



АПАРАТ ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Головне юридичне управління

01008, м.Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.:255-20-76

До реєстр. № 3742
(друге читання)

ЗАУВАЖЕННЯ

до проекту Закону України "Про внесення змін до деяких законів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю"

У Головному юридичному управлінні здійснено юридичну експертизу підготовленого до другого читання Комітетом Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури проекту Закону України про внесення змін до деяких законів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю (далі – законопроект). Щодо пропонованих законодавчих положень звертаємо увагу на таке.

1. Законопроектом передбачається встановити права та обов'язки вантажовідправника (нова стаття 51¹ Закону України "Про автомобільний транспорт"), при цьому стаття 50 цього Закону вже визначає основні права та обов'язки замовника за договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом.

Проте відповідно до Цивільного кодексу України (стаття 909) та Господарського кодексу України (стаття 307) стороною договору перевезення вантажу є вантажовідправник.

Крім того, згідно з визначенням у законопроекті терміном "вантажовідправник" саме вантажовідправник вносить відомості до товарно-транспортної накладної, незважаючи на положення частини другої статті 51 Закону України "Про автомобільний транспорт", за якою замовник за договором про перевезення вантажу зобов'язаний забезпечити своєчасне та повне оформлення документів на перевезення вантажу.

Таким чином, дублюються права та обов'язки замовника та вантажовідправника, а відтак, відповідних змін потребує стаття 51 Закону України "Про автомобільний транспорт".

2. У свою чергу статтею 3 Закону України "Про автомобільний транспорт" визначено, що цей Закон регулює відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів. Таким чином, встановлюючи законопроектом права та обов'язки вантажовідправника та вантажоодержувача (нова стаття 51¹), необхідно поширити сферу дії цього Закону у статті 3 на зазначених суб'єктів як учасників відповідних відносин.

3. У визначенні терміна "вантажоодержувач" передбачено, що фізична особа, фізична особа-підприємець або юридична особа здійснює прийом вантажів та розвантаження транспортних засобів у порядку, встановленому законодавством. Проте згідно з частиною першою статті 918 Цивільного кодексу України завантаження (вивантаження) вантажу здійснюється організацією, підприємством транспорту або відправником (одержувачем) у порядку, встановленому договором. Крім того, слід звернути увагу на некоректність формулювань у цьому визначенні, оскільки відповідно до статей 918 і 919 Цивільного кодексу України одержувач "приймає вантаж та здійснює вивантаження".

4. У визначенні терміна "відмова від габаритно-вагового контролю – будь-які дії або бездіяльність, в тому числі зафіксовані в автоматичному режимі, що призвели до ухилення від проходження габаритно-вагового контролю в зоні габаритно-вагового контролю" не встановлено суб'єкта, яким здійснено такі дії чи бездіяльність. Крім того, фіксація в автоматичному режимі "бездіяльності" унеможлиблюється, оскільки зафіксувати можна певну дію. Відтак, визначення терміна "відмова від габаритно-вагового контролю" не відповідає принципу юридичної визначеності, який є невід'ємною складовою принципу верховенства права, закріпленого статтею 8 Конституції України та згідно з яким юридичні норми мають бути чіткими, ясними і недвозначними, оскільки інше не може забезпечити їх однакове застосування, не виключає необмеженості трактування у правозастосовній практиці.

5. Визначення терміна "зона габаритно-вагового контролю – ділянка автомобільної дороги, яка облаштована відповідними дорожніми знаками, на якій розташовані автоматичні, стаціонарні або пересувні пункти габаритно-вагового контролю" містить внутрішню неузгодженість, оскільки стаціонарний пункт габаритно-вагового контролю – це позначене відповідними дорожніми знаками та розташоване поблизу проїзної частини дороги відокремлене місце для здійснення контролю навантаження на вісь (осі) транспортних засобів, загальна маса та/або габарити яких перевищують установлені параметри, де розташовані спеціальні службові приміщення, споруди з вимірювальним і зважувальним обладнанням, а також майданчики

для зберігання вантажів та стоянки транспортних засобів (постанова Кабінету Міністрів України від 27.06.2007 № 879). Також слід уточнити вид автомобільної дороги у відповідності до статей 5 і 9 Закону України "Про автомобільні дороги", тому що стаціонарні комплекси вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів є складовою автомобільної дороги загального користування.

