



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба України

Міністерство інфраструктури України відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає для опрацювання та погодження проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо врегулювання окремих питань перевезення та транспортного експедирування» (далі – проект Закону).

Просимо погодити проект Закону у найкоротший строк.

Додатки (тільки адресату):

1. Копія проекту Закону на 4 арк.
2. Аналіз регуляторного впливу на 16 арк.
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту Закону на 1 арк.

Заступник Міністра

Ю. Лавренюк

*

301863

351-49-40



16:09

№1150/25/14-17 від 16.03.2017

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 2774/0/19-17 від 23.03.2017



ЗАКОН УКРАЇНИ

«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання окремих питань перевезення та транспортного експедирування»

Верховна Рада України **п о с т а н о в л я є**:

I. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1. У Цивільному кодексі України (Відомості Верховної Ради України, 2003 р., №№ 40 - 44, ст. 356):

1) статтю 923 доповнити частиною другою такого змісту:

«2. Відповідальність перевізника за прострочення доставки вантажу обмежується розміром провізної плати за перевезення вантажу»;

2) у статті 924:

частину другу викласти в такій редакції:

«2. Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти, якщо не доведе, що це сталося не з його вини»;

доповнити частиною третьою такого змісту:

«3. Відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення вантажу не може перевищувати 2 розрахункових одиниць за кілограм відсутньої ваги брутто, якщо інше не встановлено договором або законом. Розрахунковою одиницею є одиниця спеціальних прав запозичення, визначена Міжнародним валютним фондом. Розрахункова одиниця перераховується в гривні за офіційним курсом на день прийняття вантажу до перевезення, якщо інший день не встановлений договором.»;

3) частину другу статті 932 після слів «за порушення договору» доповнити словами «якщо інше не встановлено договором або законом»;

4) статтю 934 викласти в такій редакції:

«Стаття 934. Відповідальність експедитора за договором транспортного експедирування.

Особливості відповідальності експедитора за договором транспортного експедирування встановлюються договором транспортного експедирування та законом».

3. У Господарському кодексі України (Відомості Верховної Ради України, 2003 р., №№ 18 - 22, ст. 144):

1) частину третю статті 313 після слів «відповідно до закону» доповнити словами «та не може перевищувати розміру плати за перевезення вантажу»;

2) у статті 314:

абзац третій частини третьої після слів «у разі» доповнити словами «псування або»;

доповнити частиною шостою такого змісту:

«6. Відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу не може перевищувати 2 розрахункових одиниць за кілограм відсутньої ваги бруто, якщо інше не встановлено договором або законом. Розрахунковою одиницею є одиниця спеціальних прав запозичення, визначена Міжнародним валютним фондом. Розрахункова одиниця перераховується в гривні за офіційним курсом на день прийняття вантажу до перевезення, якщо інший день не встановлений договором.»;

3) у частині другій статті 316 слова та цифри «глави 21 цього Кодексу» замінити словами «договору транспортного експедирування, якщо інше не встановлено законом. Якщо розмір плати не встановлений, клієнт повинен виплатити експедитору розумну плату».

3. Частину третю статті 13 Закону України «Про транспорт» (Відомості Верховної Ради України, 1994 р., № 51, ст. 446; 2007 р., № 33, ст. 440) викласти в такій редакції:

«Підприємства транспорту відповідають за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти, якщо вони не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з їх вини. Відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу не може перевищувати 2 розрахункових одиниць за кілограм відсутньої ваги бруто, якщо інше не встановлено договором або законом. Розрахунковою одиницею є одиниця спеціальних прав запозичення, визначена Міжнародним валютним фондом. Розрахункова одиниця перераховується в гривні за офіційним курсом на день прийняття вантажу до перевезення, якщо інший день не встановлений договором.».

4. У Законі України «Про транспортно-експедиторську діяльність» (Відомості Верховної Ради України, 2004 р., № 52, ст. 562; 2009 р., № 38, ст. 535):

1) частину другу статті 5 доповнити абзацом одинадцятим такого змісту: «прийняття типових умов надання експедиторських послуг об'єднаннями експедиторів».

