**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

**проєкту 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, АТ «Укрзалізниця» організувало курсування 17 контейнерних поїздів і поїздів комбінованого транспорту в напрямку міжнародних транспортних коридорів, а також територією України (інформація розміщена на офіційному сайті 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 інтероперабельності 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.

Проєктом Закону України «Про мультимодальні перевезення» (далі – проєкт 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/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 під час національних і міжнародних перевезень і максимально дозволеної 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 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**

Проєкт Закону розроблено на виконання Угоди про асоціацію Україна – ЄС та пункту 211 плану пріоритетних дій Уряду на 2019 рік, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 № 1106.

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.

Проєкт 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, проєкт 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 дозволеної 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 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);  підвищення рівня забруднення навколишнього природного середовища;  втрати економіки держави від низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та погіршення стану автомобільних доріг |
| Альтернатива 2.  Внесення змін до чинного законодавства | 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 acquis ЄС;  прискорення процедури погодження проєкту закону центральними органами виконавчої влади;  позитивний вплив на екологічний стан навколишнього природного середовища. | Ризик прогалин і колізій у законодавстві, що гальмуватимуть або унеможливлюватимуть 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 |
| Альтернатива 3.  Прийняття Закону | Удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень;  гармонізація українського законодавства із законодавством Європейського Союзу в транспортній галузі та створення умов 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;  створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень;  зростання обсягів української продукції на світовому транспортному ринку;  підвищення рівня інтероперабельності транспортної системи України та її технологічна сумісність з TEN-T;  зростання економіки держави у зв’язку з розвитком транспортно-логістичної інфраструктури та зростанням обсягів перевезення вантажів;  збільшення надходжень до бюджету в результаті економічного зростання;  позитивний вплив на екологічний стан навколишнього природного 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 з 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 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 законодаства | 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;  підвищення якості послуг з мультимодального перевезення вантажів;  оптимальне співвідношення «ціна – якість» послуг з мультимодального перевезення вантажів | Часткове врегулювання нормативно-правових відносин у сфері мультимодальних перевезень;  ризик прогалин і колізій у законодавстві про мультимодальні перевезення, що гальмуватимуть або унеможливлюватимуть досягнення цілей державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень |
| 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 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 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 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 | Часткове врегулювання нормативно-правових відносин у сфері мультимодальних перевезень;  ризик прогалин 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 цього виду послуг |
| Альтернатива 3.  Прийняття Закону | 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;  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 | 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 | 2 649 914 143 |
| 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 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 природного середовища і 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:**  удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері мультимодальних перевезень;  гармонізація українського законодавства із 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 ринках;  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 цього 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:**  удосконалення 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 екологічними 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 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 | **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 цього 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 природного 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, 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 аcquis 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;  створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень;  зростання обсягів української продукції на світовому транспортному ринку;  підвищення рівня інтероперабельності транспортної системи України та її технологічна сумісність з TEN-T;  зростання економіки держави та збільшення надходжень до бюджету в результаті економічного зростання;  позитивний вплив на екологічний стан навколишнього природного середовища | – |

**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 проєкт Закону України «Про мультимодальні перевезення». Проєкт 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.

Проєкт 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 проєкту Закону до міжнародного перевезення вантажів застосовуватимуться положення міжнародних договорів, згода на обов’язковість яких 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 в дію 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.

Проєкт Закону та аналіз регуляторного впливу оприлюднено 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 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.

Міністр інфраструктури України Владислав КРИКЛІЙ

«\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2020 р.