6. Законопроект передбачає запровадження реєстру товарно-транспортних накладних, яка використовуватиметься "з метою здійснення державного контролю за перевезеннями вантажів транспортними засобами територією України".

Відповідно до Цивільного кодексу України (стаття 909) та Господарського кодексу України (стаття 307) укладення договору перевезення вантажу підтверджується складенням перевізного документа, зокрема товарно-транспортної накладної.

Таким чином, реєстрація товарно-транспортних накладних у відповідному реєстрі призведе до втручання у діяльність суб'єктів господарювання органами державної влади (а саме у договірні відносини суб'єктів господарювання), чим суперечить статті 3 (права і свободи людини визначають зміст і спрямованість держави) та частині першій статті 42 (право на підприємницьку діяльність, не заборонену законом) Конституції України, а також не враховує пункту 4 частини першої статті 3 Цивільного кодексу України (принцип свободи підприємницької діяльності, яка не заборонена законом) та частини першої статті 6 Господарського кодексу України (загальними принципами господарювання в Україні є, зокрема: свобода підприємницької діяльності у межах, визначених законом; заборона незаконного втручання органів державної влади та органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб у господарські відносини) та не може використовуватись з метою здійснення державного контролю, оскільки заходами державного нагляду (контролю) є планові та позапланові заходи, які здійснюються у формі перевірок, ревізій, оглядів, обстежень та в інших формах, визначених законом (стаття 1 Закону України "Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності"), а як передбачено законопроектом, зазначений Закон не поширюється на рейдові перевірки (перевірки на дорозі).

Крім того, законопроект не містить механізму реалізації положень щодо реєстрації товарно-транспортних накладних у відповідному реєстрі. Правова позиція Конституційного Суду України, викладена у Рішенні від 30 травня 2001 року № 7-рп/2001, полягає у тому, що принцип правової держави вимагає наявності у законодавчому акті достатніх і завершених правових механізмів реалізації його положень.

7. Зважаючи на нову редакцію терміна "рейдова перевірка (перевірка на дорозі)" законопроектом передбачається поширити компетенцію центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, щодо здійснення таких перевірок на всіх видах автомобільних доріг.

Так, відповідно до статті 5 Закону України "Про автомобільні дороги" автомобільні дороги поділяються на: автомобільні дороги загального користування; вулиці і дороги міст та інших населених пунктів; відомчі (технологічні) автомобільні дороги; автомобільні дороги на приватних територіях.

Щодо вулиць і доріг міст та інших населених пунктів слід зазначити, що відповідно до статті 16 зазначеного Закону вулиці і дороги міст та інших населених пунктів знаходяться у віданні органів місцевого самоврядування і є комунальною власністю, при цьому органи місцевого самоврядування в частині управління функціонуванням і розвитком вулиць і доріг міст мають право обмежувати або забороняти рух транспортних засобів, навантаження на вісь, загальна маса або габарити яких перевищують норми, визначені для них нормативно-правовими актами, у разі відсутності відповідного спеціального погодження (стаття 20).

До відомчих (технологічних) автомобільних доріг належать внутрішньогосподарські технологічні дороги, що знаходяться у власності юридичних або фізичних осіб (стаття 22), а до автомобільних доріг на приватних територіях належать автомобільні дороги, що знаходяться на територіях, власниками яких є юридичні (недержавні) або фізичні особи (стаття 25).

