

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проєкту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо гармонізації вимог до режимів праці та відпочинку водіїв і використання тахографів зі стандартами Європейського Союзу»

1. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Україна, підписавши та ратифікувавши Угоду про асоціацію з Європейським Союзом, узяла на себе зобов'язання поступово наблизити національне законодавство до права ЄС у всіх секторах, визначених додатками до Угоди, включно з автомобільним транспортом. Одним із ключових напрямів такої гармонізації є імплементація соціального законодавства Європейського Союзу, яке регулює режим праці та відпочинку водіїв, використання тахографів, порядок організації контролю та відповідальність за порушення.

Станом на сьогодні в Україні більшість положень, які стосуються режимів праці та відпочинку, порядок використання тахографів, правила зберігання й аналізу даних, а також вимоги до технічних характеристик цих пристроїв, урегульовані переважно підзаконними актами (зокрема, Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів» № 340 від 07.06.2010). Такий стан справ не відповідає ні практиці держав-членів ЄС, де ці правила мають силу закону, ні міжнародним зобов'язанням України. Відсутність чітких законодавчих норм унеможливорює ефективний контроль, створює прогалини в правозастосуванні та сприяє недобросовісній конкуренції серед перевізників.

Важливо врахувати, що з моменту підписання Угоди про асоціацію деякі нормативні акти ЄС, які Україна зобов'язалася імплементувати, були змінені або втратили чинність. Зокрема:

Регламент (ЄЕС) № 3821/85, який визначав правила для тахографів, втратив чинність і був повністю замінений сучасним Регламентом (ЄЕС) № 165/2014.

Положення, що стосуються технічних характеристик тахографів, істотно модернізовані у зв'язку із запровадженням «розумних тахографів» першого та другого покоління (smart tachograph I та II), що деталізовано у Регламенті (ЄС) № 2016/799 та Регламенті (ЄС) № 2021/1228.

Базові соціальні правила ЄС, закріплені в Регламенті (ЄС) № 561/2006, продовжують діяти та становлять основу для правового регулювання часу керування, перерв та відпочинку водіїв.

Таким чином, для повного і належного виконання Україною своїх міжнародних зобов'язань необхідне оновлення та системне унормування положень законодавства у цій сфері на рівні закону, а не підзаконних актів. Законопроект повністю враховує оновлене *acquis* ЄС та забезпечує актуальне відображення норм, які застосовуються в Європейському Союзі станом на сьогодні.

2. Мета

Законопроект спрямований на формування в Україні сучасної, прозорої та

ефективної системи регулювання режимів праці та відпочинку водіїв, що відповідає європейським стандартам безпеки дорожнього руху. Він визначає комплексну трансформацію правового поля у сфері автомобільного транспорту шляхом:

- законодавчого закріплення чітких норм щодо максимальної тривалості керування, мінімальних перерв, щоденних та щотижневих періодів відпочинку;
- визначення статусу і функцій мобільних працівників;
- запровадження обов'язковості використання цифрових і розумних тахографів у контрольованих категоріях транспортних засобів;
- законодавчого регулювання порядку встановлення, активації та калібрування тахографів;
- встановлення однозначного порядку зчитування, зберігання та передачі даних тахографів;
- створення ефективної державної системи контролю за дотриманням режимів праці та відпочинку;
- встановлення дієвих санкцій за порушення законодавства у цій сфері.

Законопроект формує комплексний підхід: від визначення термінів і базових понять до практичних процедур контролю і відповідальності. Це відповідає системі, яка діє в Європейському Союзі.

3. Основні положення проекту акта

Законопроект значно змінює законодавчу архітектуру Закону України «Про автомобільний транспорт» (далі - Закон) і вводить нові розділи та статті, що повністю відображають зміст регламентів та директив ЄС.

