



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11 м. Київ 01011, тел. (044) 254-56-73, факс (044) 254-43-93
E-mail: inform@dkrp.gov.ua, Web: <http://www.drs.gov.ua>, код ЄДРПОУ 39582357

від _____ № _____
на № _____ від _____

Рішення № _____ від _____ 2018 р. про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державна регуляторна служба України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянула 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), а також документи, що додаються до нього, подані листом Міністерства інфраструктури України від 10.10.2018 № 3331/39/14-18.

За результатами проведеного аналізу проекту Закону та відповідного аналізу регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон)

встановлено:

проектом Закону пропонується внести зміни 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.

Однак проект Закону не може бути погоджений у запропонованій редакції з огляду на таке.

На адресу Державної регуляторної служби України надійшла низка звернень (Український транспортний союз від 01.11.2018 № 107/2, Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України від 01.11.2018 № 3/14-2/946п), в яких надано зауваження та пропозиції до проекту Закону.

Повідомляємо, що відповідно до статті 9 Закону, усі зауваження та пропозиції щодо проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу, одержані протягом встановленого строку, підлягають обов'язковому розгляду розробником цього проекту. За результатами цього



розгляду розробник проекту регуляторного акта повністю або частково враховує одержані зауваження та пропозиції або мотивовано їх відхиляє.

Водночас, зазначаємо, що один із ключових принципів державної регуляторної політики, визначених статтею 4 Закону – принцип прозорості та врахування громадської думки, передбачає відкритість для фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань дій регуляторних органів на всіх етапах їх регуляторної діяльності, обов'язковий розгляд регуляторними органами ініціатив, зауважень та пропозицій, наданих у встановленому законом порядку фізичними та юридичними особами, їх об'єднаннями, обов'язковість і своєчасність доведення прийнятих регуляторних актів до відома фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, інформування громадськості про здійснення регуляторної діяльності.

Таким чином, з метою дотримання зазначених вимог Закону, пропонуємо здійснити об'єктивний розгляд вищевказаних звернень, та поінформувати відповідних заявників, а також Державну регуляторну службу України, про його результати.

Згідно з вимогами статті 1 Закону документом, який містить обґрунтування необхідності державного регулювання шляхом прийняття регуляторного акта, аналіз впливу, який справлятиме регуляторний акт на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави, а також обґрунтування відповідності проекту регуляторного акта принципам державної регуляторної політики – є Аналіз регуляторного впливу (далі – АРВ).

У даному випадку, наданий розробником АРВ до проекту Закону містить формальний опис запропонованого ним регулювання, не є інформативним, та не відповідає вимогам Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта» зі змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151 (далі – Методика).

Відповідно до пункту 13 Методики результати проведення АРВ, викладаються письмово згідно з додатком 1 цієї до Методики.

1. Так, у розділі I «Визначення проблеми» АРВ згідно з вимогами Методики розробник повинен чітко визначити проблему, яку пропонується розв'язати шляхом державного регулювання, визначити причини її виникнення, оцінити важливість зазначеної проблеми, зокрема навести дані у цифровому чи кількісному вимірі, що доводять факт існування проблеми і характеризують її масштаб, визначити основні групи, на які вона справляє вплив, а також обґрунтувати, чому проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів та діючих регуляторних актів.

Разом з тим, в АРВ до проекту Закону розробником вказано на те, що чинні положення нормативно-правових актів не відповідають у повній мірі актам Європейського Союзу, що визначають сучасні стандарти безпеки дорожнього руху, а тому суспільні відносини у сфері безпеки експлуатації

колісних транспортних засобів, безпеки дорожнього руху, організації діяльності автомобільного транспорту слід вважати врегульованими частково. Однак, розробником не зазначено які саме положення нормативно-правових актів не відповідають у повній мірі актам Європейського Союзу та чим передбачено внесення змін, які пропонуються проектом Закону.

Зазначене не відповідає вимогам статті 4 Закону, зокрема, принципу доцільності – оскільки розробником не доведена наявність проблеми, що потребує державного втручання, та не обґрунтована необхідність державного регулювання господарських відносин з метою її вирішення.

2. У розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» розробник повинен визначити всі можливі альтернативні способи вирішення існуючої проблеми та оцінити вигоди і витрати держави, населення та суб'єктів господарювання від застосування кожного з них.

Однак, розробник при визначенні альтернативних способів досягнення цілей не в повній мірі проаналізував вигоди і витрати держави та населення від застосування кожного з них та не обрахував витрати держави і населення у грошовому еквіваленті від прийняття проекту Закону. Також розробником не було проведено аналізу оцінки впливу на суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва відповідно до додатку 2 до Методики та не визначено витрати, які будуть виникати внаслідок прийняття проекту Закону, зокрема від проведення контролю та перевірок, штрафних санкцій, проходження перевірки на придатність до експлуатації і інше.

В АРВ розробником не наведено достатніх розрахунків витрат суб'єктів господарювання, яких вони зазнають як внаслідок впровадження проекту Закону, так і внаслідок застосування альтернативних способів досягнення цілей, що підтверджували б економічну доцільність обраного способу.

Окрім цього розробником не обґрунтовано взаємозв'язок між прийняттям проекту Закону і вирішенням проблем, які розробник зазначив у розділі I, зокрема не обґрунтовано потреби внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та не визначено витрати, які суб'єкти господарювання та громадяни зазнають внаслідок таких змін.

Вищевикладене не дозволить в подальшому об'єктивно оцінити, наскільки обраний розробником спосіб державного втручання відповідає проблемі, що потребує врегулювання, та наскільки його застосування буде ефективним для її вирішення.

3. У зв'язку з неналежним опрацюванням попередніх розділів АРВ, у розділі IV «Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей» розробником не доведено вибір оптимального альтернативного способу з урахуванням системи бальної оцінки ступеня досягнення визначених цілей, не проаналізовано причини відмови від застосування того чи іншого способу та аргументи на користь обраного, що є порушенням принципу ефективності – забезпечення досягнення внаслідок дії регуляторного акта максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів суб'єктів господарювання, громадян та держави.

4. Під час проведення М-Тесту у розділі VI АРВ «Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги» розробником застосовано недостатню для суб'єктів малого підприємництва деталізацію бізнес-процесів та лише частково враховано процеси, які потрібно буде забезпечити суб'єктам господарювання для реалізації вимог регулювання. Так розробником не було визначено витрати на штрафні санкції, процедури забезпечення процесу перевірок (огляду), навчання персоналу, витрати часу і коштів у грошовому еквіваленті на проходження перевірки на придатність до експлуатації транспортних засобів та витрати на ремонт і купівлю колісних транспортних засобів з цією метою, витрати часу з метою дотримання водіями режиму праці та відпочинку та інше.

Окрім цього, числові дані витрат суб'єктів господарювання та органів державної влади, що наведені в М-тесті, не містять детальних розрахунків, що у свою чергу не дозволяє оцінити їх актуальність. Вищенаведене ставить під сумнів точність розрахунків, проведених згідно з додатком 4 до Методики.

5. Розділ VIII АРВ «Визначення показників результативності дії регуляторного акта» заповнено з порушенням вимог пункту 10 Методики. Так, додаткові показники, які безпосередньо характеризують результативність регуляторного акта, розробником сформульовані некоректно, зокрема показник «кількість ДТП» може трактуватися по різному, оскільки не вказано місце і час в межах яких він буде обраховуватися. Відповідно до вимог Методики ці показники повинні бути не описовими, а кількісними та вимірними.

При цьому, розробником наведено лише 2 додаткових показники, які безпосередньо характеризують результативність регуляторного акта.

Зазначене є порушенням вимог Методики, яка передбачає, що слід визначити не менше ніж три кількісних показники, які безпосередньо характеризують результативність дії регуляторного акта та які підлягають контролю (відстеження результативності).

Крім того, розробником не наведено прогнозних показників за основними та додатковими показниками результативності дії регуляторного акта у кількісному виразі.

Також, розробником не визначено строки проведення повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Порушення розробником вимог Закону та Методики в частині визначення показників результативності та заходів з проведення відстеження результативності регуляторного акта не дозволить в подальшому належним чином провести відстеження його результативності, як передбачено статтею 10 Закону.

Крім того, статтею 7 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» встановлено вимоги щодо затвердження і оприлюднення регуляторними органами планів

діяльності з підготовки ними проектів регуляторних актів на наступний календарний рік до 15 грудня поточного року.

Такий план діяльності повинен містити визначення видів і назв проектів, цілей їх прийняття, строків підготовки проектів, найменування органів та підрозділів, відповідальних за розроблення проектів регуляторних актів.

