



ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО
АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ
(УКРАВТОДОР)

вул. Фізкультури, 9, м. Київ, 03150
Тел.: (044) 287-24-05, 287-24-49, факс: 287-42-18
E-mail: kae@ukravtodor.gov.ua
Web: http://www.ukravtodor.gov.ua
Код ЄДРПОУ 37641918

13.05.2019 № 4588/0/19

Державна регуляторна служба України

На № _____ від _____

Про погодження проекту
акта

Державне агентство автомобільних доріг України надсилає на опрацювання та погодження проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879».

Просимо погодити проект постанови у п'ятиденний строк.

- Додатки: 1. Проект постанови на 5 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу до проекту постанови на 5 арк. в 1 прим.
3. Повідомлення про оприлюднення на 1 арк. в 1 прим.
4. Порівняльна таблиця до проекту постанови на 6 арк. в 1 прим.
5. Копія листа Мінінфраструктури про погодження проекту постанови на 1 арк. в 1 прим.
6. Висновок про проведення гендерно-правової експертизи проекту постанови на 2 арк. в 1 прим.
7. Інформаційно-довідкові матеріали на 1 арк. в 1 прим.

В.о. Голови

С. НОВАК

085751

Руслан Бібік 287-01-18

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 4588/0/19-19 від 15.05.2019





УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державне агентство автомобільних доріг України

Міністерство інфраструктури України опрацювало проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879» (далі – проект акта), надісланий листом Державного агентства автомобільних доріг України від 24.04.2019 № 1002/1/10-9, та погоджує його без зауважень.

Додаток: погоджений без зауважень проект акта на 5 арк. в 1 прим.

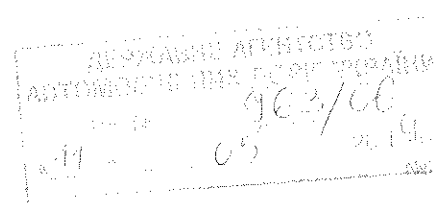
Міністр

В. ОМЕЛЯН

368729



Служба Медведчук 351-48-51
№ 5499/25/10-19 від 07.05.2019 на № 1002/1/10-9 від 24.04.2019





КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
ПОСТАНОВА

від _____ 2019 р. № _____
Київ

**Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України
від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879**

Кабінет Міністрів України **п о с т а н о в л я є** :


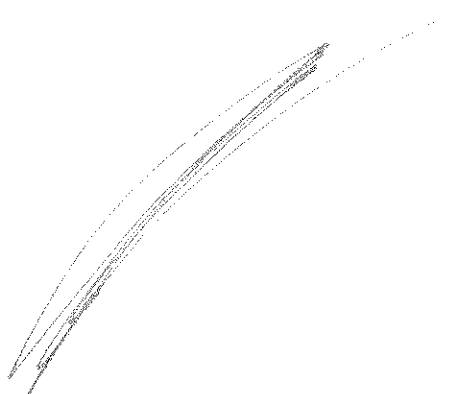
Внести до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 «Про Правила дорожнього руху» (Офіційний вісник України, 2001 р., № 41, ст. 1852; 2008 р., № 75, ст. 2526; 2009 р., № 11, ст. 321; 2014 р., № 80, ст. 2267; 2015 р., № 88, ст. 2929; 2017 р., № 27, ст. 778) і від 27 червня 2007 р. № 879 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування» (Офіційний вісник України, 2007 р., № 48, ст. 1978; 2014 р., № 80, ст. 2267) зміни, що додаються.

Прем'єр-міністр України

В. ГРОЙСМАН



Г. ШИМОН



В. ГРОЙСМАН

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від _____ 2019 р. № _____

**ЗМІНИ,
що вносяться до постанов Кабінету Міністрів України
від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879**

1. Пункт 22.5 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306, викласти у такій редакції:

«22.5. За спеціальними правилами здійснюється дорожнє перевезення небезпечних вантажів, рух транспортних засобів та їх складів у разі, коли хоч один з їх габаритів перевищує такі параметри:

а) зовнішніх габаритів:

Зовнішній габарит	Значення параметра, м
Ширина	2,65
Висота від поверхні дороги	4
- для контейнеровозів	4,35
Довжина	22
- для маршрутних транспортних засобів	25
Виступ вантажу за задній габарит транспортного засобу	2

