**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

**проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення»**

**I. Визначення проблеми**

Сучасний стан мультимодальних перевезень у світі характеризується їх динамічним зростанням. Так середньорічне зростання контейнерних мультимодальних перевезень у світі складає понад 6%. Понад 55% світового обсягу сухих вантажів транспортується в контейнерах. 50% всіх сухих вантажів у світі становлять руда та вугілля. Значна кількість європейських країн приділяє багато уваги питанням розвитку мультимодальних перевезень вантажів, які розвиваються особливо швидкими темпами в результаті стабільно зростаючої інтеграції. Так середній рівень контейнеризації у Європейському Союзі складає 45%. Зокрема, відповідно до оціночних даних, за період з 1991 до 2014 року у таких країнах, як Польща, Латвія, Румунія обсяг мультимодальних перевезень у контейнерах виріс з 1%, 3%, 2% до 14%, 25%, 30% відповідно.

На сьогоднішній день, 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, відсутня достатня кількість терміналів мультимодальних перевезень, недосконале нормативно-правове регулювання мультимодальних перевезень, недостатня державна підтримка мультимодальних перевезень та розбудови об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, наявні обмеження ринку залізничних контейнерних перевезень, відсутній інвестиційно сприятливий клімат для розвитку мультимодальних перевезень.

В Україні сфера мультимодальних перевезень з використанням контейнерів знаходиться на початковому етапі розвитку, а їх обсяг становить менше 1% на рік. За цим показником Україна відстає від держав-членів ЄС та інших розвинених держав світу у 20–30  разів.За рейтингом конкурентоспроможності Україна знаходиться на 85 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 «Українська залізниця» організовано 17 контейнерних поїздів і поїздів комбінованого транспорту[[1]](#footnote-1) в напрямку міжнародних транспортних коридорів, а також територією України. Транспортна система України межує з Транс’європейською транспортною мережею (TEN-T), але поки що спостерігається низький рівень її інтероперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T.

Розв’язання визначених проблем в першу чергу полягає у правовій площині шляхом створення нормативно-правової бази для розвитку мультимодальних перевезень на 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 відсутні поняття *мультимодального перевезення вантажів, оператора мультимодального перевезення, терміналу мультимодальних перевезень,* а також вимоги до його організації та функціонування.

Натомість, чинне законодавство надає 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, як правило, на підставі багатостороннього правочину. Проте, наведені норми не відтворюють європейський підхід до організації мультимодальних перевезень, які мають організовуватися та здійснюватися 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, застосування єдиного перевізного документу під час здійснення мультимодального перевезення вантажів у міжнародному сполученні наразі є неможливим без ратифікованих міжнародних угод.

*Багатосторонність* договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні створює ряд проблем з 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. При такому підході під час здійснення контейнерних мультимодальних перевезень в скрутному становищі опиняється саме власник вантажу, на обов’язку якого лежить встановити, на якому відрізку перевезення вантажу допущене його незбереження або відбулися обставини, що викликали затримку доставки. Проектом Закону України «Про мультимодальні перевезення» (далі – проект Закону) пропонується вирішення цієї проблеми шляхом покладання на оператора мультимодального перевезення відповідальності перед власником вантажу за договором мультимодального перевезення, що відповідає європейській практиці та робить договір більш прийнятним для власника вантажу. Разом з тим, правовідносини між оператором мультимодального перевезення та фактичними перевізниками, а також терміналами мультимодальних перевезень пропонується врегульовувати вузловими угодами, укладеними відповідно до Правил мультимодальних перевезень.

Отже, беручи до уваги європейський досвід мультимодальних перевезень, розвиток даного 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/ЄЕС 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 при національних і міжнародних перевезеннях і максимально дозволеної ваги при міжнародних перевезеннях.

У останні роки спостерігається тенденція зростання кількості транспортних засобів на дорогах України, що негативно впливає на навколишнє середовище. Так, за даними мережі спостережень Національної гідрометеорологічної служби, загальний рівень забруднення атмосферного повітря в Україні за (ІЗА) становив у 2017 р. 7,2 і оцінювався, як високий. Порівняно з попереднім роком він майже не змінився (був - 7,1)[[2]](#footnote-2). 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 представляють канцерогенні речовини (бензол, свинець та інші) та небезпечні органічні речовини (формальдегід, акролеїн, толуол, ксилоли). Чисельні 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 хвороби серцево-судинної системи, органів дихання.

Прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення» дозволить зменшити рівень використання автомобільного транспорту шляхом переорієнтації значної частини перевезень, які здійснюються автомобільним транспортом (довгі відрізки маршруту перевезення), до 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 мікро підприємництва становлять понад 90% у групі суб’єктів господарювання, на яких нормативно-правовий акт справляє вплив.

За даними[[3]](#footnote-3) Державної служби статистики за період *січень-березень 2018* року вантажооборот та обсяги перевезення вантажів залізничним, автомобільним, морським, внутрішнім водним, авіаційним становили:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Вантажооборот | | | | 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 |
| **Всього** | | **57617,3** | |  | **119,42** |  |

Отже, найбільша кількість вантажів перевозиться залізничним транспортом, а найменша – авіаційним. Значну частину вантажів, що перевозяться залізницею складають залізна і марганцева руда, кам'яне вугілля. Автомобільним транспортом перевозяться, в основному: 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 нафто перероблення, тощо. Морським транспортом найбільше перевозяться наливні та тарно-штучні вантажі, а внутрішнім водним – сипучі, наливні та тарно-штучні вантажі.

Офіційні статистичні дані з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні відсутні. Оціночно обсяг таких перевезень в Україні склав 1,1 млн т., в майже 100% випадках це були контейнери які прибули в Україну морем, потім перевозилися залізницею і здійснювалась доставка, 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 І плану пріоритетних дій Уряду на 2018 рік, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28.03.2018 № 244.

Впровадження регуляторного акта:

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

вдосконалить 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, дружніми до навколишнього середовища;

забезпечить скорочення впливу шкідливих речовин на навколишнє 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 *комбінованих перевезень*, 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 року «Про встановлення для певних автомобільних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів при національних і міжнародних перевезеннях і максимально дозволеної ваги при міжнародних перевезеннях» (з урахуванням змін, внесених Директивою (ЄС) 2015/719) в частині визначення максимально допустимих розміру та ваги транспортних засобів, що використовуються під час комбінованих перевезень вантажів.

Стимулювання розвитку мультимодальних перевезень надасть 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 України «Про мультимодальні перевезення» |

Інші способи, що не передбачають розроблення та прийняття Закону, є неприйнятними, оскільки вирішення порушених 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 acquis 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;  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);  зростання рівня забруднення навколишнього середовища;  втрати економіки держави від низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та погіршення стану автомобільних доріг. |
| Альтернатива 2  Внесення змін до чинного законодавства | Вдосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень;  гармонізація українського законодавства з законодавством Європейського Союзу у транспортній галузі та створення умови для успішної імплементації acquis ЄС;  більш швидке проходження процедури погодження проекту закону центральними органами виконавчої влади;  позитивний вплив на екологічний стан навколишнього середовища. | ризик прогалин і колізій у законодавстві, що гальмуватимуть або унеможливлюватимуть досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень;  потреба в усуненні прогалин, в т.ч. правотворчими методами шляхом ухвалення спеціального закону;  додаткове навантаження на бюджет у випадку впровадження заходів державної підтримки розбудови транспортно-логістичної інфраструктури та мультимодальних (комбінованих) перевезень. |
| Альтернатива 3  Прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення» | Вдосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень;  гармонізація українського законодавства з законодавством Європейського Союзу у транспортній галузі та створення умови для успішної імплементації Acquis communautaire;  розвиток транспортно-логістичної інфраструктури за умови державної підтримки та створення інвестиційно сприятливого клімату;  залучення додаткових (у т.ч. іноземних) інвестицій у розбудову терміналів мультимодальних перевезень, розвиток мультимодальних перевезень;  створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень;  зростання обсягів української продукції на світовому транспортному ринку;  зростання рівня інтероперабельності транспортної системи України та її технологічна сумісність з TEN-T;  зростання економіки держави, у зв'язку із розвитком транспортно-логістичної інфраструктури та зростанням обсягів перевезення вантажів;  збільшення надходжень до бюджету в наслідок економічного зростання;  позитивний вплив на екологічний стан навколишнього середовища. | Додаткове навантаження на бюджет, спричинене впровадженням заходів державної підтримки з метою розбудови транспортно-логістичної інфраструктури та розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень, що з часом, буде компенсовано зростанням економіки держави у зв'язку із розвитком транспортно-логістичної інфраструктури та зростанням обсягів перевезення вантажів, залученням іноземного капіталу. |