При цьому, згідно з частиною четвертою статті 7 відповідного Закону, якщо регуляторний орган готує або розглядає проект регуляторного акта, який не внесений до затвердженого цим регуляторним органом плану діяльності з підготовки проектів регуляторних актів, цей орган повинен внести відповідні зміни до плану не пізніше десяти робочих днів з дня початку підготовки цього проекту або з дня внесення проекту на розгляд до цього регуляторного органу, але не пізніше дня оприлюднення цього проекту.

Такі зміни до плану діяльності, також, підлягають обов'язковому оприлюдненню не пізніш як у десятиденний строк після їх затвердження.

Однак, під час попереднього розгляду з'ясовано, що проект Закону не внесений до Плану діяльності з підготовки проектів регуляторних актів на 2018 рік у порядку, передбаченому статтею 7 Закону. Зазначене порушує один з ключових принципів державної регуляторної політики - принцип прозорості та врахування громадської думки.

Враховуючи вищевикладене, за результатами розгляду положень проекту Закону та аналізу його регуляторного впливу, встановлено, що даний проект Закону розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості, визначених статтею 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», а також вимог статті 8 цього Закону в частині підготовки АРВ з урахуванням вимог Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (зі змінами).

Ураховуючи вищенаведене, керуючись частиною четвертою статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державна регуляторна служба України

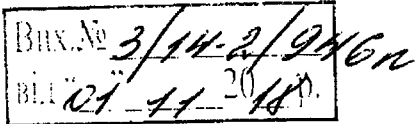
вирішила:

відмовити в погодженні 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».

**В.о. Голови Державної
регуляторної служби України**



О. МІРОШНІЧЕНКО



Голові Державної регуляторної
служби України
Ляпіній К.М.

Шановна Ксеніє Михайлівно!

8 жовтня 2018 року на сайті Міністерства інфраструктури України розміщений 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».

АсМАП України вже неодноразово опрацювала аналогічний проект, однак наші пропозиції не були враховані. Надсилаємо свої зауваження та пропозиції до зазначеного законопроекту та просимо їх врахувати при подальшому опрацюванні.

Основні зауваження стосуються наступного:

1. Згідно статті 13 Європейської Угоди про роботу екіпажів транспортних засобів, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення, яка набула чинності в Україні 2006 року (використовується з 6 поправками), обов'язкова наявність цифрових тахографів застосовується лише для транспортних засобів, які введені в експлуатацію після 16 червня 2010 року. В Україні лише трохи більше третини транспортних засобів, що відповідають нормам Євро-5 та Євро-6, мають цифрові тахографи. Вимога застосовувати при міжнародних перевезеннях лише цифрові тахографи **не запроваджена навіть у країнах ЄС!** Тому **наповагаємо на викладенні цієї умови у відповідності до Європейської Угоди про роботу екіпажів транспортних засобів, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення: «Транспортні засоби комерційні, введені в експлуатацію після 16 червня 2010 року, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та вантажів, повинні бути обладнані цифровими тахографами».**

2. Потребують суттєвого доопрацювання запропоновані штрафні санкції (має надаватись конкретний штраф, а не граничні розміри у відповідності до статті 33 Кодексу України про адміністративні правопорушення; за штрафи що стосуються недотримання саме водієм режиму праці та відпочинку має відповідати сам водій, а не посадова особа; статтею 188-52 Кодексу України про адміністративні правопорушення

0605451



пропонується встановити завищений штраф у розмірі **17000-34000** грн. за невиконання законних вимог працівників Укртрансбезпеки, при цьому визначення «законних вимог» відсутнє; окремі функції працівників Укртрансбезпеки та поліції дублюються).

3. Вважаємо, що періодичні медичні огляди також мають узгоджуватись з нормами ЄС. Для водіїв комерційних транспортних засобів – раз на 5 років. Щозмінні медичні огляди принаймні на міжнародних перевезеннях мають бути відмінені. Уряд України два роки поспіль затверджує Плани заходів щодо дерегуляції господарської діяльності від 18 березня 2015р. №357-р та від 23 серпня 2016р. №615-р., які містять доручення Міністерству інфраструктури України (підпункти № 39 та 14 - відповідно) забезпечити: «скасування передрейсового та післярейсового медичних оглядів водіїв транспортних засобів, а також відповідальності за випуск на лінію транспортних засобів, які не пройшли щозмінного огляду».

4. Не зрозуміло викладений термін «перевірка придатності транспортного засобу до експлуатації». По тексту законопроекту документами про таку перевірку можуть бути:

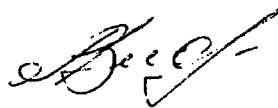
- сертифікат екологічності та безпечності ЄКМТ;
- міжнародний сертифікат технічного огляду (МСТО);
- перевірка, що здійснюється на заміну національного контролю технічного стану;
- сервісна книжка;
- придорожній огляд.

АСМАП України підтримує позицію щодо об'єднання процедур (ЄКМТ/МСТО/національного технічного огляду) для міжнародних автоперевізників, однак таке об'єднання має бути більш конкретно викладене.

Зазначаємо, що законопроектом встановлюються додаткові вимоги до перевізників, що ускладнять їх роботу, та запроваджуються значні штрафні санкції до них. Натомість, на жаль, українські перевізники на практиці не отримують з боку країн ЄС лібералізації умов допуску до європейського ринку.

Враховуючи вищевикладене, просимо Вас сприяти доопрацюванню зазначеного законопроекту широким колом профільних фахівців транспортної галузі.

З повагою,
Віце-президент АСМАП України



П.В. Главацький

Доходів громадян.	Доходів громадян.	Невиконання
Повторне протягом року порушення, передбаченого частинами першою, другою цієї статті, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.	Невиконання вимог поліцейського, в особливих випадках - вимог посадової особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на внутрішньому транспорті, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.	Невиконання вимог поліцейського, в особливих випадках - вимог посадової особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на внутрішньому транспорті, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.
Керування транспортним засобом комерційним з використанням пристрою реєстрації режимів прани та віднощину водія (тактографом) або без такого пристрою, якщо без використання картки водія до тактографа (цифрового), якщо їх використання (навантаження) передбачено законом, без протоколювання перевірки та дантантай тактографа до стосуються налаштувань тактографа та/або обмежувачів швидкості, або	Керування транспортним засобом комерційним з використанням пристрою реєстрації режимів прани та віднощину водія (тактографом) або без такого пристрою, якщо без використання картки водія до тактографа (цифрового), якщо їх використання (навантаження) передбачено законом, без протоколювання перевірки та дантантай тактографа до стосуються налаштувань тактографа та/або обмежувачів швидкості, або	Керування транспортним засобом комерційним з використанням пристрою реєстрації режимів прани та віднощину водія (тактографом) або без такого пристрою, якщо без використання картки водія до тактографа (цифрового), якщо їх використання (навантаження) передбачено законом, без протоколювання перевірки та дантантай тактографа до стосуються налаштувань тактографа та/або обмежувачів швидкості, або

ПОРЯДКОВАНА ТАБЛИЦЯ

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 іншими державами-членами, з іншої сторони

Зміст (положення) законодавчих актів України, до яких вноситься зміна

Зміст (положення) законодавчих актів України з урахованими запропонованими зміни	Пропозиції АСАМІП	Аргументація
Відомості Верховної Ради України про закінчення правопорушення	Стаття 121 ¹ Порушення водієм правил керування транспортним засобом комерційним, що підлягає перевірці на придатність до експлуатації, але своєчасно її не пройшов, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.	Керування транспортним засобом комерційним, що підлягає перевірці на придатність до експлуатації, але своєчасно її не пройшов, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.
Відомості Верховної Ради України про закінчення правопорушення	Стаття 121 ² Порушення водієм правил керування транспортним засобом комерційним, що підлягає перевірці на придатність до експлуатації, але своєчасно її не пройшов, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.	Керування транспортним засобом комерційним, що підлягає перевірці на придатність до експлуатації, але своєчасно її не пройшов, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Невиконання вимог поліцейського, в особливих випадках - вимог посадової особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на внутрішньому транспорті, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.	Невиконання вимог поліцейського, в особливих випадках - вимог посадової особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на внутрішньому транспорті, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.	Зміни до статті 122-2 по статті дублюють зміни до статті 188 ² невиконання законних вимог посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на внутрішньому транспорті, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.
Невиконання вимог поліцейського, в особливих випадках - вимог посадової особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на внутрішньому транспорті, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.	Невиконання вимог поліцейського, в особливих випадках - вимог посадової особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на внутрішньому транспорті, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.	Зміни до статті 122-2 по статті дублюють зміни до статті 188 ² невиконання законних вимог посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на внутрішньому транспорті, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Заявляється з тактографа та/або картки водія, якщо використання змінювати дані налаштування обмежувача швидкості, та/або дані, заявляється із тактографа та/або картки водія, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.	Заявляється з тактографа та/або картки водія, якщо використання змінювати дані налаштування обмежувача швидкості, та/або дані, заявляється із тактографа та/або картки водія, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.	Заявляється з тактографа та/або картки водія, якщо використання змінювати дані налаштування обмежувача швидкості, та/або дані, заявляється із тактографа та/або картки водія, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.
Заявляється з тактографа та/або картки водія, якщо використання змінювати дані налаштування обмежувача швидкості, та/або дані, заявляється із тактографа та/або картки водія, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.	Заявляється з тактографа та/або картки водія, якщо використання змінювати дані налаштування обмежувача швидкості, та/або дані, заявляється із тактографа та/або картки водія, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.	Заявляється з тактографа та/або картки водія, якщо використання змінювати дані налаштування обмежувача швидкості, та/або дані, заявляється із тактографа та/або картки водія, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