Відтак, здійснення рейдових перевірок (перевірок на дорозі) центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, на вулицях і дорогах міст та інших населених пунктів, відомчих (технологічних) автомобільних дорогах та автомобільних дорогах на приватних територіях порушує право власності, всупереч статті 41 Конституції України, а у випадку приватної власності (відомчі (технологічні) автомобільні дороги та автомобільні дороги на приватних територіях) може розцінюватись, як втручання в особисте життя, всупереч статті 32 Конституції України.

8. Законопроектом пропонується розширити повноваження центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, у тому числі у сфері міжнародних автомобільних перевезень (новий абзац тринадцятий частини сьомої, новий абзац десятий частини десятої статті 6 Закону України "Про автомобільний транспорт") щодо здійснення "стягнення плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та

інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, в тому числі у судовому порядку".

Слід звернути увагу, що відповідно до статті 5 Закону України "Про виконавче провадження" примусове виконання рішень покладається на органи державної виконавчої служби (державних виконавців) та у передбачених цим Законом випадках на приватних виконавців.

9. Також пропонується доповнити новою частиною статтю 6 Закону України "Про автомобільний транспорт" щодо прав посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, під час проведення рейдової перевірки (перевірки на дорозі).

9.1. Так, під час проведення рейдової перевірки (перевірки на дорозі) встановлюється "право посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, на супроводження та заборону подальшого руху транспортного засобу, що має ознаки порушення нормативів вагових параметрів".

Однак, згідно з пунктом 22 Порядку здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні (постанова Кабінету Міністрів України від 27.06.2007 № 879) у разі виявлення на стаціонарних або пересувних чи автоматичних пунктах габаритно-вагового контролю порушення правил проїзду великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів такий транспортний засіб тимчасово затримується згідно із статтею 265² Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Так, стаття 265² Кодексу України про адміністративні правопорушення (тимчасове затримання транспортних засобів працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції) передбачає, що у разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, передбачені статтею 132¹ (порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами) цього Кодексу, працівник уповноваженого підрозділу, що забезпечує безпеку дорожнього руху, тимчасово затримує транспортний засіб шляхом блокування або доставляє його для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку. Порядок тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Також слід звернути увагу, що організація в установленому порядку супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального та спеціалізованого призначення належить до повноважень

Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать (частина перша статті 52³ Закону України "Про дорожній рух"). У свою чергу згідно із Законом України "Про автомобільний транспорт" до транспортних засобів спеціалізованого призначення належать транспортні засоби, які призначені для перевезення певних категорій пасажирів чи вантажів, зокрема самоскид, цистерна, сідельний тягач, фургон тощо.

Відтак, супроводження транспортного засобу спеціалізованого призначення, а також його тимчасове затримання належить до повноважень Національної поліції.

9.2. Також у цій частині передбачено "право посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, здійснювати опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути".

Так, відповідно до пункту 1 частини першої статті 92 Конституції України виключно законами України визначаються права і свободи людини і громадянина, гарантії цих прав і свобод; основні обов'язки громадянина. Проте натеper законом не визначено процедури встановлення правового статусу свідка, його гарантій, обов'язків, у тому числі обов'язку особи надавати пояснення в межах адміністративного провадження.

Більше того, частиною четвертою статті 12 Закону України "Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності" визначено, що "суб'єкт господарювання, посадові особи суб'єкта господарювання – юридичної особи не несуть відповідальності за відмову надавати пояснення щодо діяльності суб'єкта господарювання".

Так, на відміну від кримінальної та адміністративної відповідальності при застосуванні фінансових санкцій достатньо встановити факт вчинення відповідного порушення, без доведення вини порушника.

Окремо слід звернути увагу, що «опитування водія про обставини вчинення адміністративного правопорушення» суперечить статті 63 Конституції України, за якою «особа не несе відповідальності за відмову давати показання або пояснення щодо себе», оскільки відповідно до частини другої статті 132¹ Кодексу України про адміністративні правопорушення «порушення правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами тягне за собою накладення штрафу на водіїв».