б) фактичної маси:

Тип транспортного засобу	Для автомобільних доріг	
	державного значення, т	місцевого значення, т
Вантажні автомобілі		
- двовісний автомобіль	18	14
- трьохвісний автомобіль	25	21

- чотирьохвісний автомобіль	32	24
Комбіновані транспортні засоби		
- двовісний тягач з двовісним напівпричепом	36	24
- двовісний тягач з трьохвісним напівпричепом	40	24
- трьохвісний тягач з двовісним або трьохвісним напівпричепом	40	24
- контейнеровоз	44	24
Автопоїзди		
- двовісний вантажний автомобіль з двовісним або трьохвісним причепом	40	24
- трьохвісний вантажний автомобіль з двовісним або трьохвісним причепом	40	24
Транспортні засоби, призначені для руху тільки в з'єднанні з іншим транспортним засобом, якщо фактична маса автопоїзда не перевищує норм		
- двовісний причіп	22	14
- трьохвісний причіп	27	21
Автобуси		
- двовісний автобус	18	14
- трьохвісний автобус	28	21
- чотирьохвісний автобус	32	24

в) навантаження на вісь:

Кількість осей та відстань між ними	Для автомобільних доріг	
	державного значення, т	місцевого значення, т
На одиночну вісь	11	7

- для автобусів та тролейбусів	11,5	7
На здвоєні осі причепів і напівпричепів, якщо відстань між осями:		
- менше ніж 1 м	11	7
- від 1 м до 1,3 м	16	10
- від 1,3 м до 1,8 м	17	10,5
- від 1,8 м до 2,5 м	18,5	11,5
На строєні осі причепів і напівпричепів, якщо відстань між осями:		
- менше ніж 1,3 м	21	13
- від 1,3 м до 1,8 м	22	14
- від 1,8 м до 2,5 м	24	15,5

Рух транспортних засобів та їх составів, фактична маса та навантаження на вісь яких перевищують параметри, визначені підпунктами «б» та «в» абзацу першого цього пункту, у разі перевезення подільних вантажів забороняється.


Максимально допустимі параметри фактичної маси та навантаження на вісь на автомобільних дорогах загального користування місцевого значення можуть встановлюватися вищими, ніж в абзаці першому цього пункту, на підставі рішення відповідного органу управління автомобільними дорогами за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства.

2. Пункт 1 Ставок плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879, викласти у такій редакції:

«1. Великовагові транспортні засоби (за загальну масу)	до 10 відсотків включно	0,1
	від 10 до 30 відсотків включно	0,2
	від 30 до 50 відсотків включно	0,27

понад 50 відсотків за
кожні наступні 10
відсотків

0,78».


H. ШИМІВСЬКА


С. КОБАК

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проекту постанови Кабінету Міністрів
«Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України
від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879»

I. Визначення проблеми

Шляхом державного регулювання передбачається розв'язати проблеми, які виникають під час проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами загального користування.

Так, на сьогодні відповідно пункту 22.5 Правил дорожнього руху визначено граничні вагові та осьові навантаження транспортних засобів, які не повинні перевищувати: для фактичної маси - понад 40 т (для контейнеровозів - понад 44 т, на встановлених Укравтодором і Державтоінспекцією для них маршрутах - до 46 т).

При цьому, проведеними дослідженнями встановлено суттєву різницю руйнівного впливу транспортних засобів на дорожній одяг в залежності від колісної формули транспортного засобу.

В той же час, діючі вимоги до габаритно-вагових параметрів вантажних автомобілів не забезпечують можливості застосування диференційованих норм в залежності до типу транспортного засобу.

Аналогічною є ситуація з визначенням максимальних осьових навантажень на здвоєні та строєні осі вантажних автомобілів. Так, чинним п. 22.5 Правил дорожнього руху визначено вимоги до навантаження на здвоєні осі – 16 т, строєні – 22 т (для контейнеровозів навантаження на одиночну вісь – 11 т, здвоєні осі – 18 т, строєні – 24 т). Тоді як, руйнівний вплив на дорожнє покриття зменшується пропорційно в залежності від відстані між осями транспортного засобу.