	<p>Адміністративному стягненню, титне за собою накладення штрафу в розмірі двохсот мінімумів доходу громадянина. Примітка. Суб'єктами правопорушення у частиних статтях є особи, яка в момент вчинення правопорушення керувала транспортним засобом комерційним, який відповило до законодавства має бути об'єктом об'єктом правопорушення у частині статті є особою, яка керувала транспортним засобом комерційним у момент вчинення правопорушення) у власності яких перебувають такі транспортні засоби.</p>	<p>особу вже було підляно адміністративному стягненню, титне за собою накладення штрафу в розмірі двохсот мінімумів доходу громадянина. Примітка. Суб'єктами правопорушення у частиних статтях є особи, яка в момент вчинення правопорушення керувала транспортним засобом комерційним, який відповило до законодавства має бути об'єктом об'єктом правопорушення у частині статті є особою, яка керувала транспортним засобом комерційним у момент вчинення правопорушення) у власності яких перебувають такі транспортні засоби.</p>	<p>Категорично проти чеків - відсутність компетенції яких</p>
Відсутня	Стаття 188. Невиконання законодавчих вимог посадової особи центрального органу виконавчої влади, що	Стаття 188. Невиконання законодавчих вимог посадової особи центрального органу виконавчої влади, що	

	<p>Діяльності неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Ненадання воліسم посадові особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на національному транспорті даних такографів (якщо об'єктом об'єктом правопорушення у частині статті є особою, яка керувала транспортним засобом комерційним, який відповило до законодавства має бути об'єктом об'єктом правопорушення у частині статті є особою, яка керувала транспортним засобом комерційним у момент вчинення правопорушення) у власності яких перебувають такі транспортні засоби.</p>	<p>Діяльності неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Ненадання воліسم посадові особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на національному транспорті даних такографів (якщо об'єктом об'єктом правопорушення у частині статті є особою, яка керувала транспортним засобом комерційним, який відповило до законодавства має бути об'єктом об'єктом правопорушення у частині статті є особою, яка керувала транспортним засобом комерційним у момент вчинення правопорушення) у власності яких перебувають такі транспортні засоби.</p>	
Відсутня	Стаття 188. Невиконання законодавчих вимог посадової особи центрального органу виконавчої влади, що	Стаття 188. Невиконання законодавчих вимог посадової особи центрального органу виконавчої влади, що	

<p>має при собі та на винюгу поліцейського, а воїні військових транспортних засобів - на винюгу посадових осіб виконавчої влади державного руху військової служби України, перед'являти для перевірки посвідчення війни, республіканський документ на транспортний засіб, свідоцтво про придатність до експлуатації страховий поліс (сертифікат) про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів,</p>	<p>має при собі та на винюгу поліцейського, а воїні військових транспортних засобів - на винюгу посадових осіб виконавчої влади державного руху військової служби України, перед'являти для перевірки посвідчення війни, республіканський документ на транспортний засіб, свідоцтво про придатність до експлуатації страховий поліс (сертифікат) про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, а у випадках, передбачених переліченими статтями, картку воїна до цифрового такографа, дані цифрового такографа в друкованому вигляді,</p>	<p>поліцейського, а воїні військових транспортних засобів - на винюгу посадових осіб виконавчої влади державного руху військової служби України, перед'являти для перевірки посвідчення війни, республіканський документ на транспортний засіб, свідоцтво про придатність до експлуатації страховий поліс (сертифікат) про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, а у випадках, передбачених переліченими статтями, картку воїна до цифрового такографа, дані цифрового такографа в друкованому вигляді, контроль наявності владу документів на транспортний засіб, контроль наявності владу документів на транспортний засіб, контроль наявності владу документів на транспортний засіб,</p>
---	--	---

<p>реалізує державну політику з питань безпеки на національному транспорті</p>	<p>реалізує державну політику з питань безпеки на національному транспорті</p>	<p>реалізує державну політику з питань безпеки на національному транспорті</p>
<p>України, а про адміністративні правопорушення - Закон України «Про дорожній рух»</p>		
<p>Стаття 16. Основні права та обов'язки воїнів транспортних засобів</p>		
<p>Воїні військових транспортних засобів</p>		
<p>Воїні військових транспортних засобів</p>		
<p>Пропонуємо</p>		

медичний заклад осіб, які перебувають на лікуванні медичної допомоги, а водії військових транспортних засобів також і посадовим особам Військової поліції України;	центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на транспорті - під час проведення прикордонного огляду таких транспортних засобів на придатність до експлуатації;	поліцейського, а також командирів підрозділів центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на транспорті - під час проведення прикордонного огляду таких транспортних засобів на придатність до експлуатації;	поліцейського, а також командирів підрозділів центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на транспорті - під час проведення прикордонного огляду таких транспортних засобів на придатність до експлуатації;	медичний заклад осіб, які перебувають на лікуванні медичної допомоги, а водії військових транспортних засобів також і посадовим особам Військової поліції України;
--	---	---	---	--

виконувати розпорядження поліцейського, а водії військових транспортних засобів - посадових осіб військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової поліції України, що надають право водити транспортні засоби на території України, чи довіряє в межах їх повноважень, компетенції, передбаченої чинним законодавством, на інших законодавчих актах;	документи на вантаж, передбачені законодавством, дозвіл на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;	цифрового та/або аналогового запису вантажів, передбачені законодавством, дозвіл на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;	цифрового та/або аналогового запису вантажів, передбачені законодавством, дозвіл на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;	фактично вилучення...
---	---	--	--	-----------------------

Стаття 35. Обов'язковий контроль транспортних засобів, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані підприємствами, організаціями Міністерства внутрішніх справ України, механічному обслуговуванню до відстані не більше 25 кілометрів від пункту контролю.	Стаття 35. Перевірка транспортних засобів, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані підприємствами, організаціями Міністерства внутрішніх справ України або так, що повноваження на придатність до експлуатації.	Потребує обов'язкової перевірки дозволів на експлуатацію транспортних засобів, термін придатності яких вичерпався до моменту огляду транспортних засобів на придатність до експлуатації. По	Не вжито
---	---	---	----------

Стаття 35. Обов'язковий контроль транспортних засобів, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані підприємствами, організаціями Міністерства внутрішніх справ України, механічному обслуговуванню до відстані не більше 25 кілометрів від пункту контролю.	Стаття 35. Перевірка транспортних засобів, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані підприємствами, організаціями Міністерства внутрішніх справ України або так, що повноваження на придатність до експлуатації.	Потребує обов'язкової перевірки дозволів на експлуатацію транспортних засобів, термін придатності яких вичерпався до моменту огляду транспортних засобів на придатність до експлуатації. По	Не вжито
---	---	---	----------

<p>контролю та обсяги перевірки машинного засобу електричного транспорту засоби електричного транспорту України. Обсяг машинного засобу, який контролюється, повинен бути достатнім для виконання завдань, передбачених Законом України «Про систему інженерно-авіаційного контролю України».</p>	<p>Перевірка на придатність експлуатації машинного засобу електричного транспорту України. Обсяг машинного засобу, який контролюється, повинен бути достатнім для виконання завдань, передбачених Законом України «Про систему інженерно-авіаційного контролю України».</p>	<p>викладене.</p>
---	---	-------------------

