



МІНІСТЕРСТВО ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ
(Мінекономіки)

вул. М. Грушевського 12/2, м. Київ, 01008, тел. (044)200-47-53, факс (044)253-63-71 E-mail:
meconomy@me.gov.ua, <http://www.me.gov.ua>, код ЄДРПОУ 37508596

На № 04-27/3-2023/83779 від 21.04.2023
№ 04-27/3-2023/100173 від 10.05.2023

Комітет Верховної Ради України з
питань правоохоронної діяльності

*Щодо зауважень до
проектів Законів України
реєстр. №№ 9210 та 9210-1*

Міністерство економіки України опрацювало проект Закону України «Про внесення змін до статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законодавчих актів України щодо безпеки експлуатації транспортних засобів» (реєстр. № 9210 від 17.04.2023) далі – проект Закону № 9210), та альтернативний законопроект (реєстр. № 9210-1 від 01.05.2023) (далі – проект Закону № 9210-1) і в межах компетенції надає зауваження та пропозиції.

1. Правові та організаційні засади застосування технічних регламентів і передбачених ними процедур оцінки відповідності визначені Законом України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» (далі – Закон про технічні регламенти), відповідно до якого:

технічний регламент – це нормативно-правовий акт, в якому визначено характеристики продукції або пов'язані з ними процеси та методи виробництва, включаючи відповідні адміністративні положення, додержання яких є обов'язковим. Він може також включати або виключно стосуватися вимог до термінології, позначень, пакування, маркування чи етикетування в тій мірі, в якій вони застосовуються до продукції, процесу або методу виробництва (стаття 1);

цілями прийняття технічних регламентів є захист життя та здоров'я людей, тварин і рослин, охорона довкілля та природних ресурсів, забезпечення енергоефективності, захист майна, забезпечення національної безпеки та запобігання підприємницькій практиці, що вводить споживача (користувача) в оману (частина перша статті 9);



ДОКУМЕНТ СЕД Мінекономіки АСКОД

Підписувач **Свириденко Юлія Анатоліївна**
Сертифікат **58E2D9E7F900307B04000007EB82C004B709B00**
Дійсний з **12.11.2021 0:00:00** по **11.11.2023 23:59:59**

Мінекономіки



2432-01/25918-01 від 02.06.2023 13:15

технічні регламенти затверджуються законами, актами Кабінету Міністрів України, відповідних державних органів та міністерств, визначених частиною третьою статті 8 цього Закону (частина четверта статті 9);

нормативно-правовий акт, що має визначені цим Законом ознаки технічного регламенту, вважається технічним регламентом незалежно від використання в назві такого акта слів «технічний регламент» (частина п'ята статті 9).

З огляду на зазначене, нормативно-правовий акт, який встановлює екологічні норми для транспортних засобів є технічним регламентом.

Отже, в абзаці другому підпункту 1 та абзацах другому-четвертому підпункту 2 пункту 1 розділу II «Прикінцеві положення» проекту Закону № 9210 слова «та екологічних норм» потребують виключення.

2. Підпунктом 5 пункту 1 розділу I проекту Закону № 9210 пропонується частину третю статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення після слів «своєчасно його не пройшов» доповнити словами «або транспортним засобом, який не має чинного сертифіката відповідності чи іншого передбаченого законодавством документу про підтвердження відповідності».

Ураховуючи запропоновану зміну, керування транспортним засобом, який не має чинного сертифіката відповідності або іншого передбаченого законодавством документа про підтвердження відповідності, вважатиметься адміністративним правопорушенням та призведе до накладення відповідної санкції на водія такого засобу.

