**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

**до проекту 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»**

Мета: вдосконалення законодавчого урегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні, задоволення потреб суспільства і економіки у безпеці перевезень, ефективного споживання ресурсів та зменшення техногенного впливу автомобільних транспортних засобів шляхом адаптації норм законодавства України до норм актів ЄС згідно з Угодою про асоціацію Україна – ЄС.

**1. Підстава розроблення проекту акта**

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» (далі – проект Закону) розроблено на виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії ї їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію Україна – ЄС), та постанови Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 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».

Крім того, 14 червня 2017 року розпорядженням № 481 Уряд України схвалив Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, метою якої є зниження рівня смертності внаслідок ДТП щонайменше на 30 відсотків до 2020 року, ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров’я населення.

Проект Закону передбачає істотне вдосконалення механізмів державного регулювання у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів:

впровадження періодичних перевірок транспортних засобів на придатність до експлуатації, що мають прямий вплив на безпеку дорожнього руху;

впровадження на законодавчому рівні вимог щодо встановлення контрольних пристроїв (обмежувачів швидкості, тахографів) на певні категорії транспортних засобів з метою забезпечення безпеки учасників дорожнього руху на дорогах України та зниження рівня смертельних ДТП;

створення системи періодичної підготовки водіїв транспортних засобів окремих категорій, експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації та підвищення їх професійної компетентності;

забезпечення контролю та встановлення відповідальності за порушення режимів робочого часу та часу відпочинку водіїв;

забезпечення дотримання норм законодавства у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів шляхом впровадження адміністративної відповідальності водіїв, посадових осіб суб'єктів господарювання, фізичних осіб-підприємців за вчинені правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, господарської діяльності у сфері транспорту, у тому числі надання послуг автомобільним транспортом;

запровадження чітких, спільних з країнами - учасницями ЄС правил щодо часу керування, перерв та періодів відпочинку водіїв автотранспортних засобів, залучених до здійснення національних і міжнародних автомобільних перевезень, шляхом впровадження скоординованих дій між Україною та країнами - учасницями ЄС відповідно до принципу пропорційності.

**2. Обґрунтування необхідності прийняття акта**

Стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху призводить до росту кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП) та їх негативних наслідків. За даними статистики, порівняно з країнами ЄС та сусідами, Україна має надзвичайно низькі показники безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних втрат. Причиною цього є високий рівень смертності та травматизм на дорогах. Згідно з даними офіційної статистики, наданої Управлінням безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України, за період з 01.01.2017 по 31.08.2017 загальна кількість ДТП склала 102826, внаслідок яких загинули 1996 осіб, травмовано 21957 особи. Понад 43% загиблих у ДТП у 2016 році. Крім того, ДТП є першою за поширеністю причиною смерті українців у віці від 15 до 24 років та другою за поширеністю у віці від 5 до 14 років. Тому зменшення аварійності на дорогах має стати пріоритетом для всіх учасників дорожнього руху.

Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров’я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд. доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 відсотка валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2014 року), включаючи матеріальні витрати, пов’язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Серед причин високого травматизму та смерті людей внаслідок ДТП в Україні є: недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху; низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху; недостатній рівень водійської майстерності; конструктивна недосконалість, неналежний технічний стан транспортних засобів; часткове законодавче врегулювання питань щодо відповідності транспортних засобів технічним стандартам та вимогам безпеки дорожнього руху, організації безпечної праці водіїв, відсутність системи державного нагляду (контролю) за відповідністю транспортних засобів технічним вимогам сучасних стандартів безпеки, системи перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації.

**3. Суть проекту акта**

Суттю проекту Закону є:

впровадження відповідно до європейських стандартів системи періодичних перевірок транспортних засобів на придатність до експлуатації, що справляє прямий вплив на безпеку дорожнього руху;

впровадження на законодавчому рівні вимог щодо встановлення контрольних пристроїв (обмежувачів швидкості, тахографів) на певні категорії транспортних засобів з метою забезпечення безпеки експлуатації колісних транспортних засобів, безпеки учасників дорожнього руху на дорогах України та зниження рівня смертельних ДТП;

створення системи початкової та періодичної підготовки водіїв транспортних засобів окремих категорій та підтвердження рівня їх професійної компетентності;

забезпечення контролю та встановлення відповідальності за порушення режимів робочого часу мобільних працівників, часу керування та відпочинку водіїв;

забезпечення дотримання норм законодавства у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів шляхом впровадження адміністративної відповідальності водіїв, посадових осіб суб'єктів господарювання, фізичних осіб-підприємців за вчинені правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, господарської діяльності у сфері транспорту, у тому числі надання послуг автомобільним транспортом.

