



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 на погодження проект Закону України «Про мультимодальні перевезення» (далі – проект акта).

Додатки: 1. Проект акта на 16 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу на 23 арк. в 1 прим.
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту акта на 1 арк. в 1 прим.

В. о. Міністра

Ю. ЛАВРЕНЮК

353460

Василь Яценко 351 49 89



№3606/35/14-18 від 02.11.2018

17:28

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 14835/0/19-18 від 07.11.2018



ЗАКОН УКРАЇНИ

Про мультимодальні перевезення

Цей Закон визначає правові та організаційні засади мультимодальних перевезень і спрямований на створення умов для їх розвитку та вдосконалення, заохочення використання більш екологічно чистих видів транспорту з метою охорони довкілля, запобігання змінам клімату та надмірному споживанню енергії.

Стаття 1. Визначення термінів

У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні:

внутрішнє мультимодальне перевезення – це мультимодальне перевезення без перетину державного кордону України;

договір мультимодального перевезення – договір між оператором мультимодальних перевезень та замовником послуги мультимодального перевезення на надання послуги мультимодального перевезення;

документ мультимодального перевезення вантажів – перевізний документ (транспортна накладна, коносамент тощо), який підтверджує укладання договору мультимодального перевезення та прийняття вантажу під свою відповідальність оператором мультимодального перевезення від замовника, оформлюється оператором мультимодального перевезення, за яким здійснюється перевезення вантажу;

єдиний перевізний документ - документ мультимодального перевезення вантажів встановленої форми, за яким може здійснюватись мультимодальне перевезення вантажів;

замовник послуги мультимодального перевезення – фізична або юридична особа, яка за договором мультимодального перевезення самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає оператору мультимодального перевезення надати послугу мультимодального перевезення;

комбіноване перевезення вантажів – мультимодальне перевезення вантажів однією і тією самою транспортною одиницею без перевантаження вантажу при зміні виду транспорту, де більша частина маршруту приходить на внутрішній водний, морський або залізничний шляхи, а відрізок маршруту автомобільними шляхами є максимально коротким;

маршрут мультимодального перевезення – визначений договором мультимодального перевезення шлях перевезення вантажу;

міжнародне мультимодальне перевезення – мультимодальне перевезення з перетином державного кордону України;

мультимодальне перевезення – перевезення вантажів, що здійснюється оператором мультимодального перевезення двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, та може здійснюватися за єдиним перевізним документом;

оператор мультимодального перевезення – суб'єкт господарювання, який укладає договір мультимодального перевезення, приймає на час перевезення під свою відповідальність вантаж, оформлює єдиний перевізний документ та здійснює чи забезпечує здійснення переміщення вантажу до місця призначення;

послуга мультимодального перевезення – організація та забезпечення мультимодального перевезення за договором мультимодального перевезення;

термінал мультимодального перевезення – виробничо-перевантажувальний комплекс суб'єкта господарювання будь-якої форми власності, який використовується під час мультимодального перевезення для зміни видів транспорту, виконання операцій навантаження, розвантаження, зберігання вантажів, тощо;

транспортна одиниця – контейнер, знімний кузов, причіп, напівпричіп, а також вантажний автомобіль чи залізничний вагон за умови, що вони перевозяться (слідують) іншими видами транспорту, без перевантаження вантажу;

учасники мультимодального перевезення вантажів – оператори мультимодального перевезення, замовники послуги мультимодального перевезення, фактичні перевізники, власники терміналів мультимодального перевезення або суб'єкти господарювання, у володінні та користуванні яких на законних підставах знаходяться термінали мультимодального перевезення, треті особи, залучені до надання послуги мультимодального перевезення;

фактичний перевізник – юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність за договором перевезення вантажу за доставку до пункту призначення довіреного їй вантажу та видачу уповноваженій на одержання вантажу особі, зазначеній у документі мультимодального перевезення вантажів або договорі перевезення вантажу.

Стаття 2. Сфера дії цього Закону

Цей Закон регулює правовідносини, що виникають між учасниками мультимодального перевезення, під час надання послуги мультимодального перевезення.

Стаття 3. Законодавство про мультимодальні перевезення

Відносини в сфері мультимодального перевезення регулюються Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Кодексом торговельного мореплавства України, Повітряним кодексом України, законами України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про транзит вантажів», «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», цим Законом, іншими законами, а також іншими нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них.

Якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені цим Законом, застосовуються правила міжнародного договору.

Стаття 4. Організація мультимодальних перевезень

Організація мультимодальних перевезень, відносини між учасниками мультимодального перевезення, а також їх права, обов'язки та відповідальність визначаються договором мультимодального перевезення та іншими договорами, укладеними відповідно до законодавства України.

Відносини фактичних перевізників під час мультимодальних перевезень та умови роботи терміналів мультимодального перевезення регулюються вузловими угодами.

Мультимодальні перевезення небезпечних вантажів здійснюються з урахуванням положень міжнародних договорів України та Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів», правил перевезення небезпечних вантажів, що затверджені центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у галузі транспорту, а також нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів, що затверджені Міністерством внутрішніх справ України.

Стаття 5. Державне регулювання мультимодальних перевезень

Державне регулювання мультимодальних перевезень здійснює Кабінет Міністрів України відповідно до своїх повноважень.

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у галузі транспорту забезпечує:

формування та реалізацію державної політики у сфері мультимодальних перевезень;

нормативно-правове регулювання у сфері мультимодальних перевезень;
визначення пріоритетних напрямів розвитку мультимодальних перевезень.

Центральні органи виконавчої влади, що реалізують державну політику з питань безпеки на наземному, морському та річковому, та авіаційному транспорті:

реалізують державну політику з питань безпеки при здійсненні мультимодальних перевезень;

здійснюють державний нагляд (контроль) з питань безпеки рухомого складу при здійсненні мультимодальних перевезень на території України.

вносять пропозиції щодо формування державної політики з питань безпеки при здійсненні мультимодальних перевезень.

Державний нагляд (контроль) за дотриманням учасниками мультимодальних перевезень вантажів законодавства про мультимодальні перевезення здійснюється у порядку, встановленому Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності».

Стаття 6. Державна підтримка мультимодальних перевезень

Державна підтримка мультимодальних перевезень передбачає:

заохочення конкуренції, створення рівних можливостей для суб'єктів господарювання у сфері мультимодальних перевезень;

сприяння залученню інвестицій у розвиток мультимодальних перевезень та розбудову терміналів мультимодальних перевезень;

сприяння розвитку міжнародного співробітництва у сфері мультимодальних перевезень, адаптації законодавства України до міжнародних вимог у сфері мультимодальних перевезень;

сприяння розвитку мультимодальних перевезень, транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема, шляхом затвердження відповідних державних програм;

впровадження податкових пільг, спеціальних податкових режимів суб'єктів господарювання у сфері мультимодальних перевезень;

надання державної допомоги для будівництва та облаштування терміналів мультимодальних перевезень, надання послуг мультимодальних перевезень відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання»;

створення умов для розвитку державно-приватного партнерства;

створення умов для зростання транзитних перевезень та залучення додаткових вантажних потоків;

спрощення механізму державного контролю мультимодальних перевезень при перетині державного кордону України;

створення рівних умов на ринку мультимодальних перевезень вантажів та недопущення будь-якої дискримінації щодо учасників ринку;

та інші заходи державної підтримки.

Антимонопольний комітет України розробляє програми державної допомоги, з метою підтримки малого та середнього бізнесу, розвитку мультимодальних перевезень та транспортно-логістичної інфраструктури, для забезпечення розвитку регіонів, що включатимуть заходи з надання державної допомоги у формі грантів на розробку проектної документації та фінансування будівельних робіт з будівництва терміналів мультимодальних перевезень, надання кредитів на пільгових умовах, обслуговування кредитів за пільговими тарифом, інші форми державної допомоги відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

Стаття 7. Комбіноване перевезення вантажів

Комбіноване перевезення вантажів передбачає здійснення мультимодального перевезення вантажів вантажним автомобілем, причепом, напівпричепом, з або без тягача, знімним кузовом або контейнером, що має відповідне маркування згідно з міжнародними стандартами, автомобільними шляхами на початковому та (або) кінцевому відрізку маршруту мультимодального перевезення та залізницею, внутрішніми водними, морськими шляхами на іншому відрізку маршруту мультимодального перевезення.

Під час комбінованого перевезення вантажів відрізок маршруту автомобільними шляхами не повинен перевищувати:

150 кілометрів для маршрутів мультимодальних перевезень протяжністю до 750 кілометрів;

20 відсотків протяжності маршруту мультимодального перевезення для маршрутів понад 750 кілометрів.

