**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

**до проєкту Закону України «Про внесення змін до Кримінального кодексу України та Закону України «Про металобрухт» щодо посилення відповідальності за втручання в діяльність залізничного транспорту»**

**1. Мета**

Проєкт Закону України «Про внесення змін до Кримінального кодексу України та Закону України «Про металобрухт» щодо посилення відповідальності за втручання в діяльність залізничного транспорту» (далі – законопроєкт) розроблено з метою посилення кримінальної відповідальності за втручання в діяльність залізничного транспорту.

**2. Обґрунтування необхідності прийняття акта**

Протягом 2019 року регіональними філіями АТ «Укрзалізниця» було зафіксовано 25957 розукомплектованих вантажних вагонів. За фактами виявлення розукомплектувань вантажних вагонів протягом 2019 року працівниками АТ «Укрзалізниця» було направлено 10953 письмових звернення до територіальних органів Національної поліції України. За фактами звернень у 2019 році було відкрито лише 5929 кримінальних проваджень або 54% від загальної кількості направлених до Національної поліції України.

Така ситуація створює середовище безкарності та провокує збільшення кількості протиправних дій та втручань у діяльність залізничного транспорту України, загрожує безпеці руху залізничного транспорту та впливає на імідж АТ «Укрзалізниця», як надійного перевізника.

Основною проблемою, яка потребує розв’язання, є підвищення безпеки руху на залізничному та іншому транспорті, покращення ефективності профілактики порушень транспортного законодавства, припинення приймання у якості металобрухту елементів інфраструктури залізничного транспорту, окрім як від суб’єктів господарювання, що використовують таке майно під час провадження своєї господарської діяльності, для зменшення кількості пошкоджень та крадіжок зазначеного майна, а також виключення за вчинення таких правопорушень адміністративної відповідальності.

На сьогодні воєнізована охорона АТ «Укрзалізниця» власними силами не в змозі подолати протиправні дії, пов’язані з посяганнями на безпечну діяльність залізничного транспорту, що спричиняють загрозу життю та здоров’ю людей, майнові збитки тощо.

Цим завдається відчутної шкоди престижу залізничної галузі, виникають передумови для зменшення довіри з боку відправників та одержувачів, у тому числі іноземних, до залізничної галузі України, яка не в змозі належним чином забезпечувати збереженість вантажів та безпеку перевезень. Це негативно впливає на імідж не тільки АТ «Укрзалізниця», але й України як транзитної держави в цілому, що може призвести до скорочення обсягів міжнародних перевезень, відчутних фінансових втрат для держави і перешкод для інтеграції України в загальноєвропейську транспортну систему.

За останні декілька років ситуація у сфері безпеки на залізничному транспорті значно погіршилася через низку причин об’єктивного характеру. Протиправні дії щодо залізничної інфраструктури, розкрадання вантажів та умисні руйнування і пошкодження елементів залізничної інфраструктури набули катастрофічних масштабів. Щорічно фіксується значне збільшення кількості випадків несанкціонованих втручань, а сума завданих збитків з
75 млн грн у 2017 році зросла до понад 176 млн грн за підсумками 2018 року. Протягом 2019 року злочинними посяганнями на об’єкти інфраструктури залізничного транспорту завдано збитків на суму 213,8 млн грн.

За статистикою 54 % таких втручань класифікуються як злочини. Лише незначна кількість незаконних втручань у діяльність залізничного транспорту доходить до розгляду судовими інстанціями та винесення відповідного рішення.

Зокрема у 2017 році до суду скеровано 172 кримінальні провадження за фактами незаконного втручання в діяльність залізничного транспорту, у 2018 році – 176 кримінальних проваджень, а за підсумками 2019 року до суду скеровано 429 кримінальних проваджень.

Слід зазначити, що основними об’єктами правопорушення є вантажні вагони, залізнична колія, засоби автоматичного керування рухом поїздів та зв’язку, а також пристрої та обладнання, що виготовлені з чорних та кольорових металів. Це призводить до створення аварійно-небезпечних ситуацій, порушення стабільної роботи залізничного транспорту, невиконання графіків руху поїздів та інших негативних наслідків, від яких у подальшому страждає все суспільство.

Як показує практика, більшість викрадених елементів інфраструктури залізничного транспорту здається правопорушниками до пунктів приймання металобрухту. При цьому, дії осіб, які вчинили розкрадання залізничного майна, підпадають під ознаки злочинів, передбачених Кримінальним кодексом України.