**Оцінка впливу на сферу інтересів громадян**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1  Збереження чинного регулювання | - | Погіршення екологічного стану навколишнього середовища і, як наслідок, зростання негативного впливу на здоров'я населення;  погіршення стану автомобільних доріг України та підвищення рівня аварійності;  пошкодження ТЗ, спричинені незадовільним станом автомобільних доріг та зростання витрат на ремонтні роботи. |
| Альтернатива 2  Внесення змін до чинного законодаства | Збереження автомобільних доріг;  зменшення кількості великовагових антажівок (контейнеровозів) на довгих маршрутах протяжністю понад 200 км;  розвиток перевезень екологічно чистими видами транспорту  створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень;  зростання якості послуг з мультимодального перевезення вантажів;  оптимальне співвідношення «ціна – якість» на послугу мультимодального перевезення вантажів. | Часткове врегулювання нормативно-правових відносин у сфері мультимодальних перевезень;  ризик прогалини і колізій у законодавстві про мультимодальні перевезення, що гальмуватимуть або унеможливлюватимуть досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень. |
| Альтернатива 3  Прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення» | 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;  зростання якості послуг з мультимодального перевезення вантажів;  оптимальне співвідношення «ціна – якість» на послугу 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 регулювання, одиниць | 3 | 252 | 1544 | 54026 | 55825 |
| Питома вага групи у загальній кількості | 0,00537 | 0,45 | 2,76 | 96,777 | 100 |

Згідно з офіційними даними Державної служби статистики 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 окремого виду діяльності, як змішані (комбіновані) перевезення. Разом з тим, Класифікатор містить код 52.29 (Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту), за яким класифікується транспортно-експедиторська діяльність. Відповідно до даних Державної служби статистики України[[4]](#footnote-4), станом на 2016 рік з кодами за КВЕД-2010 (основний вид діяльності) зареєстровано така 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 мікро підприємництва – 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 мікро підприємництва – 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 мікро підприємництва – 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 мікро підприємництва – 31).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
| Альтернатива 1  Збереження чинного регулювання | - | збереження низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури;  збереження низького рівня обсягу вантажних перевезень;  недостатня державна підтримка мультимодальних перевезень та розбудови об’єктів транспортно-логістичної інфраструктури;  обмеження ринку залізничних контейнерних перевезень;  недостатня кількість терміналів мультимодальних перевезень;  гальмування виходу української продукції на світовий транспортний ринок;  погіршення стану автомобільних доріг України та підвищення рівня аварійності;  пошкодження ТЗ, спричинені незадовільним станом автомобільних доріг та зростання витрат на ремонтні роботи. |
| Альтернатива 2  Внесення змін до чинного законодавства | Вдосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень;  гармонізація українського законодавства з 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;  створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень;  зростання обсягів мультимодального перевезення вантажів та внутрішньому та міжнародному ринку;  оптимізація витрат суб'єктів господарювання на організацію та надання послуг з мультимодального перевезення вантажів. | Часткове врегулювання нормативно-правових відносин у сфері мультимодальних перевезень;  ризик прогалини і колізій у законодавстві про мультимодальні перевезення, що гальмуватимуть або унеможливлюватимуть розвиток мультимодальних 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 даного виду послуг. |
| Альтернатива 3  Прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення» | Вдосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень;  гармонізація українського законодавства з 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;  залучення додаткових (у т.ч. 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 ринку;  оптимізація витрат суб'єктів господарювання на організацію та надання послуг з мультимодального перевезення вантажів. | 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. |

**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 | 2 624 046 075,5 |
| Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва | 3 936 069 113 |
| Альтернатива 3. Сумарні витрати для суб’єктів господарювання великого і середнього підприємництва | 9 184 161 264,3 |

