**Додаток 1 Проект зразків для плану підтримки імплементації директиви/ регламенту**

**Зміст**

[Вступ 1](#_Toc420180453)

[1. Впровадження Директив 2](#_Toc420180454)

[1.1 Закон ЄС, який треба застосуватися в українській правовій системі та його вимоги 2](#_Toc420180455)

[1.2 Вибір уряду 3](#_Toc420180456)

[1.3 Впровадження та контроль виконання 4](#_Toc420180457)

[1.4 Процедури інформування та консультації 6](#_Toc420180458)

[1.5 Програма імплементації 6](#_Toc420180459)

[2 Кроки з впровадження регламентів 7](#_Toc420180460)

# Вступ

Як свідчить досвід нових держав-членів ЄС, а іноді і «старих», результативна імплементації Директиви/ Регламенту та контроль виконання вимагають наступне:

* Надійні системи збирання даних
* Дієві системи та установи для контролю та звітування про впровадження на транспорті та для перевірок
* Механізми та інструменти підвищення поінформованості галузі та громадськості з метою забезпечення розуміння, співпраці та підтримки на користь більш безпечного та ефективного транспорту
* Установи та процедури, які сприяють участі громадськості у вирішення транспортних питань
* Адміністративні та судові звернення стосовно (фактичних та можливих) порушень транспортного законодавства, у супроводі відповідних систем рівнозначних та стримуючих штрафів та стягнень, включаючи положення про відповідальність у рамках кримінального судочинства у випадку серйозних порушень
* Підготовка кадрів та частин суспільства, яка опиняються під їх дією
* Відповідне фінансування установ з впровадження та контролю виконання.

Стосовно директив, процес зближення, як правило, подається у складі трьох компонентів: транспонування (законодавства, тобто його перенесення), впровадження та контроль виконання. Хоча цей послідовний перелік компонентів здається логічним та дієвим, вони, насправді, залежать один від одного. Результативне перенесення вимагатиме, по-перше, розуміння методів та можливостей впровадження та контролю виконання (застосування *на практиці*), а по-друге, того, що фактичне правове формулювання враховує обов’язки, пов’язані з результативним впровадженням, та передбачає реальний та дієвий контроль виконання.

Наступні заходи можуть допомогти зменшити ризики, пов’язані з швидким перенесенням.

* Спочатку визначити стратегії та структури для впровадження. Коли прийнято рішення про процес впровадження та контролю виконання закону на практиці, тоді написання закону є відносно простим.
* Залучити зацікавлені сторони. Успішний закон – це закон, який можна запровадити та застосувати на практиці. Отже, він повинен враховувати ситуацію та досвід всіх осіб, які будуть брати участь у його впровадженні або опиняться під його впливом на практиці. Мова йде про регіональні та місцеві органи влади, галузь та громадськість, а також залучені загальнонаціональні міністерства та/або адміністрації.

Якщо новий закон прагне змінити інституційні структури без ретельного попереднього обговорення та планування, він ризикує згодом стати предметом дискусій про повноваження та процедури. Новий закон може також виявитися таким, який неможливо впровадити, оскільки відповідальним установам не вистачає знань, бюджету та кадрів для виконання їх нових зобов’язань.

Тому наступний пропонується наступний «контрольний лист опитування», який дозволить Урядові України впровадити Директиви/ Регламенти, зазначені у транспортній частині Угоди про асоціацію, та контролювати їх виконання. *Це технічний інструмент*, який спрямований на запобігання додатковим проблемам, коли мова йде про впровадження та контроль виконання.

# 1. Впровадження Директив

### 1.1 Закон ЄС, який треба застосуватися в українській правовій системі та його вимоги

1. Посилання на Директиву ЄС

*Офіційна повна та скорочена назви, які будуть використовуватися у плані*

1. Мета директиви, її завдання та вимоги

*Ці вимоги повинні відповідним чином бути визначені та описані, включаючи вимоги наукових або технічних знань (якщо такі є), оскільки ці технічні аспекти будуть відображені у законодавстві, первинному та/або вторинному.*

1. Компетентні органи

*Ця частина розглядає роль компетентних органів та уряду на національному, регіональному та місцевому рівнях, участь державного та приватного секторів, організацію спілкування та консультацій між ними.*

1. Перелік інформації, яка повинна бути зібрана і в належний час подана до Ради Асоціації
2. Планування

*Визначити кроки, які необхідно здійснити для* ***підготовки плану імплементації*** *законодавства.*

1. Процедури консультацій

*Описати основні зацікавлені сторони, які опиняються під впливом законодавства, та їх роль у впровадженні. Успішним законом є той, який можна впровадити та застосувати на практиці. Отже, він повинен враховувати ситуацію та досвід всіх осіб, які будуть залучені до його впровадження або опиняться під його впливом на практиці. Мова йде про регіональні та місцеві органи влади, галузь та громадськість, а також залучені загальнонаціональні міністерства та/або адміністрації.*