Комбіноване перевезення вантажів здійснюється із супроводом або без супроводу.

Комбіноване перевезення із супроводом передбачає перевезення вантажних автомобілів іншими видами транспорту із супроводом водія.

Комбіноване перевезення без супроводу передбачає перевезення вантажних автомобілів іншими видами транспорту без супроводу водія.

Особливості режиму праці та відпочинку водіїв під час комбінованих перевезень визначаються відповідно до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, Кодексу законів про працю України та нормативно-правових актів центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у галузі транспорту.

Максимально допустимі вагові та габаритні параметри автомобільних транспортних засобів, які беруть участь у комбінованих перевезеннях вантажів визначаються відповідно до законодавства.

Стаття 8. Термінали мультимодальних перевезень

Мультимодальні перевезення вантажів здійснюються з використанням терміналів мультимодальних перевезень.

Термінали мультимодальних перевезень можуть перебувати у державній, комунальній та приватній власності.

Термінали мультимодальних перевезень можуть знаходитись на залізничних станціях та інших об'єктах залізничного транспорту, у аеропортах, поблизу причальних споруд.

Термінали мультимодальних перевезень будь-якої форми власності можуть передаватися в оренду, концесію.

Надання земельних ділянок для будівництва та обслуговування терміналів мультимодальних перевезень здійснюється відповідно до Земельного кодексу України.

Технічні вимоги до організації та функціонування терміналів мультимодальних перевезень визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у галузі транспорту.

Під час міжнародного мультимодального перевезення вантажів, у терміналах мультимодальних перевезень може здійснюватися митний та інші види контролю у порядку, передбаченому законодавством України.

Стаття 9. Договір мультимодального перевезення

За договором мультимодального перевезення одна сторона (оператор мультимодального перевезення) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (замовника послуги мультимодального перевезення) надати послугу мультимодального перевезення, у тому числі із залученням інших учасників мультимодального перевезення вантажів до надання послуги мультимодального перевезення, в установленій договором строк.

Договір мультимодального перевезення укладається у письмовій формі. Істотними умовами договору мультимодального перевезення вантажів є:

- предмет договору;
- права, обов'язки сторін;
- ціна договору;
- строк дії договору;
- строк (термін) виконання договору;
- відомості про сторони договору та замовника послуги мультимодального перевезення;
- вид та найменування вантажу;
- види транспорту, які будуть використовуватися та маршрут мультимодального перевезення з зазначенням терміналів мультимодальних перевезень, де здійснюється зміна видів транспорту;
- пункти відправлення та призначення вантажу;
- а також усі ті умови, щодо яких сторонами досягнуто згоди.

Стаття 10. Документ мультимодального перевезення вантажів

Документ мультимодального перевезення вантажів повинен містити відомості про:

оператора мультимодального перевезення та замовника послуги мультимодального перевезення;

найменування, вид, кількість та вагу вантажу брутто;

види транспорту, які будуть використовуватися та маршрут мультимодального перевезення з зазначенням терміналів мультимодальних перевезень, де здійснюється зміна видів транспорту;

пункти відправлення та призначення вантажу;

відомості про одержувача вантажу.

Форма єдиного перевізного документа встановлюється Правилами мультимодальних перевезень вантажів, затвердженими Кабінетом Міністрів України.

Під час здійснення міжнародних мультимодальних перевезень вантажів, оператори мультимодальних перевезень, фактичні перевізники використовують товарно-транспортні документи, передбачені міжнародними договорами України, як перевізний документ.

При здійсненні міжнародних мультимодальних перевезень вантажів оператори мультимодальних перевезень можуть використовувати документ мультимодального перевезення вантажів на відрізьку маршруту, що пролягає територією України, а також у міжнародному сполученні, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України.

Учасники мультимодальних перевезень вантажів вільні у виборі перевізних документів, за якими здійснюється перевезення вантажів територією України.

Стаття 11. Тарифи на мультимодальні перевезення вантажів

Мультимодальні перевезення вантажів можуть здійснюватися за єдиним (наскрізним) тарифом.

Єдиний (наскрізний) тариф обчислюється оператором мультимодального перевезення. Основними складовими єдиного (наскрізного) тарифу є: вартість страхування відповідальності оператора мультимодального перевезення за вантаж; вартість перевезення вантажу видами транспорту, що задіяні у мультимодальному перевезенні; вартості основних та супутніх послуг, що надаються у терміналах під час завантаження, розвантаження та заміни виду транспорту; прибуток оператора мультимодального перевезення, вартість послуг фактичних перевізників та третіх осіб, залучених до надання послуги мультимодального перевезення.

Розрахунки за роботи та послуги, пов'язані з мультимодальним перевезенням, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів, провадяться за вільними цінами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції.

Стаття 12. Права та обов'язки оператора мультимодального перевезення

Оператор мультимодального перевезення має право:

обирати або змінювати вид транспорту та маршрут мультимодального перевезення, діючи в інтересах замовника послуги мультимодального перевезення, за умови внесення змін до договору мультимодального перевезення;

здійснювати мультимодальне перевезення вантажів за одним або більше документами мультимодального перевезення вантажів;

відступати від вказівок замовника послуги мультимодального перевезення в порядку, передбаченому договором мультимодального перевезення;

не приступати до виконання обов'язків за договором мультимодального перевезення до отримання від замовника послуги мультимодального перевезення всіх необхідних документів та іншої інформації щодо властивостей вантажу, умов його перевезення, а також іншої інформації, необхідної для виконання оператором мультимодального перевезення обов'язків, передбачених договором мультимодального перевезення;

залучати до надання послуги мультимодального перевезення інших учасників мультимодального перевезення вантажів на умовах укладення з ними договорів, відповідаючи перед замовником послуги мультимодального перевезення за результати їх роботи. У цьому випадку оператор мультимодального перевезення виступає перед іншими учасниками мультимодального перевезення вантажів, залученими до надання послуги мультимодального перевезення, як замовник.

Оператор мультимодального перевезення зобов'язаний:

надавати послугу мультимодального перевезення, передбачену договором; відшкодувати шкоду заподіяну майновим інтересам замовника послуги мультимодального перевезення.

Законодавством чи договором мультимодального перевезення можуть бути передбачені й інші права та обов'язки оператора мультимодального перевезення.

Стаття 13. Права та обов'язки замовника послуги мультимодального перевезення

Замовник послуги мультимодального перевезення має право:

вимагати від оператора мультимодального перевезення та фактичного перевізника надання інформації про хід мультимодального перевезення;

визначати маршрут мультимодального перевезення та види транспорту;

змінювати види транспорту та маршрут мультимодального перевезення, за умови внесення змін до договору мультимодального перевезення.

давати вказівки оператору мультимодального перевезення, які не суперечать договору мультимодального перевезення та документам, наданим оператору мультимодального перевезення.

Замовник послуги мультимодального перевезення зобов'язаний:

надати оператору мультимодального перевезення повну, точну і достовірну інформацію щодо найменування, кількості, якості та інших характеристик вантажу, його властивостей, умов його зберігання та перевезення, іншу інформацію, необхідну для виконання оператором мультимодального перевезення своїх обов'язків за договором мультимодального перевезення;

надати оператору мультимодального перевезення документи, необхідні для здійснення санітарного та інших видів державного контролю і нагляду для забезпечення безпечних умов перевезення вантажу.

У разі здійснення міжнародного мультимодального перевезення, замовник послуги мультимодального перевезення зобов'язаний надати документи, що стосуються вантажу, які потрібні для здійснення митного контролю.

Законодавством чи договором мультимодального перевезення можуть бути передбачені й інші права та обов'язки замовника послуги мультимодального перевезення.

Стаття 14. Права та обов'язки фактичного перевізника

Фактичний перевізник має право:

відмовитися від приймання вантажу для перевезення, якщо оператором мультимодального перевезення не підготовлено вантаж чи необхідні документи або внесені без попереднього узгодження з ним зміни до реквізитів цих документів;

відмовитися від перевезення вантажу, якщо оператор мультимодального перевезення подає до перевезень вантаж, не обумовлений договором про перевезення, тара та (або) упаковка вантажу не відповідає встановленим законодавством вимогам тощо;

одержувати відшкодування від оператора мультимодального перевезення, якщо транспортний засіб був пошкоджений під час вантажних робіт або під час перевезення вантажу з вини оператора мультимодального перевезення.