Також, у зв'язку із передачею автомобільних доріг місцевого значення на баланс обласних державних адміністрацій, пропонується передбачити право відповідного органу управління автомобільними дорогами підвищувати допустимі параметри фактичної маси та навантаження на вісь, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства.

При цьому, визначені такі протиріччя:

- між центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування та суб'єктами господарювання, метою яких є збільшення прибутку шляхом зменшення витрат на перевезення вантажів більшими партіями;

- між нормативними актами, які чітко регламентують габаритно-вагові параметри та прагненням деяких суб'єктів господарювання і громадян заощаджувати на перевезенні вантажів – що створює передумови до передчасного руйнування дорожнього покриття.

Проект постанови Кабінету Міністрів «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р.

№ 879», що подається на розгляд, враховує вимоги та норми Законів України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності», «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги».

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	-	Ні
Держава	Так	-
Суб'єкти господарювання, у тому числі суб'єкти малого підприємництва	Так	-

Дана проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів, а також за допомогою діючих регуляторних актів, оскільки діючі вимоги до габаритно-вагових параметрів не передбачають можливості руху крупногабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами загального користування місцевого значення в рамках правового поля та як наслідок здійснення ефективної господарської діяльності юридичним особами та фізичними особами-підприємцями.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання у зазначеній сфері є :

- запобігання руйнуванню автомобільних доріг загального користування внаслідок руху великовагових транспортних засобів;
- забезпечення безпеки дорожнього руху під час проїзду крупногабаритних та великовагових транспортних засобів;
- створення можливості перевозити будівельну техніку, обладнання та інші вантажі до населених пунктів, під'їзд до яких забезпечується автомобільними дорогами місцевого значення;
- гармонізація вітчизняного законодавства з деякими вимогами Директиви Ради 96/53/ЄС від 25.07.1996 р. «Про встановлення для певних наземних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів під час національних і міжнародних перевезень і максимально дозволеної ваги під час міжнародних перевезень»..

Зазначені цілі державного регулювання будуть досягнуті з дня набрання чинності змінами, передбаченими проектом постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879».

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Під час підготовки проекту постанови Кабінету Міністрів «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879» було опрацьовано два альтернативні способи досягнення вищезазначених цілей:

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	залишити чинне законодавство без змін, що і надалі унеможливить перевезення у правовому полі великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами загального користування
Альтернатива 2	прийняття проекту постанови Кабінету Міністрів «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879» що забезпечить приведення до нормативів Європейського Союзу максимально допустимі параметри фактичної маси та навантаження на вісь для вантажних транспортних засобів, а також вирішить проблему перевезення великовагових вантажів автомобільними дорогами місцевого значення.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	Невдоволення суспільства щодо роботи ЦОВВ у частині надання можливості суб'єктам господарювання ведення господарської у правовому полі
Альтернатива 2	Збереження автомобільних доріг загального користування. Виконання Україною положень Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікованої Законом України від 16.09.2014 № 1678-VII Збільшення надходжень коштів від стягнення плати за проїзд місцевими	Відсутні

	дорогами користування значення.	загального місцевого	
--	---------------------------------	----------------------	--

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	16000		60000		76000
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	21%		79%		100%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	неможливість здійснення господарської діяльності, що потребує перевезення великовагових вантажів автомобільними дорогами місцевого значення
Альтернатива 2	Дасть змогу суб'єктам господарської діяльності діяти у правовому полі під час перевезення вантажів автомобільними дорогами місцевого значення	Відсутні

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1	витрати відсутні
Альтернатива 2	витрати відсутні

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

За результатами опрацювання альтернативних способів досягнення цілей державного регулювання здійснено вибір оптимального альтернативного способу з урахуванням системи бальної оцінки ступеня досягнення визначених цілей.

Вартість балів визначається за чотирибальною системою оцінки ступеня досягнення визначених цілей, де:

4 - цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде);

3 - цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть);

2 - цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті частково (проблема значно зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невирішеними);

1 - цілі прийняття регуляторного акта, які не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати).