**4. Правові аспекти**

У цій сфері правового регулювання діють такі акти законодавства:

Конституція України;

Кодекс України про адміністративні правопорушення;

Закон України «Про автомобільний транспорт»;

Закон України «Про дорожній рух»;

постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2007 № 914 «Про виконання Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)»;

постанова Кабінету Міністрів України від 25.01.2012 № 51 «Про виконання Конвенції Міжнародної організації праці 1979 року № 153 про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті»;

постанова Кабінету Міністрів України від 08.11.2006 № 1567 «Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті»;

постанова Кабінету Міністрів України від 22.12.2010 № 1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються»;

постанова Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 № 137 «Про затвердження Порядку проведення обов’язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу»;

наказ Міністерства інфраструктури України від 15.02.2012 № 106 «Про затвердження Технологічних вимог до засобів перевірки технічного стану, обслуговування і ремонту колісного транспортного засобу», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 03.03.2012 за № 356/206698;

наказ Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 № 521 «Про затвердження Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і видання виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за № 1586/2189;

наказ Міністерства інфраструктури України від 26.11.2012 № 710 «Про затвердження Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 25.12.2012 за № 2169/22481;

наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 07.06.2010 № 340 «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14.09.2010 за № 811/18106;

наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 24.06.2010 № 385 «Про затвердження Інструкції з використання контрольних пристроїв (тахографів) на автомобільному транспорті», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 20.10.2010 за № 946/18241;

наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 17.08.2010   
№ 600 «Про затвердження зразків карток, що використовуються в цифрових контрольних пристроях (тахографах)», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 16.09.2010 за № 821/18116;

наказ Міністерства інфраструктури України від 17.04.2013 № 226 «Про затвердження Порядку ведення переліку суб’єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) в автомобільних транспортних засобах», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 17.05.2013 за № 759/23291;

наказ Міністерства інфраструктури України від 30.05.2013 № 329 «Про затвердження Порядку обігу карток, що використовуються в цифрових контрольних пристроях (тахографах)», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14.06.2013 за № 964/23496.

Угодою про асоціацію Україна – ЄС передбачено імплементацію таких регламентів та директив:

Регламент (ЄЕС) № 3821/85 Європейської Ради від 20 грудня 1985 року щодо реєструвальних пристроїв в автомобільному транспорті;

Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року щодо узгодження відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі дорожнього транспорту та вносить зміни до Регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 та скасовує Директиву Ради (ЄЕС) № 3820/85;

Директива Європейської Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 року щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві;

Директива 2003/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення товарів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Європейської Ради (ЄЕС) № 3820/85 і Директиви Європейської Ради 91/439/ЄЕС та скасовує Директиву Європейської Ради 76/914/ЄЕС;

Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні вимоги до імплементації Регламентів Ради (ЄЕС)   
№ 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 про соціальне законодавство в галузі дорожньо-транспортних робіт, що припиняє дію Директиви Ради 88/599/ЄЕС;

Директива 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року про перевірку технічного стану моторних транспортних засобів та їх причепів на придатність до експлуатування. Проте в ЄС набрала чинності Директива Європейського Парламенту і Ради 2014/45/ЄС від 3 квітня 2014 року щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації автотранспортних засобів та їхніх причепів, визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність. Відповідно до Угоди про асоціацію Україна – ЄС другий і третій етапи імплементації Директиви № 2009/40/ЄС настають пізніше, ніж вона втратить чинність (20.05.2018). Тому передбачено впровадити нову Директиву 2014/45/ЄС (охоплює усі норми Директиви 2009/40/ЄС) для гарантування безпечного пересування за допомогою національних транспортних засобів як в Україні, так і в межах ЄС людей, товарів, послуг, капіталів, а також взаємного визнання результатів перевірок придатності до експлуатації між державами - членами ЄС і Україною.

Основними завданнями імплементації регламентів та директив є:

використання реєструвального обладнання (тахографів) на автотранспорті;

встановлення мінімальних вимог щодо організації робочого часу для поліпшення здоров’я та забезпечення безпеки осіб, які здійснюють автотранспортну діяльність, покращення безпеки на дорогах та створення рівних умов конкуренції;

створення системи періодичної підготовки водіїв автотранспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів, експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації яка базується на набутті необхідних знань з правового забезпечення надання послуг;

запровадження чітких, спільних з країнами - учасницями ЄС правил щодо часу керування, перерв та періодів відпочинку водіїв автотранспортних засобів, залучених до здійснення національних і міжнародних автомобільних перевезень, шляхом впровадження скоординованих дій між Україною та країнами - учасницями ЄС відповідно до принципу пропорційності;

гармонізації умов конкурентоспроможності серед різних видів перевезень усередині держави та стосовно дорожньо-транспортного сектора зокрема, а також покращення умов праці водіїв та забезпечення безпеки під час здійснення таких автомобільних перевезень;

вирішення питання інституційного забезпечення контролю робочого часу водіїв для міжнародних та внутрішніх перевезень автомобільним транспортом;

обладнання обмежувачами швидкості автомобільних транспортних засобів категорій (автобуси та вантажні автомобілі), внаслідок чого зменшуються ризик потрапляння таких автомобільних транспортних засобів у дорожньо-транспортні пригоди та потенційні масштаби наслідків таких дорожньо-транспортних пригод;

установлення мінімальних вимог до системи періодичної технічної перевірки придатності до експлуатації зареєстрованих автотранспортних засобів та створення умов взаємного визнання результатів перевірок придатності до експлуатації транспортних засобів між державами членами ЄС і Україною.