Фактичний перевізник зобов'язаний:

доставити вантаж до пункту призначення у строк, передбачений договором перевезення вантажу, укладеним із оператором мультимодального перевезення; забезпечити збереження вантажу під час мультимодального перевезення.

Законодавством чи договором перевезення вантажу, можуть бути передбачені й інші права та обов'язки фактичного перевізника.

Стаття 15. Права та обов'язки власників терміналів мультимодального перевезення або суб'єктів господарювання, у володінні та користуванні яких на законних підставах знаходяться термінали мультимодального перевезення

1. Власники терміналів мультимодального перевезення або суб'єкти господарювання, у володінні та користуванні яких на законних підставах знаходяться термінали мультимодального перевезення, мають право:

отримувати від оператора мультимодального перевезення інформацію про вантаж та відповідні документи, передбачені законодавством, у випадку заведення небезпечного вантажу до терміналу мультимодального перевезення;

відмовитись від перевантаження, розміщення або складування вантажів у разі відсутності укладеного договору з оператором мультимодального перевезення;

відмовитись від перевантаження, розміщення або складування вантажів у разі відсутності технічних і технологічних можливостей терміналу мультимодального перевезення;

відмовитись від перевантаження, розміщення або складування вантажів у випадку тимчасового припинення навантаження і перевезення вантажів відповідно до законодавства;

відмовитись від перевантаження, розміщення або складування вантажів у разі невиконання оператором мультимодального перевезення умов договору, укладеного із власником терміналу мультимодального перевезення або суб'єктом господарювання, у володінні та користуванні якого на законних підставах знаходиться термінал мультимодального перевезення (не вивезення вантажу в передбачені договором строки; несплата наданих послуг тощо);

відмовитись від перевантаження, розміщення або складування вантажів в інших випадках, передбачених законодавством України та укладеним договором з оператором мультимодального перевезення.

2. Власники терміналів мультимодального перевезення або суб'єкти господарювання, у володінні та користуванні яких на законних підставах знаходяться термінали мультимодального перевезення, зобов'язані:

надавати послуги з перевантаження, розміщення або складування вантажів за договором з оператором мультимодального перевезення;

забезпечити схоронність вантажу під час перевантаження, розміщення або складування вантажів.

Законодавством чи договором з оператором мультимодального перевезення можуть бути передбачені й інші права та обов'язки власників терміналів мультимодального перевезення або суб'єктів господарювання, у володінні та користуванні яких на законних підставах знаходяться термінали мультимодального перевезення.

Стаття 16. Права та обов'язки третіх осіб, залучених до надання послуги мультимодального перевезення

Права та обов'язки третіх осіб, залучених до надання послуги мультимодального перевезення визначаються законодавством чи договором, укладеним з оператором мультимодального перевезення.

Стаття 17. Страхування при мультимодальних перевезеннях

Страхування вантажів та професійної відповідальності під час мультимодального перевезення здійснюється відповідно до закону.

Стаття 18. Відповідальність оператора та замовника послуги мультимодального перевезення

Оператор мультимодального перевезення несе відповідальність за дії та неогляд фактичного перевізника, власників терміналів мультимодального перевезення або суб'єктів господарювання, у володінні та користуванні яких на законних підставах знаходяться термінали мультимодального перевезення, та третіх осіб, залучених ним до надання послуги мультимодального перевезення, у тому ж порядку, як і за власні дії, з моменту прийняття вантажу під свою відповідальність на час перевезення до моменту видачі вантажу одержувачу вантажу.

За невиконання або неналежне виконання обов'язків, передбачених договором мультимодального перевезення і цим Законом, оператор і замовник послуги мультимодального перевезення несуть відповідальність згідно з Цивільним кодексом України, іншими законами та договором мультимодального перевезення.

Гранична межа відповідальності оператора мультимодального перевезення визначається цим Законом.

Повідомлення оператора мультимодального перевезення про втрату або пошкодження вантажу здійснюється в порядку, передбаченому правилами мультимодальних перевезень вантажів, затвердженими Кабінетом Міністрів України.

Під час здійснення міжнародних мультимодальних перевезень відповідальність оператора мультимодального перевезення визначається договором про мультимодальне перевезення та міжнародними договорами України.

Стаття 19. Гранична межа відповідальності оператора мультимодального перевезення під час здійснення мультимодальних перевезень вантажів

Межа відповідальності оператора мультимодальних перевезень під час здійснення мультимодальних перевезень вантажів визначається в розрахункових одиницях.

Розрахунковою одиницею, зазначеною у частині першій цієї статті, є одиниця «спеціального права запозичення», визначена Міжнародним валютним фондом. Суми, визначені в одиницях «спеціального права запозичення», переводяться в національну валюту України за офіційним курсом цієї валюти до одиниці «спеціального права запозичення», що публікується Національним

банком України на день створення обмежувального фонду, а якщо обмежувальний фонд не створюється – на день здійснення платежу.

Гранична межа відповідальності оператора мультимодальних перевезень не може перевищувати граничну межу відповідальності фактичного перевізника перед оператором мультимодального перевезення, за винятком випадків, коли гранична межа відповідальності оператора мультимодального перевезення за умовами договору мультимодального перевезення визначаються заявленою вартістю вантажу або іншим чином.

Якщо вантаж перевозиться в контейнері, на піддоні, або на подібному, придатному для транспортування пристрої, який використовується для об'єднання вантажу, або на транспортному засобі, то місця чи транспортні одиниці, перелічені у договорі мультимодального перевезення як такі, що є упакованими, розглядаються як місця чи транспортні одиниці. За умов відсутності такого переліку, вантажі в/або на такому пристрої розглядаються як одна одиниця відвантаження.

Якщо вартість вантажу була заявлена замовником послуги мультимодального перевезення та включена до договору мультимодального перевезення або заявлена вартість вантажу є більшою за граничний розмір відповідальності, визначений відповідно до цього Закону, гранична межа відповідальності оператора мультимодального перевезення визначається у договорі мультимодального перевезення.

Гранична межа відповідальності оператора мультимодального перевезення під час здійснення міжнародних мультимодальних перевезень визначається договором мультимодального перевезення та міжнародними договорами України.

Стаття 20. Спори у сфері мультимодальних перевезень вантажів

Спори у сфері мультимодальних перевезень вирішуються відповідно до закону.

Прикінцеві та перехідні положення

1. Цей Закон набирає чинності через десять днів з дня його офіційного опублікування.

2. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1) У Кодексі торговельного мореплавства України (Відомості Верховної Ради України, 1995 р., № № 47 – 52, ст. 349; 2013 р., № 7, ст. 65; 2014 р., №6-7, ст. 80):

у частині четвертій статті 13 слова «перевезень у прямому змішаному і» замінити словами «мультимодальних перевезень і перевезень»;

у частині першій статті 117 слова «перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» замінити словами «мультимодального перевезення»;

доповнити статтю 128 частиною другою такого змісту:

«Умови та порядок організації мультимодального перевезення за участю морського транспорту визначаються Законом України «Про мультимодальні перевезення».»;

у зв'язку з цим частини другу-третю вважати відповідно частинами третьою-четвертою;

у частині четвертій статті 130 слова «а при перевезенні вантажів у прямому змішаному або прямому водному сполученні» замінити словами «а при мультимодальному перевезенні вантажів»;

статтю 137 після частини другої доповнити новою частиною такого змісту:

«Приймання перевізником вантажу до перевезення за участю морського транспорту під час здійснення мультимодального перевезення підтверджується документом мультимодального перевезення вантажів.»;

у зв'язку з цим частини третю-четверту вважати відповідно частинами четвертою-п'ятою;

статтю 384 викласти у такій редакції:

«Стаття 384. Заявлення претензій при мультимодальних перевезеннях

Претензії, що виникають у замовника послуги мультимодального перевезення з морського перевезення вантажів за договором мультимодального перевезення, заявляються оператору мультимодального перевезення.

Претензії, що виникають у оператора мультимодального перевезення до фактичного перевізника з морського перевезення вантажів заявляються у порядку, передбаченому законом.;

Претензії, що виникають у фактичного перевізника до оператора мультимодального перевезення з морського перевезення вантажів заявляються у порядку, передбаченому законом.»;

2) Абзац тринадцятий частини другої статті 134 Земельного кодексу України (Відомості Верховної Ради України, 2002 р., № 3 – 4, ст. 27) викласти у такій редакції:

«будівництва, обслуговування та ремонту об'єктів інженерної, транспортної, енергетичної інфраструктури, терміналів мультимодального перевезення, об'єктів зв'язку та дорожнього господарства (крім об'єктів дорожнього сервісу);»;

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

статтю 913 викласти в такій редакції:

«Стаття 913. Мультимодальні перевезення

1. Мультимодальне перевезення вантажу, багажу, пошти здійснюється кількома видами транспорту з можливим використанням єдиного перевізного документу.

