**Висновок**

**на предмет відповідності праву ЄС проектів законів України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфepi перевезення небезпечних вантажів»**

**(реєстр. № 1193 від 29.08.2019 та реєстр. №** **1193-1 від 20.09.2019)**

1. **Загальна характеристика законопроектів:**

Проекти законів України «Про внесення змін до деяких законів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів» (далі – проект Закону) розроблено на виконання положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, а також Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів, Конвенції про міжнародні залізничні перевезення, Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами, Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення, де Україна є договірною стороною.

Перевезення небезпечних вантажів автомобільним, залізничним і річковим (внутрішнім водним) транспортом та у їх взаємодії між собою, як зазначається у Пояснювальній записці, несе значний ризик настання аварійних випадків та заподіяння шкоди довкіллю, тому необхідно вжити заходів для забезпечення безпеки перевезення таких вантажів.

Відповідно до пунктів 4 та 5 преамбули Директиви 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради про внутрішні перевезення небезпечних вантажів (далі – Директива 2008/68/ЄС) виконання вимог Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ/ADR), укладеної в Женеві 30 вересня 1957 року, Регламенту міжнародних перевезень небезпечних вантажів залізницею (РІД/RID), зазначеного у Додатку С до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ/COTIF), укладеної у Вільнюсі 03 червня 1999 року, Європейської Угоди про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ/ADN), укладеної у Женеві 26 травня 2000 року, передбачає встановлення єдиних правил для безпечного міжнародного перевезення небезпечних вантажів. Такі правила мають поширюватися на міжнародні перевезення з метою гармонізації на території Співтовариства умов, відповідно до яких, перевозяться небезпечні вантажі, та гарантувати належне функціонування спільного ринку транспорту.

Зокрема, у зазначених законопроектах пропонується перегляд компетенції органів, які здійснюють державне управління у сфері перевезення небезпечних вантажів; визначення нових термінів; запровадження сертифікації, оцінки відповідності, ліцензування у сфері перевезення небезпечних вантажів; встановлення прав та обов'язків інших учасників перевезення небезпечних вантажів, тощо.

1. **Політико – правове обґрунтування законопроектів:**

Законопроекти належать до пріоритетних сфер адаптації законодавства в рамках імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

Законодавство України частково враховує положення Директиви 2008/68/ЄС. Проте потреба в підвищенні рівня безпеки перевезення небезпечних вантажів та врахуванні в національних нормах усіх вимог безпеки перевезення небезпечних вантажів вимагає реалізації комплексу організаційних та нормотворчих заходів, спрямованих на імплементацію положень Директиви 2008/68/ЄС та вимог міжнародних договорів України у сфері перевезення небезпечних вантажів, впровадження нових підходів регулювання у цій сфері.

У процесі аналізу на предмет відповідності праву ЄС необхідно визначити, що згідно зі Статтею 1, Директива 2008/68/ЄC поширюється на перевезення небезпечних вантажів дорогою, залізницею або внутрішніми водними шляхами в межах або між державами-членами, в тому числі діяльність із завантаження та розвантаження, перевантаження на або з іншого виду транспорту та зупинки, що є необхідними за умов перевезення.

Директива 2008/68/ЄС включає три додатки, зокрема повний зміст правил, що стосуються ADR, RID та ADN.

1.«ADR» означає Європейську Угоду про міжнародні дорожні перевезення небезпечних вантажів, укладену в Женеві 30 вересня 1957 року, з внесеними змінами;

2. «RID» означає Правила міжнародних перевезень небезпечних вантажів залізницею, що зазначені у Додатку С до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (COTIF), укладеної у Вільнюсі 3 червня 1999 року, з внесеними змінами;

3. «ADN» означає Європейську Угоду про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами, укладену у Женеві 26 травня 2000 року, з внесеними змінами.

Директива 2008/68 робить обов’язковим застосування ADR/RID/ADN для внутрішніх перевезень небезпечних вантажів. Після того, як країна повністю розглянула положення ADR/RID/ADN, можна застосовувати статтю 5 та, на засадах безпеки транспорту, більш жорсткі положення, за винятком вимог щодо конструкції, що можуть регулюватися національними правилами.

У законопроектах № 1193 та № 1193-1 частково враховані деякі положення Директиви 2008/68, разом з тим містяться певні неузгодженості.

Зокрема, варто зазначити, що зміни, які пропонується внести до статті 1 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» не враховують застосування необхідних визначень, наприклад: «навантажувач», «пакувальник», «наповнювач», «розвантажувач», «контейнерний оператор», «менеджер інфраструктури», «суб’єкт, відповідальний за технічне обслуговування» та ін..

Загальна категоризація класів частково сумісна, зокрема Клас 4.1. містить більше найменувань (самореактивні речовини, речовини, що полімеризуються, та тверді десенсибілізовані вибухові речовини), не обмежуючись лише легкозаймистими твердими речовинами.

Разом з тим, відсутність чітких критеріїв віднесення небезпечних вантажів до категорії саме підвищеної небезпеки викликає певні запитання щодо можливості належного правозастосування відповідної норми. Потребує належного обґрунтування пропозиція щодо прив’язки вантажу підвищеної небезпеки виключно до одного критерію – використання в терористичних цілях, принаймні, з огляду на те, що рівень потенційної небезпеки відповідного вантажу залежить, насамперед, від його фізико-хімічних характеристик.

Варто врахувати також необхідність внесення доповнень до статті 7, 8, 9, в яких йде мова про права та обов’язки відправника, перевізника та одержувача, а також ст. 91 проектів законів щодо відповідного переліку обов’язків вищезазначених та інших учасників перевезень небезпечних вантажів, як того потребує глава 1.4 ADR, RID та ADN.

Обов'язки завантажувача, пакувальника, наповнювача, розвантажувача, контейнерного оператора, менеджера інфраструктури, суб'єкта, відповідального за технічне обслуговування, не визначені належним чином.

Ще одне питання стосується сертифікації, а саме уточнення на рівні національного законодавства, який орган є компетентним у наданні сертифікаційних схвалень та призначенні органів, яким ці повноваження делеговано, а також спосіб, в рамках якого здійснюється нагляд (зокрема, у випадку класифікаційних осіб, цистерн, пакування, тощо).

З огляду на зазначене, запропоновані зміни у проектах законів частково враховують деякі аспекти регламентів, викладених у ADR, RID та ADN. Відсутність перехідних положень для транспортних засобів, вагонів, суден та цистерн, які не відповідають вимогам ADR, RID та ADN, але були сконструйовані відповідно до національних вимог України та можуть продовжувати використовуватися для національних перевезень, потребує додаткового обґрунтування.

Необхідно забезпечити переклад на українську мову правил, які містяться у додатках ADR, RID та ADN, що дозволить посилатися на оновлену версію та перехідні періоди.

**Висновок Комітету з питань інтеграції України з ЄС:**

Проекти законів № 1193 та № 1193-1 за своєю метою **не суперечать** міжнародно-правовим зобов’язанням України. Разом з тим, не в повному обсязі враховують положення Директиви 2008/68/ЄC.