

ПЛАН
імплементатії Директиви Ради 92/106/ЄЕС про встановлення
спільних правил для окремих типів комбінованого
транспортування товарів між державами-членами ЄС

Розділ I. Загальна частина

1. Підстави розроблення плану імплементатії

План заходів з імплементатії Директиви Ради від 7 грудня 1992 р. 92/106/ЄЕС про встановлення спільних правил для окремих типів комбінованого транспортування товарів між державами-членами ЄС (Офіційний вісник L 368, 17 грудня 1992 р., с. 38—42) (далі — Директива) підготовлено на виконання:

статті 369 та Додатку XXXII 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), який підпадає під тимчасове застосування положень Угоди про асоціацію, відповідно до частин третьої, четвертої статті 486 Угоди про асоціацію (строк імплементатії протягом восьми років з дати набрання чинності Угодою);

пункту 297 Плану заходів з імплементатії Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2014—2017 роки, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 вересня 2014 р. № 847 (строк виконання — грудень 2017 р.).

2. Мета і завдання розроблення плану імплементатії

Метою цього плану імплементатії є встановлення регулювання на державному рівні правовідносин, що виникають між вантажовласниками, вантажовідправниками, операторами мультимодальних перевезень, експедиторами, вантажоодержувачами, перевізниками, а також відповідними органами державного регулювання і контролю у цій сфері діяльності під час здійснення мультимодальних перевезень.

Основними завданнями імплементатії є:

гарантування дотримання цілей Директиви, якими передбачено створення умов для розвитку та подальшого покращення методів транспортування, що базуються на змішаних формах перевезення, поєднуючи дорожній та інші види транспорту, такі як залізниця, внутрішній річковий та морський транспорт, забезпечення реалізації законодавчих, організаційних та технічних змін з метою усунення різноманітних перешкод, що виникають під час здійснення мультимодальних перевезень;

сприяння розвитку сучасних способів доставки вантажів для підвищення якості обслуговування споживачів транспортних послуг;

сприяння зменшенню витрат на перевезення, зниженню екологічного навантаження на природне середовище, прискоренню інтеграції транспортно-логістичної системи України до європейської та світової транспортно-логістичних систем;

забезпечення підготовки та підвищення кваліфікації персоналу, що є відповідальним за розвиток мультимодальних перевезень;

забезпечення інформаційної прозорості.

3. Короткий опис поточного стану імплементації акта законодавства ЄС в Україні та очікувані результати імплементації

Організація мультимодальних перевезень вантажів є одним із головних напрямів сучасної європейської транспортної політики. В Україні, при значному потенціалі мультимодальних перевезень їх практичне впровадження залишається на вкрай низькому рівні. Однією із основних причин такого становища є недостатній рівень правового врегулювання мультимодальних перевезень.

Національні законодавчі акти не містять та не визначають норм щодо поєднання у єдиний ланцюг постачань різних видів транспорту. Окрім того, ключовою ланкою ланцюга постачань, що організаційно та технічно поєднує різні види транспорту, є логістичні центри, роль яких виконують пункти пропуску на кордоні, морські та річкові порти, залізничні станції, термінали тощо.

Слід зазначити, що на сьогоднішній день у практиці переміщення вантажів щонайменше двома видами транспорту у правовому, організаційному та термінологічному сенсах існують поняття мультимодальних”, “інтермодальних”, “комбінованих” та “контрейлерних” перевезень. Поняття “мультимодальні” перевезення є найбільш широким та вміщує ознаки інших видів перевезень вантажів щонайменше двома видами транспорту, проте, у національному законодавчому полі вищезазначене поняття не визначене.

Виходячи з доволі стислого аналізу положень міжнародних угод та національних законодавчих актів стосовно сприяння “процесу переміщення” вантажів, доцільно у національному законодавчому полі запровадити положення, спрямування яких забезпечить прискорене переміщення вантажів, що перевозяться щонайменше двома видами транспорту.

Необхідність правового врегулювання питання мультимодальних перевезень на законодавчому рівні викликана:

потребами державного регулювання цієї сфери транспортної діяльності, враховуючи інтереси держави і суспільства щодо інтеграції економіки України до європейської, розвитку експорту транспортних, зокрема, транзитних послуг, зниження транспортної складової в ціні продукції;

особливістю транспортного процесу, в якому беруть участь і самі виробники та споживачі продукції — вантажовідправники і вантажоодержувачі;

значною чисельністю учасників мультимодальних перевезень різних форм власності;

необхідністю впровадження єдиного перевізного документа.