У зв'язку з цим абзац одинадцятий вважати абзацом дванадцятим;

2) статтю 9 доповнити частиною другою такого змісту:

«Умовами договору транспортного експедирування може бути визначено, що транспортно-експедиторські послуги обмежуються виключно організацією перевезень вантажів клієнта без безпосередньої участі експедитора в здійсненні перевезення та наданні інших допоміжних та супутніх перевезенням послуг. У такому випадку експедитор укладає з відповідальними перевізниками договори перевезення, діючи від імені, за рахунок і на ризик клієнта як його повірений (агент), а відносини перевезення виникають безпосередньо між клієнтом і перевізником. У разі залучення експедитором до виконання своїх обов'язків за договором транспортного експедирування інших осіб експедитор відповідає перед клієнтом за порушення договору, якщо інше не встановлено договором або законом.».

У зв'язку з цим частини другу – дванадцяту вважати відповідно частинами третьою – тринадцятою;

3) статтю 14 викласти в такій редакції:

«Стаття 14. Відповідальність експедитора і клієнта.

За невиконання або неналежне виконання обов'язків, які передбачені договором транспортного експедирування і цим Законом, експедитор і клієнт несуть відповідальність згідно з цим Законом та іншими законами, а також договором транспортного експедирування.

Експедитор несе відповідальність за реальні збитки (втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права), заподіяні клієнту втратою, нестачею, псуванням, пошкодженням або простроченням доставки вантажу, якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування.

Експедитор звільняється від відповідальності, якщо втрата, нестача, псування, пошкодження або прострочення доставки вантажу, сталися: з вини клієнта; унаслідок вказівки останнього, погодженої з експедитором у встановленому договором порядку; за відсутності вини експедитора; або ж викликані дефектами самого вантажу чи обставинами, уникнути яких експедитор не міг і наслідкам яких він не міг розумно запобігти. Договором транспортного експедирування можуть бути передбачені додаткові підстави звільнення експедитора від відповідальності.

Якщо договором транспортного експедирування не передбачено інше, експедитор здійснює відшкодування збитків відповідно до нижченаведених правил:

у випадку втрати або нестачі вантажу, прийнятого до перевезення з оголошенням цінності, - у розмірі оголошеної цінності або частини оголошеної цінності, пропорційної відсутній частині вантажу;

у випадку втрати або нестачі вантажу, прийнятого до перевезення без оголошення цінності, - у розмірі дійсної поточної ринкової вартості вантажу, встановленої сертифікованим оцінщиком, або його відсутньої частини;

у випадку псування або пошкодження вантажу - виходячи з частини вантажу, стосовно якої встановлено псування або пошкодження, у розмірі суми, на яку знизилася оголошена цінність, чи, за її відсутності, в розмірі поточної ринкової вартості вантажу, встановленої сертифікованим оцінщиком; а в разі неможливості відновити вантаж - у розмірі оголошеної чи, за її відсутності, поточної ринкової вартості вантажу, встановленої сертифікованим оцінщиком;

граничний розмір відповідальності експедитора за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу не може перевищувати 2 розрахункових одиниць за кілограм бруutto втраченого, відсутнього, зіпсутого або пошкодженого вантажу. Розрахунковою одиницею є одиниця спеціальних прав запозичення, визначена Міжнародним валютним фондом. Розрахункова одиниця перераховується в гривні за офіційним курсом на день прийняття вантажу до перевезення, якщо інший день не встановлений договором. Відшкодування у більшому розмірі можливе, якщо це прямо погоджено сторонами в договорі транспортного експедирування або якщо відшкодування в більшому розмірі фактично отримано експедитором від особи, яка несе відповідальність за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу;

у випадку прострочення доставки вантажу та за умови, що прострочення заподіяло збитки, - у розмірі заподіяних збитків, однак не більше від розміру плати експедитору.

Експедитор несе відповідальність за дії третіх осіб, залучених ним до виконання договору транспортного експедирування, у тому самому порядку, як і за власні дії.».

II. Прикінцеві положення

1. Цей Закон набирає чинності з дня, наступного за днем його опублікування.

2. До приведення законодавства України у відповідність із цим Законом закони та інші нормативно-правові акти застосовуються в частині, що не суперечить цьому Закону.