Відтак, запропонована законопроектом норма не буде застосовуватися на практиці.

9.3. Окремо слід звернути увагу щодо некоректності застосування формулювання "право посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті", так як згідно з статтею 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

10. Законопроектом передбачено, що обов'язковим реквізитом до заповнення товарно-транспортної накладної щодо вантажовідправника та вантажоодержувача має бути код платника податків згідно з Єдиним державним реєстром підприємств та організацій України або податковий номер, реєстраційний номер облікової картки платника податків (нова частина третя статті 48 Закону України "Про автомобільний транспорт").

Слід звернути увагу, що "податковий номер" це узагальнююче поняття, яке не може бути реквізитом. Так, відповідно до Порядку обліку платників податків і зборів (наказ Міністерства фінансів України 09.12.2011 № 1588, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 29.12.2011 за № 1562/20300) податковим номером платника податків є: код за Єдиним державним реєстром підприємств та організацій України для платників податків, які включаються до такого реєстру (юридичні особи та відокремлені підрозділи юридичних осіб - резидентів та нерезидентів); реєстраційний номер облікової картки платника податків - фізичної особи, крім осіб, які через свої релігійні переконання відмовились від прийняття реєстраційного номера облікової картки платника податків та повідомили про це відповідний контролюючий орган і мають відмітку у паспорті про право здійснювати будь-які платежі за серією (за наявності) та номером паспорта.

Аналогічне зауваження стосується застосування формулювання "податковий номер" у новій статті 51¹ Закону України "Про автомобільний транспорт".

11. Також слід звернути увагу, що законопроект (нова частина третя статті 48 Закону України "Про автомобільний транспорт") не визначає обов'язковим реквізитом зазначення відомостей щодо вантажу всупереч визначенню самого терміна товарно-транспортної накладної, як документа призначеного для обліку товарно-матеріальних цінностей на шляху їх переміщення.

12. Як вже зазначалося вище, новою статтею 51¹ Закону України "Про автомобільний транспорт" встановлюються права та обов'язки вантажовідправника та вантажоодержувача.

12.1. Зокрема, "вантажовідправник має право на передачу вантажу перевізнику для перевезення". Проте частина друга статті 917 Цивільного кодексу України наголошує, що відправник повинен пред'явити у встановлений строк вантаж, який підлягає перевезенню. Крім того, частина перша статті 921 Цивільного кодексу України передбачає, що відправник за ненадання вантажу або невикористання наданого транспортного засобу з інших причин несе відповідальність, встановлену договором.

12.2. Також законопроектом передбачено право вантажовідправника на відшкодування збитків, що виникли внаслідок втрати чи пошкодження вантажу. Так само частиною першою статті 51 Закону України "Про автомобільний транспорт" визначено право замовника за договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом отримати компенсацію згідно із законодавством за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату або несвоєчасність доставки.

Звертаємо увагу, що право на відшкодування збитків має замовник послуги (сторона договору перевезення вантажу, за яким "одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату)". У свою чергу перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди (стаття 921 Цивільного кодексу України).

12.3. Частина друга запропонованої статті передбачає обов'язок вантажовідправника щодо внесення до товарно-транспортної накладної відповідних відомостей, що по суті дублює зобов'язання щодо заповнення вантажовідправником обов'язкових реквізитів у товарно-транспортній накладній (нова частина третьої статті 48 Закону України "Про автомобільний транспорт"), але при цьому передбачає зазначення різних відомостей, що свідчить про внутрішню неузгодженість тексту законопроекту.

12.4. Також законопроектом передбачене зобов'язання вантажовідправника відшкодовувати витрати та збитки, заподіяні внаслідок порушення ним законодавства з питань перевезення вантажів.