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала	
Альтернатива 1	1	Неможливість здійснення господарської діяльності, що негативно впливає на безпеку дорожнього руху та розвиток інфраструктурних об'єктів. Тому цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати)	
Альтернатива 2	4	Прийняття проекту постанови Кабінету Міністрів «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879» дозволить забезпечити безпечні, економічні та комфортні умови дорожнього руху. Також прийняття даного проекту систематизує норми чинного законодавства і гармонізує їх і Європейським законодавством. Тому цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде)	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця

			альтернативи у рейтингу
Альтернатива 2	Проблема буде вирішена шляхом створення можливості руху великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами загального користування місцевого значення	Витрати, пов'язані з адмініструванням процесу регулювання державними органами та прийняттям проекту постанови (час та заробітна плата спеціаліста відповідної категорії, витрати на канцелярські товари).	Для вирішення проблеми найбільш виправданою та доцільною є Альтернатива 2, адже вона призведе до повного вирішення проблеми, визначеної розділом I аналізу регуляторного впливу
Альтернатива 1	Вигоди відсутні	Проблема буде продовжувати існувати (відсутність можливості здійснювати перевезення великовагових вантажів в правовому полі)	Альтернатива I не сприятиме вирішенню проблеми, а лише поглибить її, тому вибір даної альтернативи не є можливим.

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Для визначення проблеми, визначеної у розділі I та досягнення цілей проектом акта передбачено механізм розв'язання проблеми шляхом його прийняття.

Крім того, необхідно забезпечити інформування органів управління автомобільними дорогами місцевого значення, а також оприлюднити на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Витрати відсутні.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Розроблений регуляторний акт буде діяти безстроково.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде проводитися за допомогою заходів, спрямованих на оцінку стану забезпечення габаритно-вагового контролю, а також збереження автомобільних доріг загального користування.

Показниками результативності дії регуляторного акта є кількість суб'єктів господарювання отримали дозвіл на рух великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу через автомобільні дороги місцевого значення.

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження буде проводитись шляхом аналізу статистичних даних щодо виданих дозволів на рух великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу через автомобільні дороги місцевого значення.

Базове відстеження здійснюватиметься через рік після набрання чинності актом або більшістю його положень, з метою оцінки стану суспільних відносин, на врегулювання яких спрямована дія акта.

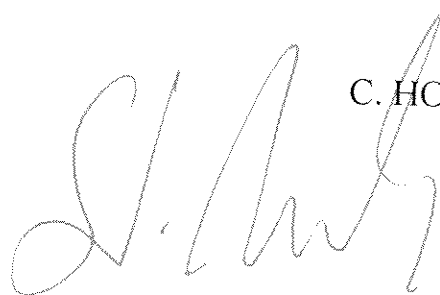
Повторне відстеження здійснюватиметься через два роки після набрання чинності актом або більшістю його положень, але не пізніше ніж через три роки, якщо рішенням регуляторного органу, який прийняв цей акт, не встановлено більш ранній строк, з метою оцінки ступеня досягнення цим актом визначених цілей. Установлені кількісні та якісні значення показників результативності акта порівнюються із значеннями аналогічних показників, що встановлені під час базового відстеження.

Періодичне відстеження здійснюється раз на три роки починаючи з дня виконання заходів з повторного відстеження, в тому числі у разі, коли дію акта, прийнятого на визначений строк, було продовжено з метою оцінки ступеня досягнення актом визначених цілей. Установлені кількісні та якісні значення показників результативності акта порівнюються із значеннями аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Виконавець заходів – Державне агентство автомобільних доріг України.

В.о. Голови Державного агентства
автомобільних доріг України

« _____ » _____ 2019 р.


С. НОВАК

**Повідомлення про оприлюднення
проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України
від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879»**

З метою отримання зауважень та пропозицій до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879» (далі – проект постанови) Укравтодор оголошує про його публікацію.

Повний пакет документів до проекту постанови розміщено на офіційному веб-сайті Державного агентства автомобільних доріг України: www.ukravtodor.gov.ua (розділ «Діяльність»; підрозділ «Регуляторна діяльність»).

Зауваження та пропозиції стосовно проекту постанови у письмовій та електронній формі просимо надавати протягом місяця з дня опублікування цього оголошення за адресами:

Державне агентство автомобільних доріг України (вул. Фізкультури, 9, м. Київ, 03150), e-mail: legal@ukravtodor.gov.ua.