<p>автомобільна форма електричного транспорту України. Обсяг машинного засобу, який контролюється, повинен бути достатнім для виконання завдань, передбачених Законом України «Про систему інженерно-авіаційного контролю України».</p>	<p>Перевірка на придатність експлуатації машинного засобу електричного транспорту України. Обсяг машинного засобу, який контролюється, повинен бути достатнім для виконання завдань, передбачених Законом України «Про систему інженерно-авіаційного контролю України».</p>	<p>викладене.</p>
---	---	-------------------

<p>На кожній машині повинні бути записані всі машинні параметри, які вказані в технічному паспорті і які вказані в технічному паспорті, суб'єкт повинен проводити контроль складових частин машинного засобу електричного транспорту України. Обсяг машинного засобу, який контролюється, повинен бути достатнім для виконання завдань, передбачених Законом України «Про систему інженерно-авіаційного контролю України».</p>	<p>Перевірка на придатність експлуатації машинного засобу електричного транспорту України. Обсяг машинного засобу, який контролюється, повинен бути достатнім для виконання завдань, передбачених Законом України «Про систему інженерно-авіаційного контролю України».</p>	<p>викладене.</p>
--	---	-------------------

<p>що проводиться суб'єктами електричного транспорту України. Обсяг машинного засобу, який контролюється, повинен бути достатнім для виконання завдань, передбачених Законом України «Про систему інженерно-авіаційного контролю України».</p>	<p>Перевірка на придатність експлуатації машинного засобу електричного транспорту України. Обсяг машинного засобу, який контролюється, повинен бути достатнім для виконання завдань, передбачених Законом України «Про систему інженерно-авіаційного контролю України».</p>	<p>викладене.</p>
--	---	-------------------

<p>Порядок об'єктового контролю засобів, іншими державними закладами України за наданням цих органів</p>	<p>проведення місційного контролю засобів, іншими державними закладами України за наданням цих органів</p>	<p>внутрішніх органів України безоплатно надає доступ до Єдиного реєстру засобів центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту.</p> <p>Порядок забезпечення суб'єктом господарювання, уповноваженому на проведення перевірок транспортних засобів на придатність до експлуатації, доступом до документів, доступом до зазначеної зазначеної інформації факти діяльності розмір плати за надання такої послуги встановлює Кабінет Міністрів України.</p> <p>Перевірка транспортних засобів на придатність до експлуатації, які належать військовим формуванням, Міністерству внутрішніх справ України, Національній поліції, центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері державної політики у сфері</p>
--	--	---

<p>Медицинський огляд проводиться з метою визначення здатності кандидатів у воїни до безпечного керування транспортними засобами. Завданням огляду є перевірка, періодичний огляд, а також позаякості огляду, зумовлені необхідністю.</p> <p>Періодичність оглядів, порядок їх проведення і направлення воїнів на подальший огляд визначаються рішенням актом центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я, і Міністерства внутрішніх справ України.</p>	<p>закістю державного кордону та охорони суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні, центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері організації спеціального зв'язку, захисту інформації, кіберзахисту, телекомунікацій та користування радіочастотним ресурсом України, Окремим підрозділом центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у відповідній сфері.</p>	<p>засобів</p> <p>Медицинський огляд проводиться з метою визначення здатності кандидатів у воїни до безпечного керування транспортними засобами. Завданням огляду є перевірка, періодичний огляд, а також позаякості огляду, зумовлені необхідністю.</p> <p>Періодичність оглядів, порядок їх проведення і направлення воїнів на подальший огляд визначаються рішенням актом центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я, і Міністерства внутрішніх справ України.</p> <p>Порядок проведення медичних оглядів та направлення воїнів на позаякості спільним актом центрального органу виконавчої влади, що забезпечує</p>
--	--	---

<p>заклад державної бази даних про реєстрацію об'єктових транспортних засобів здійснюється на планній основі. Порядок здійснення об'єктових транспортних засобів контролюється органами виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері організації спеціального зв'язку, захисту інформації, кіберзахисту, телекомунікацій та користування радіочастотним ресурсом України, Окремим підрозділом центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у відповідній сфері.</p>	<p>Транспортного засобу: здійснення транспортних засобів: зміни або модифікації систем чи їх складових, що відносяться до безпеки дорожнього руху або належності до експлуатації; вартість транспортного засобу за межами митного контролю України. Забезпечення госпозабезпечення, уповноваженому на проведення перевірок транспортних засобів на придатність до експлуатації, доступом до документів, доступом до зазначеної зазначеної інформації факти діяльності розмір плати за надання такої послуги встановлює Кабінет Міністрів України.</p>	<p>Транспортного засобу: здійснення транспортних засобів: зміни або модифікації систем чи їх складових, що відносяться до безпеки дорожнього руху або належності до експлуатації; вартість транспортного засобу за межами митного контролю України. Забезпечення госпозабезпечення, уповноваженому на проведення перевірок транспортних засобів на придатність до експлуатації, доступом до документів, доступом до зазначеної зазначеної інформації факти діяльності розмір плати за надання такої послуги встановлює Кабінет Міністрів України.</p>
---	---	---

<p>Стаття 45. Медициний огляд і періодичний огляд кандидатів у воїни і воїнів транспортних засобів</p>	<p>закістю державного кордону та охорони суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні, центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері організації спеціального зв'язку, захисту інформації, кіберзахисту, телекомунікацій та користування радіочастотним ресурсом України, Окремим підрозділом центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у відповідній сфері.</p>	<p>Стаття 45. Медициний огляд і періодичний огляд кандидатів у воїни і воїнів транспортних засобів</p>
--	--	--

кваліфікаційні транспортні засоби у порадку, здійснюють у Кабінетом Міністрів України за поданням Центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту, та Міністерства внутрішніх справ України.	підприємств кваліфікаційні транспортні засоби у порадку, здійснюють у Кабінетом Міністрів України за поданням Центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту, та Міністерства внутрішніх справ України.	відомств кваліфікаційні транспортні засоби у порадку, здійснюють у Кабінетом Міністрів України за поданням Центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту, та Міністерства внутрішніх справ України.	відомств кваліфікаційні транспортні засоби у порадку, здійснюють у Кабінетом Міністрів України за поданням Центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту, та Міністерства внутрішніх справ України.
---	---	--	--

Стаття 17. Вимоги до персоналу автомобільного транспорту	Стаття 17. Вимоги до працівників автомобільного транспорту	Стаття 17. Вимоги до працівників автомобільного транспорту	Положення запропоновані до статті 17 та статті 17 ¹ мають узгоджуватися з законодавством України, зокрема: миття необхідний рівень професійної кваліфікації та компетенції; забезпечувати якісне та безпечне надання послуг автомобільного транспорту з перевезення пасажирів чи вантажів; та уважно реагувати на звернення і скарги споживачів послуг автомобільного транспорту. Підготовку, атестацію та підвищення
--	--	--	--

надавачівних ситуацій та виконання, діяльність надавачівних ситуацій, ситуацій, технічної допомоги аварійно-рятувальних служб, а також підприємств, аварійних та рятувальних служб, воїли транспортних засобів, що прокохать дорожні виробування з метою технічного обслуговування ремонту або обслуговування або нових, відремонтованих транспортних засобів, не введених в експлуатацію; воїли транспортних засобів, що використовуються у рятувальних операціях, умовх надавачівного стану; воїли транспортних засобів, що використовуються під час навчання керування транспортними засобами з метою отримання посвідчення воїли, або свідоцтва про професійну компетентність.	надавачівних ситуацій та виконання, діяльність надавачівних ситуацій, технічної допомоги аварійно-рятувальних служб, а також підприємств, аварійних та рятувальних служб, воїли транспортних засобів, що прокохать дорожні виробування з метою технічного обслуговування ремонту або обслуговування або нових, відремонтованих транспортних засобів, не введених в експлуатацію; воїли транспортних засобів, що використовуються у рятувальних операціях, умовх надавачівного стану; воїли транспортних засобів, що використовуються під час навчання керування транспортними засобами з метою отримання посвідчення воїли, або свідоцтва про професійну компетентність.
--	--