2. Відносини організацій, підприємств транспорту, що здійснюють мультимодальні перевезення, визначаються Законом України «Про мультимодальній перевезення» та іншими актами законодавства.»;

доповнити статтю 924 частиною третьою такого змісту:

«3. Гранична межа відповідальності оператора мультимодальних перевезень визначається Законом України «Про мультимодальні перевезення».»;

4) У Господарському кодексі України (Відомості Верховної Ради України, 2003 р., № 18, № 19 – 20, № 21 – 22, ст. 144):

статтю 312 викласти у такій редакції:

«Стаття 312. Договір мультимодального перевезення

1. За договором мультимодального перевезення перевезення здійснюється двома або більше видами транспорту на підставі документу мультимодального перевезення вантажів під відповідальністю оператора мультимодальних перевезень.

2. Договір мультимодального перевезення укладається відповідно до Закону України «Про мультимодальні перевезення».

3. Відносини фактичних перевізників під час мультимодального перевезення та умови роботи терміналів мультимодального перевезення регулюються вузловими угодами, укладеними відповідно до законодавства України.»;

доповнити статтю 314 частиною шостою такого змісту:

«6. Гранична межа відповідальності оператора мультимодальних перевезень визначається Законом України «Про мультимодальні перевезення.»»;

5) У статті 8 Закону України «Про залізничний транспорт» (Відомості Верховної Ради України, 1996 р., № 40, ст. 183; 2012 р., № 49, ст. 554):

у частині другій слова «у тому числі в прямому змішаному сполученні за участю залізничного та інших видів транспорту,» виключити;

доповнити після частини другої новою частиною такого змісту:

«Умови та порядок організації мультимодального перевезення за участю залізничного транспорту визначаються Законом України «Про мультимодальні перевезення.»»;

у зв'язку з цим частину третю вважати частиною четвертою.

6) Абзац сьомий частини другої статті 3 Закону України «Про концесії» (Відомості Верховної Ради України, 1999 р., № 41, ст. 372; 2010 р., № 40, ст. 524) викласти у такій редакції:

«будівництво та/або експлуатація залізниць, аеропортів, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів, інших шляхів сполучення, метрополітенів, терміналів мультимодальних перевезень, морських і річкових портів та їх інфраструктури;».

7) Частину другу статті 29 Закону України «Про автомобільні дороги» (Відомості Верховної Ради України, 2005 р., № 51, ст. 556) викласти у такій редакції:

«Плата за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування справляється з усіх транспортних засобів, що проїжджають такими дорогами, за винятком автомобільних транспортних засобів із знімними кузовами, призначених для перевезення вантажів, максимальна допустима маса яких перевищує дванадцять тон, що здійснюють комбіновані перевезення вантажів відповідно до Закону України «Про мультимодальні перевезення» платними автомобільними дорогами загального користування, які не надано в концесію.»;

8) У Законі України «Про автомобільний транспорт» (Відомості Верховної Ради України, 2006 р., № 32, ст. 273):

доповнити статтю 47 частиною п'ятою такого змісту:

«Умови та порядок організації мультимодального перевезення за участю автомобільного транспорту визначаються Законом України «Про мультимодальні перевезення»»;

доповнити статтю 50 частиною третьою такого змісту:

«Договір мультимодального перевезення за участю автомобільного транспорту укладається відповідно до Закону України «Про мультимодальні перевезення»»;

3. Кабінету Міністрів України протягом шести місяців із дня набрання чинності цим Законом:

привести власні нормативно-правові акти у відповідність з цим Законом;

забезпечити приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність з цим Законом.

**Голова
Верховної Ради України**



АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення»

I. Визначення проблеми

Нині обсяги мультимодальних перевезень у світі щороку динамічно зростають. Так середньорічне зростання обсягів контейнерних мультимодальних перевезень у світі перевищує 6%, при цьому понад 55% світового обсягу сухих вантажів транспортується в контейнерах, а 50% усіх сухих вантажів у світі становлять руда та вугілля. Багато європейських країн зосереджує свою увагу на питаннях розвитку мультимодальних перевезень вантажів, розвиток яких відбувається особливо швидкими темпами завдяки стабільному зростанню інтеграції. Зокрема, середній рівень контейнеризації у Європейському Союзі становить 45%. Відповідно до оціночних даних, за період з 1991 до 2014 року в таких країнах, як Польща, Латвія, Румунія, обсяг мультимодальних перевезень у контейнерах збільшився з 1%, 3%, 2% до 14%, 25%, 30% відповідно.

На сьогодні транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури для забезпечення належного обсягу мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та гальмує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Зокрема, бракує терміналів мультимодальних перевезень, не забезпечено досконалого нормативно-правового регулювання мультимодальних перевезень, достатньої державної підтримки мультимодальних перевезень та розбудови об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, наявні обмеження ринку залізничних контейнерних перевезень, не створено інвестиційно сприятливого клімату для розвитку мультимодальних перевезень.

Сфера мультимодальних перевезень з використанням контейнерів в Україні перебуває на початковому етапі розвитку, а обсяг таких перевезень не перевищує 1% на рік. За цим показником Україна відстає від держав-членів ЄС та інших розвинених держав світу у 20–30 разів і перебуває за рейтингом конкурентоспроможності на 85-му місці у світі, а за індексом логістичної ефективності – на 66-му. Високі витрати на транспортування становлять близько 40% загальної вартості продукції.

Наразі, з метою збільшення обсягів перевезення, прискорення доставки та збереження вантажів у контейнерах, ПАТ «Укрзалізниця» організувало курсування 17 контейнерних поїздів і поїздів комбінованого транспорту в напрямку міжнародних транспортних коридорів, а також територією України (інформація розміщена на офіційному сайті Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» за посиланням http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/intermodal_transportation/container/). Транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), але поки що спостерігається низький рівень її інтеперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T.

Розв'язання визначених проблем лежить передусім у правовій площині та потребує створення нормативно-правової бази для розвитку мультимодальних перевезень та переорієнтації економіки України на співпрацю з країнами ЄС у сфері мультимодальних перевезень.

Відповідно до статті 367 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію Україна – ЄС), сторони розширюють і зміцнюють співробітництво в галузі транспорту з метою сприяння розвитку стабільних транспортних систем; сприяють здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем; докладають зусиль для посилення основних транспортних зв'язків між їхніми територіями.

Сьогодні в Україні на законодавчому рівні не закріплено такі поняття, як *мультимодальне перевезення вантажів, оператор мультимодального перевезення, термінал мультимодальних перевезень*, а також не визначено вимоги до організації та функціонування мультимодальних перевезень.

Натомість чинне законодавство містить поняття визначення *«перевезення у прямому змішаному сполученні»*, що означає *«перевезення вантажів двома і більше видами транспорту за єдиним перевізним документом»*, згідно зі статтею 913 Цивільного кодексу України та статтею 312 Господарського кодексу України. *Перевезення у прямому змішаному сполученні* здійснюється зазвичай на підставі багатостороннього правочину. Проте наведені норми не відтворюють європейський підхід до організації мультимодальних перевезень, який передбачає організацію та здійснення таких перевезень на підставі єдиного *двостороннього* договору мультимодальних перевезень між оператором мультимодальних перевезень та замовником під відповідальністю оператора мультимодального перевезення вантажу. При цьому наявність єдиного перевізного документа є опцією, а не обов'язковою умовою. Крім того, нині застосування єдиного перевізного документа під час здійснення мультимодального перевезення вантажів у міжнародному сполученні є неможливим без відповідних міжнародних угод.

Багатосторонність договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні спричиняє ряд проблем, пов'язаних із відшкодуванням шкоди власнику за втрачений (пошкоджений) вантаж або несвоєчасну його доставку двома і більше видами транспорту.

Зокрема, перевізники несуть відповідальність перед власником за вручений чи пошкоджений вантаж, несвоєчасну його доставку кожен на своєму етапі транспортування. У разі застосування такого підходу під час здійснення контейнерних мультимодальних перевезень у скрутному становищі опиняється саме власник вантажу, до обов'язків якого належить установлення, на якому відрізку перевезення вантажу сталося його незбереження або виникли обставини, що зумовили затримку доставки.

