



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДРС)

вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011, тел./факс (044) 239-76-40
E-mail: inform@drs.gov.ua, Сайт: www.drs.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 39582357

від _____ № _____ на № _____ від _____ 20__ р.

РІШЕННЯ
про відмову в погодженні проєкту регуляторного акта

Державна регуляторна служба України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянула проєкт Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про мультимодальні перевезення» (далі – проєкт Закону), надісланий листом від 07.06.2024 № 7433/35/14-24.

За результатами проведеного аналізу проєкту Закону та аналізу його регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон), ДРС

встановила:

в Пояснювальній записці до проєкту Закону зазначено, що цим законопроектом пропонується внести зміни до Закону України «Про мультимодальні перевезення» від 17 листопада 2021 року № 1887 – IX (далі - Закон 1887) з метою усунення правових колізій і приведення його норм у відповідність до законодавства України у сфері мультимодальних перевезень вантажів, в тому числі міжнародних.

Проаналізувавши проєкт Закону встановлено наступне. Законопроектом пропонується внести зміни в Закон 1887, а саме:

Проектом Закону пропонується виключити у статті 1 Закону 1887 обов'язок оператора мультимодального перевезення щодо «прийняття вантажу під свою відповідальність оператором мультимодального перевезення від замовника, який оформлюється оператором мультимодального перевезення та за яким здійснюється перевезення вантажу». Запропонована редакція суперечить самій сутності мультимодального перевезення **та не може бути виключена.**

Оператор мультимодального перевезення **несе відповідальність** за вантаж з моменту його прийняття до моменту здачі, координацію та організацію всього



Державна регуляторна служба України

РІШЕННЯ № 254 від 10.07.2024

Підписав: Кучер Олексій Володимирович

Сертифікат: 6FA97849F1B2570D04000008869000025DF0300

Дійсний: з 12.06.2024 11:11:30 по 12.06.2025 11:11:30

перевезення, включаючи вибір оптимального маршруту та контроль умов транспортування.

Згідно з чинним українським законодавством, договір мультимодального перевезення укладається у письмовій формі. В ньому мають бути зазначені:

- Предмет договору;
- Права та обов'язки сторін;
- Вартість та термін дії договору;
- Строки виконання зобов'язань;
- Інформація про оператора (ОМП) та замовника;
- Вид та специфікація вантажу;
- Типи транспорту та детальний маршрут;
- Правова відповідальність сторін за порушення умов договору, тощо.

Стаття 3 Угоди про розвиток мультимодальних перевезень TRACESA – міжнародної транспортної програми за участі Європейського Союзу та 14 держав-членів Східноєвропейського, Кавказького та Центральноазіатського регіонів (далі – Угода), до якої приєдналась Україна вказує, що:

«Документ мультимодального перевезення» означає документ, що засвідчує укладення договору мультимодального перевезення, який видано в обіговій чи необіговій формі (у формі коносаменту мультимодального перевезення, накладної мультимодального перевезення чи в будь-якій іншій законній формі) та який підтверджує прийняття ОМП вантажу до перевезення, а також його зобов'язання доставити вантаж відповідно до цього договору;».

Пунктом 1 статті 6 Угоди визначено що: *«Відповідальність ОМП охоплює період з моменту прийняття вантажу до свого відання до моменту передачі вантажу вантажоодержувачу.»*

Пункт 1 статті 7 Угоди передбачається, що: *«ОМП несе відповідальність за реальні збитки, заподіяні внаслідок втрати чи пошкодження вантажу, а також затримки в доставці, якщо тільки він не доведе, що втрата, пошкодження чи затримка в доставці вантажу не зумовлено виною чи недбалістю його самого, його службовців або агентів, а також осіб, послугами яких він користується для виконання договору мультимодального перевезення.»*

Статтею 1 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів визначено, що ця Конвенція «застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення вантажів транспортними засобами за винагороду, коли зазначені в договорі місце прийняття вантажу для перевезення і місце передбачене для доставки, знаходяться у двох різних країнах, з яких принаймні одна є договірною країною, незважаючи на місце проживання і громадянство сторін».

Тобто Конвенція вказує на початок перевезення - місце прийняття вантажу для перевезення та його завершення - місце, передбачене для доставки.

Згідно зі статтею 4 Конвенції «договір перевезення підтверджується складанням вантажної накладної», яка і є міжнародним перевізним документом, що відображає шлях прямування вантажу від пункту його відправлення до пункту його призначення.

Проектом Закону пропонується єдиний перевізний документ замінити на «міжнародний перевізний документ», однак відповідно до міжнародних стандартів перевезення для кожного виду перевезень є свої документи, що засвідчують факт прийняття товару, складання маршруту перевезення, перевізника та точки початку та закінчення певного маршруту, а тому «єдиний міжнародний документ» має бути прийнятий з посиланням на діючі нормативно-правові акти.

Статтею 5 проекту Закону пропонується виключити норми про здійснення контролю «Центральними органами виконавчої влади, що реалізують державну політику з питань безпеки на наземному, морському, внутрішньому водному та авіаційному транспорті.»

В той же час, стаття 14 проекту Закону покладає зобов'язання здійснення оператором мультимодальних перевезень заходів контролю та державного нагляду (контролю), що є порушенням діючого законодавства України з питань здійснення заходів контролю зі сторони Держави або органу уповноваженого здійснювати такі заходи. Наголошуємо, відповідно до чинного законодавства, «оператор мультимодальних перевезень» не має таких повноважень.