Водночас запровадження такої норми призведе до:

суттєвого збільшення звернень власників (водіїв за довіреністю) транспортних засобів, які придбали транспортний засіб після здійснення його першої державної реєстрації і не мають чинного документа про відповідність такого транспортного засобу встановленим вимогам, до відповідних органів з оцінки відповідності, що у свою чергу може призвести до зростання рівня цін на проведення такої оцінки відповідності;

неможливості керування справними транспортними засобами, які були вперше зареєстровані до останніх змін окремих технічних вимог до транспортних засобів (наразі останні зміни окремих технічних вимог до транспортних засобів відбулись 19.11.2021 (дата набрання чинності наказом Мінінфраструктури від 15.09.2021 № 487 «Про затвердження Змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання», зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 05.11.2021 за № 1448/37070));

можливого підвищення рівня цін на транспортні засоби, через необхідність оновлення автопарку суб'єктів господарювання, що в умовах воєнного стану також призведе до підвищення рівня споживчих цін.

Аналогічне зауваження стосується абзацу четвертого підпункту 2 пункту 1 розділу II «Прикінцеві положення» проекту Закону № 9210.

При цьому, пояснювальна записка до проекту Закону № 9210 не містить достатніх обґрунтувань необхідності впровадження запропонованих норм.

3. Запропонована редакція абзацу другого підпункту 1 пункту 1 розділу II «Прикінцеві положення» проекту Закону № 9210 в частині одностороннього визнання в Україні документів про відповідність, виданих згідно із

законодавством держав-членів ЄС, не узгоджується із статтею 45 Закону про технічні регламенти та потребує відповідного доопрацювання.

Крім того, запропоноване положення може призвести до необхідності одностороннього визнання документів про відповідність, виданих згідно із законодавством інших держав-членів СОТ, оскільки Україна зобов'язана дотримуватися міжнародних зобов'язань, узятих в рамках Угоди про технічні бар'єри у торгівлі, що є додатком до Марракеської угоди про заснування Світової організації торгівлі 1994 року (далі – Угода ТБТ).

Так, статтею 1 «Загальний режим найбільшого сприяння» Генеральної угоди про тарифи й торгівлю, що лежить в основі Угоди ТБТ, зокрема, передбачено наступне: щодо всіх правил і формальностей у зв'язку з імпортом та експортом будь-яка перевага, сприяння, привілей чи імунітет, які надаються будь-якою стороною, що домовляється, стосовно будь-якого товару, що походить з будь-якої іншої країни чи призначений для будь-якої іншої країни, повинні негайно і безумовно надаватися подібному товару, що походить із території всіх інших сторін чи призначений для території всіх інших сторін.

Тобто, держави-члени СОТ зобов'язані надавати товарам інших держав-членів режим аналогічний тому режиму, який надається товарам з будь-якої іншої країни-члена. Отже, жодна країна-член не повинна встановлювати будь-які особливі торгові переваги іншим країнам або здійснювати щодо них дискримінацію. Усі країни перебувають у рівних умовах і всі користуються благами, що їм надають будь-які заходи для зниження торговельних бар'єрів.

Стосовно процедур оцінки відповідності стаття 5 Угоди ТБТ передбачає дотримання принципу недискримінації щодо доступу постачальника товарів аналогічних до товарів національного виробництва чи походженням з будь-якої іншої країни СОТ, за порівнювальних умов.

Також звертаємо увагу, що запропонована редакція абзацу другого підпункту 1 пункту 1 розділу II «Прикінцеві положення» проекту Закону № 9210 передбачає, що лише сертифікати, отримані за адміністративними процедурами російської федерації та республіки білорусь, не можуть бути документами, що засвідчують відповідність транспортних засобів встановленим вимогам, а усі інші види документів про відповідність засвідчуватимуть відповідність транспортних засобів встановленим вимогам.

4. Відповідно до Закону про технічні регламенти документ про відповідність – декларація (в тому числі декларація про відповідність), звіт, висновок, свідоцтво, сертифікат (у тому числі сертифікат відповідності) або будь-який інший документ, що підтверджує виконання заданих вимог, які стосуються об'єкта оцінки відповідності.

