

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, щодо вдосконалення законодавства у сфері дотримання вагових або габаритних норм»

Законом України «Про автомобільний транспорт» передбачено, що у випадку перевезення вантажів з перевищенням габаритних або вагових обмежень, обов'язковим документом є дозвіл, який дає право на рух автомобільними дорогами України.

Проте, постанова Кабінету Міністрів України від 25.06.2007 № 879 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування», визначає абсолютно недієздатний та непрацюючий механізм видачі таких дозволів.

Так тільки визначення умов, отримання та узгодження дозволу потребує від 21 до 40 днів, а сам дозвіл видається на термін, до 90 днів (кількість поїздок за цей термін не обмежена), тому скільки за цей час буде виконано перевезень та з якими порушеннями, «вирішується» між перевізником і контролюючими органами.

В той же час, «завдяки» такій процедурі, перевезення негабаритних вантажів, (комбайнів, спецтехніки та інших), перейшло в розряд «піратських», та виконуються виключно з урахуванням готівкових розрахунків.

Відсутність можливості оперативного отримання дозволу та бездіяльність контролюючих органів, привела до зростання максимальної ваги вантажу, перевезеного однією вантажівкою, в 3 рази.

Згідно статистичних даних, з 1997 року і по 2018 рік, кількість вантажу на одне авто зросло з 14 тон до 43 тон.

При цьому мова йде тільки про так звані «генеральні» вантажі (зернові та будівельні), загальне перевезення яких вимірюється десятками мільйонів тон.

Паралельно з цим йшло зменшення ціни на послуги вантажних автомобільних перевезень, що призвело до перенесення акценту в вантажних перевезеннях з залізничного транспорту на автомобільний.

До 2010 року зернові вантажі перевозились переважно залізничним транспортом, що склало близько 45 млн. тон/рік, і тільки 15 млн тон перевозились автомобільним транспортом. В 2018 році, зважаючи на те, що загальна кількість зернових зросла до 90 млн тон, частка перевезень залізничним транспортом була вже не більше 50 млн тон. При цьому автотранспорт перевіз вже близько 45 млн тон, що призвело до росту навантаження на автомобільні дороги більше ніж в 3 рази.

Унікальність національного ринку перевезень сільгоспвантажів, полягає в тому, що Україна, вже декілька років поспіль, являється головним в світі імпортером олійних культур з часткою 50-52%. А це, в свою чергу, вимагає перевезень близько 9 млн тон олійних культур, які мають щільність близько 38-42%, тож потребують великокубатурних та багатовісних транспортних засобів. Так як олійні перероблюються переважно на території країни, це фактично потребує переміщення 18-20млн тон. Доля залізничного транспорту в цих перевезеннях олійних культур є вкрай малою, із-за відсутності великокубатурних вагонів та неконкурентності ціни перевезень.

Так, з огляду на ситуацію, яка склалася на ринку перевезень автомобільним транспортом в останні роки, можна зробити висновок, що масові порушення та ігнорування правил перевезень великогабаритних та великовагових вантажів набуло масового характеру та призвело до критичних навантажень на дорожню інфраструктуру та екологію.

Для повернення ситуації в законне русло потрібен комплексний підхід. В рамках цього проекту потрібно зробити наступні кроки:

1 - запровадити відповідальність за перевищення загальної маси транспортних засобів на всі сторони ринку перевезень. Тобто не тільки на перевізників, а і на вантажовідправників і на вантажоодержувачів.

2 - згідно з Директивою 95/63 ЄС ст. 4 пункту 5, з огляду на те що близько 40% вантажного автотранспорту є великокубатурним та має 6 та більше осей і його придбано згідно ПДД, запровадити дієву процедуру щодо видачі дозволів на перевищення загальної маси транспортного засобу, згідно з кількістю осей та навантаженням на них.

Сукупність безконтактного вагового контролю, відповідальність перевізника, відправника та одержувача вантажу та оперативна видача дозволів не залишить економічних факторів для порушень і дозволить знизити кількість вантажу на одне авто.

Зменшення кількості вантажу до 24-26 тон/ед. транспортного засобу, підніме вартість перевезень зернових та будівельних вантажів до 20 - 30%.

Це, в свою чергу, «поверне» конкурентоспроможність залізничних послуг та зменшить екологічне та руйнівне навантаження на автошляхи та довкілля.

2. Цілі і завдання прийняття акту.

