**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

**до проєкту Закону України «Про внесення змін до статті 133-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо захисту національного ринку транспортних послуг та суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, та для забезпечення балансу інтересів держави»**

1. **Мета**

Проєкт Закону України «Про внесення змін до статті 133-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо захисту національного ринку транспортних послуг та суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту та для забезпечення балансу інтересів держави» (далі- проєкт акта) розроблено з метою забезпечення рівних умов для національних та іноземних перевізників на ринку транспортних послуг України шляхом встановлення справедливих та пропорційних адміністративно-господарських штрафів за порушення у частині виконання каботажних перевезень автомобільним транспортом**.**

1. **Обґрунтування необхідності прийняття акта**

З метою усунення дисбалансу та захисту українських перевізників проєктом акта пропонується встановити еквівалентні штрафи для іноземних перевізників, які здійснюють перевезення автомобільним транспортом на території України.

Українські суб’єкти господарювання, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення, стикаються із значними фінансовим санкціями під час здійснення діяльності на території іноземних держав. Аналіз нормативно-правових актів та практики застосування штрафних санкцій у країнах ЄС та інших державах свідчить, що розмір штрафів для українських перевізників у цих країнах значно перевищує аналогічні адміністративно-господарські штрафи, що застосовуються до нерезидентів, які здійснюють перевезення автомобільним транспортом по території України.

Для прикладу, наприкінці 2024 року у Республіці Польща прийнято закон, який регулює переміщення вантажів по їх території шляхом обов’язкової реєстрації в системі SENT, метою впровадження якої є запобігання каботажним перевезенням та забезпечення прозорості транспортних операцій. Однак, навіть за дрібні порушення, які пов’язані з використанням цієї системи, до українських перевізників застосовують штрафи максимального розміру, який сягає 12 тис. злотих (приблизно 120 000 грн).

Відповідно до указу Королівства Бельгія від 19 липня 2000 року про стягнення та внесення коштів у разі виявлення певних правопорушень на автомобільному транспорті у ситуації, коли автомобіль виконує нелегальний каботаж – передбачено штраф у розмірі 1980 євро (приблизно 86 тис грн).

Відповідно до Кодексу адміністративних порушень Литовської Республіки перевезення вантажів з порушенням правил каботажного сполучення тягне за собою штраф для водіїв до 2 тис. євро (приблизно 87 тис грн).

Відповідно до рішення Уряду Румунії про внесення змін та доповнень до Постанови Уряду № 69/2012 про встановлення порушень положень Регламенту (ЄС) № 1.071/2009 передбачено штрафи за порушення правил каботажу у розмірі до 2,5 тис. євро (приблизно 110 тис. грн).

Відповідно до чинного законодавства України (*стаття 133-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення*) здійснення внутрішніх автомобільних перевезень пасажирів і вантажів на території України транспортними засобами, зареєстрованими в інших державах, або міжнародних двосторонніх чи транзитних перевезень пасажирів і вантажів без відповідного дозволу, а також порушення особливих умов і правил, зазначених у ліцензії на здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів, тягне за собою накладення адміністративно-господарських штрафів у розмірі
до 17 000 грн.

У 2022 році за порушення статті 57 Закону України «Про автомобільний транспорт» Державною службою України з безпеки на транспорті виявлено 84 випадки перевезення пасажирів і вантажів на території України іноземними перевізниками, у 2023 році – цей показник склав 114 порушень, а вже у 2024 році – 148 порушень.

Запровадження пропорційних адміністративно-господарських штрафів для нерезидентів, які здійснюють перевезення по території України, є необхідним для усунення нерівності на ринку, де українські перевізники стикаються з великими штрафами в ЄС. Це дозволить захистити економічну стабільність національних автомобільних перевізників, запобігти незаконним каботажним перевезенням, а також збільшити надходження до бюджету. Такий підхід створить рівні умови для всіх учасників ринку та сприятиме розвитку української транспортної галузі, забезпечуючи чесну конкуренцію та захист національних інтересів.

1. **Основні положення проєкту акта**

Проєкт акта передбачається внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення та Закону України «Про автомобільний транспорт», якими врегульовується питання стосовно притягнення до відповідальності за порушення у частині виконання каботажних перевезень територією України та визначення їх розміру, який збалансує умови для національних перевізників, забезпечуючи справедливу конкуренцію.

1. **Правові аспекти**

У даній сфері правового регулювання діють:

Кодекс України про адміністративні правопорушення,

Закон України «Про автомобільний транспорт**»**.

1. **Фінансово-економічне обґрунтування**

Реалізація акта не потребуватиме додаткового фінансування з Державного та місцевих бюджетів.

1. **Позиція заінтересованих сторін**

Проєкт акта не потребує проведення публічних консультацій.

Проєкт акта не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю, функціонування і застосування української мови як державної та не потребує погодження з уповноваженими представниками всеукраїнських асоціацій органів місцевого самоврядування, відповідними органами місцевого самоврядування, уповноваженими представниками всеукраїнських профспілок, їх об’єднань та всеукраїнських об’єднань організацій роботодавців, з Урядовим уповноваженим з прав осіб з інвалідністю та всеукраїнськими громадськими організаціями осіб з інвалідністю, їх спілками, Уповноваженим із захисту державної мови.

Проєкт акта не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності та не потребує погодження з Науковим комітетом Національної ради з питань розвитку науки і технологій.

1. **Оцінка відповідності**

У проекті акта відсутні положення, що:

стосуються зобов’язань України у сфері європейської інтеграції

стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод;

впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків;

містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов’язаних з корупцією;

створюють підстави для дискримінації.

Для визначення необхідності проведення антикорупційної експертизи проєкт акта буде направлено до Національного агентства з питань запобігання корупції.

1. **Прогноз результатів**

Реалізація акту дозволить забезпечити:

* баланс інтересів національних та іноземних перевізників шляхом встановлення справедливих та пропорційних адміністративно-господарських штрафів за порушення каботажних перевезень, що дозволить створити рівні умови для конкуренції на ринку перевезень;
* **захист інтересів національних перевізників** від негативного впливу незаконних каботажних перевезень та зловживань з боку іноземних перевізників, що здійснюють перевезення без відповідних дозволів, що сприятиме розвитку національної транспортної галузі.

Вплив на інтереси заінтересованих осіб:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Заінтересована сторона** | **Вплив реалізації акта на заінтересовану сторону** | **Пояснення очікуваного впливу** |
| Національні автомобільні перевізники  | Позитивний | отримають рівні конкурентні умови з іноземними автомобільним перевізниками |
| Органи державної влади | Позитивний | отримають ефективніші механізми контролю за дотриманням законодавства у сфері каботажних перевезень, що дозволить запобігати порушенням та покращити регулювання транспортної галузі |
| Держава | Позитивний | зростуть надходження до бюджету, що дозволить спрямувати додаткові кошти на розвиток транспортної інфраструктури та покращення умов для національних перевізників.. |

Віце-прем’єр-міністр з відновлення

України – Міністр розвитку громад

та територій України Олексій КУЛЕБА

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2025 року

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_