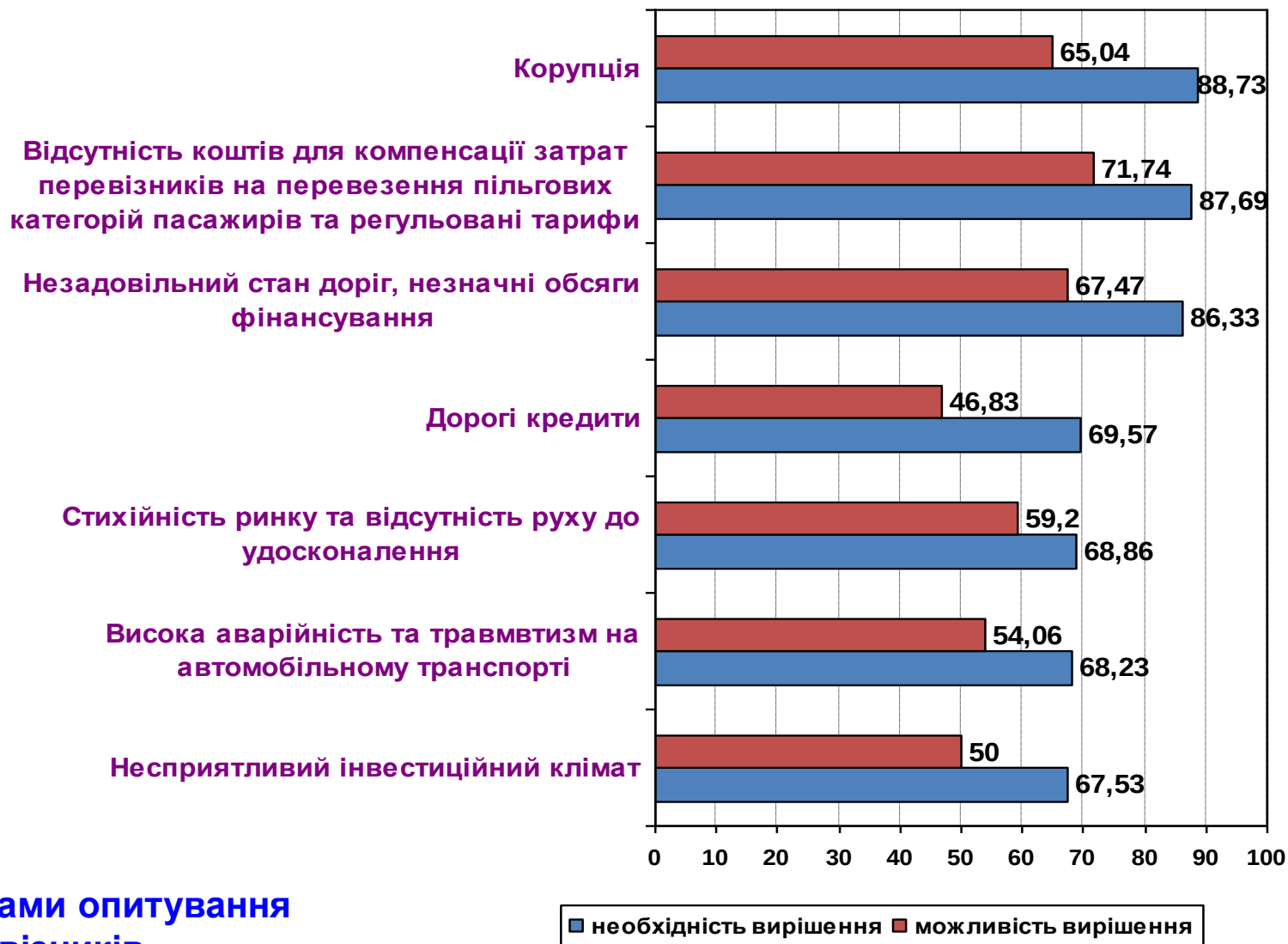


**Приведення законодавства України у сфері
автомобільного транспорту у
відповідність з актами
Європейського Союзу**

Основні проблеми автотранспортного сектору є наслідком недоліків законодавства, надмірного регулювання, неефективності державного контролю



Смертність від ДТП на 100 тис. населення залежно від валового національного продукту в Україні значно вища ніж у країнах ЄС і на порядок гірша ніж у лідерів ЄС