Проектом Закону України «Про мультимодальні перевезення» (далі – проект Закону) пропонується розв'язати цю проблему шляхом покладання на оператора мультимодального перевезення відповідальності перед власником вантажу за договором мультимодального перевезення, що відповідає європейській практиці та підвищує прийнятність договору для власника вантажу. Правовідносини між оператором мультимодального перевезення та фактичними перевізниками, а також терміналами мультимодальних перевезень пропонується врегулювати вузловими угодами.

Отже, беручи до уваги європейський досвід мультимодальних перевезень, розвиток цього виду перевезень в Україні є досить актуальним та потребує вирішення низки внутрішніх організаційно-правових питань, насамперед через гармонізацію національного законодавства з нормами Європейського Союзу, зокрема, шляхом імплементації Директиви Ради 92/106/ЄС від 07.12.1992 про встановлення спільних правил для окремих типів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами, Директиви Ради 96/53/ЄС від 25.07.1996 про встановлення для певних автомобільних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів під час національних і міжнародних перевезень і максимально дозвальної ваги під час міжнародних перевезень.

Останніми роками спостерігається тенденція зростання кількості транспортних засобів на дорогах України, що негативно впливає на довкілля. Так, за даними мережі спостережень Національної гідрометеорологічної служби, загальний рівень забруднення атмосферного повітря в Україні за ІЗА становив у 2017 році 7,2 і оцінювався як високий. Порівняно з попереднім роком він майже не змінився (був - 7,1). Високий рівень забруднення атмосферного повітря обумовлений здебільшого підвищеним вмістом специфічних шкідливих речовин – формальдегіду, фенолу, фтористого водню, аміаку, з основних домішок – завислих речовин, діоксиду азоту, оксиду вуглецю.

Істотну загрозу для здоров'я населення становлять канцерогенні речовини (бензол, свинець та інші) та небезпечні органічні речовини (формальдегід, акролеїн, толуол, ксилоли). Численні епідеміологічні дослідження підтверджують, що навіть нетривале підвищення середньодобової температури в поєднанні з підвищеним рівнем забруднення атмосферного повітря такими хімічними речовинами, як діоксид азоту і сірки, озону, може спричинити значну шкоду здоров'ю населення у вигляді збільшення смертності, загострення хронічних хвороб серцево-судинної системи, органів дихання.

Прийняття проекту Закону дасть змогу зменшити обсяг використання автомобільного транспорту завдяки переорієнтації значної частини перевезень, які здійснюються автомобільним транспортом (довгі відрізки маршруту перевезення), на використання більш екологічно чистих видів транспорту.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

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

Суб'єкти малого та мікропідприємництва становлять понад 90% у групі суб'єктів господарювання, на яких нормативно-правовий акт справляє вплив.

За даними Державної служби статистики України, за період січень - березень 2018 року вантажообіг та обсяги перевезення вантажів залізничним, автомобільним, морським, внутрішнім водним, авіаційним транспортом становили:

	Вантажообіг		Обсяг перевезених вантажів	
	млн.ткм	у % до січня-березня 2017р.	млн.т	у % до січня-березня 2017р.
Залізничний	47261,0	98,4	79,1	95,6
Автомобільний	9611,9	110,0	39,6	103,1
Морський та внутрішній водний	681,8	79,2	0,7	92,7
Авіаційний	62,6	121,9	0,02	114,3
Усього	57617,3		119,42	

Отже, найбільша кількість вантажів перевозиться залізничним транспортом, а найменша – авіаційним. Значну частину вантажів, що перевозяться залізницею, становлять залізна і марганцева руда, кам'яне вугілля. Автомобільним транспортом перевозяться переважно руди металеві та інша продукція добувної промисловості та розроблення кар'єрів, торф, уранові та торієві руди; продукція сільського господарства, мисливства та лісового господарства, риба та інша продукція рибальства; харчові продукти, напої та тютюнові вироби; кокс і продукти нафтоперероблення тощо. Морським транспортом найбільше перевозяться наливні та тарно-штучні вантажі, а внутрішнім водним – сипучі, наливні та тарно-штучні вантажі.

Офіційні статистичні дані щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні відсутні. За оцінками, обсяг таких перевезень в Україні становить 1,1 млн т, і майже 100% таких випадків – це контейнери, які прибули в Україну морем, потім перевозилися залізницею і доставлялися до дверей одержувача автомобільним транспортом або навпаки (близько 52 тис. інтермодальних ISO-контейнерів TEU).

II. Цілі державного регулювання

Проект Закону розроблено на виконання Угоди про асоціацію Україна – ЄС та пункту 210 розділу I плану пріоритетних дій Уряду на 2018 рік, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28.03.2018 № 244.

Впровадження Закону:

забезпечить формування та реалізацію єдиної політики ринку послуг у сфері мультимодальних перевезень;

удосконалить нормативно-правове регулювання у сфері мультимодальних перевезень;

створить правове підґрунтя та державну підтримку для розвитку мультимодальних перевезень в Україні з урахуванням досвіду та найкращої практики держав-членів Європейського Союзу;

сприятиме розвитку транспортно-логістичної інфраструктури у сфері мультимодальних перевезень, зокрема, шляхом створення інвестиційно сприятливого клімату для розбудови мережі терміналів мультимодальних перевезень;

збільшить обсяги перевезень вантажів територією України видами транспорту, безпечними для довкілля;

забезпечить зниження рівня впливу шкідливих речовин на навколишнє природне середовище та підвищення рівня безпеки на транспорті.

Проект Закону створює умови для імплементації актів Європейського Союзу (згідно з додатком XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію Україна – ЄС).

Зокрема, з метою імплементації Директиви Ради 92/106/ЄЕС від 07.12.1992 «Про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами» вводиться поняття *«комбіновані перевезення»*, передбачено *державну підтримку для створення терміналів мультимодальних перевезень*, розвитку ринку послуг *комбінованих перевезень* з урахуванням найкращого європейського досвіду.

Крім того, проект Закону створює умови для транспозиції та імплементації Директиви Ради 96/53/ЄС від 25.07.1996 «Про встановлення для певних наземних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів під час національних і міжнародних перевезень і максимально дозвеної ваги під час міжнародних

перевезень» (з урахуванням змін, внесених Директивою (ЄС) 2015/719) у частині визначення максимально допустимих розміру та ваги транспортних засобів, що використовуються під час комбінованих перевезень вантажів.

Стимулювання розвитку мультимодальних перевезень дасть змогу значно збільшити обсяги перевезень вантажів територією України за участю національних транспортних компаній, сприяючи підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі наявних транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України у світову транспортну систему.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Збереження чинного регулювання
Альтернатива 2	Внесення змін до чинного законодавства
Альтернатива 3	Прийняття Закону

Інші способи, що не передбачають розроблення та прийняття Закону, є неприйнятними, оскільки розв'язання зазначених проблем 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 чинного регулювання	-	Невідповідність законодавства <i>acquis</i> ЄС; збереження низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури; недостатня державна підтримка мультимодальних перевезень та розбудови об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури; обмеження ринку залізничних контейнерних перевезень;

		<p>гальмування виходу української продукції на світовий транспортний ринок; збереження низького рівня інтероперабельності транспортної системи України та її загальне технологічне відставання від Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T); підвищення рівня забруднення навколишнього природного середовища; втрати економіки держави від низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та погіршення стану автомобільних доріг</p>
<p>Альтернатива 2. Внесення змін до чинного законодавства</p>	<p>Удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень; гармонізація українського законодавства і з законодавством Європейського Союзу в транспортній галузі та створення умов для успішної імплементації <i>acquis</i> ЄС; прискорення процедури погодження проекту закону центральними органами виконавчої влади; позитивний вплив на екологічний стан навколишнього природного середовища.</p>	<p>Ризик прогалин і колізій у законодавстві, що гальмуватимуть або унеможливятимуть досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень; потреба в усуненні прогалин, зокрема правотворчими методами шляхом ухвалення спеціального закону; додаткове навантаження на бюджет у випадку впровадження заходів державної підтримки розбудови транспортно-логістичної інфраструктури та мультимодальних (комбінованих) перевезень</p>
<p>Альтернатива 3. Прийняття Закону</p>	<p>Удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень;</p>	<p>Додаткове навантаження на бюджет, спричинене впровадженням заходів державної підтримки з метою</p>