Міністерством інфраструктури України в період з 30.07.2012—29.04.2014 здійснювалась реалізація проекту Twinning “Розвиток і координація мультимодального транспорту та логістичних процесів в Україні” за підтримки Європейського Союзу.

Реалізація проекту спрямовувалась на підвищення конкурентоздатності української економіки для розвитку сталої та ефективної транспортної системи шляхом використання передового світового досвіду, зокрема, підсиленню інституційної здатності Міністерства інфраструктури сприяти розвитку мультимодальних перевезень, застосовуючи передовий досвід країн Європи.

За результатами реалізації вищезазначеного проекту технічної допомоги, європейською стороною запропоновано ряд заходів щодо розвитку мультимодальних перевезень в Україні.

З метою впровадження вищезазначених рекомендацій Мінінфраструктури ведеться робота щодо розвитку мультимодальних перевезень в Україні.

Підвищення ефективності державного регулювання у цій сфері вимагає посилення інституційної, фінансової, кадрової спроможності Мінінфраструктури та посилення повноважень цього органу з метою забезпечення максимальної інституційної незалежності у реалізації регуляторних функцій.

Реалізація комплексу нормотворчих та координаційних заходів, передбачених планом імплементації, сприятиме максимальному досягненню цілей та вимог, закріплених Директивою.

Основним програмним документом у сфері забезпечення розвитку перевезень є Транспортна стратегія України на період до 2020 року.

Основними нормативно-правовими актами, які регулюють правовідносини, аналогічні тим, які врегульовано у Директиві, є:

Митний кодекс України;

Закон України “Про транспорт”;

Закон України “Про залізничний транспорт”;

Закон України “Про автомобільний транспорт”;

Закон України “Про морські порти України”;

Закон України “Про зовнішньоекономічну діяльність”;

Закон України “Про транзит вантажів”;

Закон України “Про перевезення небезпечних вантажів”;

Закон України “Про транспортно-експедиторську діяльність”.

Сьогодні положення Директиви імплементовані частково.

Зокрема, положення статті 1 Директиви враховані частково у наступних актах національного законодавства:

пунктом 1 статті 186 Митного кодексу України визначено, що “переміщення товарів через митний кордон України здійснюється засобами

авіаційного, водного, автомобільного, залізничного, трубопровідного транспорту та лініями електропередачі, а також змішаними перевезеннями. Під змішаним (комбінованим) перевезенням розуміється міжнародне перевезення вантажів щонайменш двома різними видами транспорту відповідно до договору змішаного (комбінованого) перевезення з місця в одній країні, де вантажі переходять у відання оператора такого перевезення, до визначеного місця доставки в іншій країні”;

пунктами b), c), d) статті 2 Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародні комбіновані вантажні перевезення, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 листопада 2007 р. № 1353, визначено, що:

b) “комбіновані перевезення” — це перевезення вантажів двома та більше видами транспорту з використанням однієї й тієї ж транспортної одиниці комбінованих перевезень;

c) “комбіновані перевезення з супроводом” — перевезення автомобільного вантажного транспортного засобу в супроводі екіпажу з використанням спеціалізованого залізничного вагону або судна;

d) “комбіновані перевезення без супроводу” — перевезення транспортної одиниці комбінованих перевезень з використанням спеціалізованого залізничного вагону або судна;

пунктом 1 статті 2 Угоди між урядами держав — членів Організації за демократію та економічний розвиток — ГУАМ про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 23 квітня 2008 р. № 396, визначено, що “мультимодальна перевозка — перевозка грузів, здійснювана двома або більше видами транспорту”;

пунктом а) статті 2 Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словацької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 22 серпня 2007 р. № 1061, визначено, що “комбіновані перевезення — це перевезення вантажів двома або більше видами транспорту”;

у пункті 1 статті 2 Угоди між Міністерством інфраструктури України та Федеральним міністерством транспорту, інновацій та технологій Республіки Австрія про міжнародні комбіновані перевезення від 21 листопада 2013 р. зазначено, що:

“Комбіновані перевезення” — перевезення вантажів, що виконуються в одній і тій самій інтермодальній транспортній одиниці або в одному і тому ж

автомобільному транспортному засобі без перевантаження вантажу, при цьому:

а) більша частина рейсу по Європі припадає на залізничний транспорт, внутрішній водний або морський транспорт;

б) будь-який початковий та/або кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт є максимально коротким та здійснюється з урахуванням технічних можливостей, норм національного законодавства та міжнародного транспортного права.”.