У наслідок дорожніх аварій Україна щороку втрачає близько 5 млрд. євро на рік

Метою законопроекту є удосконалення законодавства, підвищення соціальних стандартів діяльності автотранспортного комплексу

Завдання проекту:

- Відновити довіру громадян до влади та до законів, яку руйнує корупція.
- Встановити умови для конкуренції за рівнем безпеки та якості послуг, а не за рахунок нехтування безпекою людей, використання небезпечних автомобілів, порушення режимів праці та відпочинку водіїв, перевищення швидкості, надмірного завантаження транспортних засобів тощо.
- Встановити однакові вимоги до безпеки для міжнародних та внутрішніх перевезень, забезпечити однаковий рівень безпеки громадян України та країн ЄС.
- Підвищити соціальні стандарти послуг пасажирського автотранспорту, легалізувати доходи перевізників, зробити доступними послуги для всіх категорій пасажирів.
- Встановити прості, прозорі та однакові умови допуску до ринку перевезень і роботи на ньому, щоб порушники не мали переваг, а за прибутковий бізнес одних не страждали інші люди.

Виконання Угоди Україна – ЄС матиме наслідком встановлення однакових вимог безпеки та умов конкуренції на єдиному ринку транспортних послуг

Основні правові засади проекту

- Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ст. 368, 369, Додаток XXXII (Угода про асоціацію Україна – ЄС)
- Міжнародні договори та Конвенції у сфері автомобільного транспорту
- Плани імплементації актів законодавства ЄС (розпорядження КМУ від 26 листопада 2014 р. №1160-р)
- Технічні регламенти ООН (Женевської угоди 1958 року з безпеки конструкції та Віденської угоди 1997 року щодо технічного огляду транспортних засобів)

Проект узгоджується із:

- Транспортною стратегією України до 2030 року
- Резолюцією Європейського Парламенту від 27 вересня 2021 про безпеку дорожнього руху в Європі в період 2021 - 2030 років

У Європейському Союзі автотранспортний сектор є одним з найбільш жорстко регульованих, що має відповідні особливості дозвільної, антимонопольної систем, системи технічного регулювання

Проектом передбачено внесення зміни до:

Законів України:

- Про автомобільний транспорт
- Про дорожній рух
- Про ліцензування певних видів господарської діяльності
- Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів
- Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності

Кодексу України про адміністративні правопорушення

а також перехідні режими відповідно до Угоди про асоціацію Україна - ЄС за:

- часом **1 - 5 років**,
- категоріями транспортних засобів,
- видами перевезень.

*За п'ять років має бути скасовано, розроблено або внесено зміни у понад **40** нормативно правових актів*

Проектом пропонується імплементувати норми 14-ти актів законодавства Європейського Союзу



9 актів - згідно з Угодою про асоціацію Україна – ЄС та 5 системно з ними пов'язаних, які врегульовують такі питання:

- **Допуск до ринку перевезень**
Регламенти 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009
- **Організація громадських перевезень, соціальні захист**
Регламент 1370/2009
- **Робочий час та час відпочинку водіїв, застосування тахографів**
Регламенти 561/2006 та 3821/85, Директиви 2002/15/ЄС та 2006/22/ЄС
- **Підтримання рівня професійної компетентності водіїв**
Директива 2003/59/ЄС
- **Застосування обмежувачів швидкості**
Директива 92/6/ЄС
- **Безпечність конструкції та технічного стану транспортних засобів**
Директива 2009/40/ЄС (замінена Директивою 2014/45/ЄС),
Директива 2000/30/ЄС, Регламент 461/2010, Директива 2007/46/ЄС

Основні зміни законодавства

Акт права ЄС	Сфера регулювання	Основні зміни
Регламенти 1071/2009 1072/2009 1073/2009	Допуск до ринку	•Критерії допуску до ринку - добра репутація, сталий фінансовий стан, компетентне управління. •Система підтвердження професійної компетентності менеджера перевезень. •Електронний реєстр перевізників. •Ліцензування внутрішніх вантажних перевезень (з 2021 року).
Регламент 1370/2007	Громадський транспорт	•Прозорі умови конкурсу, тендеру. •Відповідність стандартам якості та соціальним стандартам. •Істотна умова договору - компенсація пільгових перевезень за методикою обґрунтованого розрахунку тарифів.
Регламенти 561/2006 3821/85 Директиви 2002/15/ЄС 2006/22/ЄС	Робочий час та час відпочинку	•Єдині вимоги для міжнародних та внутрішніх перевезень, з обмеженнями щодо використання тахографів для ТЗ до 2000 року та для відстанні до 50 км., цифровий тахограф обов'язковий для ТЗ після 2010 року виготовлення. •Система контролю, мінімальний відсоток перевірок на дорозі та на підприємстві (до 2019).