Ураховуючи зазначене пропонуємо в абзаці другому підпункту 5 пункту 1 розділу I та абзаці другому підпункту 1 і абзацах другому-четвертому підпункту 2 пункту 1 розділу II «Прикінцеві положення» проекту Закону № 9210 слова «документ про підтвердження відповідності» та «документи, що засвідчують відповідність» в усіх відмінках замінити словами «документ про відповідність» у відповідному відмінку.

5. Редакція абзацу третього підпункту 2 пункту 1 розділу II «Прикінцеві положення» проекту Закону № 9210 не може бути підтримана як така, що не забезпечує досягнення мети, зазначеної у пояснювальній записці до проекту Закону № 9210, а саме підвищення рівня дорожньої безпеки, оскільки реєстрація транспортного засобу в країнах, де застосовуються мінімальні вимоги безпеки, не може бути прирівняна до здійснення оцінки відповідності вимогам, що діють в Україні.

Крім того, вважаємо, що запропоновані абзацами третім та четвертим положення підпункту 2 пункту 1 розділу II «Прикінцеві положення» проекту Закону № 9210 не є предметом правового регулювання Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів».

6. Підпунктом 1 пункту 1 розділу I проекту Закону № 9210 пропонується внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення, зокрема у частині першій статті 121 слова «що має несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і *стандартів*» замінити на «експлуатація якого заборонена вимогами законодавства через наявність технічних несправностей, невідповідність технічним вимогам, незаконне виготовлення або переобладнання без відповідних дозволів з порушенням вимог *стандартів*, правил і нормативів, що стосуються безпеки дорожнього руху».

Правові та організаційні засади стандартизації в Україні встановлює Закон України «Про стандартизацію» (далі – Закон про стандартизацію).

Статтею 6 Закону про стандартизацію встановлено, що залежно від рівня суб'єкта стандартизації, що приймає *нормативні документи*, вони поділяються на:

національні стандарти та кодекси усталеної практики, прийняті національним органом стандартизації;

стандарти, кодекси усталеної практики та технічні умови, прийняті підприємствами, установами та організаціями, що здійснюють стандартизацію.

Відповідно до частин другої та третьої статті 16 Закону про стандартизацію *стандарти, кодекси усталеної практики та технічні умови, прийняті підприємствами, установами та організаціями, застосовуються на добровільній основі*. Право власності на стандарти, кодекси усталеної практики і технічні умови, прийняті підприємствами, установами та організаціями, і видані ними каталоги належать відповідним підприємствам, установам та організаціям.

Частиною першою та другою статті 23 Закону про стандартизацію визначено, що *національні стандарти та кодекси усталеної практики застосовуються безпосередньо чи шляхом посилання на них в інших документах. Національні стандарти та кодекси усталеної практики застосовуються на добровільній основі*, крім випадків, якщо обов'язковість їх застосування встановлена нормативно-правовими актами.

Тобто національні стандарти, стандарти, кодекси усталеної практики та технічні умови, прийняті підприємствами, установами та організаціями, є *добровільними* до застосування.

Обов'язкові вимоги до продукції або пов'язані з ними процеси та методи виробництва мають встановлюються в *нормативно-правових* актах, зокрема з огляду на визначення терміну «технічний регламент», встановлений статтею 1 Закону про технічні регламенти.

Ураховуючи викладене, вимоги до виготовлення або переобладнання транспортних засобів мають установлюватися в нормативно-правових актах, а не у добровільних до застосування стандартах.

З метою приведення проекту Закону № 9210 у відповідність до Закону про стандартизацію пропонуємо в абзаці другому підпункту 1 пункту 1 розділу I проекту Закону № 9210 слово «стандартів» замінити словами «нормативно-правових актів».

Аналогічні пропозиції, зазначені у пунктах 1, 2, 4 та 6, стосуються і проекту Закону № 9210-1.

Перший віце-прем'єр-міністр України –
Міністр економіки України

Юлія СВИРИДЕНКО

Калусенко