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту Закону України
«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо
врегулювання окремих питань перевезення та транспортного
експедирування»

I. Визначення проблеми

Частиною другою статті 924 Цивільного кодексу України передбачено, що перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини. Частиною третьою статті 314 Господарського кодексу України встановлено, що за шкоду, заподіяну при перевезенні вантажу, перевізник відповідає, зокрема, у разі втрати або нестачі вантажу – в розмірі вартості вантажу, який втрачено або якого не вистачає. Тобто, фактично, відсутня фіксована верхня межа відповідальності перевізника за втрату, нестачу, пошкодження (псування) вантажу, які сталися після прийняття ним останнього до перевезення і до моменту видачі вантажоодержувачу чи уповноваженій особі.

Водночас у міжнародному праві та національному законодавстві деяких країн - членів ЄС є норми щодо граничної відповідальності перевізника, як стосовно міжнародних, так і щодо національних перевезень вантажів. Ця практика спрямована на забезпечення прозорості формування ціни на послуги з перевезення, а також на забезпечення зменшення вартості послуг страхування вантажів.

Що стосується міжнародних перевезень, то граничний розмір відповідальності перевізника передбачено положеннями Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956 року, що є частиною національного законодавства України (далі – Конвенція). Відповідно до пунктів 1, 3 статті 23 Конвенції у випадку зобов'язання перевізника компенсувати повну або часткову втрату вантажу така компенсація розраховується на підставі вартості вантажу в місці і під час прийняття його для перевезення. Розмір відшкодування при цьому не може перевищувати 8,33 розрахункових одиниць (далі – РО) за кілограм відсутньої ваги бруто. Розрахунковою одиницею є одиниця спеціальних прав запозичення, визначена Міжнародним валютним фондом (далі – МВФ) (пункт 7 статті 23 Конвенції). Вона розраховується згідно з методом оцінки, що застосовується МВФ, і перераховується в національну валюту держави, суд якої розглядає відповідну справу, на підставі вартості цієї валюти станом на дату винесення рішення чи на дату, погоджену сторонами (станом на сьогодні 1 РО – це приблизно 34,58 гривні). Також Конвенцією передбачено, що у випадку прострочення доставки, якщо прострочення завдало збитку, перевізник компенсує такий збиток, який, однак, не може перевищувати плату за перевезення (пункт 5 статті 23 Конвенції).

Чинне законодавство України встановлює відповідальність перевізника під час здійснення внутрішніх перевезень в розмірі вартості вантажу без обмежень. Водночас страхові компанії не видають поліс без обмежень максимальної

граничної вартості відповідальності. У такому випадку у перевізника є два варіанти дій:

а) страхувати кожен вантаж окремо, що є неефективним з погляду адміністрування, витрат часу на оформлення та можливості отримання повних даних, у тому числі вартості товару, від власника вантажу; або

б) мати загальний поліс страхування на всі вантажі. Але оскільки межа відповідальності не встановлена, страхова компанія, відповідно, не погодиться на таке страхування або встановить дуже високу ціну на такий поліс. Це знову ж таки призведе до підвищення ціни за перевезення.

Також, на практиці, власники вантажу нерідко не зацікавлені вказувати реальну вартість вантажу. Отже, коли йде потік вантажів чи в одній вантажівці розміщуються вантажі сотень власників (консолідовані перевезення), перевізник не в змозі перевірити реальну вартість вантажу, щоб його застрахувати. У більшості випадків власник вантажу або взагалі не вказує в заявці на перевезення вартість вантажу, або вказує приблизну чи будь-яку вартість, що не відповідає реальній. Через це дуже часто експедитори/перевізники не мають змоги застрахувати реальну вартість вантажу.