Акт права ЄС	Сфера регулювання	Основні зміни
Директива 2003/59	Професійна компетентність водіїв	• Система спеціального навчання водіїв з питань обслуговування людей з обмеженими фізичними можливостями, дотримання норм часу керування, закріплення вантажу, безпечного та комфортного (економічного) керування (2019 рік).
Директива 92/6	Обмеження швидкості	• Обмежувачі швидкості (до 2018 року). • Відповідальність за їх відсутність чи невірне налаштування для: вантажних автомобілів – 90 км/год, автобусів – 100 км/год, шкільних автобусів – 70 км/год.
Директиви 2009/40, 2014/45	Придатність транспортних засобів до безпечної експлуатації	• Класифікація ТЗ, технічні вимоги, категорії недоліків за рівнем небезпеки. • Сертифікат придатності ТЗ замість протоколу перевірки. • Інформація виробника – основа перевірки. • Система вповноваження експертів, персональна відповідальність, індивідуальна печатка (2017 рік) • Система державного нагляду та контролю. • Система аналізування недоліків ТЗ. • Перевірка всіх категорій ТЗ (з 2017 року)

Акт права ЄС	Сфера регулювання	Основні зміни
Системно пов'язані акти права ЄС		
Директива 2000/30	Придорожній контроль технічного стану комерційних ТЗ	• Вичерпний перелік перевірок. • Вимоги до кваліфікації інспекторів. • Система виявлення порушень під час перевезень, за які втрачають добру репутацію (2019 рік).
Директиви 2007/46 2002/24	Безпека конструкції ТЗ	• Єдина з ЄС класифікація ТЗ, вимоги до конструкції. • Система затвердження типу та допуску до руху згідно з Женевською угодою 1958 року (2016 - 2019 роки). • Надання інформації для технічного огляду та обслуговування ТЗ.
Регламент 461/2010	Технічне обслуговування та ремонт	• Забезпечення застосування відповідних технологій, частин ТЗ, зв'язок із системою технічних оглядів, захист прав споживачів. • Усунення монопольного становища на ринку.

Ліцензія – умова допуску до ринку за вимогами ЄС

(Регламенти 1071, 1072, 1073)

Критерії допуску до ринку

- Щонайменш **один автомобіль та приміщення** офісу на території України.
- Підприємство та **менеджер перевезень** мають **добру репутацію**, не допускають важких порушень (сума штрафів на один автомобіль на рік не перевищує **500** неоподаткованих мінімумів (НМ) - “бальна система”).
- Відповідний **фінансовий стан** - **1500** НМ на перший автомобіль та **800** НМ на кожен наступний.
- Менеджер перевезень має **сертифікат професійної компетентності** (СПК), який поновлюють раз **на 10 років**. Навчання та іспити забезпечують різні центри. У разі втрати доброї репутації – скасування СПК та новий іспит. Порядок проведення спеціальної підготовки та тестування менеджерів перевезень встановлює КМУ.

Ефективність державного контролю має підвищити **електронний реєстр перевізників** з інформацією про транспортні засоби та про стан відповідності перевізника умовам ліцензування.

У разі невиконання умов допуску до ринку, втрати доброї репутації
- **позбавлення права надавати послуги.**

Найбільш важкі порушення, що призводять до втрати доброї репутації (Регламент 1071)

- Перевищення норми щодо 6-денного або двотижневого на 25 % керування.
- Перевищення норми щодо добового керування на 50%.
- Відсутність тахографа та/або обмежувача швидкості, або використання пристрою, здатного змінювати дані тахографа та/або обмежувача швидкості.
- Водіння з підробленою картою або з картою, власником якої не є водій цього транспортного засобу.
- Відсутність **сертифіката придатності** транспортного засобу до експлуатації. Використання ТЗ з небезпечними недоліками технічного стану.
- Порушення правил транспортування небезпечних вантажів.
- Надання послуг з перевезення пасажирів або вантажів за відсутності ліцензії на вид послуг, відповідного договору, дозволу.
- Перевищення максимально допустимої маси на 20 % для вантажівок понад 12 т. (категорія N3), на 25% - для вантажівок від 3,5 до 12 т. (категорія N2).
- Невідповідності умов транспортування тварин.