конструктивному швидкості, що не перевищує 45 кілометрів на годину; транспортних засобів, що використовуються для потреб Міністерства внутрішніх справ України, Національної поліції, центрального органу виконавчої влади, що реалізує формування та реалізує державну політику з питань національної безпеки у воєнній сфері, сфері оборони і військового будівництва у мирний час та особливий період, генеральної прокуратури України, Служби безпеки України, органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері захисту державного кордону та зовнішніх справ України в її дислокацій (кордацій) економічній зоні (екстериторіальній) органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері національної безпеки, захисту, захисту населення і територій від	конструктивному швидкості, що не перевищує 45 кілометрів на годину; транспортних засобів, що використовуються для потреб Міністерства внутрішніх справ України, Національної поліції, центрального органу виконавчої влади, що реалізує формування та реалізує державну політику з питань національної безпеки у воєнній сфері, сфері оборони і військового будівництва у мирний час та особливий період, генеральної прокуратури України, Служби безпеки України, органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері захисту державного кордону та зовнішніх справ України в її дислокацій (екстериторіальній) органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері національної безпеки, захисту, захисту населення і територій від
---	---

<p>принципами та земельними ділянками для здійснення діяльності з початкової, періодичної підготовки воїнів, експертів з переліку транспортних засобів на придатність до експлуатації; відомості про склад спеціальності, код документів про їх освіту, кваліфікацію, атестацію;</p> <p>робочі програми і плани початкової, періодичної підготовки воїнів, експертів з переліку транспортних засобів на придатність до експлуатації.</p> <p>Документи, що подаються на розгляд, повинні бути вилічені державною мовою та підписані керівником або уповноваженою особою з відповідною спеціальністю.</p> <p>Першава для відмови у видачі, переоформленні рінчення про визначення (узнавання) центру (додатково) періодичної підготовки є: суб'єктом господарювання</p>	<p>принципами та земельними ділянками для здійснення діяльності з початкової, періодичної підготовки воїнів, експертів з переліку транспортних засобів на придатність до експлуатації; відомості про склад спеціальності, код документів про їх освіту, кваліфікацію, атестацію;</p> <p>робочі програми і плани початкової, періодичної підготовки воїнів, експертів з переліку транспортних засобів на придатність до експлуатації.</p> <p>Документи, що подаються на розгляд, повинні бути вилічені державною мовою та підписані керівником або уповноваженою особою з відповідною спеціальністю.</p> <p>Першава для відмови у видачі, переоформленні рінчення про визначення (узнавання) центру (додатково) періодичної підготовки є: суб'єктом господарювання</p>
---	---

<p>вимоги до їх організації, а також скасування рішення про визначення визначення Кабінетом Міністрів України з управлінням вином цього Закону.</p> <p>Видача, переоформлення рішення про визначення центру періодичної підготовки у відповідності з традиційним строк з дня подання суб'єктом господарювання таких документів: заява установленого зразка; довідка про відповідність матеріально-технічної бази суб'єкта господарювання за формою, установленого зразка; довідка про наявність кваліфікованого персоналу за формою, установленого зразка; засвідчені установленому порядку копії документів, що підтверджують право на користування транспортними засобами.</p>	<p>вимоги до їх організації, а також скасування рішення про визначення визначення Кабінетом Міністрів України з управлінням вином цього Закону.</p> <p>Видача, переоформлення рішення про визначення центру періодичної підготовки у відповідності з традиційним строк з дня подання суб'єктом господарювання таких документів: заява установленого зразка; довідка про відповідність матеріально-технічної бази суб'єкта господарювання за формою, установленого зразка; довідка про наявність кваліфікованого персоналу за формою, установленого зразка; засвідчені установленому порядку копії документів, що підтверджують право на користування транспортними засобами.</p>
--	--

<p>звернення суб'єкта господарювання із заявою про скасування рішення; наявності в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань відомостей про прийняття рішення суб'єкта господарювання; повідомлення про прийняття рішення суб'єкта господарювання; рішення суду про припинення підприємницької діяльності суб'єкта господарювання; наявності інформації про факт відсутності матеріально-технічної бази, наявної виконавчої владі, органом центрального органу державної політики з питань безпеки від наземному транспорту.</p> <p>Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, який</p>	<p>звернення суб'єкта господарювання із заявою про скасування рішення; наявності в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань відомостей про прийняття рішення суб'єкта господарювання; повідомлення про прийняття рішення суб'єкта господарювання; рішення суду про припинення підприємницької діяльності суб'єкта господарювання; наявності інформації про факт відсутності матеріально-технічної бази, наявної виконавчої владі, органом центрального органу державної політики з питань безпеки від наземному транспорту.</p> <p>Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, який</p>
---	---

<p>накета передбаченого законодавством; виявлення в документах, поданих суб'єктом господарювання, недостовірних відомостей; негативний висновок за результатами проведеної перевірки центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки від наземному транспорту, експертів та осіб, яких зазначено в статті 11 цього Закону, щодо виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері транспорту, необхідних для прийняття рішення.</p> <p>Суб'єкт господарювання має право на повторне звернення після усунення причин, що стали підставою для відмови.</p> <p>Рішення про визначення</p>	<p>накета документів, передбаченого законодавством; виявлення в документах, поданих суб'єктом господарювання, недостовірних відомостей; негативний висновок за результатами проведеної перевірки центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки від наземному транспорту, експертів та осіб, яких зазначено в статті 11 цього Закону, щодо виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері транспорту, необхідних для прийняття рішення.</p> <p>Суб'єкт господарювання має право на повторне звернення після усунення причин, що стали підставою для відмови.</p> <p>Рішення про визначення</p>
---	---

<p>також ІХ частини МАРКІ, відповіляти вимогам, порядком визначених яких установлює Кабінет Міністрів України (Лікв. 2010-д1), та забезпечувати:</p> <p>безпечку людей, які користуються транспортними засобами чи беруть участь у дорожньому руслі;</p> <p>відповідність нормам Європейської конвенції про надання правової допомоги в здійсненні виконання рішень, парникових газів, електромагнітних завад, рівню шуму та інших чинників негативного впливу на людину та довкілля;</p> <p>запобігання пошкодженню транспортних засобами доріг та їх обслуговуванню;</p> <p>ефективне використання енергетичних ресурсів, частини експлуатаційних матеріалів;</p> <p>захист від незаконного використання транспортних засобів та запобігання пошкодженню транспортних засобів;</p> <p>забезпечення високоякісної безпеки.</p>	<p>уважливі рішення про визначення (уповноваження) центру початкової, експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації може звернутися до адміністративного суду з позовом про застосування заходів реалізації у вигляді вилучення такого рішення у випадку невідповідності вимогам до організації та функціонування.</p> <p>Центр початкової, експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації має відповідати вимогам до його організації, вжитком якого періоду, на який ухвалено рішення про його визначення.</p>	<p>ІХ частини МАРКІ, відповіляти вимогам, порядком визначених яких установлює Кабінет Міністрів України (Лікв. 2010-д1), та забезпечувати:</p> <p>безпечку людей, які користуються транспортними засобами чи беруть участь у дорожньому руслі;</p> <p>відповідність нормам Європейської конвенції про надання правової допомоги в здійсненні виконання рішень, парникових газів, електромагнітних завад, рівню шуму та інших чинників негативного впливу на людину та довкілля;</p> <p>запобігання пошкодженню транспортних засобами доріг та їх обслуговуванню;</p> <p>ефективне використання енергетичних ресурсів, частини експлуатаційних матеріалів;</p> <p>захист від незаконного використання транспортних засобів та запобігання пошкодженню транспортних засобів;</p> <p>забезпечення високоякісної безпеки.</p>	<p>уважливі рішення про визначення (уповноваження) центру початкової, експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації може звернутися до адміністративного суду з позовом про застосування заходів реалізації у вигляді вилучення такого рішення у випадку невідповідності вимогам до організації та функціонування.</p> <p>Центр початкової, експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації має відповідати вимогам до його організації, вжитком якого періоду, на який ухвалено рішення про його визначення.</p>
---	---	---	---

<p>Схв. 20. Вимоги до транспортних засобів І частини МАРКІ, транспортних засобів І частини МАРКІ.</p>	<p>уважливі рішення про визначення (уповноваження) центру початкової, експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації може звернутися до адміністративного суду з позовом про застосування заходів реалізації у вигляді вилучення такого рішення у випадку невідповідності вимогам до організації та функціонування.</p> <p>Центр початкової, експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації має відповідати вимогам до його організації, вжитком якого періоду, на який ухвалено рішення про його визначення.</p>	<p>Схв. 20. Вимоги до транспортних засобів І частини МАРКІ, транспортних засобів І частини МАРКІ.</p>	<p>уважливі рішення про визначення (уповноваження) центру початкової, експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації може звернутися до адміністративного суду з позовом про застосування заходів реалізації у вигляді вилучення такого рішення у випадку невідповідності вимогам до організації та функціонування.</p> <p>Центр початкової, експертів з перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації має відповідати вимогам до його організації, вжитком якого періоду, на який ухвалено рішення про його визначення.</p>
---	---	---	---