**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 прогалини у законодавстві про мультимодальні перевезення, що гальмуватимуть або унеможливлюватимуть 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 | **Для держави:**  відсутні  **Для громадян:** відсутні  **Для суб’єктів господарювання:** відсутні | **Для держави:**  невідповідність законодавства acquis ЄС;  збереження низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури.  **Для громадян:**  Погіршення екологічного стану навколишнього середовища і, погіршення стану автомобільних доріг.  **Для суб’єктів господарювання:**  збереження низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури;  збереження низького рівня обсягу вантажних перевезень. | 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. |
| Альтернатива 2 | **Для держави:**  вдосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень;  гармонізація українського законодавства з законодавством Європейського Союзу.  **Для громадян:** розвиток перевезень екологічно чистими видами транспорту  створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень.  **Для суб’єктів господарювання:** зростання обсягів мультимодального перевезення вантажів на внутрішньому та міжнародному ринку;  оптимізація витрат суб'єктів господарювання на організацію та надання послуг з мультимодального перевезення вантажів. | **Для держави:**  ризик прогалин і колізій у законодавстві, що гальмуватимуть або унеможливлюватимуть досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень.  **Для громадян:** ризик прогалини і колізій у законодавстві про мультимодальні перевезення  **Для 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. | Відповідає поставленим цілям частково.  За відсутності спеціального закону існує ризик прогалин і колізій у законодавстві про мультимодальні перевезення, що гальмуватимуть або унеможливлюватимуть досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень. |
| Альтернатива 3 | **Для держави:**  Вдосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень;  гармонізація українського законодавства з законодавством Європейського Союзу;  створення інвестиційно сприятливого клімату;  зростання економіки держави  **Для громадян:**  збереження автомобільних доріг;  розвиток перевезень екологічно дружніми видами транспорту;  створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень;  **Для суб’єктів господарювання:**  державна підтримка та створення інвестиційно сприятливого клімату для розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та мультимодальних перевезень;  залучення додаткових (у т.ч. іноземних) інвестицій у розбудову терміналів мультимодальних перевезень,  зростання обсягів мультимодального перевезення вантажів на внутрішньому та міжнародному ринку;  оптимізація витрат суб'єктів господарювання на організацію та надання послуг з мультимодального перевезення вантажів. | **Для держави:**  Додаткове навантаження на бюджет, спричинене впровадженням заходів державної підтримки  **Для громадян:**  відсутні  **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 даного виду послуг. | Прийняття цього регуляторного акта забезпечить 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. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
| Альтернатива 1 | 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;  негативний вплив на стан навколишнього середовища. | – |
| Альтернатива 2 | Позитивний вплив на розвиток мультимодальних перевезень;  ризик часткового врегулювання суспільних відносин у сфері мультимодальних перевезень;  ризик наявність прогалин, що гальмуватимуть або унеможливлюватимуть досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень та потреба в їх усуненні, в т.ч. правотворчими методами шляхом ухвалення спеціального закону. | – |
| Альтернатива 3 | Ухвалення Закону України «Про мультимодальні перевезення» та змін до чинного законодавства сприятимуть досягненню цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень;  вдосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень;  гармонізація українського законодавства з законодавством Європейського Союзу у транспортній галузі та створення умови для успішної імплементації Acquis communautaire;  розвиток транспортно-логістичної інфраструктури за умови державної підтримки та створення інвестиційно сприятливого клімату;  залучення додаткових (у т.ч. іноземних) інвестицій у розбудову терміналів мультимодальних перевезень, розвиток мультимодальних перевезень;  створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень;  зростання обсягів української продукції на світовому транспортному ринку;  зростання рівня інтероперабельності транспортної системи України та її технологічна сумісність з TEN-T;  зростання економіки держави та збільшення надходжень до бюджету в наслідок економічного зростання;  позитивний вплив на екологічний стан навколишнього середовища. | – |

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

Визначена проблема не може бути розв’язана за допомогою виключно ринкових механізмів, оскільки її вирішення, перш за все, 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: тимчасового надання податкових пільг; застосування пільгових коефіцієнтів до тарифів за перевезення вантажів залізницею; тимчасового часткового або повного звільнення певних видів товарів та операцій від сплати податків; 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 Податкового 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 розробку та затвердження Міністерством інфраструктури України Правил мультимодального перевезення вантажів, які, у тому числі, 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 документу 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 аналізу регуляторного впливу оприлюднено 11.12.2017 на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України в розділі «Регуляторна діяльність».

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

Базове відстеження результативності цього 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 двох років після набрання ним чинності. За результатами даного 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 при повторному та періодичному відстеженні 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.

Міністр інфраструктури України В. ОМЕЛЯН

«\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2018р.

1. Інформація розміщена на офіційному сайті Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» за посиланням <http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/intermodal_transportation/container/> [↑](#footnote-ref-1)
2. <http://cgo-sreznevskyi.kiev.ua/index.php?fn=u_zabrud&f=ukraine> [↑](#footnote-ref-2)
3. <http://www.ukrstat.gov.ua/> [↑](#footnote-ref-3)
4. Лист -відповідь Державної служби статистики України від 21.05.2018 року № 15.2.20/861 ПІ (на інформаційний запит) [↑](#footnote-ref-4)