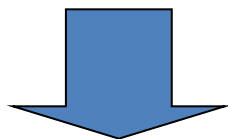
Перевтома водія може спричинити ДТП з виїздом на зустрічну смугу, зіткнення на високій швидкості (без гальмування) з надважкими наслідками

Аналоговий тахограф

У ЄС свою ефективність довели цифрові тахографи, що встановлюються на комерційних ТЗ, при цьому за рахунок цифрових технологій значно знижують ризик корупції під час контролю
(Регламенти 561/2006, 3821/85, Директиви 2002/15/ЄС, 2006/22/ЄС)



Цифровий тахограф



На ТЗ випуску до 2000 року, на громадському транспорті на відстанях до 50 км допускається застосовувати **журнали реєстрації режимів праці.**

Пристрої обмеження швидкості

(Директива 92/6)

Пристроями обмеження швидкості повинні бути обладнані:

- вантажні автомобілі з повною масою понад 3,5 тонни, які використовуються для міжнародних перевезень (**2020 рік**);
- автобуси, які використовуються для міжнародних пасажирських перевезень (**2020 рік**);
- вантажні автомобілі з повною масою понад 3,5 тонни, та автобуси з датою першої реєстрації в Україні після **1 січня 2008 року** (**2018 рік**);
- автобуси для перевезення школярів.



Значення максимальних швидкостей налаштування пристроїв обмеження:

- вантажних автомобілів – 90 км/год
- автобусів – 100 км/год
- шкільних автобусів – 70 км/год

Надмірне завантаження транспортних засобів – руйнування доріг та ДТП



Значне перевищення
допустимої маси –
великі штрафи,
можливе вилучення ТЗ



Втрата доброї репутації
та позбавлення допуску
до ринку за
Регламентом 1071

Система спеціального навчання водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів

(Директива 2003/59/ЄС)

Основні вимоги до системи встановлює КМУ:

- Спеціальне періодичне навчання за програмами, що відповідають директиві, стосуються правил надання послуг, зокрема для людей з обмеженими фізичними можливостями, виконання соціальних стандартів, економні методи водіння (екодрайвінг, комфортний - “захисний” стиль водіння) тощо.
- Письмовий іспит один раз на п'ять років.
- Розділяються функції навчання та прийняття іспитів.
- Свідоцтво професійної компетентності (СПК) має бути у водія під час надання послуг.
- Перспектива визнання СПК у ЄС – доступ до ринку праці водіїв у ЄС.

Свідоцтво професійної компетентності одержують водії, які пройшли первинну підготовку та мають посвідчення водія на право керування транспортним засобом категорії D1, D1E, D, DE, C1, C1E, C, CE згідно з Конвенцією про дорожній рух

Система технічних оглядів в Україні

не забезпечує свою основну функцію щодо убезпечення транспортних засобів та життя людей, має місце корупція, не охоплені приватні автомобілі – основна частина транспорту, за участю яких відбувається більшість ДТП



Несправна гальмова система, мала залишкова висота рисунка протектора шин
1 - загинув, 33 - травми



Антиблокувальна система (АБС) автобуса у неробочому стані
2 - загинуло, 16 - травми



Незадовільний стан шин автобуса
10 - травми

Проведені Мінінфраструктури технічні розслідування засвідчують, що всі транспортні засоби, які потрапили у ДТП, мали невідповідності технічного стану (і протоколи перевірки)
(за статистикою ЄС таких - до 25%).

Єдина з ЄС система забезпечення придатності транспортних засобів до безпечної експлуатації

(Директиви 2009/40, 2014/45, 2000/30, 2002/24, 2007/46, 2003/37)

- Однакові з ЄС: класифікація ТЗ, технічні вимоги, категорії недоліків за рівнем небезпеки, принципи видачі та форма сертифіката придатності ТЗ.
- Недопущення на дороги небезпечних ТЗ.
- Крок до бездозвільної системи міжнародних автоперевезень.
- Збільшення надходжень до бюджетів всіх рівнів (зростання обсягів послуг ремонту та сервісу у десятки разів).