<p>Частина 21 статті 19 Закону № 4950-VI (4950-17) від 07.06.2012)</p> <p>До міжнародних перевезень пасажирів та вантажів допускаються засоби, на які є документи, що підтверджують їх придатність до експлуатації безпечної руху та економічної безпеки на території яких передбачено видачу ліцензій на перевезення пасажирів та/або вантажів та/або небезпечних вантажів та/або для транспортних засобів (наприклад, перевезення вантажів-роз'їзтів), а також національна реєстраційні документи, дозвіл на експлуатацію, страховий номер та позначальні знаки.</p> <p>Частина статті 20 в редакції Закону № 4621-VI (4621-17) від 22.03.2012, із змінами, внесеними згідно із Законом № 222-VIII (222-19) від 02.03.2015)</p> <p>Привели та наліпили на них відповідні позначальні знаки, номери та позначальні знаки.</p>	<p>виповнення вимог до якого транспортних засобів до якого ухвалено рішення.</p> <p>Транспортні засоби та частини до них повинні відповідати нормативній і конструкторській документації та мати маркування для їх ідентифікації.</p> <p>Технічні вимоги до обладнання, що встановлюється на таксі, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.</p> <p>До перевезення пасажирів автотранспортом у нічний час (із 23:00 до 05:00 години), виконуються зазначеного маршруту автотранспортом у режимі регулярних пасажирських перевезень, об'їзду конторських приладів (таксі, фінансових реєстрів) приладів відпочинку водія.</p>	<p>Частина 21 статті 19 Закону № 4950-VI (4950-17) від 07.06.2012)</p> <p>До міжнародних перевезень пасажирів та вантажів допускаються засоби, на які є документи, що підтверджують їх придатність до експлуатації безпечної руху та економічної безпеки на території яких передбачено видачу ліцензій на перевезення пасажирів та/або вантажів та/або небезпечних вантажів та/або для транспортних засобів (наприклад, перевезення вантажів-роз'їзтів), а також національна реєстраційні документи, дозвіл на експлуатацію, страховий номер та позначальні знаки.</p> <p>Частина статті 20 в редакції Закону № 4621-VI (4621-17) від 22.03.2012, із змінами, внесеними згідно із Законом № 222-VIII (222-19) від 02.03.2015)</p> <p>Привели та наліпили на них відповідні позначальні знаки, номери та позначальні знаки.</p>	<p>виповнення вимог до якого транспортних засобів до якого ухвалено рішення.</p> <p>Транспортні засоби та частини до них повинні відповідати нормативній і конструкторській документації та мати маркування для їх ідентифікації.</p> <p>Технічні вимоги до обладнання, що встановлюється на таксі, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.</p> <p>До перевезення пасажирів автотранспортом у нічний час (із 23:00 до 05:00 години), виконуються зазначеного маршруту автотранспортом у режимі регулярних пасажирських перевезень, об'їзду конторських приладів (таксі, фінансових реєстрів) приладів відпочинку водія.</p>
--	--	--	--

<p>виповнення вимог до якого транспортних засобів до якого ухвалено рішення.</p> <p>Транспортні засоби та частини до них повинні відповідати нормативній і конструкторській документації та мати маркування для їх ідентифікації.</p> <p>Технічні вимоги до обладнання, що встановлюється на таксі, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.</p> <p>До перевезення пасажирів автотранспортом у нічний час (із 23:00 до 05:00 години), виконуються зазначеного маршруту автотранспортом у режимі регулярних пасажирських перевезень, об'їзду конторських приладів (таксі, фінансових реєстрів) приладів відпочинку водія.</p>	<p>виповнення вимог до якого транспортних засобів до якого ухвалено рішення.</p> <p>Транспортні засоби та частини до них повинні відповідати нормативній і конструкторській документації та мати маркування для їх ідентифікації.</p> <p>Технічні вимоги до обладнання, що встановлюється на таксі, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.</p> <p>До перевезення пасажирів автотранспортом у нічний час (із 23:00 до 05:00 години), виконуються зазначеного маршруту автотранспортом у режимі регулярних пасажирських перевезень, об'їзду конторських приладів (таксі, фінансових реєстрів) приладів відпочинку водія.</p>	<p>Схв. 20. Доповнення № 20 до Закону № 4950-VI (4950-17) від 07.06.2012)</p>	<p>виповнення вимог до якого транспортних засобів до якого ухвалено рішення.</p> <p>Транспортні засоби та частини до них повинні відповідати нормативній і конструкторській документації та мати маркування для їх ідентифікації.</p> <p>Технічні вимоги до обладнання, що встановлюється на таксі, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.</p> <p>До перевезення пасажирів автотранспортом у нічний час (із 23:00 до 05:00 години), виконуються зазначеного маршруту автотранспортом у режимі регулярних пасажирських перевезень, об'їзду конторських приладів (таксі, фінансових реєстрів) приладів відпочинку водія.</p>
--	--	--	--

<p>вином, виготовленим лісом, який був допущений до допущення до перевезення таких вином, які вилучені в порядку встановленого уповноваженим органом.</p> <p>На території України повинні виконуватися вимоги встановлені та використання на транспортних засобах, які призначені для перевезення міжнародних перевезень, контрольних примаць (такотрафі) реєстрації режими праці та відпочинку водія, переоб'єднанні законодавством країни, на території якої вилучені перевезення.</p>	<p>Менше бути документи про допущення до перевезення таких вином, які вилучені в порядку встановленого уповноваженим органом.</p> <p>Центральний офіс по забезпечує формування та реалізу державну політику у сфері транспорту, утілює управління вином, затверджує порядок видачі свідоцтва про відповідність транспортному засобу, вином, Угоди про міжнародні перевезення, національних карточок прокуві та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для так перевезення (Свідоцтво УНПД).</p> <p>На території України повинні виконуватися вимоги встановлені та використання на транспортних засобах, які призначені для перевезення міжнародних перевезень, контрольних примаць (такотрафі) режими праці та відпочинку водія, переоб'єднанні законодавством країни, на території якої виконуються</p>
--	---

<p>номері та розташовані знаці лісові дерева, у якій вони зареєстровані.</p> <p>Конструкції та технічний стан транспортних засобів, які використовуються при виконанні міжнародних перевезень, мають відповідати вимогам законодавства України та лісової держави, дозвол на проїзд територією якої одержав власник засобу.</p> <p>У транспортному засобі, призначеному для міжнародних перевезень небезпечних вантажів, крім документів, що підтверджують їх відповідність вимогам, вказаним цією статтею, мають бути отримані дозвіл про допущення до перевезення таких вантажів, відповідний до порядку, встановленого уповноваженим органом.</p> <p>У транспортному засобі, призначеному для міжнародних перевезень вином, крім документів, що підтверджують їх відповідність</p>	<p>номері та розташовані знаці лісові дерева, у якій вони зареєстровані.</p> <p>Конструкції та технічний стан транспортних засобів, які використовуються при виконанні міжнародних перевезень, мають відповідати вимогам законодавства України та лісової держави, дозвол на проїзд територією якої одержав власник засобу.</p> <p>У транспортному засобі, призначеному для міжнародних перевезень небезпечних вантажів, крім документів, що підтверджують їх відповідність вимогам, вказаним цією статтею, мають бути отримані дозвіл про допущення до перевезення таких вантажів, відповідний до порядку, встановленого уповноваженим органом.</p> <p>У транспортному засобі, призначеному для міжнародних перевезень вином, крім документів, що підтверджують їх відповідність</p>
---	---

<p>вином, законодавствам, яке визначає порядок перевезення вином, яке вилучені в порядку встановленого уповноваженим органом.</p> <p>Центральний офіс по забезпечує формування та реалізу державну політику у сфері транспорту, утілює управління вином, затверджує порядок видачі свідоцтва про відповідність транспортному засобу, вином, Угоди про міжнародні перевезення, національних карточок прокуві та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для так перевезення (Свідоцтво УНПД).</p>	<p>одна рік від дати першої реєстрації, потім щорічно; для транспортних засобів, призначених для перевезення пасажирів із кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять з місцем водія включено, що використовується як таксі, - через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, потім щорічно; для транспортних засобів спеціалізованого призначення, які використовуються для перевезення міжнародних перевезень, контрольних примаць (такотрафі) режими праці та відпочинку водія, переоб'єднанні законодавством країни, на території якої виконуються</p>
---	---

