



АПАРАТ ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Головне науково-експертне управління

01008, м.Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.:255-40-25, 255-45-01; факс: 255-41-86

До реєстр. № 4258 від 23.10.2020
Кабінет Міністрів України

ВИСНОВОК

на проект Закону України «Про мультимодальні перевезення»

Законопроект згідно з преамбулою 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.

Крім того, низка змін пропонується до Кодексу торговельного мореплавства України, Земельного, Цивільного, Господарського кодексів України, законів України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», «Про автомобільні дороги», «Про автомобільний транспорт».

Як зазначається у пояснювальній записці до законопроекту, «розвиток 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. ... зменшити обсяги використання автомобільного транспорту шляхом переорієнтації значної частини перевезень, які здійснюються автомобільним транспортом (довгі відрізки маршруту перевезення), на використання більш екологічно чистих видів транспорту, що створить передумови для зміцнення та збереження здоров'я населення, зниження рівня забруднення атмосферного повітря».

Головне управління, проаналізувавши законопроект, вважає за доцільне висловити щодо нього такі зауваження.

1. Зауваження до положень проекту

1.1. У ст. 1 проекту визначаються поняття «комбіноване перевезення вантажів – мультимодальне перевезення вантажів однією і тією самою транспортною одиницею без перевантаження вантажу під час зміни виду транспорту, де більша частина маршруту приходиться на внутрішній водний,

морський або залізничний транспорт, а відрізок маршруту автомобільним транспортом є максимально коротким» та «*мультимодальне перевезення* – перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом мультимодального перевезення».

Зауважимо, що у Директиві Ради 92/106/ЄЕС від 07 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами (далі – Директива Ради 92/106/ЄЕС), імплементація якої передбачається проектом (п. 3 пояснювальної записки до нього), мультимодальні перевезення не виділені в окремий вид перевезень, а поняття «комбінований транспорт» означає «транспортування товарів між державами-членами при якому вантажний чи напіввантажний автомобіль, з або без тягача, заміної частини або контейнера довжиною 20 футів або більше, використовує дорогу на початковому або кінцевому етапі подорожі та, на іншому етапі, використовує залізницю чи внутрішні річні або морські транспортні послуги, де ця частина перевищує 100 км навпростець та є початковим або кінцевим етапом дорожнього транспортування;

- між точкою завантаження товарів та найближчою підходящою завантажувальною станцією залізниці для початкового етапу, та між найближчою підходящою розвантажувальною станцією залізниці та точкою де товари розвантажуються для кінцевого етапу, або;

- в радіусі максимум 150 км навпростець від внутрішнього річного або морського порту завантаження або розвантаження» (ст. 1).

Одночасно зауважимо, що розширене визначення поняття «комбіноване перевезення вантажів», по суті, міститься у ст. 7 проекту, де, зокрема, зазначається, що «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 між точками навантаження та розвантаження вантажу». На наш погляд, у проекті, з метою належного розуміння та правозастосування, доцільно обмежитись одним визначенням вказаного поняття.

Крім того, ст. 7 проекту визначає певні характеристики комбінованих перевезень. У той же час, для мультимодальних перевезень характеристики у проекті не визначені.

1.2. У ст. 1 проекту визначаються поняття «*документ мультимодального перевезення вантажів* – перевізний документ (транспортна накладна, коносамент тощо), що 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» та «*єдиний перевізний документ* – документ мультимодального перевезення вантажів встановленої форми, за яким може здійснюватися мультимодальне перевезення вантажу на всьому маршруті мультимодального перевезення». На думку Головного управління, зі змісту пропонованих термінів неможливо однозначно з'ясувати різницю між ними та визначити, яким саме перевізним документом оформляється мультимодальне перевезення вантажів.

Принагідно звертаємо увагу на те, що відповідно до ст. 3 Директиви Ради 92/106/ЄЕС «у випадку комбінованого транспорту за наймом або винагороду, *транспортний документ*, ... повинен також зазначати залізничні станції завантаження та розвантаження, що стосується залізничного етапу, або внутрішні річні або морські порти завантаження чи розвантаження, що стосується внутрішнього річного чи морського етапу подорожі. Ці деталі повинні фіксуватись до завершення транспортної операції та повинні підтверджуватись печаткою керівництва залізниці або порту коли частина подорожі залізницею, річкою або морем завершується».