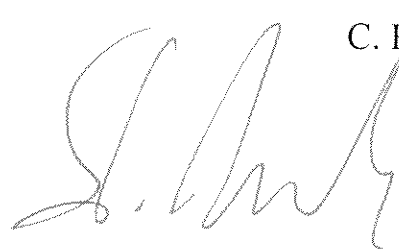
Державна регуляторна служба України (вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011), e-mail: inform@dkrp.gov.ua.

Відповідальні виконавці: Бібік Руслана Володимирівна – головний спеціаліст Відділу правового забезпечення Укравтодору, тел.: (044) 287-54-83.

В.о. Голови Державного агентства
автомобільних доріг України

«___» _____ 2019 р.

С. НОВАК



ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України
від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879»

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) проекту акта										
<p style="text-align: center;">ЗАТВЕРДЖЕНО постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306</p> <p style="text-align: center;">ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ</p> <p style="text-align: center;">22. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ...</p>	<p style="text-align: center;">ЗАТВЕРДЖЕНО постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306</p> <p style="text-align: center;">ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ</p> <p style="text-align: center;">22. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ</p>										
<p>... 22.5. За спеціальними правилами здійснюється дорожнє перевезення небезпечних вантажів, рух транспортних засобів та їх составів у разі, коли хоч один з їх габаритів перевищує за шириною 2,6 м, за висотою від поверхні дороги - 4 м (для контейнеровозів на встановлених Укравтодором і Національною поліцією маршрутах - 4,35 м), за довжиною - 22 м (для маршрутних транспортних засобів - 25 м), фактичну масу понад 40 т (для контейнеровозів - понад 44 т, на встановлених Укравтодором і Національною поліцією для них маршрутах - до 46 т), навантаження на одну вісь - 11 т (для автобусів, тролейбусів - 11,5 т), здвосні осі - 16 т, стросні - 22 т (для контейнеровозів навантаження на одну вісь - 11 т, здвосні осі - 18 т, стросні - 24 т) або</p>	<p>... 22.5. За спеціальними правилами здійснюється дорожнє перевезення небезпечних вантажів, рух транспортних засобів та їх составів у разі, коли хоч один з їх габаритів перевищує такі параметри: а) зовнішніх габаритів:</p> <table border="1" data-bbox="1189 89 1540 1064"> <thead> <tr> <th>Зовнішній габарит</th> <th>Значення параметра, м</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ширина</td> <td>2,65</td> </tr> <tr> <td>Висота від поверхні дороги</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>- для контейнеровозів</td> <td>4,35</td> </tr> <tr> <td>Довжина</td> <td>22</td> </tr> </tbody> </table>	Зовнішній габарит	Значення параметра, м	Ширина	2,65	Висота від поверхні дороги	4	- для контейнеровозів	4,35	Довжина	22
Зовнішній габарит	Значення параметра, м										
Ширина	2,65										
Висота від поверхні дороги	4										
- для контейнеровозів	4,35										
Довжина	22										

якщо вантаж виступає за задній габарит транспортного засобу більш як на 2 м.	- для маршрутних транспортних засобів	25
Осі слід вважати здвоєними або строєними, якщо відстань між ними (суміжними) не перевищує 2,5 м.	Виступ вантажу за задній габарит транспортного засобу	2
<p>Рух транспортних засобів та їх составів з навантаженням на одну осі - понад 11 т, з двоєні осі - понад 16 т, строєні осі - понад 22 т або фактичною масою понад 40 т (для контейнеровозів - навантаження на одну осі - понад 11 т, з двоєні осі - понад 18 т, строєні осі - понад 24 т або фактичною масою понад 44 т, а на встановлених Укравтодором і Національною поліцією для них маршрутах - понад 46 т) у разі перевезення подільних вантажів автомобільними дорогами забороняється.</p> <p>Забороняється рух транспортних засобів з навантаженням на вісь понад 7 т або фактичною масою понад 24 т автомобільними дорогами загального користування місцевого значення.</p>	<p>б) фактичної маси:</p> <p>Тип транспортного засобу</p> <p>Вантажні автомобілі</p> <ul style="list-style-type: none"> - двовісний автомобіль - трьохвісний автомобіль - чотирьохвісний автомобіль <p>Комбіновані транспортні засоби</p> <ul style="list-style-type: none"> - двовісний тягач з двовісним напівприцепом - двовісний тягач з трьохвісним напівприцепом - трьохвісний тягач з двовісним або трьохвісним напівприцепом - контейнеровоз <p>Автопоїзди</p> <ul style="list-style-type: none"> - двовісний вантажний автомобіль з двовісним або трьохвісним причепом 	<p>Для автомобільних дор</p> <p>державного значення, т</p> <p>місцевого значення,</p> <p>14</p> <p>21</p> <p>24</p> <p>36</p> <p>40</p> <p>40</p> <p>44</p> <p>40</p> <p>40</p> <p>24</p>

