

Вих. № 1/14-2/787n  
від "16" 11 2020р.

Голові Комітету Верховної Ради  
України з питань транспорту  
та інфраструктури  
Кіслю Ю.Г.

**Шановний Юрію Григоровичу!**

05 листопада 2020р. зареєстрований проект Постанови про прийняття за основу проекту Закону України про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю (реєстр. № 3742 від 25.06.2020р.). Попередньо 4 листопада 2020 Комітет з питань транспорту та інфраструктури прийняв рішення про можливість прийняття його за основу.

Поряд з цим, Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України наполягає на тому, що ряд положень цього законопроекту потребує суттєвого доопрацювання.

**1. Вважаємо не доцільним створення державного реєстру товарно-транспортних накладних.**

Наявність документів на вантаж під час його перевезення вже визначена статтею 48 Закону України «Про автомобільний транспорт», а процедура оформлення товарно-транспортної накладної - пунктом 11 Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні. При цьому електронна форма є не обов'язковою. На сьогоднішній день у жодній країні Європи не існує процедури ведення державного реєстру товарно-транспортних накладних. Адміністрування такого реєстру не виправдане, оскільки щорічно відбуватимуться мільйони перевезень, а особовий склад Укртрансбезпеки буде не в змозі опрацювати таку кількість накладних.

Створення електронних товарно-транспортних накладних у масштабах держави призводитиме до невиправданих втрат робочого часу працівників автомобільного транспорту на заповнення та адміністрування відповідних даних. Вважаємо, що така вимога ускладнить чи навіть унеможливить нормальну роботу автоперевізників. Уже на поточний момент перевізники регулярно надсилають скарги на невластиві функції декларування товарів (оформлення загальної декларації прибуття), складності роботи з електронним кабінетом перевізника в частині оновлення даних до ліцензії/розширення ліцензії / бронювання дозволів на проїзд іноземними державами. Вважаємо недоцільним запроваджувати додаткові вимоги до перевізників в умовах пандемії, коли вони знаходяться на межі виживання.

**2. Просимо не збільшувати вже суттєві штрафи, що накладаються на перевізників та не запроваджувати штрафи у межах похибки вагового обладнання.**

0599453



Законопроектом реєстр. №3742, крім відповідальності вантажовідправника, значно (у 10 разів) збільшуються штрафи до перевізників за відсутність будь-якого з необхідних документів.

Зокрема, у статті 60 Закону України «Про автомобільний транспорт» відповідальність автоперевізника за відсутність чітко визначених документів та «інших документів передбачених законодавством» (згідно статей 39, 48 та 53) на момент проведення перевірки встановлюється штраф у розмірі однієї тисячі неоподаткованих мінімумів доходів громадян (17000грн.) замість діючого на сьогодні штрафу (1700 грн). **Таке підвищення у 10 разів вважаємо не обґрунтованим та таким, що несе корупційні ризики.** З огляду на те, що останнім часом цією статтею вже встановлена конкретна значна відповідальність на перевізника саме за перевищення вагових та габаритних норм (до 34000грн.), просимо не збільшувати її, а також залишити існуючий штраф за відсутність будь-яких документів, що не стосуються вагових параметрів чи габаритів.

Запропоновані законопроектами реєстр. №3742 та №3743 штрафи до 3000 н.м.дг. або 51000грн. є занадто обтяжливі для перевізників та перевищують санкції, передбачені навіть у окремих країнах ЄС зі значно вищим рівнем життя.

Із законопроектів необхідно виключити відповідальність за перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм до 2%, оскільки це похибка, яка дає право на проїзд без дозволу та внесення плати за проїзд, вже встановлена постановами Кабінету Міністрів України від 18.01.2001 року №30 та від 27.06.2007 року №879. Аналогічні норми діють в інших іноземних країнах.

### **3. Пропонуємо залишити процедуру нарахування плати за проїзд у разі перевищення параметрів до 7% при міжнародних перевезеннях.**

В Україні діють вагові параметри, які відрізняються з тими, що існують у країнах ЄС та передбачені Директивою 96/53/ЄС від 25 липня 1996 року про встановлення для певних наземних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів при національних і міжнародних переміщеннях і максимально дозволеної ваги при міжнародних переміщеннях. Україна повинна була привести у відповідність ці параметри згідно положень Угоди про асоціацію. Зокрема, для строєних осей така невідповідність складає 9% (Україна 22т.; ЄС-24т.).

На сьогоднішній день згідно статті 53 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачено, що у разі незначного перевищення зазначених нормативів (при міжнародних перевезеннях на 7%) перевезення відбувається з оплатою проїзду, проте без необхідності тривалого оформлення відповідного дозволу. При міжнародних перевезеннях перевізники зазвичай не допускають порушень, а у разі незначних перевищень нормативних параметрів (від 2% до 7%) існує процедура нарахування митними органами єдиного збору без довготривалої процедури погоджень маршрутів та оформлення дозволів на проїзд. Просимо до

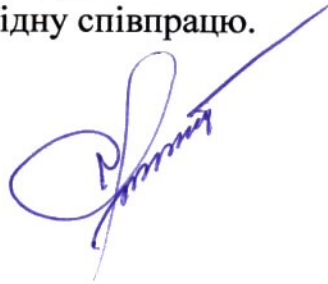
приведення вагових параметрів у відповідність з нормами ЄС не зменшувати рівень такого перевищення до 5%.

**4. З метою обмеження проявів корупції пропонуємо: вилучити вимогу надавати «інші документи передбачені законодавством», забезпечити отримання перевізниками документів за результатами контролю (актів та постанов) та створити єдині підходи в частині звільнення від судового збору.**

З огляду на викладене вище, просимо врахувати висловлені зауваження при доопрацюванні законопроекту до другого читання.

Сподіваємось на подальшу плідну співпрацю.

**З повагою**  
**Президент АсМАП України**



**Л.М. Костюченко**