**41. Відповідність засадам реалізації органами виконавчої влади принципів державної політики цифрового розвитку**

Проект Закону не стосується питань інформатизації, електронного урядування, формування і використання національних електронних інформаційних ресурсів, розвитку інформаційного суспільства, електронної демократії, надання адміністративних послуг або цифрового розвитку, тому не потребує проведення цифрової експертизи.

**5. Фінансово-економічне обґрунтування**

Реалізація Закону не потребуватиме додаткових бюджетних витрат.

**6. Прогноз впливу**

Очікується вплив реалізації Закону на:

урегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні, задоволення потреб суспільства і економіки у безпеці перевезень, ефективного споживання ресурсів та зменшення техногенного впливу автомобільних транспортних засобів шляхом запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров’я населення.

Зазначені досягнення створять сприятливий інвестиційний клімат у підприємницькій діяльності у галузі транспорту, що у свою чергу позитивно впливатиме на розвиток регіонів та створення нових робочих місць.

**61. Стратегічна екологічна оцінка**

Проектом Закону не передбачається затвердження документа державного планування та не потребує проведення процедур, визначених Законом України «Про стратегічну екологічну оцінку».

**7. Позиція заінтересованих сторін**

Проект Закону погоджено із зауваженнями Спільним представницьким органом репрезентативних всеукраїнських об’єднань на національному рівні та Спільним представницьким органом сторони роботодавців на національному рівні.

Реалізація Закону матиме вплив на ключові інтереси заінтересованих сторін. Прогноз впливу додається.

**8. Громадське обговорення**

Проект Закону розміщено на офіційному веб-сайті Мінінфраструктури для проведення громадського обговорення та отримання зауважень та пропозицій від фізичних, юридичних осіб та їх об’єднань.

Надійшли пропозиції та зауваження від Громадської ради при МВС, Асоціації міжнародних автомобільних перевізників, Українського транспортного союзу, ТОВ «Делівері-авто», Українського центру європейської політики, Української автомобільної корпорації.

**9.** **Позиція заінтересованих органів**

Проект Закону погоджено без зауважень Антимонопольним комітетом України, погоджено із зауваженнями Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, Міністерством внутрішніх справ України, Державною службою України з безпеки на транспорті. Не надійшла відповідь від Державної фіскальної служби України, Міністерства фінансів України (листи Мінінфраструктури від 10.10.2018 № 3320/39/14-18 та 3317/39/14-18 відповідно).

**10. Правова експертиза**

Проект Закону потребує проведення Міністерством юстиції України правової експертизи.

**11. Запобігання дискримінації**

У проекті Закону відсутні положення, які містять ознаки дискримінації.

**111. Відповідність принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків**

У проекті Закону відсутні положення, які порушують принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків. Проект Закону не потребує проведення оцінки гендерного впливу.

**12. Запобігання корупції**

У проекті Закону відсутні правила та процедури, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов’язаних із корупцією.

**13. Прогноз результатів**

Реалізація Закону сприятиме покращенню показників безпеки на автомобільному транспорті, скороченню матеріальних витрат, пов’язаних з пошкодженням майна, а також запобіганню людським втратам, створенню сприятливого інвестиційного клімату для залучення інвестицій у підприємницьку діяльність в галузі транспорту, створенню додаткових робочих місць, збільшенню надходжень до бюджету.

Для суспільства і держави буде досягнуто сталого розвитку сектора економіки, зростання поповнення бюджету, зниження рівня аварійності та шкідливих наслідків діяльності автомобільного транспорту, забезпечення соціальних зобов’язань шляхом виконання вимог Конституції України, упорядкування державного регулювання та розподілу функцій органів виконавчої влади, удосконалення правових засад діяльності та державного контролю на автомобільному транспорті.

Для споживачів транспортних послуг прогнозується підвищення якості та безпеки перевезень за рахунок:

установлення вимог щодо професійної компетентності та відповідальності персоналу та водіїв;

створення системи періодичного підтвердження безпечності технічного стану транспортного засобу через процедури підтвердження придатності до експлуатації транспортних засобів, підвищення відповідальності за достовірність таких перевірок;

обладнання транспортних засобів сучасними засобами об’єктивного контролю, системами активної, пасивної безпеки (обмежувачі швидкості, тахографи, ремені безпеки тощо).

Для перевізників передбачається покращення умов ведення бізнесу за рахунок:

зменшення корупції завдяки більш чітко прописаним нормам державного регулювання та розподілу сфери відповідальності між органами виконавчої влади;

запровадження державного ринкового нагляду та контролю за виробництвом транспортних засобів та їх складових частин.

Міністр інфраструктури України В. ОМЕЛЯН

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_ 2019 р.