У процесі перевезення розмір ризику втрати (чи пошкодження) вантажу є невідомим і становить приховану властивість послуги. Так, наприклад, на ринку є порядні компанії, фінансово стабільні, які страхують власну відповідальність (хоч і обмежено), не зупиняються на безоплатних парковках (без огорожі та охорони), мають додаткове обладнання: спеціальні замки, додаткові камери, приховані GPS-трекери, щоб відстежити вантажівку у разі зникнення, тощо. Водночас на ринку внутрішньоукраїнських перевезень трапляються компанії, які не мають нічого з перерахованого вище. Порядні компанії, у разі втрати вантажу, можуть компенсувати (хоч і обмежено) його вартість; решта ж просто ініціюють процедуру банкрутства компанії, яка, як правило, не має активів, та продовжують працювати від імені нової юридичної особи. Таким чином, послуги добропорядних компаній дорожчі за послуги тих, що не мають власних активів, але власник вантажу не знає про стан і наміри перевізника чи експедитора і приймає рішення на користь нижчої ціни за перевезення. Як наслідок: а) власник вантажу, у випадку його втрати/пошкодження, не може отримати компенсацію його вартість взагалі; б) здійснюється негативний вплив на надійних експедиторів/перевізників; в) ринок поповнюється безвідповідальними експедиторами/перевізниками.

Така ситуація має наслідком однакову вартість перевезення однаковим вантажним автомобілем з пункту А в пункт Б як вантажу, наприклад, паперу вартістю 10 тис. грн, так і вантажу косметики вартістю 5 млн грн.

Існуючі проблеми справляють вплив на:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		Ні
Держава	Так	
Суб'єкти господарювання	Так	
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	Так	

II. Цілі державного регулювання

З метою вирішення наведених вище проблем Міністерством інфраструктури України розроблено проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання окремих питань перевезення та транспортного експедирування» (далі – проект Закону).

Прийняття проекту Закону сприятиме урегулюванню правовідносин, пов'язаних із встановленням розміру граничної відповідальності перевізників та експедиторів за втрату, нестачу, пошкодження (псування) вантажу.

Основними цілями прийняття наказу є:

встановленням розміру граничної відповідальності перевізників та експедиторів за втрату, нестачу, пошкодження (псування) вантажу;

встановлення розміру відповідальності на рівні двох розрахункових одиниць за кілограм відсутньої ваги брутто;

обмеження відповідальності експедитора та автомобільного перевізника за прострочення доставки вантажу (якщо позивач доведе, що прострочення завдало збитку) розміром плати за відповідне транспортне експедирування/перевезення.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Залишення норм чинного законодавства без змін збереже неврегульованість правовідносин щодо граничної відповідальності перевізників та експедиторів
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання окремих питань перевезення та транспортного експедирування»	Забезпечить досягнення поставлених цілей

Інші способи, що не передбачають внесення змін, запропонованих проектом Закону, є неприйнятними, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	-

Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання окремих питань перевезення та транспортного експедирування»	Можливе збільшення кількості суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у певній сфері, оскільки передбачається встановлення чітких правил щодо їх відповідальності	-
---	--	---

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	-
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання окремих питань перевезення та транспортного експедирування»	-	-

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	32	1 095	13 973	11 457	26 557
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,1	4.1	52,6	43,1	≈ 100

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на	-	Витрати, пов'язані з виплатою повної вартості втраченого,

цей час		недоставленого, пошкодженого (зіпсованого) вантажу
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання окремих питань перевезення та транспортного експедирування»	Відповідальність перевізників та експедиторів за втрату, нестачу, пошкодження (псування) вантажу в розмірі вартості вантажу, але не більше від розміру двох розрахункових одиниць за кілограм відсутньої ваги брутто, що станом на сьогодні становить близько 69,16 грн. Зазначене знизить ризик банкрутства суб'єктів господарювання	Витрати, пов'язані з втратою, нестачею, пошкодженням (псуванням) вантажу в розмірі вартості вантажу, але не більше від розміру двох розрахункових одиниць за кілограм відсутності вантажу брутто

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. Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	Проблема щодо відшкодування непомірно високих для перевізника чи експедитора розмірів компенсацій за втрату, нестачу, пошкодження (псування) вантажу залишається	
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання окремих питань перевезення та транспортного експедирування»	4	Цілі прийняття регуляторного акта буде досягнуто у повною мірою	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця

			альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Немає	Непомірні витрати суб'єктів господарювання	Альтернатива показала себе такою, що не відповідає потребам надавачів послуг
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання окремих питань перевезення та транспортного експедирування»	Зменшення ризику втрати значних сум коштів	Витрати не передбачаються	Цей регуляторний акт повністю забезпечує потреби у розв'язанні проблеми та відповідає принципам державної регуляторної політики. Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей
Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта	
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Переваги відсутні	Відсутні	
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання окремих питань перевезення та транспортного експедирування»	Зростання рівня розвитку сектору вантажних перевезень та транспортно-експедиторської діяльності	Відсутні ризики зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта	