<p>гармонізація українського законодавства із законодавством Європейського Союзу в транспортній галузі та створення умов для успішної імплементації Acquis EC;</p> <p>розвиток транспортно-логістичної інфраструктури за умови державної підтримки та створення інвестиційно сприятливого клімату;</p> <p>залучення додаткових (у тому числі іноземних) інвестицій у розбудову терміналів мультимодальних перевезень, розвиток мультимодальних перевезень;</p> <p>створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень;</p> <p>зростання обсягів української продукції на світовому транспортному ринку;</p> <p>підвищення рівня інтегрованості транспортної системи України та її технологічна сумісність з TEN-T;</p> <p>зростання економіки держави у зв'язку з розвитком транспортно-логістичної інфраструктури та зростанням обсягів перевезення вантажів;</p>	<p>розбудови транспортно-логістичної інфраструктури та розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень, що з часом буде компенсовано зростанням економіки держави у зв'язку з розвитком транспортно-логістичної інфраструктури та зростанням обсягів перевезення вантажів, залученням іноземного капіталу</p>
---	--

	збільшення надходжень до бюджету в результаті економічного зростання; позитивний вплив на екологічний стан навколишнього природного середовища	
--	---	--

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	-	Погіршення екологічного стану навколишнього природного середовища і, як наслідок, посилення негативного впливу на здоров'я населення; погіршення стану автомобільних доріг України та підвищення рівня аварійності; пошкодження транспортних засобів, спричинені незадовільним станом автомобільних доріг, та зростання витрат на ремонтні роботи
Альтернатива 2. Внесення змін до чинного законодавства	Збереження автомобільних доріг; зменшення кількості великовагових вантажівок (контейнеровозів) на довгих маршрутах протяжністю понад 200 км; розвиток перевезень екологічно чистими видами транспорту створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень;	Часткове врегулювання нормативно-правових відносин у сфері мультимодальних перевезень; ризик прогалин і колізій у законодавстві про мультимодальні перевезення, що гальмуватимуть або унеможливятимуть досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень

	підвищення якості послуг з мультимодального перевезення вантажів; оптимальне співвідношення «ціна – якість» послуг з мультимодального перевезення вантажів	
Альтернатива 3. Прийняття Закону	Збереження автомобільних доріг; зменшення кількості великовагових вантажівок (контейнеровозів) на довгих маршрутах протяжністю понад 200 км; розвиток перевезень екологічно чистими видами транспорту; створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень; покращення якості послуг з мультимодального перевезення вантажів; оптимальне співвідношення «ціна – якість» послуг з мультимодального перевезення вантажів	–

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом, %
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію	3	252	1544	54026	55825

регулювання, одиниць					
Питома вага групи у загальній кількості	0,00537	0,45	2,76	96,777	100

Згідно з офіційними даними Державної служби статистики України станом на кінець 2016 року з кодами за КВЕД-2010 (основний вид діяльності) 49.20 (*вантажний залізничний транспорт*), 49.41 (*вантажний автомобільний транспорт*), 50.20 (*вантажний морський транспорт*), 50.40 (*вантажний річковий транспорт*), 51.21 (*вантажний авіаційний транспорт*) зареєстровано **55825** суб'єктів господарювання, у тому числі 50610 фізичних осіб – підприємців.

КВЕД - 2010 не передбачає такого окремого виду діяльності, як змішані (комбіновані) перевезення. При цьому Класифікатор містить код 52.29 (Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту), за яким класифікується транспортно-експедиторська діяльність. Відповідно до даних Державної служби статистики України, станом на 2016 рік з кодами за КВЕД-2010 (основний вид діяльності) зареєстровано таку кількість суб'єктів господарювання:

49.20 (*вантажний залізничний транспорт*) – 135 (серед них: суб'єкти великого підприємництва – 1, суб'єкти середнього підприємництва – 10, суб'єкти малого підприємництва – 124, з них суб'єкти мікро підприємництва – 95);

49.41 (*вантажний автомобільний транспорт*) – 55540 (серед них: суб'єкти великого підприємництва – 1, суб'єкти середнього підприємництва – 231, суб'єкти малого підприємництва – 55308, з них суб'єкти мікропідприємництва – 53822);

50.20 (*вантажний морський транспорт*) – 71 (серед них: суб'єкти великого підприємництва – 0, суб'єкти середнього підприємництва – 1, суб'єкти малого підприємництва – 70, з них суб'єкти мікропідприємництва – 56);

50.40 (*вантажний річковий транспорт*) – 33 (серед них: суб'єкти великого підприємництва – 0, суб'єкти середнього підприємництва – 2, суб'єкти малого підприємництва – 31, з них суб'єкти мікропідприємництва – 22);

51.21 (*вантажний авіаційний транспорт*) – 46 (серед них: суб'єкти великого підприємництва – 1, суб'єкти середнього підприємництва – 8, суб'єкти малого підприємництва – 37, з них суб'єкти мікропідприємництва – 31).

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	-	Збереження низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури; збереження низького обсягу вантажних перевезень; недостатня державна підтримка мультимодальних перевезень та розбудови об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури; обмеження ринку залізничних контейнерних перевезень; нестача терміналів мультимодальних перевезень; гальмування виходу української продукції на світовий транспортний ринок; погіршення стану автомобільних доріг України та підвищення рівня аварійності; пошкодження транспортних засобів, спричинені незадовільним станом автомобільних доріг, та зростання витрат на ремонтні роботи
Альтернатива 2. Внесення змін до чинного законодавства	Удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень; гармонізація українського законодавства із законодавством Європейського Союзу в транспортній галузі та створення умов для	Часткове врегулювання нормативно-правових відносин у сфері мультимодальних перевезень; ризик прогалин і колізій у законодавстві про мультимодальні перевезення, що гальмуватимуть або унеможливятимуть розвиток мультимодальних

	<p>успішної імплементації acquis ЄС; державна підтримка та створення інвестиційно сприятливого клімату для розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та мультимодальних перевезень; створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень; зростання обсягів мультимодального перевезення вантажів на внутрішньому та міжнародному ринках; оптимізація витрат суб'єктів господарювання на організацію та надання послуг з мультимодального перевезення вантажів</p>	<p>перевезень та транспортно-логістичної інфраструктури; вплив на конкурентоспроможність суб'єктів господарювання; скорочення попиту на перевезення вантажів автомобільним транспортом на довгі (понад 200 км) дистанції та зменшення доходів суб'єктів господарювання від цього виду послуг</p>
<p>Альтернатива 3. Прийняття Закону</p>	<p>Удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень; гармонізація українського законодавства із законодавством Європейського Союзу у транспортній галузі та створення умови для успішної імплементації acquis ЄС; державна підтримка та створення інвестиційно сприятливого клімату для розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та мультимодальних перевезень;</p>	<p>Вплив на конкурентоспроможність суб'єктів господарювання; Скорочення попиту на перевезення вантажів автомобільним транспортом на довгі (понад 200 км) дистанції та зменшення доходів суб'єктів господарювання від даного виду послуг.</p>

залучення додаткових (у тому числі іноземних) інвестицій у розбудову терміналів мультимодальних перевезень, розвиток мультимодальних перевезень; створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень; зростання обсягів мультимодального перевезення вантажів на внутрішньому та міжнародному ринках; оптимізація витрат суб'єктів господарювання на організацію та надання послуг з мультимодального перевезення вантажів

Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва	2 649 914 143
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва	3 974 871 215
Альтернатива 3. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва	6 624 785 358

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	1	У випадку збереження ситуації, яка існує на цей час, цілі прийняття регуляторного акта не будуть досягнуті	
Альтернатива 2	2	Цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті частково. Зокрема, існує ризик збереження прогалин у законодавстві про мультимодальні перевезення, що гальмуватимуть або унеможливуватимуть розвиток мультимодальних перевезень, та транспортно-логістичної інфраструктури	
Альтернатива 3	4	Цілі прийняття регуляторного акта будуть досягнуті повною мірою за умови ухвалення спеціального акта, що регулює суспільні відносини у сфері мультимодальних перевезень та внесення необхідних змін до чинного законодавства	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця

			альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	<p>Для держави: відсутні</p> <p>Для громадян: відсутні</p> <p>Для суб'єктів господарювання: відсутні</p>	<p>Для держави: невідповідність законодавства acquis ЄС; збереження низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури.</p> <p>Для громадян: погіршення екологічного стану навколишнього природного середовища і стану автомобільних доріг.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: збереження низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури; збереження низького рівня обсягу вантажних перевезень</p>	<p>Не відповідає поставленим цілям. Збереження низького рівня розвитку мультимодальних перевезень, транспортно-логістичної інфраструктури гальмуватиме зростання обсягів вантажних перевезень, негативно впливатиме на економіку держави і призведе до істотних втрат держави, громадян – фізичних осіб, суб'єктів господарювання</p>
Альтернатива 2	<p>Для держави: удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері</p>	<p>Для держави: ризик прогалін і колізій у законодавстві, що гальмуватимуть або унеможливлувати</p>	<p>Відповідає поставленим цілям частково. За відсутності спеціального закону існує ризик прогалін і колізій у</p>