Метою прийняття акту є запровадження дієвої процедури видачі дозволу, який дає право на рух автомобільними дорогами України у разі здійснення

перевезення вантажів з перевищенням габаритних або вагових обмежень, отримання коштів за такі перевезення, на користь органів, керуючих дорогами України, зниження корупціогенного фактору в сфері видачі таких дозволів, забезпечення дотримання всіма учасниками ринку автомобільних вантажних перевезень норм законодавства та ведення їх діяльності в рамках правового поля, підвищення якості та безпеки перевезень автомобільним транспортом.

3. Загальна характеристика і основні положення проекту акта.

Проектом передбачається внесення змін до Законів України «Про автомобільні дороги», "Про національну поліцію" і «Про автомобільний транспорт».

Змінами до закону України «Про автомобільні дороги» пропонується передбачити створення механізму видачі дозволу, який дає право на рух автомобільними дорогами України у разі перевезення вантажів з перевищенням габаритних або вагових обмежень, шляхом закріплення цієї функції виключно за Єдиним Розрахунковим Центром, (подалі ЄРЦ), який є структурним підрозділом та представником, центрального органу виконавчої влади, який формує та реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства.

ЄРЦ визначається єдиним уповноваженим органом, який безконтактно приймає заявки на перевезення великовагових та/або великогабаритних вантажів, в автоматичному режимі визначає маршрут перевезення та виставляє рахунок на оплату збору, приймає платежі та перерозподіляє їх між власниками доріг, відповідно до визначеного маршруту та пропорційної відстані, яку проїде транспортний засіб.

Важливо зазначити, що даний дозвіл повинен видаватися окремо на кожне перевезення великовагових та/або великогабаритних вантажів на весь маршрут, з точки навантаження до точки розвантаження, з обов'язковим зазначенням вантажовідправника, вантажоодержувача, пунктів завантаження і розвантаження, найменування вантажу та його кількості. Інформація в дозволі повинна дублюватися в кожній товарно-транспортній накладній або в іншому документі на вантаж, що оформляється при здійсненні перевезень вантажу.

Змінами до Закону України «Про автомобільний транспорт» пропонується передбачити, що під час внутрішніх перевезень вантажів забороняється вантажовідправнику, перевізнику та вантажоодержувачу, допускати перевищення встановлених законодавством вагових або габаритних норм при завантаженні, переміщенні та вивантаженні транспортних засобів та/або порушення умов, визначених у дозволі на участь у дорожньому русі.

Також визначається, що вантажоодержувач зобов'язаний протягом 2 робочих днів подати заяву в електронному форматі територіальному органу центрального

органу виконавчої влади, який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, у випадку якщо у перевізника відсутній дозвіл, який дає право на рух автомобільними дорогами України у разі перевезення вантажів з перевищенням габаритних або вагових обмежень, або у випадку перевищення фактичної загальної маси транспортного засобу над загальною масою, зазначеною в такому дозволі.

4. Стан нормативно-правової бази у даній сфері правового регулювання.

У цій сфері правового регулювання діють такі нормативно-правові акти:

Закон України «Про автомобільний транспорт»;

Закон України «Про автомобільні дороги»;

Закон України "Про національну поліцію "

постанова Кабінету Міністрів України від 27.06.2007 №879 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування»;

постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 №1306 «Про Правила дорожнього руху».

Прийняття проекту Закону не потребуватиме внесення змін та доповнень до інших законодавчих актів України.

5. Фінансово-економічне обґрунтування.

На момент внесення, даний проект акта додаткових виплат із Державного бюджету України не потребує.

6. Прогноз соціально-економічних та інших наслідків прийняття акту.

Прийняття акта сприятиме створенню умов для:

- припинення перевезень вантажів з перевищенням габаритних або вагових обмежень.
- виключення корупціогенного фактору в сфері дотримання всіма учасниками ринку автомобільних вантажних перевезень норм законодавства та ведення їх діяльності в рамках правового поля.
- отримання розпорядниками доріг, додаткових коштів за проїзд великовагових або великогабаритних транспортних засобів, в обсязі 2.5 - 3.0 млрд грн.
- зменшення вантажоперевезень "генеральних" вантажів (сільгосп та будівельних) автомобільними дорогами, та збільшення, за рахунок цього, обсягів перевезень залізничним транспортом.
- зменшення екологічного навантаження на довкілля



СЕДО ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Підписувач: Касай Геннадій Олександрович
Сертифікат: 58E2D9E7F900307B04000000010E2F00427F8300
Дійсний до: 24.04.2022 0:00:00

Апарат Верховної Ради України
№ 280д9/3-2020/114237 від 21.07.2020



150383