<p>Стаття 23. Контроль технічного стану транспортних засобів</p> <p>Контроль технічного стану транспортних засобів, які використовуються при виконанні міжнародних перевезень, має бути отримані дозвіл про допущення до перевезення таких вантажів, відповідний до порядку, встановленого уповноваженим органом.</p>	<p>Стаття 23. Перевірка транспортних засобів на придатність до експлуатації</p> <p>Періодичність перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації встановлюється:</p> <p>для транспортних засобів, призначених для перевезення пасажирів із кількістю місць для сидіння понад дев'ять із місцем водія включено, - через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, потім щорічно;</p> <p>для транспортних засобів, призначених для перевезення пасажирів із кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять з місцем водія включено, - через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, потім щорічно;</p> <p>для транспортних засобів спеціалізованого призначення, які використовуються для перевезення міжнародних перевезень, контрольних примаць (такотрафі) режими праці та відпочинку водія, переоб'єднанні законодавством країни, на території якої виконуються</p>	<p>Стаття 23. Перевірка транспортних засобів на придатність до експлуатації</p> <p>Періодичність перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації встановлюється:</p> <p>для транспортних засобів, призначених для перевезення пасажирів із кількістю місць для сидіння понад дев'ять із місцем водія включено, - через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, потім щорічно;</p> <p>для транспортних засобів, призначених для перевезення пасажирів із кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять з місцем водія включено, - через один рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, потім щорічно;</p> <p>для транспортних засобів спеціалізованого призначення, які використовуються для перевезення міжнародних перевезень, контрольних примаць (такотрафі) режими праці та відпочинку водія, переоб'єднанні законодавством країни, на території якої виконуються</p>
---	--	--

застосування внутрішнього перемишу 125 кубічних сантиметрів, а конструктивна перемишу 45 кілометрів на годину, - через два роки від дати першої реєстрації транспортного засобу, потім кожні два роки;	застосування внутрішнього перемишу 125 кубічних сантиметрів, а конструктивна перемишу 45 кілометрів на годину, - через два роки від дати першої реєстрації транспортного засобу, потім кожні два роки;	застосування внутрішнього перемишу 125 кубічних сантиметрів, а конструктивна перемишу 45 кілометрів на годину, - через два роки від дати першої реєстрації транспортного засобу, потім кожні два роки;	застосування внутрішнього перемишу 125 кубічних сантиметрів, а конструктивна перемишу 45 кілометрів на годину, - через два роки від дати першої реєстрації транспортного засобу, потім кожні два роки;
--	--	--	--

для складня не більше ніж дев'ять із місцем воля включно, використовуються для забезпечення потреб, пов'язаних підприємницькою господарською діяльністю, - через чотири роки від дати першої реєстрації транспортного засобу, потім кожні два роки;	для складня не більше ніж дев'ять із місцем воля включно, використовуються для забезпечення потреб, пов'язаних підприємницькою господарською діяльністю, - через чотири роки від дати першої реєстрації транспортного засобу, потім кожні два роки;	для складня не більше ніж дев'ять із місцем воля включно, використовуються для забезпечення потреб, пов'язаних підприємницькою господарською діяльністю, - через чотири роки від дати першої реєстрації транспортного засобу, потім кожні два роки;	для складня не більше ніж дев'ять із місцем воля включно, використовуються для забезпечення потреб, пов'язаних підприємницькою господарською діяльністю, - через чотири роки від дати першої реєстрації транспортного засобу, потім кожні два роки;
---	---	---	---

перевіряється, а також визначення невідповідності за різноманітністю безпеки транспортного засобу;	перевіряється, а також визначення невідповідності за різноманітністю безпеки транспортного засобу;	перевіряється, а також визначення невідповідності за різноманітністю безпеки транспортного засобу;	перевіряється, а також визначення невідповідності за різноманітністю безпеки транспортного засобу;
--	--	--	--

міжнародних договорів щодо придатності транспортних засобів до експлуатації.	міжнародних договорів щодо придатності транспортних засобів до експлуатації.	міжнародних договорів щодо придатності транспортних засобів до експлуатації.	міжнародних договорів щодо придатності транспортних засобів до експлуатації.
--	--	--	--

<p>2. Транспортні засоби комерційні, що здійснюють перевезення внутрішні пасажирів та вантажів, повинні бути обладнані пристроями для обмеження швидкості з 01 січня 2020 року.</p> <p>3. Волі транспортних засобів комерційних повинні мати свідоцтво професійної компетентності:</p> <p>та/або внутрішні перевезення пасажирів та вантажів, повинні мати з 01 січня 2020 року – для міжнародних перевезень пасажирів, вантажів; з 01 січня 2022 року – для внутрішніх перевезень пасажирів, вантажів.</p>	<p>2. Транспортні засоби комерційні, що здійснюють перевезення внутрішні пасажирів та вантажів, повинні бути обладнані пристроями для обмеження швидкості з 01 січня 2020 року.</p> <p>3. Волі транспортних засобів комерційних повинні мати свідоцтво професійної компетентності:</p> <p>та/або внутрішні перевезення пасажирів та вантажів – повинні мати з 01 січня 2020 року – для міжнародних перевезень пасажирів, вантажів; з 01 січня 2022 року – для внутрішніх перевезень пасажирів, вантажів.</p>	<p>2. Транспортні засоби комерційні, що здійснюють перевезення внутрішні пасажирів та вантажів, повинні бути обладнані пристроями для обмеження швидкості з 01 січня 2020 року.</p> <p>3. Волі транспортних засобів комерційних повинні мати свідоцтво професійної компетентності:</p> <p>та/або внутрішні перевезення пасажирів та вантажів – повинні мати з 01 січня 2020 року – для міжнародних перевезень пасажирів, вантажів; з 01 січня 2022 року – для внутрішніх перевезень пасажирів, вантажів.</p>
---	--	--

<p>Вантажів, установлюються і використовуються контрольні пристрої – тахографи та, у випадках, передбачених законодавством, обмежувачі швидкості.</p>	<p>У транспортних засобах, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та/або вантажів, установлюються і використовуються контрольні пристрої – тахографи та, у випадках, передбачених законодавством, обмежувачі швидкості.</p> <p>На запит волі за регулювачами ватомото конвенції може видаватися міжнародний сертифікат контролю вантажних засобів, якщо пункт табаринго-патомолого контролю уповноважений видавати такі сертифікати.</p>	<p>Видача таких сертифікатів передбачена додатком 8 до Міжнародної конвенції про укладення угоди про проведення контролю вантажів на кордоні від 21 жовтня 1982 року.</p>
---	--	---

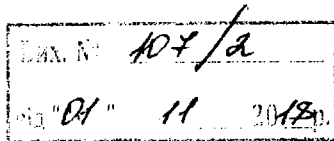
<p>внутрішні та вантажів, повинні бути обладнані тахографами:</p> <p>або цифровими – транспортні засоби, зареєстровані до 16 червня 2010 року;</p> <p>цифровими – транспортні засоби, зареєстровані після 16 червня 2010 року.</p> <p>6. Документом, що засвідчує відповідність транспортних засобів вимогам технічних регламентів та правил і нормативів ЄУ в випадках передбачених законодавством, свідоцтво про відповідність транспортного засобу до експлуатації, сертифікат або інший документ про підтвердження відповідності, вказаний у відношенні до експлуатації України, що вказує, якому саме рівню екологічних норм відповідає транспортний засіб (ЄВРО-2, ЄВРО-3, ЄВРО-4, ЄВРО-5, ЄВРО-6) або іншому рівню).</p>	<p>пасажирів та вантажів, повинні бути обладнані тахографами:</p> <p>або цифровими – транспортні засоби, зареєстровані до 16 червня 2010 року;</p> <p>цифровими – транспортні засоби, зареєстровані після 16 червня 2010 року.</p> <p>6. Документом, що засвідчує відповідність транспортних засобів вимогам технічних регламентів та правил і нормативів ЄУ в випадках передбачених законодавством, свідоцтво про відповідність транспортному засобу до експлуатації, сертифікат або інший документ про підтвердження відповідності, вказаний у відношенні до експлуатації України, що вказує, якому саме рівню екологічних норм відповідає транспортний засіб (ЄВРО-2, ЄВРО-3, ЄВРО-4, ЄВРО-5, ЄВРО-6) або іншому рівню).</p>	<p>використовуються лише автомобілями Євро-5 та Євро-6 в Україні тахографів автомобільна категорія 35%;</p> <p>Накази мають бути укладені з експлуатацією до 16 червня 2010р.</p>
---	---	---