40

- Інвестиції, робочі міста у малому та середньому бізнесі послуг сервісу, кількість пунктів контролю має зрости відповідно до кількості ТЗ, що підлягатимуть перевірки,
у 5 разів (з 500 до 2500)

Нові механізми запобігання корупції

Наглядовий орган

застосовує основані на оцінюванні ризиків методи нагляду за діяльністю пунктів контролю:

- придорожній вибірковий контроль (Директива 2000/30/ЄС);
- раптова повторна перевірка чи перевірка із заздалегідь несправним ТЗ (провокація);
- аналіз результатів технічних розслідувань ДТП;
- аналіз звітів пунктів контролю та нотифікованого відповідно до міжнародних договорів органу з питань придатності ТЗ до експлуатації щодо недоліків конструкції та технічного стану ТЗ;
- аналіз інформації з єдиного державного реєстру ТЗ.

Особиста відповідальність уповноважених експертів:

- навчання, екзаменування та уповноваження;
- персональна відповідальність (індивідуальна печатка, за порушення - позбавлення права на діяльність протягом **5 років**);
- контроль з боку наглядового органу за навчальними центрами.

Періодичність перевірок згармонізовано з ЄС

Періодичність перевірки придатності ТЗ до експлуатації	Транспортні засоби		Періодичність перевірки, роки			
	Категорія	Визначення	І-й період		далі	
			було	стало	було	стало
	L ₃ , L ₄ , L ₅ , L ₇ , Le ₃ , Le ₄ , Le ₅ , Le ₇	Мототехніка	-	2	-	1
	M ₁ , N ₁ (не комерційні)	Легкові та	-	4	-	2
	Комерційні M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂ (Q* ≤ 3.5 т)	легко-	2	4	2	2
	Таксі M ₁	вантажні, їх	2	4	2	2
	Комерційні N ₂ , N ₃ , O ₂ , O ₃ (Q* > 3.5 т)	причепи	1*	1	1*	1
	в т. ч. для небезпечних вантажів		0,5	1	0,5	1
	M ₂ , M ₃ (комерційні)	Автобуси		1		1
	Автомоб. для небезпечних вантажів		0,5	1	0.5	1
Шкільні автобуси			0,5	1	0,5	1
Усі категорії, які експлуатують винятково в зоні відчуження (ЧАЕС)			-	-	-	-
Винятково T ₅ , R _{1b} – R _{4b}			4			
Інші (Закон** № 229-V, окрім T ₅ , R _{1b} – R _{4b})			**		**	
			Сільсько-лісогосп., меліоративні		2	

Сертифікат придатності до експлуатації

ВИЗНАННЯ СЕРТИФІКАТА на рівні ЄС - зняття бар'єрів на шляху руху товарів, послуг, людей і капіталів.



Єдина з ЄС комплексна система
убезпечення конструкції і технічного стану
ТЗ від створення до утилізації
(Директиви 2002/24, 2007/46, 2003/37, 2014/45).

Знищення умов для корупції: сертифікат друкують на звичайному папері – перевірка за базою даних, індивідуальна печатка (і відповідальність) експерта, необхідність мати добру репутацію, нові методи державного нагляду за діяльністю.

Акредитація є добровільною і лише додатково підтверджує рівень компетентності та добру репутацію.

Діяльність у сфері технічного обслуговування і ремонтування – на єдиних з ЄС правових засадах



- Виробник ТЗ надає інформаційне забезпечення (ІЗВ) для сервісу і ремонтування.
- Визначення авторизованих і неавторизованих суб'єктів сфери сервісу і ремонтування. Усунення конфлікту інтересів.

Власник не втрачає гарантію виробника, якщо ремонт виконав неавторизований ремонтник згідно з вимогами ІЗВ виробника (Регламент 461/2010).

Основні очікувані наслідки прийняття проекту

- Удосконалення законодавства з використанням досвіду та норм, що довели свою ефективність у ЄС.
- Підвищення рівня безпеки перевезень.
- Підвищення якості послуг та соціальних стандартів.
- Збільшення інвестицій на основі впевненості у однакових та прозорих умовах функціонування ринку.
- Зменшення ризику корупції із застосуванням електронних реєстрів, електронних систем безпеки транспортних засобів, а також підвищення ефективності державного нагляду та контролю, оптимізація відповідних витрат.
- Створення нових робочих місць (для водіїв, у виробництві та у сфері послуг сервісу та ремонту транспортних засобів - переважно у малому бізнесі).