	<p>мультимодальних перевезень; гармонізація українського законодавства із законодавством Європейського Союзу.</p> <p>Для громадян: розвиток перевезень екологічно чистими видами транспорту; створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: зростання обсягів мультимодального перевезення вантажів на внутрішньому та міжнародному ринках; оптимізація витрат суб'єктів господарювання на організацію та надання послуг з мультимодального перевезення вантажів</p>	<p>муть досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень.</p> <p>Для громадян: ризик прогалини і колізій у законодавстві про мультимодальні перевезення.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: скорочення попиту на перевезення вантажів автомобільним транспортом на довгі (понад 200 км) дистанції та зменшення доходів суб'єктів господарювання від цього виду послуг</p>	<p>законодавстві про мультимодальні перевезення, що гальмуватимуть або унеможливлуватимуть досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень.</p>
Альтернатива 3	<p>Для держави: удосконалення нормативно-</p>	<p>Для держави: додаткове навантаження на</p>	<p>Прийняття цього регуляторного акта забезпечить</p>

	<p>правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень; гармонізація українського законодавства з законодавством Європейського Союзу; створення інвестиційно сприятливого клімату; зростання економіки держави.</p> <p>Для громадян: збереження автомобільних доріг; розвиток перевезень екологічними видами транспорту; створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: державна підтримка та створення інвестиційно сприятливого клімату для розвитку</p>	<p>бюджет, спричинене впровадженням заходів державної підтримки.</p> <p>Для громадян: Відсутні.</p> <p>Для суб'єктів господарювання: вплив на конкурентоспроможність суб'єктів господарювання; скорочення попиту на перевезення вантажів автомобільним транспортом на довгі (понад 200 км) дистанції та зменшення доходів суб'єктів господарювання від цього виду послуг</p>	<p>досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень. Зростання економіки держави, залучення іноземного капіталу у сферу мультимодальних перевезень, компенсує додаткове навантаження на бюджет, спричинене впровадженням заходів державної підтримки.</p>
--	---	--	---

	<p>транспортно-логістичної інфраструктури та мультимодальних перевезень; залучення додаткових (у тому числі іноземних) інвестицій у розбудову терміналів мультимодальних перевезень, зростання обсягів мультимодального перевезення вантажів на внутрішньому та міжнародному ринках; оптимізація витрат суб'єктів господарювання на організацію та надання послуг з мультимодального перевезення вантажів</p>		
Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта	
Альтернатива 1	<p>Збереження низького рівня розвитку мультимодальних перевезень, транспортно-логістичної інфраструктури; гальмування зростання обсягів вантажних перевезень; негативний вплив на економіку держави, що призведе до істотних втрат держави, громадян – фізичних осіб, суб'єктів господарювання;</p>	—	

	негативний вплив на стан навколишнього природного середовища	
Альтернатива 2	Позитивний вплив на розвиток мультимодальних перевезень; ризик часткового врегулювання суспільних відносин у сфері мультимодальних перевезень; ризик наявності прогалин, що гальмуватимуть або унеможливуватимуть досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень та потреба в їх усуненні, зокрема, правотворчими методами шляхом ухвалення спеціального закону	—
Альтернатива 3	Ухвалення Закону та змін до чинного законодавства сприятиме досягненню цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень; удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень; гармонізація українського законодавства із законодавством Європейського Союзу у транспортній галузі та створення умови для успішної імплементації Acquis ЄС; розвиток транспортно-логістичної інфраструктури за умови державної підтримки та створення інвестиційно сприятливого клімату; залучення додаткових (у тому числі іноземних) інвестицій у розбудову терміналів мультимодальних перевезень, розвиток мультимодальних перевезень;	—

	<p>створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень; зростання обсягів української продукції на світовому транспортному ринку; підвищення рівня інтегрованості транспортної системи України та її технологічна сумісність з TEN-T;</p> <p>зростання економіки держави та збільшення надходжень до бюджету в результаті економічного зростання;</p> <p>позитивний вплив на екологічний стан навколишнього природного середовища</p>	
--	--	--

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

Визначена проблема не може бути розв'язана за допомогою виключно ринкових механізмів, а потребує вдосконалення нормативно-правового регулювання суспільних відносин у сфері мультимодальних перевезень. З метою створення належних умов для розвитку мультимодальних перевезень та транспортно-логістичної інфраструктури розроблено проект Закону України «Про мультимодальні перевезення». Проект Закону пропонує ряд заходів державної підтримки, а саме: скасування заборон обмеження руху автомобільними дорогами, населеними пунктами певних транспортних засобів; встановлення спеціальних вагових та габаритних параметрів для автомобільних транспортних засобів відповідно до актів Європейського Союзу; надання грантів, кредитів на пільгових умовах, встановлення граничних розмірів відповідальності оператора мультимодального перевезення тощо. Запропоновані заходи державної підтримки передбачають внесення змін до Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Земельного кодексу України, Закону України «Про автомобільні дороги».

Державна допомога надається у формах, передбачених Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», відповідно до законодавства. Міністерство інфраструктури України розробляє програми державної допомоги з метою підтримки малого та середнього бізнесу,

розвитку мультимодальних перевезень та транспортно-логістичної інфраструктури.

Проект Закону також передбачає розроблення та затвердження Кабінетом Міністрів України Правил мультимодального перевезення вантажів, які, серед іншого, визначатимуть відносини оператора мультимодального перевезення, перевізників, що здійснюють фактичне перевезення вантажу під час мультимодального перевезення та умови роботи терміналів мультимодального перевезення; технічні вимоги до організації та функціонування, орієнтовний перелік обладнання терміналів мультимодальних перевезень; форму єдиного документа мультимодального перевезення, порядок його складання.

Відповідно до положень проекту Закону до міжнародного перевезення вантажів застосовуватимуться положення міжнародних договорів, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва проведено згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта».

Оскільки питома вага суб'єктів малого підприємництва (малих та мікропідприємств разом) у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, перевищує 90 відсотків, для аналізу регуляторного впливу здійснено розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта «Тест малого підприємництва» (М-Тест).

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Запропонований регуляторний акт вводиться на необмежений строк.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Результативність регуляторного акта визначається за такими показниками:

- розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів;
- кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта;
- розмір коштів і час, які витрачаються суб'єктами господарювання у зв'язку із виконанням вимог акта;

обсяг вантажних перевезень;
кількість терміналів мультимодальних перевезень;
рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта – середній.

Проект Закону та аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України в розділі «Регуляторна діяльність».

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

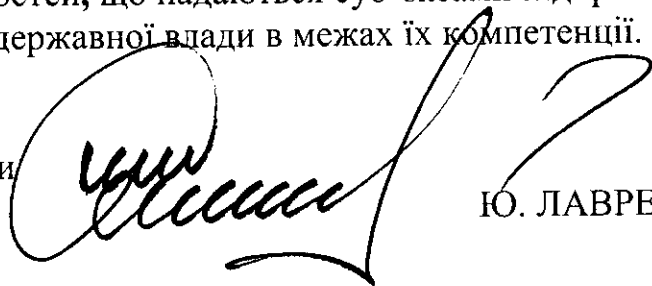
Базове відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься до набрання ним чинності, оскільки для цього використовуватиметься виключно соціологічний метод, з використанням даних, отриманих від опитувань та наукових досліджень.

Строк проведення повторного відстеження результативності дії регуляторного акта – через рік, але не пізніше ніж через два роки після набрання ним чинності. За результатами повторного відстеження відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження.

Періодичне відстеження здійснюватиметься раз на три роки починаючи з дня виконання заходів з повторного відстеження.

Для відстеження результативності дії регуляторного акта під час повторного та періодичного відстеження застосуватиметься статистичний метод проведення відстеження результативності з використанням статистичних даних та відомостей, що надаються суб'єктами підприємництва у галузі транспорту органам державної влади в межах їх компетенції.

В. о. Міністра інфраструктури
України



Ю. ЛАВРЕНЮК

«___» _____ 2018 р.