Щодо статті 2 Директиви, то пунктом 12.3 розділу 2 додатку 3 Тарифної політики залізниць держав — учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на 2013 фрахтовий рік визначено, що при перевезенні навантажених і порожніх контейнерів у складі поїзда комбінованого транспорту “Вікінг” та контейнерного поїзда “ZUBR” на період з 1 січня 2014 р. по 30 червня 2014 р. (включно) продовжені діючі в 2013 році тарифи.

Ця практика в Україні застосовується щорічно.

Стаття 3 Директиви регламентує застосування транспортного документу.

Параграфом 11 статті 6 розділу I Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС) визначено, що при перевезеннях вантажів в країни, в яких застосовуються “Єдині правові приписи до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів” (ЦИМ — Додаток В до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення — КОТІФ), і у зворотному напрямі може застосовуватися накладна ЦИМ/СМГС.

Прийняття проектів актів, визначених цим планом імплементації сприятиме розвитку сучасних способів доставки вантажів для підвищення якості обслуговування споживачів транспортних послуг, зменшенню витрат на перевезення, зниженню екологічного навантаження на природне середовище, прискоренню інтеграції транспортно-логістичної системи України до європейської та світової транспортно-логістичних систем.

4. Головний виконавець та співвиконавці

Відповідальним за організацію роботи та виконання заходів плану імплементації є Мінінфраструктури.

Співвиконавцями є Мінекономрозвитку, Мінфін, МЗС, Мін’юст, Адміністрація Держприкордонслужби, ДФС, Держпідприємництво та інші центральні органи виконавчої влади.

Розділ II. Заходи плану імплементації
Директиви Ради 92/106/ЄС про встановлення спільних правил для окремих типів комбінованого
транспортування товарів між державами — членами ЄС

№	Зміст заходу	Виконавці	Строк	Програми та/або проекти допомоги ЄС, інших донорів	Індикатор(и) виконання
---	--------------	-----------	-------	--	------------------------

Основне завдання 1: Забезпечення законодавчих, організаційних та технічних змін з метою сприяння розвитку комбінованих перевезень

1.1 Нормотворчі заходи

Розроблення проекту Закону України “Про мультимодальні перевезення”	Мінінфраструктури Мінекономрозвитку Мінфін МЗС Мін’юст ДФС Адміністрація Держприкордонслужби ДФС	1. Положення Директиви мають бути впроваджені протягом 8 років з дати набрання чинності Угодою про Асоціацію; 2. Строк розробки проекту акта — період з 2014 року по III квартал 2015 року; 3. Строки опрацювання з експертами ЄС та громадського обговорення — період з 2014 року до прийняття проекту Закону України “Про	Діючі проекти: Twinning “Надання інституційної підтримки Міністерству інфраструктури України з питань підвищення ефективності роботи та конкурентоспроможності залізничного транспорту в Україні” Необхідне також подальше залучення технічної допомоги ЄС у формах, які	Внесення проекту Закону на розгляд Уряду Прийняття Закону України
---	--	---	--	--

№	Зміст заходу	Виконавці	Строк	Програми та/або проекти допомоги ЄС, інших донорів	Індикатор(и) виконання
			<p>мультимодальні перевезення”;</p> <p>4. Строк винесення на розгляд Уряду — кінець 2015 року;</p> <p>5. Очікуваний строк схвалення Урядом I квартал 2016 року;</p> <p>6. Строк винесення на розгляд Верховної Ради — II—III квартал 2016 року</p>	<p>передбачають обмін досвідом, навчання з питань розвитку мультимодальних перевезень, підвищення ефективності державного регулювання мультимодальних перевезень.</p>	

1.2 Інституційні заходи

Проведення засідань Робочої групи з питань розробки проекту Закону України “Про мультимодальні перевезення”, затвердженої наказом Мінінфраструктури від 20.06.2014 № 269

Мінінфраструктури

Постійно

Унесення пропозицій до положень проекту Закону “Про мультимодальні перевезення”

1.3 Спільні заходи (за згодою та за пропозиціями) із представниками ділових кіл та/або громадськістю, з урахуванням напрямів діяльності провідних неурядових організації євроінтеграційного спрямування

Проведення засідань із

Мінінфраструктури

Постійно

Розроблення

№	Зміст заходу	Виконавці	Строк	Програми та/або проекти допомоги ЄС, інших донорів	Індикатор(и) виконання
	залученням представників бізнесу та Громадської Ради при Мінінфраструктури з метою врахування інтересів усіх сторін законотворчого процесу. Зокрема, проведення круглих столів, семінарів, конференцій.				пропозицій щодо положень проекту Закону “Про мультимодальні перевезення”