Здійснення функцій контролю є основним завданням органу державної влади, який формує державну політику в певній сфері, відповідно до пункту 1 Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Враховуючи викладене пропонуємо привести у відповідність з законодавством надану редакцію проекту Закону.

Таким чином проаналізувавши наданий проект Закону, враховуючи мету викладену у пояснювальній записці до нього, не вбачається можливим прийняття наданої на розгляд редакції, через невідповідність запропонованих змін діючим міжнародним договорам України в даній сфері, а саме - Угоди про розвиток мультимодальних перевезень TRASECA – міжнародної транспортної програми за участі Європейського Союзу та 14 держав-членів Східноєвропейського, Кавказького та Центральноазіатського регіонів, Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів та іншим діючим нормативно-правовим актам та Законам України.

Також при опрацюванні проекту Закону ДРС встановила, що Мінінфраструктури під час його підготовки не дотримано вимог статей 4, 5 та 8 Закону.

Звертаємо увагу, що відповідно до вимог статті 5 Закону, забезпечення здійснення державної регуляторної політики включає, зокрема: недопущення прийняття регуляторних актів, які є непослідовними або не узгоджуються чи дублюють діючі регуляторні акти.

Крім того, засадами державної регуляторної політики, визначеними Законом, встановлюється необхідність доведення регуляторним органом доцільності прийняття та впровадження в дію кожного окремого регуляторного акта.

Відповідно до вимог статті 21 Закону, ДРС приймає рішення про погодження або про відмову в погодженні проєктів регуляторних актів з урахуванням як самого проєкту акта, так і супровідних до нього документів, визначених цим Законом, обов'язковим серед яких є, насамперед, аналіз регуляторного впливу цього проєкту акта (далі – АРВ).

У цьому випадку наданий розробником АРВ до проєкту Закону не в повній мірі відповідає вимогам Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 р. № 308 (далі – Методика).

Так, у розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» АРВ розробник повинен визначити всі прийнятні альтернативні способи досягнення цілей державного регулювання, обрати для проведення оцінки альтернативних способів досягнення цілей не менше двох альтернатив, стисло описати їх та навести аргументи щодо переваги обраного способу.

Відповідно до пункту 5 Методики при визначенні та оцінці всіх прийнятних альтернативних способів досягнення цілей державного регулювання необхідно навести не менш ніж два можливих способи. Однак, визначення лише двох альтернативних способів вирішення проблеми – залишення існуючої ситуації без змін та прийняття даного регулювання – неправильним, тому що фактично передбачає відсутність альтернатив.

Як альтернативні способи розробник повинен розглянути можливість розв'язання проблеми за допомогою ринкових механізмів, проаналізувати існуюче правове регулювання відносин, у сфері яких виникла проблема, та визначити, чи може проблема бути розв'язана за допомогою чинних регуляторних актів (схоже регулювання вже запроваджене в існуючих актах) або внесення змін до них.

Доцільно розглядати лише адекватні та реалістичні альтернативи, тобто такі, які спроможні розв'язати існуючу проблему, можуть бути реально впроваджені та виконані на практиці.

Однак розробник обмежився формальним описом вигод і витрат держави, громадян та суб'єктів господарювання від застосування обраних альтернатив.

Під час розгляду інформації, наведеної розробником у таблицях «Оцінка впливу на сферу інтересів держави» та «Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання» встановлено, що розробник не проаналізував вигоди для держави та витрати для громадян за альтернативами 1 та 2. Разом з тим, у витратах для держави за альтернативами 1 та 2 розробник обмежився лише

текстовим описом інформації, без наведення жодних підтверджуючих даних стосовно зазначеної ним інформації, що не дозволяє порівняти вигоди та витрати внаслідок впровадження запропонованого регулювання.

Інформуємо, що аналіз вигод та витрат показує соціальну та економічну доцільність запропонованого регулювання, допомагає оцінити вплив, який може мати регуляторний акт на інтереси різних груп (держава, громадяни, суб'єкти господарювання).

Підсумовуючи викладене, вказані обставини унеможливають надання об'єктивної оцінки тому, наскільки обраний розробником спосіб державного регулювання відповідає проблемі, що потребує врегулювання, та наскільки його застосування буде ефективним для її вирішення.

У розділі V «Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми» АРВ розробником не описано механізм дії запропонованого регулювання з урахуванням основних бізнес-процесів, які потрібно буде забезпечити суб'єктам господарювання для реалізації його вимог.

Звертаємо увагу розробника, що недотримання ним вимог Закону та Методики в частині визначення показників результативності регуляторного акта не дозволить в подальшому належним чином провести відстеження його результативності, як це передбачено вимогами статті 10 Закону.

Виходячи з наведеного, за результатами проведеного аналізу проєкту Закону та аналізу його регуляторного впливу встановлено, що проєкт регуляторного акта розроблений без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики, визначених вимогами: статті 4 Закону, зокрема ефективності та збалансованості; статті 5 Закону, в частині недопущення прийняття регуляторних актів, які є непослідовними або не узгоджуються чи дублюють діючі регуляторні акти; статті 8 Закону, в частині підготовки АРВ з урахуванням вимог Методики.

Ураховуючи зазначене, керуючись вимогами частини четвертої статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державна регуляторна служба України

вирішила:

відмовити в погодженні проєкту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про мультимодальні перевезення».

**Голова Державної регуляторної
служби України**

Олексій КУЧЕР