

Вих. № 1/142/22611  
від 12 03 2020р.

Заступнику Міністра інфраструктури  
з питань європейської інтеграції  
Форсюк Н.В.

### Шановна Наталіє Валеріївно!

25 лютого 2020 року на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України оприлюднений проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони».

AsMAP України багато років працює над законопроектами, що передбачають адаптацію національного законодавства до законодавства ЄС, неодноразово опрацьовувала аналогічні проекти. Однак цей законопроект передбачає чи не найбільше навантаження на перевізників, зокрема, у вигляді штрафів та придорожньої/ поглибленої перевірки транспортних засобів. Натомість, на жаль, українські перевізники на практиці не отримують з боку країн ЄС спрощення умов допуску до ринку.

1. Вважаємо, що запропоновані штрафи за своїм формулюванням адаптовані до системи штрафів, існуючих у ЄС, зокрема, щодо доброї репутації та режимів праці та відпочинку.

**Проте вони потребують суттєвого доопрацювання в частині зниження розміру.** На сьогоднішній день українським перевізникам доводиться щоденно стикатись з проблемами відсутності дозволів, багатокілометрових черг на кордонах, неякісних доріг, що збільшує їх витрати на ремонти тощо. Відтак, автоперевізники не можуть забезпечити своїх водіїв заробітною платою на рівні іноземних держав, що призводить до відтоку професійних кадрів до європейських країн.

На цьому тлі запроваджувати штрафи, які збільшені у 20 разів навіть у порівнянні з тими, що передбачалися попередніми версіями законопроекту (від 17.11.2017р. № 7317 про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері убезпечення експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію ...) та вищі аналогічних штрафів у країнах ЄС, зокрема, вище штрафів Польщі у 3-5 разів вважаємо неприйнятним. На 1 січня 2020р. мінімальна заробітна плата у Польщі у 3,6 рази вища мінімальної заробітної плати в Україні.

0604028



*Для прикладу: при існуючому штрафі за керування транспортним засобом без посвідчення водія у 425 грн, пропонується встановити відповідальність за відсутність підтвердження професійної компетентності водія у розмірі 8500 грн. (при повторному вчиненні протягом року до 17000грн.). Існуючий штраф за відсутність тахографу чи реєстраційних листків у 680 грн. пропонується збільшити до 34000грн. (при повторному вчиненні протягом року до 51000грн.).*

Також законопроектом пропонується встановити штраф у розмірі 17000-34000 грн. за невиконання законних вимог працівників Укртрансбезпеки, при цьому визначення «законних вимог» відсутнє.

**Вважаємо, що запропоновані штрафні санкції до статей 121, 121-3, 127-1, 127-3, 128, 133-1, 188-52 потребують зниження.**

2. Законопроект передбачається передача функцій держави щодо контролю за суб'єктами господарювання з технічного контролю транспортних засобів недержавному об'єднанню, що суперечить приписам Директиви 2014/45/ЄС.

Пунктом 15 Преамбули Директиви 2014/45/ЄС визначено, що тестування на придатність до експлуатації є державною функцією, а отже, має здійснюватися державами-членами або державними чи приватними органами, що уповноважені проводити такі тестування під своїм контролем.

Директивою 2014/45/ЄС встановлено, що контроль за суб'єктами, які здійснюють тестування на придатність до експлуатації транспортних засобів вважається виконаним у випадках запровадження акредитації у відповідності до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) №765/2008.

В Україні запроваджена акредитація у відповідності до Регламенту ЄС №768/2008. Акредитацію в Україні здійснює Національне агентство з акредитації України у відповідності до Закону України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності».

Всупереч європейській практиці, законопроектом пропонується передати функції щодо контролю за суб'єктами господарювання об'єднанню підприємств - Бюро з безпеки експлуатації колісних транспортних засобів.

Враховуючи викладене вище, АсМАП України пропонує, зокрема, у статтях Закону України «Про дорожній рух» 52-6, 52-7 — 52-13 та по тексту законопроекту **вилучити пункти, що стосуються функціонування Бюро з безпеки експлуатації колісних транспортних засобів.**

3. Потребує приведення періодичності перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації у відповідність до міжнародних угод. Згідно норм «Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів» (ДОПНВ/ADR) від 30.09.1957р.: 9.1.3.4 «Срок действия свидетельства о допущении к перевозке истекает не позднее чем через один год после даты технического осмотра транспортного средства, предшествовавшего выдаче свидетельства. При этом следующий срок



действия начинается с номинальной даты истечения предыдущего срока действия, если технический осмотр осуществляется в течение одного месяца до или после той даты».

Тому пропонуємо у статті 35 Закону України «Про дорожній рух» передбачити періодичність перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації: «Для транспортних засобів, призначених для перевезення небезпечних вантажів - щорічно».

4. По тексту законопроекту існуючі сертифікати екологічності та безпечності ЄКМТ (що підтверджують норми Євро-1-Євро-6...) замінюються документами придатності до експлуатації, зокрема, у статті 53 Закону України «Про автомобільний транспорт».

Запропонована Стаття 35 Закону України «Про дорожній рух» передбачає норму, що : «транспортні засоби, що за результатами перевірки на придатність транспортних засобів до експлуатації, яку проведено відповідно до міжнародних договорів України, придатні до експлуатації.»

АсМАП України підтримує позицію щодо об'єднання процедур (ЄКМТ/МСТО/національного технічного огляду) для міжнародних автоперевізників, однак таке об'єднання має бути більш конкретно викладене, зокрема, у статті 16 Закону України «Про дорожній рух» після слів «свідоцтво про придатність транспортного засобу до експлуатації» доповнити словами «або документами придатності до експлуатації виданими відповідно до міжнародних договорів України».

5. З урахуванням того, що національні перевізники потребують захисту з боку держави в частині заборони іноземним перевізникам виконувати каботажні перевезення та перевезення в/з третіх країн без відповідних дозволів пропонуємо:

- у частині другій статті 57 слова «через територію України» вилучити.
- частину 7 статті 60 викласти у редакції *«порушення нерезидентами вимог статті 57 цього Закону - штраф у розмірі двох тисяч єднієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».*

Враховуючи вищевикладене, просимо Вас доручити доопрацювання зазначеного законопроекту за участі профільних фахівців галузі.

Додаток : на 17 арк.

З повагою,  
**Президент АсМАП України**



**Л.М. Костюченко**