Усе це не сприяє нормалізації криміногенної ситуації на об’єктах залізничного транспорту та не стримує зловмисників, які постійно нарощують свою злочинну активність.

**3. Основні положення проєкту акта**

Законопроєктом пропонується посилити кримінальну відповідальність за порушення законодавства у сфері залізничного транспорту, що сприятиме невідворотності притягнення до відповідальності осіб, які вчинили такі правопорушення, а також захисту власності від протиправних посягань.

У статті 213 Кримінального кодексу України, якою передбачена кримінальна відповідальність за порушення порядку здійснення операцій з металобрухтом, пропонуємо передбачити кримінальну відповідальність за приймання на брухт елементів інфраструктури залізничного транспорту та/або деталей і вузлів залізничного рухомого складу, перелік яких затверджений згідно зі законодавством, уповноваженими особами суб’єктів господарювання у фізичних осіб, які не є суб’єктами господарювання, у вигляді штрафу від тисячі п’ятисот до двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправних робіт на строк до двох років, або обмеження волі на строк до одного року.

Кримінальну відповідальність у вигляді штрафу, передбачену санкцією частини першої статті 277 Кримінального кодексу України, з «від п’ятдесяти до двохсот п’ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян» до «від тисячі п’ятисот до двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян» пропонуємо посилити, оскільки дане правопорушення впливає на безпеку руху на залізничному транспорті та іншому транспорті, що може спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту, створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків.

Частиною першою статті 279 Кримінального кодексу України передбачена кримінальна відповідальність за блокування транспортних комунікацій шляхом влаштування перешкод, відключення енергопостачання чи іншим способом, яке порушило нормальну роботу транспорту або створювало небезпеку для життя людей, або настання інших тяжких наслідків. Пропонуємо посилити кримінальну відповідальність у вигляді штрафу з «від п’ятдесяти до ста п’ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян» до «від однієї тисячі до тисячі п’ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

Статтею 4 Закону України «Про металобрухт» (далі – Закон) визначено порядок здійснення заготівлі металобрухту та операцій з металобрухтом. Законопроєктом пропонується доповнити статтю 4 Закону після частини сімнадцятої новими частинами вісімнадцятою та дев’ятнадцятою щодо передбачення можливості приймання на брухт елементів інфраструктури залізничного транспорту лише від суб’єктів господарювання, при цьому виключно за наявності копії чи витягу з акта про списання такого майна з балансу і документів, що підтверджують його використання в господарській діяльності.

**4. Правові аспекти**

Проєкт акта розробленоза власною ініціативою Міністерства інфраструктури України.

У сфері суспільних відносин діють такі нормативно-правові акти: Кримінальний кодекс України, Закон України «Про металобрухт».

**5. Фінансово-економічне обґрунтування**

Реалізація законопроєкту не потребує додаткових фінансових витрат з Державного та місцевих бюджетів.

**6. Позиція заінтересованих сторін**

Законопроєкт був опублікований на офіційному сайті Мінінфраструктури для громадського обговорення.

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

Проєкт акта не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності.

**7. Оцінка відповідності**

У проєкті акта відсутні положення, що:

стосуються зобов’язань України у сфері європейської інтеграції;

стосуються прав і свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод;

впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків;

створюють підстави для дискримінації.

Громадська антикорупційна, громадська антидискримінаційна та громадська гендерно-правова експертиза не проводилась.

 **8. Прогноз результатів**

Проєкт акта дасть змогу посилити кримінальну відповідальність за втручання в діяльність залізничного транспорту та підвищення безпеки руху на

залізничному та іншому транспорті.

Реалізація законопроєкта не матиме впливу на інтереси окремих верств (груп) населення, об’єднаних спільними інтересами, а також не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально- трудової сфери, прав осіб з інвалідністю, а також сфери наукової та науково- технічної діяльності.

Законопроєкт не матиме впливу на ринкове середовище, розвиток регіонів, ринок праці, рівень зайнятості населення, громадське здоров’я, екологію та навколишнє природне середовище, та інші сфери суспільних відносин.

Інформація про вплив реалізації законопроєкта на ключові інтереси заінтересованих сторін додається.

Міністр інфраструктури України Олександр КУБРАКОВ

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2021 р.