**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

**до проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо плати за використання автомобільних доріг загального користування»**

**1. Мета**

Проєкт Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо плати за використання автомобільних доріг загального користування» (далі – проєкт Закону) розроблено з метою адаптації нормативно-правових актів України до актів Європейського Союзу, зокрема Директиви 1999/62/ЕС від 17 червня 1999 року про збори з транспортних засобів для перевезення товарів великої ваги за використання певних інфраструктур, відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони та Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 року № 1106 «Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони».

**2. Обґрунтування необхідності прийняття акта**

В Україні зареєстровано біля 9,2 млн транспортних засобів, з них 1,5 млн вантажівок, без врахування вантажівок з іноземною реєстрацією, які користуються автомобільними дорогами при міжнародних перевезеннях.

При цьому знос дорожнього покриття при експлуатації, що спричиняють вантажівки, значно більший ніж від проїзду легкового автомобільного транспорту (за розрахунками іноземних експертів різниця становить до 50 тис. раз в залежності від рівню навантаження). Існуюча в Україні система оподаткування та зборів не враховує чинний фактор та призводить до того, що сплачують за інфраструктурні об’єкти одні а користуються ними інші.

Майже всі країни Європи вже ввели плату за проїзд з вантажівок в тому числі Чеська Республіка, Польща, Туреччина, Німеччина, Ірландія, Італія, Норвегія, Іспанія, Португалія, Австрія, Болгарія, Словенія, Швейцарія, Франція, Словаччина, Угорщина, Латвія та інші. Розмір плати за проїзд в країнах Європи коливається від 2,2 грн до 11 грн за кілометр проїзду в залежності від загальної ваги транспортного засобу, навантаження на вісь, класу дороги, виду паливу, рівню шуму, навіть часу проїзду і т.п.

У Білорусії з 1 серпня 2013 року введена система стягнення плати за проїзд з автомобілів загальною масою більше 3,5 тон - BelToll. Протяжність платних доріг на сьогодні становить - 1787 кілометрів доріг, з планами щодо її подальшого розширення. Плата стягується автоматично при проходженні станцій збору (рамок) транспортними засобами, оснащеними спеціальними бортовими пристроями.

Запровадження плати за використання автомобільних доріг загального користування транспортними засобами повною масою 12 т і більше дозволить збільшити надходження до державного дорожнього фонду та, як наслідок,

збільшити протяжність приведених у належний траспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг загального користування державного значення, що підвищить комфортність руху користувачів автомобільних доріг та зменшить час подорожей.

 **3. Основні положення проекту акта**

Законопроектом передбачається :

- встановлення плати за користування автомобільними дорогами загального користування державного значення транспортними засобами з повню масою 12 т і більше незалежно від країни реєстрації транспортного засобу;

- запровадження системи контролю за рухом транспортними засобами за допомогою мітки радіочастотної ідентифікації та веденням електронної системи плати за користування автомобільними дорогами;

- кошти отримані за справляння плати за користування автомобільними дорогами загального користування державного значення та кошти від санкцій за порушення порядку справляння такої плати направляються до державного дорожнього фонду;

- встановлення основних обов’язків щодо впровадження, утримання та розвиток системи справляння плати за використання автомобільних доріг загального користування транспортними засобами, а також доступу до неї;

- забезпечення належного контролю за дотриманням законодавства щодо сплати за користування автомобільними дорогами.

**4. Правові аспекти**

У даній сфері правового регулювання діють такі нормативно-правові акти:

Бюджетний кодекс України;

Закон України «Про дорожній рух»;

Закон України «Про автомобільні дороги»;

Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України».

**5. Фінансово-економічне обґрунтування**

Реалізація Закону не потребуватиме додаткових витрат з державного та місцевих бюджетів.

Відповідно до досвіду європейських країн фінансування впровадження, утримання та розвитку системи справляння плати за використання автомобільних доріг загального користування (далі – Система) може здійснюватися за рахунок залучення інвестицій.

При впровадженні Системи для транспортних засобів з максимальною допустимою масою 12 т і більше на визначених Кабінетом Міністрів України автомобільних дорогах загального користування державного значення додаткові надходження на виконання ремонтно-будівельних робіт можуть скласти до 9 млрд. грн. в залежності від середнього тарифу (1,0 - 3,0 грн./км) та протяжності доріг по яким справляється плата (всі дороги державного значення або їх частина).

Кошти, отримані від запровадження такої системи спрямовуватимуться на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування, на яких справляється або планується справлятися зазначена плата, та споруд на таких автомобільних дорогах у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

**6. Позиція заінтересованих сторін**

Публічні консультації не проводились.

Проєкт акта не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю, функціонування і застосування української мови як державної.

Проєкт акта не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності та не потребує розгляду Науковим комітетом Національної ради України з питань розвитку науки і технологій.

**7. Оцінка відповідності**

У проєкті акта відсутні положення, які порушують принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, прав та свобод гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод, впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов’язаних з корупцією, створюють підстави для дискримінації, стосуються інших ризиків та обмежень, які можуть виникнути під час реалізації акта.

**8. Прогноз результатів**

Реалізація акта не матиме впливу на ринкове середовище, забезпечення захисту прав та інтересів суб’єктів господарювання, громадян і держави; розвиток регіонів, підвищення чи зниження спроможності територіальних громад; ринок праці, рівень зайнятості населення; громадське здоров’я, покращення чи погіршення стану здоров’я населення або його окремих груп; екологію та навколишнє природне середовище, обсяг природних ресурсів, рівень забруднення атмосферного повітря, води, земель, інші суспільні відносини.

Міністр інфраструктури України Олександр КУБРАКОВ

\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2021 року