Стаття 92 Конституції України наголошує, що виключно законами України визначаються засади цивільно-правової відповідальності; діяння, які є злочинами, адміністративними або дисциплінарними правопорушеннями, та відповідальність за них. Так, стаття 60 Закону України "Про автомобільний транспорт" встановлює відповідальність за порушення законодавства про

автомобільний транспорт, та передбачає застосування адміністративно-господарських штрафів до автомобільних перевізників.

Звертаємо увагу, що відповідальність вантажовідправника можна передбачити як відповідальність за зобов'язаннями, що випливають із договору перевезення, якщо визначити вантажовідправника стороною договору перевезення вантажів, так як в іншому випадку таку відповідальність нестиме замовник.

12.5. Також слід звернути увагу, що запропонована нова стаття 51¹ Закону України "Про автомобільний транспорт" потребує доопрацювання в частині формулювань щодо випадку зазначення серії та номера паспорта у відповідності до Закону України "Про Єдиний державний демографічний реєстр та документи, що підтверджують громадянство України, посвідчують особу чи її спеціальний статус", а саме потребує виключення слова "або відмітку у відповідному полі у ID-картці".

13. Змінами у статтю 60 Закону України "Про автомобільний транспорт" передбачено встановлення штрафу у розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за перевезення пасажирів та вантажів за відсутності на момент проведення перевірки документів, перелік яких визначений статтями 39 та 48 цього Закону. При цьому перелік документів, передбачених статтями 39 і 48 цього Закону не є вичерпним, так як містить посилання "інші документи, передбачені законодавством".

Тому, пропонуване положення законопроекту не враховує вимоги юридичної визначеності закону як складової принципу верховенства права (стаття 8 Конституції України), що відповідно до Рішення Конституційного Суду України від 22 вересня 2005 року № 5-рп/2005 неминує призводити до сваволі. Відтак встановлення відповідальності за відсутність необмеженої кількості документів несе у собі суттєві корупціогенні ризики.

Також слід зазначити, що запропонований законопроект розмір штрафу є надто великим в порівнянні з розмірами штрафів, що накладаються за вчинення порушень, передбачених статтею 128 Кодексу України про адміністративні правопорушення (зокрема випуск на лінію транспортних засобів без необхідних документів, передбачених законодавством) або ж статтею 126 цього Кодексу (керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом). Крім того, такі великі розміри штрафів притаманні кримінально-правовим санкціям, а тому мають бути економічно обґрунтовані з огляду на характер і ступінь суспільної небезпеки такого порушення.

14. У змінах до статті 60 Закону України "Про автомобільний транспорт" що стосуються відповідальності за перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм (нові абзаци чотирнадцятий – сімнадцятий частини першої) застосовуються нові формулювання "неподільний вантаж" та "подільний вантаж". Так як законодавством не визначено відповідних термінів, їх застосування при встановленні відповідальності не відповідає принципу юридичної визначеності.

15. Також слід звернути увагу, що у зв'язку зі змінами у статті 60 Закону України "Про автомобільний транспорт" в частині встановлення штрафів за перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм (законопроектом запропоновано чотири абзаци для встановлення штрафів у відсотковій відповідності щодо перевищення габаритно-вагових норм на відміну від чинної редакції цих норм) відповідних змін потребуватиме Бюджетний кодекс України (пункт 6³ частини третьої статті 29) та Закон України "Про джерела фінансування дорожнього господарства України" (частина перша статті 5) в частині посилання на відповідні абзаци частини першої статті 60 Закону України "Про автомобільний транспорт". Крім того, потребуватиме узгодження встановлений відсоток адміністративно-господарських штрафів за відповідне порушення законодавства про автомобільний транспорт в частині надходження до державного дорожнього фонду у цьому Законі, Бюджетному кодексі України та Законі України "Про джерела фінансування дорожнього господарства України".

16. У новій частині восьмій статті 60 Закону України "Про автомобільний транспорт" передбачається, що порядок розгляду справи про порушення, стягнення у вигляді штрафу за порушення, викладені у цій статті, та порядок оскарження постанови по справі про правопорушення визначає Кабінет Міністрів України.

