дати реєстрації, коригування маси тощо).
- 5) Гармонізації українського законодавства до європейських стандартів задля подальшого впровадження міжнародного формату е-CMR та створення цифрових транспортних коридорів.

ПЕРЕВАГИ ТА ПОТЕНЦІЙНИЙ ЕФЕКТ ВІД ВПРОВАДЖЕННЯ е-ТТН



до **98%**

Скорочення часу на доставку документів



від 9 до **35** раз

Зменшення витрат на документи та доставку

740 902 800 грн/рік

Економія грошових коштів для розвитку бізнесу



Підвищення своєчасності відрахувань до бюджету



в **3** рази

Скорочення часу на перевірку транспортного засобу