## 1.2 Вибір уряду

1. Вимоги директиви

*Визначити вимоги, які забезпечують Уряду можливість вибору, і такі, які такої можливості не забезпечують*

1. Правові зміни, які будуть запроваджені законами та/або підзаконними актами

*На підставі аналізу правових розбіжностей, визначити, чи нове або змінене законодавство є кращим з точки зору правової визначеності та для впровадження Директиви. Національні заходи, зокрема ті, які впроваджують директиви, не повинні суперечити іншим нормативно-правовим актам ЄС, зазначеним в Угоді про асоціацію.*

1. Встановлення витрат та переваг для економіки та транспортної галузі

*Ця частина розглядає типи витрат, які виникають у зв’язку з імплементацією законодавства, хто буде їх нести та фінансово-економічні інструменти для покриття витрат. Оцінки вартості імплементації транспортного законодавства можуть ґрунтуватися на попередньому досвіді нових країн-членів або на інших відповідних дослідженнях.*

1. Організація переходу до нових вимог: кінцеві терміни, перехідні періоди, програми впровадження, інвестиції та звіти

*Ця частина розглядатиме шляхи визначення пріоритетних завдань впровадження на основі правових, інституційних та фінансово-економічних аспектів. Вона забезпечить методичні рекомендації щодо того, які задачі найімовірніше підпадають під дію програми імплементації через, наприклад, потребу у плануванні, інституціональному зміцненні та/або проектуванні та будівництві нових потужностей*

## 1.3 Впровадження та контроль виконання[[1]](#footnote-1)

1. Центральний, регіональний або місцевий рівень

*Визначити їх відповідні функції у процесі впровадження та контролю виконання директиви*

1. Повноваження, які повинні мати посадовці

*На підставі існуючого законодавства, визначити правові зміни, необхідні для уповноваження посадовців щодо впровадження та контролю виконання Директиви*

1. Координація та консультації регуляторних органів (якщо це актуально)

*Описати механізм та процедури (узагальнено)*

1. Визначення інституційної реструктуризації (якщо це актуально) з зазначенням кадрових і технічних потреб

*Уточнити існуючі інституційні схеми та обов’язки, дати кількісні показники існуючих кадрових ресурсів та вимоги на майбутнє: можливий набір кадрів для покращення потенціалу, якщо директива збільшить робоче навантаження, та розширення професійних знань для забезпечення оцінки звітів, пов’язаних з транспортними питаннями, разом з можливістю створення багатопрофільних груп посадовців, що дозволить їм надавати свої професійні знання для оцінки таких звітів.*

*Порівняти існуючі інституції з тими, яких вимагає законодавство ЄС та передовий досвід ЄС. Розробити пропозицію стосовно інституційної реформи з огляду на потреби директиви. Надавати широкі консультації з метою досягнення консенсусу стосовно інституційної реформи. Оцінити витрати будь-якої реформи. Проінформувати всі сторони про погоджені наступні кроки.*

1. Визначення потреб в інформації, методичних настановах та навчанні

*Оцінити необхідність в підготовці персоналу (або відсутність такої) для покращення потенціалу та технічних знань.*

*Передбачити розширення існуючих навчальних планів для включення тем, які піднімаються у Директиві та, наприклад, заохочення дієвої участі громадськості.*

1. Опис витрат та переваг, зокрема підтримка дієвих засобів для боротьби з корупцією, різних варіантів впровадження

*Розробити та погодити методології для розрахунку вартості виконання. Оцінити витрати на виконання. Визначити та кількісно оцінити існуючі джерела коштів. Проаналізувати нестачу наявних коштів. Визначити інші механізми для формування доходів (якщо можливо).*

1. Забезпечення коштів, необхідних для адміністрування та управління, якщо це актуально для інвестицій

*Ця частина повинна базуватися на оцінках персоналу, необхідного для впровадження та контролю виконання, витрат на кадри та, ймовірно, вартості будівництва нових об’єктів або капітальної реконструкції. Якщо оцінку виконати важко, доцільним є використання попереднього досвіду нових держав-членів, а також існуючих досліджень щодо імплементації директив.*

1. Відшкодування коштів та фінансування

*Розглянути витрати, які виникають у зв’язку з впровадження законодавства для Державного та місцевих бюджетів та для приватного сектору, а також для кінцевого споживача, і можливі фінансово-економічні інструменти для відшкодування цих витрат.*

