



ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

Комітет з питань інтеграції України з Європейським Союзом

01008, м.Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-34-42, факс: 255-33-13, e-mail: comeuroint@v.rada.gov.ua

ВИСНОВОК

**на предмет відповідності праву ЄС проекту Закону України
«Про мультимодальні перевезення»
(реєстр. № 4258 від 23.10.2020, Кабінет Міністрів України)¹**

1. Загальна характеристика законопроекту:

Основною метою законопроекту є удосконалення законодавчого регулювання організаційних та правових засад мультимодальних перевезень вантажів в Україні, а також державної підтримки мультимодальних перевезень.

Політика Європейського Союзу у сфері мультимодальних перевезень спрямована, насамперед, на захист навколишнього природного середовища шляхом переорієнтації значної частини перевезень, які здійснюються автомобільним транспортом (довгі відрізки маршруту перевезення), на використання більш екологічно чистих видів транспорту. Разом із захистом довкілля важливими є питання зміни клімату та споживання енергії.

Проектом Закону пропонується ввести в Україні поняття мультимодального та комбінованого перевезення вантажів, мультимодального терміналу, документа мультимодального перевезення, оператора та замовника мультимодального перевезення, визначення договору мультимодального перевезення, його істотних умов, прав та обов'язків його сторін, основних принципів державного регулювання та державної допомоги щодо такого виду перевезень.

2. Належність законопроекту за предметом правового регулювання до сфери дії законодавства ЄС, зобов'язань України в рамках Ради Європи, норм та принципів системи ГАТТ/СОТ.

Проект акта за предметом правового регулювання охоплюється зобов'язаннями у сфері європейської інтеграції, зокрема положеннями статті 368 Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне та галузеве співробітництво» Угоди

¹ Комітет розглянув проект Закону на своєму засіданні 16 грудня 2020 року (протокол № 56) відповідно до статті 93 Регламенту Верховної Ради України.

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), згідно з якими співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку ХХХІІ до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами.

Крім того, пунктом 1891 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 26.10.2017 № 1106, передбачено зобов'язання щодо забезпечення стимулювання розвитку комбінованих перевезень.

До нормативно-правових актів ЄС, що регулюють зазначену сферу належить Директива Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами (далі - Директива 92/106/ЄЕС), положення якої мають бути впроваджені до 2022 року.

3. Відповідність законопроекту праву ЄС, зобов'язанням України в рамках Ради Європи, нормам та принципам системи ГАТТ/СОТ.

У статті 1 Директиви 92/106/ЄЕС міститься визначення, відповідно до якого, «комбіноване перевезення» означає транспортування товарів між державами-членами, при якому вантажний чи напів-вантажний 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 річкові або морські транспортні послуги, де ця частина перевищує 100 км навпростець та є початковим або кінцевим етапом дорожнього перевезення;

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

- в радіусі максимум 150 км навпростець від внутрішнього річкового або морського порту завантаження або розвантаження.

Разом з тим, слід зазначити, що відповідно до пропозицій Європейської Комісії до Директиви Європейського Парламенту та Ради щодо внесення змін до Директиви 92/106/ЄЕС (8.11.2017 COM(2017) 648 final 2017/0290 (COD)) пропонується визначення, відповідно до якого «комбіноване перевезення» - перевезення вантажів за допомогою транспортних операцій, що складається з початкового або кінцевого етапу перевезення дорогою або обох цих частин, включаючи так само відрізок маршруту, що використовується залізничним, внутрішнім водним або морським транспортом:

(а) причепом або напівпричепом, з тягачем або без нього, зі змінним кузовом або контейнером, відповідно до режиму ідентифікації, встановленого

міжнародними стандартами ISO6346 та EN13044, де вантажний блок перевантажується між різними видами транспорту; або

(b) дорожнім транспортним засобом, який перевозиться залізничним, внутрішнім водним або морським транспортом на іншому відрізку маршруту.

Зокрема, кожна частина маршруту дорожнього перевезення, не повинна перевищувати найдовшої із наведених нижче показників відстаней на території Союзу:

(a) 150 км на відстані по прямій;

(b) 20% відстані по прямій між пунктом навантаження для початкового відрізка маршруту та пунктом розвантаження для кінцевого відрізка маршруту, коли вона становить більше, ніж відстань, зазначена у пункті (a)»

Відповідно, визначення «мультимодальне перевезення — перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом мультимодального перевезення; та комбіноване перевезення вантажів — мультимодальне перевезення вантажів однією і тією самою транспортною одиницею без перевантаження вантажу під час зміни виду транспорту, де більша частина маршруту приходить на внутрішній водний, морський або залізничний шляхи, а відрізок маршруту автомобільними шляхами є максимально коротким;», яке міститься у ст. 1 проекту Закону, частково відповідає зазначеній Директиві.

Варто зазначити, що зміст визначення комбінованого перевезення розкривається у статті 7 проекту акта, що 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.

Відповідно до статті 7 проекту акта під час комбінованого перевезення вантажів відрізок маршруту автомобільними шляхами не повинен перевищувати:

150 кілометрів між точками навантаження та розвантаження вантажу.

Разом з тим, у проекті Закону відсутнє застереження щодо «20% відстані по прямій між пунктом навантаження для початкового відрізка маршруту та пунктом розвантаження для кінцевого відрізка маршруту, коли вона становить більше, ніж відстань, зазначена у 150 кілометрів»

Також, у ст. 6 Директиви 92/106/ЄС містяться положення щодо можливості звільнення від податків або їх відшкодування, які не враховано у проекті Закону. Також необхідно зазначити про досить детальне визначення умов транспортної операції власними силами, яке міститься у ст. 9, що не знайшло свого відображення у проекті Закону України «Про мультимодальні перевезення».

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». Водночас, у ст. 1 проекту поняття «документ мультимодального перевезення вантажів не містить необхідні складові транспортного документу».

Беручи до уваги принцип правової визначеності вбачається за доцільне дати визначення поняттю «єдиний (наскрізний) тариф», так як у ч. 1 ст. 12 проекту Закону йдеться про здійснення мультимодальних перевезень вантажів за єдиним (наскрізним) тарифом. У ст. 3 проекту визначається, що «відносини у сфері мультимодального перевезення регулюються ... Повітряним кодексом України, ...». Разом з тим, як зазначається у висновку Головного науково-експертного управління, поняття «комбіноване перевезення вантажів» (ст. 1 проекту) не включає повітряні шляхи.

Варто також зазначити, що 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, так як у ст. 20 проекту Закону 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».

Проект Закону за своєю метою не суперечить міжнародно-правовим зобов'язанням України, однак, **потребує суттєвого доопрацювання** з максимальним врахуванням положень Директиви 92/106/ЄС.



СЕДО ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Підписувач: Климпуш-Цинцадзе Іванна Орестівна
Сертифікат: 58E2D9E7F900307B04000000EED52E0081548200
Дійсний до: 12.03.2022 0:00:00

Апарат Верховної Ради України
№ 04-20/10-2020/251091 від 24.12.2020



300787