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблематики, є прийняття регуляторного акта. При цьому розв'язання визначених проблем забезпечать заходи, якими передбачається:

встановленням розміру граничної відповідальності перевізників та експедиторів за втрату, нестачу, пошкодження (псування) вантажу;

встановлення розміру відповідальності на рівні двох розрахункових одиниць за кілограм відсутньої ваги брутто;

обмеження відповідальності експедитора та автомобільного перевізника за прострочення доставки вантажу (якщо позивач доведе, що прострочення завдало збитку) розміром плати за відповідне транспортне експедирування/перевезення.

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

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, фізичних чи юридичних осіб.

Питома вага суб'єктів малого підприємництва (малих та мікропідприємств разом) у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, перевищує 10 відсотків. Тест малого підприємництва (М-Тест) додається.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності відповідно до законодавства.

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Показниками результативності дії регуляторного акта є:

- зменшення кількості випадків банкрутств суб'єктів господарювання, пов'язаних із необхідністю виплати непомірно високої компенсації за втрату, нестачу, пошкодження (псування) вантажу;

- збільшення кількості суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення чи організацію перевезень вантажів.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб – середній. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність».

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

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено після набрання чинності цим актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта, шляхом аналізу статистичних даних.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде проведено через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження планується здійснювати раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення виконання заходів з повторного відстеження результативності дії цього акта.

Для проведення відстеження результативності дії регуляторного акта будуть використовуватись показники, наведені у попередньому розділі.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

«___» _____ 2017 р.



В. Омелян

ТЕСТ
малого підприємництва (М-Тест)

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з "02" вересня 2016 р. по "15" вересня 2016 р.

Порядковий номер	Вид консультації (публічні консультації прями (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), інтернет-консультації прями (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Запит до громадської організації, що об'єднує суб'єктів господарювання відповідного сектору економіки – Європейської бізнес асоціації	1	Установлено кількість суб'єктів підприємництва, на яких впливатиме проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання окремих питань перевезення та транспортного експедирування»

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 25 430 (одиниць), у тому числі малого підприємництва 13 973 (одиниць) та мікропідприємництва 11 457 (одиниць);

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 95,7 (відсотків) (відповідно до таблиці "Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання" додатка 1 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта).

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

Порядковий номер	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка "прямих" витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				

1 Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів)
Формула:
кількість необхідних одиниць обладнання X вартість одиниці

- - -

2 Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування
Формула:
прямі витрати на процедури перевірки (проведення первинного обстеження) в органі державної влади + витрати часу на процедуру обліку (на одиницю обладнання) X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість процедур обліку за рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва

- - -

3 Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)
Формула:
оцінка витрат на експлуатацію обладнання (витратні матеріали та ресурси на одиницю

- - -

	обладнання на рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва			
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) Формула: оцінка вартості процедури обслуговування обладнання (на одиницю обладнання) X кількість процедур технічного обслуговування на рік на одиницю обладнання X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва	-	-	-
5	Інші процедури (уточнити)	-	-	-
6	Разом, гривень Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)	-	X	-
7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць		25 430	
8	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 X рядок 7)	-	X	25 430
9	Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання,	-	-	-

- отримання необхідних форм та заявок X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість форм
- 10 Процедури організації виконання вимог регулювання
 Формула:
 витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість внутрішніх процедур
- 11 Процедури офіційного звітування
 Формула:
 витрати часу на отримання інформації про порядок звітування щодо регулювання, отримання необхідних форм та визначення органу, що приймає звіти та місця звітності + витрати часу на заповнення звітних форм + витрати часу на передачу звітних форм (окремо за засобами передачі інформації з оцінкою кількості суб'єктів, що користуються формами засобів – окремо електронна звітність, звітність до органу, поштовим зв'язком тощо) + оцінка витрат часу на корегування (оцінка природного рівня помилок))

	<i>X</i> вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) <i>X</i> оціночна кількість оригінальних звітів <i>X</i> кількість періодів звітності за рік			
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок Формула: витрати часу на забезпечення процесу перевірок з боку контролюючих органів <i>X</i> вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) <i>X</i> оціночна кількість перевірок за рік	-	-	-
13	Інші процедури (уточнити)	-	-	-
14	Разом, гривень Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)	-	X	-
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	-	-	-
16	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик "разом" <i>X</i> кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 <i>X</i> рядок 15)	-	X	-

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Розрахунок бюджетних витрат на адміністрування регулювання здійснюється окремо для кожного відповідного органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання.