1. Вимоги до контролю

*Важливо розробити регуляторні системи, які можуть контролювати процес впровадження транспортних законів ЄС та управляти ним у практичний та економічно ефективний спосіб та забезпечувати їх роботу за цільовим призначенням. Уряди ЄС все частіше звертаються до набору політичних інструментів, включаючи економічні інструменти та стимули, для заохочення до виконання закону, а також системи адміністративних, цивільних та кримінальних санкцій.*

1. Визначення органу/ів, відповідальних за контроль

*Може бути одно або більше джерел контролю, наприклад ДАІ та транспортна інспекція (перша безпосередньо на дорозі, а друга у приміщенні транспортного підприємства), оцінити їх потреби у навчанні, кадрах, обладнанні. Основою для результативності будь-яких подібних заходів контролю виконання є такі питання, як наприклад, забезпечення ефективної підготовки інспекторів загалом та стосовно конкретної транспортної галузі, яку вони регулюють, зокрема. Інспектори повинне мати відповідне та надійне обладнання для контролю. Повинні бути дієві та прозорі протоколи та правила збирання підтверджень та їх представлення в адміністративних/ судових розглядах.*

1. Покарання, які будуть застосовуватися (адміністративні та/або судові)

*Ретельний процес контролю виконання передбачає сильні та віддані транспортні інспекції з відповідними ресурсами, системами штрафів та покарань, та кримінальну відповідальність за серйозні порушення. Має бути положення, з огляду на відповідні процедурні фактори, стосовно належного прийняття таких свідчень під час заходів з контролю виконання в якості підтвердження поданих питань.*

## 1.4 Процедури інформування та консультації

1. Визначити перелік суб’єктів, з якими треба провести консультації

*Урядові департаменти, місцеві та регіональні органи влади, транспортна галузь, НУО.*

1. Оцінити яка форма консультацій потрібна і коли

*І тут також консенсус сприятиме контролю виконання. Урядові органи та місцева влада можуть створити умови, які дозволять громадськості відігравати важливу роль у транспортній реформі. Вони можуть забезпечити доступ громадськості до інформації про транспорт та наскрізні питання (екологія), проводити інформаційні кампанії для підвищення поінформованості та надавати послуги, які сприятимуть відповідальній поведінці, наприклад, надійні, доступні та екологічні громадські перевезення. Неурядові організації, які займаються питаннями транспорту та споживачів, профспілки, галузеві та професійні об’єднання – всі вони можуть відіграти важливу роль у побудові усвідомленості суспільства, представленні інтересів своїх членів та мобілізації громадської думки.*

1. Оцінити інші можливі функції організацій поза національним урядом (агенції ЄС, міжнародні організації)

## 1.5 Програма імплементації

1. План законодавчих змін
2. Підготовка впровадження адміністративних правил, указів тощо
3. Бюджетний план
4. Установи, кадри, ресурси
5. Навчання, інформаційні матеріали, зустрічі з залученими урядовими органами, галуззю, громадськістю і т.д. та інформаційні заходи
6. Інвестиції (якщо актуально)
7. Експлуатаційні видатки
8. Контроль
9. Збирання інформації та звітування
10. Контроль виконання

# 2 Кроки з впровадження регламентів

**Нагадування**: регламент не потребує жодного перенесення. Він застосовується безпосередньо у національному законодавстві. Однак треба вивчити адміністративні або інституційні зміни (як для директив) перш ніж вводити регламент в дію, щоб виконати його вимоги та забезпечити контроль виконання.

1. Визначити національний компетентний орган або органи для забезпечення практичного впровадження регламенту
2. Визначити, яке законодавство необхідно (якщо в цьому є потреба) (наприклад, щоб передбачити санкції або призначити компетентні органи). Окрім цього, визначити можливі національні законодавчі норми, які суперечать положенням регламенту, і прийняти стратегію усунення цих конфліктів
3. Встановити графік внесення змін у законодавство (якщо необхідно)
4. Підготувати адміністративні інструкції та процедури для відповідних органів
5. Проконсультуватися з іншими задіяними урядовими відомствами та групами, на які впливатиме регламент (напр., імпортери та експортери, основні транспортні галузі; користувачі транспорту або комерційні організації; групи споживачів; місцеві громади та профспілки)
6. Забезпечити відповідні кадри та технічні ресурси
7. Підготувати кадри
8. Проінформувати промислові сектори та компанії, які підпадають під дію регламенту, щодо того, які стандарти та цілі будуть вимагатися
9. Забезпечити відповідні документи, форми та свідоцтва для задіяних груп
10. Контролювати впровадження та доповідати Раді Асоціації у разі необхідності
11. Здійснювати, у разі необхідності, дії з контролю виконання
1. Контроль виконання говорить про той «рівень, до якого відповідні владні органи прагнуть забезпечити виконання та у відповідність з яким прагнуть привести тих, хто відповідає за невиконання» (Метьюс, 1993:2). [↑](#footnote-ref-1)