1.3. У ст. 3 проекту визначається, що «відносини у сфері мультимодального перевезення регулюються ... Повітряним кодексом України, ...». Звертаємо увагу на те, що поняття «комбіноване перевезення вантажів» (ст. 1 проекту) не включає повітряні шляхи.

1.4. Значна частина сформульованих у ст. 6 проекту заходів державної підтримки мультимодальних перевезень є декларативними, не наповненими конкретним нормативним змістом.

1.5. Положення ч. 2 ст. 6 проекту, за яким «розроблення програми державної допомоги, з метою підтримки малого та середнього бізнесу, розвитку мультимодальних перевезень та транспортно-логістичної інфраструктури, для забезпечення розвитку регіонів *надаються* відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», є редакційно некоректним, що не дозволяє встановити його зміст.

1.6. У ч. 1 ст. 12 проекту йдеться про здійснення мультимодальних перевезень вантажів за єдиним (наскрізним) тарифом. У зв'язку із цим, вбачається доцільним дати визначення поняття «єдиний (наскрізний) тариф».

1.7. У ст. 20 проекту визначається гранична межа відповідальності оператора мультимодального перевезення під час здійснення мультимодальних перевезень вантажів. При цьому, у ч.ч. 2, 3 цієї статті зазначено, що «межа відповідальності оператора мультимодальних перевезень під час здійснення мультимодальних перевезень вантажів визначається в розрахункових одиницях. Розрахунковою одиницею, зазначеною у частині другій 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». На нашу думку, запропонований механізм визначення граничної межі відповідальності оператора мультимодального перевезення з використанням понятійного апарату Міжнародного валютного фонду потребує додаткового обґрунтування, зокрема, у частині коректності його застосування стосовно внутрішніх мультимодальних перевезень.

1.8. Зауважимо також, що, у цілому підтримуючи ідею щодо необхідності правового врегулювання питання мультимодальних перевезень, одночасно пропонуємо розглянути можливість вирішення цього питання шляхом внесення відповідних змін до чинних законодавчих актів України, що регулюють відповідні суспільні відносини, що відповідало б вимогам систематизації законодавства.

2. Щодо змін до Цивільного кодексу України (далі – ЦК)

Відповідно до оновленої ст. 913 ЦК: перевезення *вантажів, багажу, пошти* здійснюється кількома видами транспорту з використанням *документу мультимодального перевезення* (ч. 1); перевезення *пасажирів* може здійснюватися кількома видами транспорту за єдиним транспортним документом або за *документом мультимодального перевезення* (ч. 2); відносини організацій, підприємств транспорту, що здійснюють мультимодальні перевезення, перевезення пасажирів визначаються Законом України «Про мультимодальні перевезення» та іншими актами цивільного законодавства (ч. 3).

Звертаємо увагу на те, що наведене не повною мірою узгоджується із пропонуваними у ст. 1 проекту визначеннями термінів «мультимодальне перевезення – перевезення *вантажів* двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, та здійснюється за документом мультимодального перевезення» та «документ мультимодального перевезення *вантажів* – перевізний документ (транспортна накладна, коносамент тощо), що підтверджує укладення договору мультимодального перевезення та прийняття *вантажів* під свою відповідальність оператором мультимодального перевезення від замовника, оформлюється оператором мультимодального перевезення, за яким здійснюється перевезення *вантажів*».

3. Щодо змін до Закону України «Про автомобільні дороги» (далі – Закон)

Видається невдалою пропозиція замінити припис ч. 2 ст. 29 Закону, за яким «плата за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування справляється з усіх транспортних засобів, що проїжджають такими дорогами» на «у разі запровадження плати за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування, така плата 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». У даному випадку, на нашу думку, кращим варіантом є доповнення пропонуваним приписом чинної ч. 2 ст. 29 Закону.

4. Принагідно зауважимо, що пояснювальна записка до проекту за структурою та змістом її положень не повною мірою відповідає вимогам Регламенту Верховної Ради України.

Керівник Головного управління

С. Тихонюк

Вик.: О. Олещенко, Ю. Лисицька



СЕДО ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Підписувач: ТИХОНЮК СВІТЛАНА АНДРІЙВНА

Сертифікат: 2B6C7DF9A3891DA104000000733B42008E588D01

Дійсний до: 27.05.2021 23:59:59

Апарат Верховної Ради України
№ 16/3-2020/200871 від 03.11.2020



251733