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок вартості адміністрування регулювання:

державний орган не визначений
(назва державного органу)

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва - за потреби окремо для суб'єктів малого та мікропідприємств)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	X	X	X	X	X
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:					
камеральні	X	X	X	X	X
виїзні	X	X	X	X	X
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	X	X	X	X	X
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	X	X	X	X	X
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами	X	X	X	X	X

господарювання

6. Підготовка

звітності за
результатами

регулювання

7. Інші

адміністративні

процедури

(уточнити):

Разом за рік

Сумарно за п'ять

років

X

X

X

X

X

X

X

X

X

X

X

X

X

X

X

X

X

X

X

X

* Вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням процесу регулювання державними органами, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації та на кількість суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання, та на кількість процедур за рік.

Якщо державне регулювання передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу), необхідно визначити повний запланований річний бюджет нового органу (структурного підрозділу) 0 x 5 років = 0 гривень.

Порядковий номер	Назва державного органу	Витрати на адміністрування регулювання за рік, гривень	Сумарні витрати на адміністрування регулювання за п'ять років, гривень
------------------	-------------------------	--	--

Сумарно бюджетні

витрати на

адміністрування

регулювання

суб'єктів малого

підприємництва

X

X

X

4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

Порядковий номер	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	За п'ять років
------------------	----------	------------------------------------	----------------

1

Оцінка "прямих" витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання

X

X

2

Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання

X

X

	регулювання та звітування		
3	Сумарні витрати малого підприємства на виконання запланованого регулювання	X	X
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємства	X	X
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	X	X

5. Розроблення корегуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємства щодо запропонованого регулювання

Корегуючих (пом'якшувальних) заходів щодо запропонованого регулювання не передбачається.

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення проекту Закону України

«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання окремих питань перевезення та транспортного експедирування»

15 Березня 2017, 15:14

На публічне обговорення вноситься проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання окремих питань перевезення та транспортного експедирування», розміщений на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України – <http://mtu.gov.ua>.

Проект Закону розроблено Міністерством інфраструктури України відповідно до повноважень, визначених чинним законодавством.

Акт розроблено з метою упорядкування господарської діяльності у сфері міжнародних та національних перевезень вантажів.

З метою досягнення поставленої мети проектом Закону пропонується використати досвід європейських країн щодо регулювання правовідносин в частині обмеження граничної відповідальності перевізника.

Таке обмеження забезпечить прозоре формування перевізниками та експедиторами цін на послуги з перевезення, що, своєю чергою, вплине на зменшення вартості послуг страхування вантажів.

З прийняттям Закону буде встановлено обмеження щодо граничного розміру відповідальності експедитора та перевізника під час здійснення внутрішніх перевезень, що:

- 1) дасть змогу запобігти втраті вартості вантажу без компенсації його вартості;
- 2) сприятиме підвищенню прозорості ринку перевезень, де вартість перевезення залежатиме від вартості вантажу, оскільки буде враховувати ризик його втрати, що, відповідно, забезпечить визначеність його обчислення для страхових компаній;
- 3) закладе передумови, як і в міжнародних перевезеннях, для ефективного визначення реальної вартості вантажу під час перевезення;
- 4) дасть змогу зармонізувати чинні застарілі норми з міжнародними стандартами та угодами.

Зауваження та пропозиції до проекту акта слід надсилати на адресу Міністерства інфраструктури України: Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14 (depavtotr@mtu.gov.ua), а також до Державної служби України з питань регуляторної політики та розвитку підприємництва: 01011, м. Київ, вул. Арсенальна, 9/11 (e-mail: inform@dkrp.gov.ua).

Зауваження та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань приймаються протягом 30 календарних днів з дня опублікування проекту наказу у письмовому та/або електронному вигляді.