Перш за все, проект значно розширює та уточнює Статтю 1 Закону, що містить визначення термінів. На основі європейських норм в українське законодавство вводиться низка нових понять, які до цього часу були або відсутні, або відображені лише в підзаконних актах. До них належать: «час керування», «інша робота», «період відпочинку», «перерва», «робочий час мобільного працівника», «картка водія», «картка контролю», «картка підприємства», «картка майстерні», «цифровий тахограф», «розумний тахограф» тощо. Це формує єдину термінологічну базу, яка є необхідною для належного правозастосування.

Законопроект також містить положення щодо режимів праці та відпочинку водіїв. У ньому нормативно закріплені положення щодо максимальної

тривалості щоденного та щотижневого керування, мінімальної тривалості перерв та відпочинку, обов'язками перевізника щодо організації праці водіїв, а також заборонаю проводити регулярний щотижневий відпочинок у кабіні. Усі ці положення повністю відповідають сучасним нормам держав-членів ЄС.

Також, у законопроекті визначені норми щодо встановлення, використання та обслуговування тахографів, а також порядок зчитування й зберігання даних. Законопроект запроваджує обов'язок оснащення контрольованих категорій транспортних засобів цифровими або розумними тахографами. Вводяться чіткі строки та вимоги для калібрування та активації пристроїв, механізми зчитування даних, порядок їх зберігання та надання центральному органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті.

Крім того, законопроект встановлює мінімальну інтенсивність перевірок, що має становити не менше 3% від загальної кількості робочих днів водіїв. Він також передбачає право центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті на проведення перевірок на дорозі, у приміщеннях перевізника, а також можливість дистанційного зчитування даних розумних тахографів для попереднього відбору транспортних засобів.

Особливо важливим елементом законопроекту є посилення та систематизація відповідальності за порушення. Законодавство доповнюється нормами про штрафи за порушення режимів праці та відпочинку, невиконання обов'язку щодо зчитування і зберігання даних тахографа, використання пристроїв обходу, а також за керування без картки водія. Такі підходи відповідають європейській системі санкцій та спрямовані на попередження маніпуляцій.

4. Правові аспекти

У цій сфері правових відносин діють такі нормативно-правові акти:

Конституція України

Закон України «Про автомобільний транспорт»;

Закон України «Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)»;

Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів» № 340 від 07.06.2010.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація проекту акта не потребує додаткових витрат з Державного бюджету та/або місцевих бюджетів.

6. Прогноз впливу

Прийняття цього законопроекту забезпечить суттєве підвищення рівня

безпеки дорожнього руху, зменшення аварійності через втому водіїв, поліпшення умов праці мобільних працівників та посилення добросовісної конкуренції серед автомобільних перевізників. Законопроект усуває правову невизначеність, створює прозору систему контролю та відповідальності й підвищує ефективність державного нагляду.

Окремим важливим наслідком є спрощення доступу українських перевізників до європейського ринку та взаємне визнання правил і стандартів, що сприятиме інтеграційним процесам та зміцненню економічного співробітництва.

8. Прогноз результатів

Прийняття цього законопроекту матиме комплексний позитивний ефект як для держави, так і для учасників ринку автомобільних перевезень. У короткостроковій перспективі очікується впорядкування нормативної бази, підвищення дисципліни серед водіїв і перевізників, а також зменшення кількості порушень режимів праці та відпочинку. У середньостроковій перспективі запровадження обов'язкового використання цифрових і розумних тахографів дозволить суттєво підвищити якість контролю, мінімізувати можливість маніпуляцій та підробки облікових даних, створити достовірну інформаційну базу для державного нагляду та аналітики. У довгостроковій перспективі очікується значне підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зниження рівня аварійності з тяжкими наслідками, формування здорової конкуренції на ринку автоперевезень, повна сумісність української системи контролю зі стандартами Європейського Союзу та зміцнення позицій українських перевізників на міжнародному ринку. Законопроект також забезпечить сталий розвиток транспортного сектору, підвищення його ефективності та формування цивілізованих умов праці для всіх мобільних працівників.

Народні депутати України

**Крейденко В. В.
та ін.**