<p>допустимого масово понад 3,5 тони та мають посвідчення волі відповідної категорії, вважатися такими, що прийшли на початкову підготовку та отримують свідоцтво професійної компетентності на термін дії посвідчення волі відповідної категорії, але не більше п'яти років, без складання іспитів.</p>	<p>допустимого масово понад 3,5 тони та мають посвідчення волі відповідної категорії, вважатися такими, що прийшли на початкову підготовку та отримують свідоцтво професійної компетентності на термін дії посвідчення волі відповідної категорії, але не більше п'яти років, без складання іспитів.</p>	<p>Протогусом визначають вміст вилані СІК.</p> <p>Важливо! Застосування при міжнародних перевезеннях моти саме цифровий тахограф.</p> <p>ЄУП та не можуть використовувати тахографи.</p>
--	--	--

		<p>запровадження штрифків сандвіч за відсутності обмежувачів швидкості, таксографів, компетентності водіїв, не раніше ніж через 6 місяців після термінів, зазначених у державних положеннях цього Закону.</p>	
--	--	---	--

ПРИКІНЦІВІ ПОЛОЖЕННЯ

Відсутня	<p>1. Цей Закон набрав чинності з дня наступного за днем його опублікування.</p> <p>2. Кабінету Міністрів України протягом шести місяців з дня набрання чинності цим Законом: привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом та прийняти закони необхідні для реалізації цього Закону;</p> <p>забезпечити перегляд та приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом.</p>	<p>1. Цей Закон набрав чинності з дня наступного за днем його опублікування.</p> <p>2. Кабінету Міністрів України протягом шести місяців з дня набрання чинності цим Законом: привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом та прийняти закони необхідні для реалізації цього Закону;</p> <p>забезпечити перегляд та приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом.</p> <p>3. Кабінету Міністрів України забезпечити: моніторинг виконання термінів, зазначених у державних положеннях цього Закону, щодо запровадження обмежувачів швидкості, таксографів, компетентності водіїв.</p>	
----------	---	--	--



Голові Державної регуляторної
служби України
Ксенії Ляпіній

Шановна Ксеніє Михайлівно!

Громадська організація «Український транспортний союз» висловлює Вам свою повагу та звертається з наступним.

За результатами опрацювання законопроекту «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», розробленого Директоратом з безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України, винесеного на публічне обговорення шляхом розміщення на офіційному веб-сайті www.mtu.gov.ua (<https://mtu.gov.ua/projects/view.php?P=190>), просимо взяти до уваги основні зауваження та пропозиції:

1. Згідно статті 13 ЄУТР, введення цифрових тахографів стосується лише транспортних засобів, які введені в експлуатацію після 16 червня 2010 року. В Україні лише трохи більше третини транспортних засобів, що відповідають нормам Євро-5 та Євро-6, мають цифрові тахографи. Слід зазначити, що вимога застосовувати при міжнародних перевезеннях лише цифрові тахографи з 1 липня 2018 року (пункт 6 Перехідних положень) не запроваджена навіть у країнах ЄС! Наполягаємо в Україні забезпечити використання норм ЄУТР.

2. З огляду на Хартію Якості ЄКМТ необхідне найшвидше запровадження в Україні свідоцтв професійної компетентності водіїв (далі – СПК водіїв) (законопроект пропонує запровадити з 1.01.2020р.). Процедура видачі СПК водіїв аналогічна видачі СПК менеджерам, тому можливо розглядати перенесення цієї вимоги до законопроекту «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актом Європейського Союзу», розробленого Департаментом стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень, винесеного на публічне



обговорення шляхом розміщення на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України www.mtu.gov.ua (<https://mtu.gov.ua/projects/view.php?P=189>), яким запроваджуються умови допуску до ринку перевезень.

Для мінімізації негативного впливу на перевізників, через відсутність відповідного Порядку, затверджених центрів навчання, програм, реєстрів СПК водіїв, пропонуємо:

- у прикінцевих положеннях передбачити визнання СПК водіїв що були видані до набуття чинності відповідної норми в Законі;
- вилучити штраф за повторне порушення з приводу відсутності у водія СПК, який передбачає позбавлення керування до 6 місяців чи навіть арешт до 10 діб!

3. У статті 53 Закон України Про автомобільний транспорт не замінювати сертифікати екологічності та безпечності на сертифікати придатності до експлуатації, оскільки це може призвести до відсутності контролю за екологічністю транспортних засобів при використанні відповідних дозволів України (з обмеженнями по Євро-1 – Євро-5).

4. Потребують доопрацювання запропоновані штрафні санкції :

- має надаватись конкретний штраф, а не граничні розміри, як це передбачено у статті 33 Кодексу України «Про адміністративні правопорушення», а розмір відповідати ступеню скоєного порушення;
- враховуючи запроваджену норму по монетизації пільг на автомобільному транспорті залишити без змін залишити у статті 131-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення та статті 60 Закон України «Про автомобільний транспорт» за безпідставну відмову від пільгового перевезення пасажирів.

5. З метою уникнення дублювання функцій працівників Укратрансбезпеки та поліції, пропонуємо відокремити у Законі України «Про дорожній рух» переліки документів, що надаються для контролю працівникам цих органів.

6. В законопроекті передбачити повноваження Мінінфраструктури встановлювати порядки видачі сертифікатів УПСІ та міжнародних сертифікатів зважування.

7. З огляду на досвід країн ЄС просимо відмінити передрейсовий медичний огляд водіїв та подовжити термін дії медичної довідки водіїв комерційного транспорту до 5 років.

8. Врегулювати питання надання часу на прийняття підзаконних актів та часу на підготовку перевізників до їх виконання.

9. Запропонована зміна до статті 29 Закону України «Про дорожній рух» (далі – Закон) вводить ще одну незрозумілу процедуру - «перевірку на придатність до експлуатації» і документ - «свідоцтво про придатність транспортного засобу до експлуатації». Хто буде перевіряти і видавати цей документ? Хто буде виготовляти сам документ? Стосовно виробника, то він повинен провести випробування транспортного засобу на відповідність вимогам, що вказані в наказі 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. За результатами випробувань отримати або не отримати сертифікат відповідності.

10. Пропонуємо вилучити запропоновану зміну «Забороняється введення в обіг транспортних засобів як нових, складених (виготовлених) із використанням номерних складників (кузов, рама, шасі), що раніше перебували в експлуатації». Стаття 30 Закону говорить про «Основні вимоги до виробництва і торгівлі транспортними засобами та їх складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери». А в статті 29 Закону – про «Допуск транспортних засобів до участі у дорожньому русі». На наш погляд в них все сказано. Запропонована зміна дає можливість різного тлумачення, що в свою чергу приведе неконтрольованих дій та наслідків з боку різних контролюючих інстанцій. Крім того, вона не має ніякого відношення до імплементації 7 актів законодавства Європейського Союзу (додаток XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію Україна – ЄС) та до основних завдань імплементації регламентів та директив

11. Зміни до статті 51 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачають, що замовник за договором про перевезення вантажу не має права вимагати від водія транспортного засобу здійснення перевезення вантажу більшої маси, ніж зазначено у товарно-транспортній накладній. Доречним було б замінити слова «товарно-транспортній накладній» на «заявці на перевезення вантажу».

12. В проекті відсутні норми щодо обов'язковості застосування перевізниками ДСТУ ISO 39001:2015 «Система управління безпекою

дорожнього руху. Вимоги та настанова щодо застосування (ISO 39001:2012, IDT)». Зазначаємо, що ця норма була погоджена всіма заінтересованими сторонами при опрацюванні проекту Закону «Про приведення законодавства України у сфері автомобільного транспорту у відповідність з актами Європейського Союзу», поданого Кабінетом Міністрів України до Верховної Ради України та зареєстрованого за №4683 від 17.05.2016. Комітет Верховної Ради України з питань транспорту 02.11.2016 ухвалив рішення рекомендувати Верховній Раді України повернути законопроект суб'єкту права законодавчої ініціативи на доопрацювання. Підстави вилучення цих норм при доопрацюванні не зрозумілі.

Враховуючи вищевикладене зазначаємо, що законопроектом встановлюються додаткові вимоги до перевізників, що ускладнять їх роботу, та запроваджуються значні штрафні санкції до них. Натомість, на жаль, українські перевізники на практиці не отримують з боку країн ЄС лібералізації умов допуску до європейського ринку. Вважаємо, що законопроект потребує чуттєвого доопрацювання та просимо не погоджувати.

З повагою

Перший віце-президент ГО
«Український транспортний союз»



В.А.Балін