Однак, відповідно до пункту 22 статті 92 Конституції України виключно законами України визначаються засади цивільно-правової відповідальності; діяння, які є злочинами, адміністративними або дисциплінарними правопорушеннями, та відповідальність за них.

Крім того, розгляд справи про порушення законодавства про автомобільний транспорт передбачає певний алгоритм дій посадових осіб, центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, а отже і повноваження органу державної влади.

Тому закріплення такого повноваження за Кабінетом Міністрів України суперечить статті 19 Конституції України згідно з якою "органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти

лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України".

Також наголошуємо, що відповідно до частини другої статті 241 Господарського кодексу України перелік порушень, за які з суб'єкта господарювання стягується штраф, розмір і порядок його стягнення визначаються законами, що регулюють податкові та інші відносини, в яких допущено правопорушення.

Відтак, запропоноване законопроектом положення, не враховує правової позиції Конституційного Суду України, за змістом якої неповнота законодавчого регулювання притягнення юридичних осіб до відповідальності не відповідає конституційному визначенню України як правової держави (пункту 5 мотивувальної частини Рішення від 30 травня 2001 року за №7-рп/2001).

17. Змінами у статті 2 Закону України "Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності" пропонується виключити зі сфери дії цього Закону державний нагляд (контроль) "за дотриманням суб'єктами господарювання, що провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту під час проведення рейдових перевірок (перевірок на дорожі)", при цьому наводиться посилання, що рейдові перевірки (перевірки на дорожі) "здійснюються з урахуванням особливостей, визначених Законом України "Про автомобільний транспорт".

Звертаємо увагу, що застосування такого формулювання є некоректним та не відповідає принципу юридичної визначеності (оскільки не можна виключивши рейдові перевірки зі сфери дії Закону, одночасно передбачити посилання на особливості цих перевірок).

18. Також відповідно до пункту 2 розділу II законопроекту Кабінету Міністрів України доручається у 2022 році поінформувати Верховну Раду України про стан виконання цього Закону.

Звертаємо увагу, що Верховна Рада України і Кабінет Міністрів України як органи державної влади мають діяти відповідно до частини другої статті 19 Конституції України (лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України).

Наразі статтею 15 Закону України "Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності" передбачено, що "порядок ... відстеження результативності та перегляду законів, що регулюють господарські відносини та адміністративні відносини між регуляторними органами або іншими органами державної влади та суб'єктами господарювання, визначаються законом про Регламент Верховної Ради України з урахуванням вимог цього Закону". А згідно із статтею 16 цього ж

Закону "Кабінет Міністрів України подає Верховній Раді України інформацію про здійснення державної регуляторної політики в системі органів виконавчої влади. Щорічні звіти Кабінету Міністрів України оприлюднюються шляхом їх опублікування в газетах "Голос України" та "Урядовий кур'єр".

Однак, натепер ні Регламентом Верховної Ради України, ні Законом України "Про Кабінет Міністрів України" не визначено строки, порядок, критерії та наслідки здійснення Верховною Радою України та Кабінетом Міністрів України оцінки стану виконання закону, а також процедуру подання та розгляду відповідних звітів. Відтак, ефективне впровадження положення, передбаченого частиною третьою статті 8 законопроекту, можливе за умови внесення відповідних змін до згаданих законодавчих актів.

Узагальнюючий висновок: законопроект потребує доопрацювання з урахуванням можливостей, передбачених частиною шостою статті 118 Регламенту Верховної Ради України.

**Заступник керівника
Головного управління**

В. МІЛОВАНОВ



ЄАС ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Підписувач: Мілованов Володимир Васильович
Сертифікат: 58E2D9E7F900307B04000000445F290035D59100
Дійсний до: 10.03.2023 0:00:00

Апарат Верховної Ради України
№ 07/02-2021/173960 від 28.05.2021



523241