Додаток 2
до Методики проведення аналізу
впливу
регуляторного акта

ВИТРАТИ

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

Передбачається, що прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення» та впровадження програм підтримки мультимодального транспорту неминуче призведе до розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень. Протягом п'яти років з моменту прийняття Закону в Україні буде побудовано не менше ніж 5 мультимодальних терміналів у місцях основної концентрації вантажопотоків. Очікується, що термінали з'являться в таких містах: Запоріжжя, Львів, Вінниця, Чернігів, Хмельницький, Черкаси, а також на прикордонному переході Україна – Польща.

З огляду на те, що приблизна кошторисна вартість організації одного терміналу становить 20-40 млн дол., прогнозується, що за 5 років підприємства інвестують у розвиток термінальної мережі 180 млн. дол.

Насамперед у проектах будівництва терміналів братимуть участь великі системні підприємства, які вже мають значні активи в транспортній сфері (переважно на залізничному транспорті). Такі підприємства будуть намагатися залучати партнерів, які мають досвід реалізації подібних проектів (імовірно, з операторів мультимодальних терміналів з ЄС).

Крім того, інвестувати в термінали будуть великі вантажовласники, що мають вантажну базу, здатну завантажити потужності передбачуваного терміналу.

Можна припустити, що всього до розвитку термінальних потужностей в Україні буде залучено 5 суб'єктів господарювання. Проте можливий і такий варіант розвитку подій, коли термінальну мережу створять один-два великих суб'єкти.

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	456 703 200	1 061 221 293
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	475 200	69 222 213

3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	0	0
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	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	68 505 480	159 183 194
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	2 160 000	35 330 371
8	Інше (уточнити), гривень	0	0
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	527 843 880	1 324 957 072
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	2	5
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	1 055 687 760	6 624 785 358

На основі оцінки сумарних витрат одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта (за перший рік регулювання та за п'ять років), з метою вирівнювання питомої вартості адміністративного навантаження між суб'єктами великого, середнього підприємництва пропонуються такі компенсаторні механізми:

- податкові пільги, зокрема в разі імпорту обладнання та транспортних засобів, які беруть участь в організації мультимодальних терміналів, в мультимодальних перевезеннях;

- заходи з надання державної допомоги у формі грантів на розроблення проектної документації та фінансування будівельних робіт з будівництва терміналів мультимодальних перевезень.

На основі запропонованих компенсаторів проводиться повторна оцінка витрат суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва:

Показник	Сумарні витратисуб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва на виконання запланованого регулювання за перший рік, гривень	Сумарні витратисуб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва на виконання запланованого регулювання, за п'ять років, гривень
Заплановане регулювання	1 055 687 760	6 624 785 358
За умов застосування компенсаторних механізмів для малого підприємництва	251 186 760	1 469 778 137
Сумарно: зміна вартості регулювання малого підприємництва	804 501 000	5 155 007 221

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	За перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	456 703 200	68 505 480	799 230 600

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	475 200	69 222 213

Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	0	0	0	0

Прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення» та впровадження програм підтримки мультимодального транспорту не передбачає витрат, пов'язаних з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю).

Додаток 4
до Методики проведення аналізу
впливу
регуляторного акта

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 01 серпня 2017 р. по 31 травня 2018 р.

Порядковий номер	Вид консультації	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Робочі зустрічі з представниками заінтересованих сторін, проекту міжнародної технічної допомоги	50 учасників 10 консультацій	Обговорення проекту законодавчого регулювання мультимодальних перевезень, проблеми організації та здійснення мультимодальних перевезень в Україні, питань щодо сумісності законодавства України із законодавством ЄС
2	Круглі столи щодо обговорення проекту Закону	70 учасників 4 круглих столи	Обговорення положень проекту Закону для забезпечення гармонізації законодавства України в галузі транспорту із законодавством ЄС
3	Консультації засобами електронного зв'язку	15 консультацій і	Обговорення питання щодо суб'єктів господарювання транспортної галузі, на які справляється вплив

4	Запити до ДССУ	2 особи 1 запит	Надання інформації про суб'єктів господарювання відповідно до Закону України «Про доступ до публічної інформації» з метою забезпечення аналізу регуляторного впливу на суб'єктів малого підприємництва
---	----------------	------------------------	--

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

Кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання:

55825 суб'єктів підприємництва, із них малого підприємництва – 1544 суб'єкти господарювання, мікропідприємництва – 54026 суб'єктів господарювання;

Питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє, вплив **96,777 відсотка** (відповідно до таблиці «Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання»).

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) <i>Формула:</i> <i>кількість необхідних одиниць обладнання X вартість одиниці</i>	00	0	0
2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	00	0	0

	<p><i>Формула:</i> <i>прямі витрати на процедури повірки (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</i></p>			
3	<p>Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали) <i>Формула:</i> <i>оцінка витрат на експлуатацію обладнання (витратні матеріали та ресурси на одиницю обладнання на рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</i></p>	00	0	0
4	<p>Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) <i>Формула:</i> <i>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</i></p>	00	0	0

5	Інші процедури (уточнити)	00	0	0
6	Разом, гривень <i>Формула:</i> <i>(сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)</i>	00	0	0
7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	55825		
8	Сумарно, гривень <i>Формула:</i> <i>відповідний стовпчик «разом» X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 X рядок 7)</i>	00	0	0
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання <i>Формула:</i> <i>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</i>	00	0	0
10	Процедури організації виконання вимог регулювання <i>Формула:</i> <i>витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання X вартість часу суб'єкта малого</i>	00	0	0

	<i>підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість внутрішніх процедур</i>			
11	<p><i>ння</i></p> <p><i>Формула:</i></p> <p><i>витрати часу на отримання інформації про порядок звітування щодо регулювання, отримання необхідних форм та визначення органу, що приймає звіти та місяця 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)) X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість оригінальних звітів X кількість періодів звітності за рік</i></p>	00	0	0
12	<p><i>Процедури щодо забезпечення процесу перевірок</i></p> <p><i>Формула:</i></p> <p><i>витрати часу на забезпечення процесу перевірок з боку контролюючих органів X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість перевірок за рік</i></p>	00	0	0

13	Інші процедури (уточнити)	00	0	0
14	Разом, гривень <i>Формула:</i> <i>(сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)</i>	00	0	0
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	55825		
16	Сумарно, гривень <i>Формула:</i> <i>відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)</i>	00	0	0

Запропонований проект Закону впливає на розглянуту групу підприємств, проте не створює для них додаткового фінансового або адміністративного навантаження в процесі здійснення їх господарської діяльності.

Реалізація Закону дасть змогу учасникам ринку в особі малих підприємств надавати своїм клієнтам послуги на високому рівні.

Для державних структур також не виникне жодного додаткового навантаження щодо малих підприємств.

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Проект Закону не передбачає додаткових витрат на адміністрування суб'єктів малого підприємництва, проте для організації, збирання та оброблення статистичних даних щодо мультимодальних перевезень з метою відстеження ефективності розвитку мультимодальних перевезень необхідно передбачити внесення змін до підзаконних актів з питань збору та опрацювання статистичних даних.

Не виникне додаткових витрат на адміністрування суб'єктів малого підприємництва для державного бюджету.

Повідомлення про оприлюднення проекту Закону України

«Про мультимодальні перевезення»

9 Липня 2018, 11:02

Елементів

Результати дивізіонів

Спеціалізовані веб-сайти

з метою забезпечення державної політики у сфері мультимодальних перевезень вантажів та відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і її членами, з іншої сторони (Далі – Угода про асоціацію України – ЄС) та пункту 210 розділу I плану пріоритетних дій Уряду на 2018 рік, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28.03.2018 № 244 розроблено проект Закону України «Про мультимодальні перевезення».

Закон має за мету вдосконалення законодавчого врегулювання організаційних та правових засад мультимодальних перевезень вантажів в Україні, а також державної підтримки мультимодальних перевезень:

- спрощення перевезень вантажу двома або більше видами транспорту;

- надання державної підтримки для створення терміналів мультимодальних перевезень, розвитку ринку послуг комбінованих перевезень;

- врахування найкращого європейського досвіду.

Зауваження та пропозиції до проекту наказу слід надіслати на адресу: Міністерство інфраструктури України, Директорат стратегічного планування та координації державної політики в галузі транспорту, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14; uzah@ukr.net.

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

Поділіться сторінкою

За галузями
Автомобільний та міський транспорт
Дорожнє господарство
Залізничний транспорт
Водний транспорт
Авіатранспорт
Поштовий зв'язок

За темами
Безпека на транспорті
Аналітика
Відкриті дані
Громадська рада
Дозволи
Дорадчі органи
Євроінтеграція
Регуляторна діяльність
Закупівлі

Найбільш популярні теми