- трьохвісний вантажний автомобіль з двовісним або трьохвісним причепом	40	24
Транспортні засоби, призначені для руху тільки в з'єднанні з іншим транспортним засобом, якщо фактична маса автопоїзда не перевищує норм		
- двовісний причіп	22	14
- трьохвісний причіп	27	21
Автобуси		
- двовісний автобус	18	14
- трьохвісний автобус	28	21
- чотирьохвісний автобус	32	24

в) навантаження на вісь:

Кількість осей та відстань між ними	Для автомобільних доріг	
	державного значення, т	місцевого значення, т
На одиночну вісь	11	7
- для автобусів та троллейбусів	11,5	7
На двосні осі причепів і напівпричепів, якщо відстань між осями:		
- менше ніж 1 м	11	7

- від 1 м до 1,3 м	16	10
- від 1,3 м до 1,8 м	17	10,5
- від 1,8 м до 2,5 м	18,5	11,5
На стросні осі причепів і напівпричепів, якщо відстань між осями: - менше ніж 1,3 м	21	13
- від 1,3 м до 1,8 м	22	14
- від 1,8 м до 2,5 м	24	15,5

Рух транспортних засобів та їх составів, фактична маса та навантаження на вісь яких перевищують параметри, визначені підпунктами «б» та «в» абзацу першого цього пункту, у разі перевезення подільних вантажів забороняється.

Максимально допустимі параметри фактичної маси та навантаження на вісь на автомобільних дорогах загального користування місцевого значення можуть встановлюватися вищими, ніж в абзаці першому цього пункту, на підставі рішення відповідного органу управління автомобільними дорогами за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства.

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету
Міністрів України
від 27 червня 2007 р. № 879

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету
Міністрів України
від 27 червня 2007 р. № 879

СТАВКИ


плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні

Вид транспортного засобу	Параметри	Ставка плати за кожен кілометр відстані, євро
1. Великовагові транспортні засоби (за загальну масу)	від 40 до 44 тонн включно	0,1
	від 44 до 52 тонн включно	0,2
	від 52 до 60 тонн включно	0,27
	понад 60 тонн за кожні наступні 10 тонн	0,78
2. Великовагові транспортні засоби з перевищенням	до 5 відсотків включно	0,05

Вид транспортного засобу	Параметри	Ставка плати за кожен кілометр відстані, євро
1. Великовагові транспортні засоби (за загальну масу)	до 10 відсотків включно	0,1
	від 10 до 30 відсотків включно	0,2
	від 30 до 50 відсотків включно	0,27
	понад 50 відсотків за кожні наступні 10 відсотків	0,78
2. Великовагові транспортні засоби з перевищенням	до 5 відсотків включно	0,05

ДОПУСТИМИХ ОСЬОВИХ НАВАНТАЖЕНЬ	ВІД 5 ДО 10 ВІДСОТКІВ ВКЛЮЧНО	0,1	ДОПУСТИМИХ ОСЬОВИХ НАВАНТАЖЕНЬ	ВІД 5 ДО 10 ВІДСОТКІВ ВКЛЮЧНО	0,1
	ВІД 10 ДО 20 ВІДСОТКІВ ВКЛЮЧНО	0,27		ВІД 10 ДО 20 ВІДСОТКІВ ВКЛЮЧНО	0,27
	ПОНАД 20 ВІДСОТКІВ ЗА КОЖНІ НАСТУПНІ 5 ВІДСОТКІВ	0,15		ПОНАД 20 ВІДСОТКІВ ЗА КОЖНІ НАСТУПНІ 5 ВІДСОТКІВ	0,15
3. Великогабаритні транспортні засоби з перевищенням установленої ширини, висоти, довжини	за кожний параметр	0,03	3. Великогабаритні транспортні засоби з перевищенням установленої ширини, висоти, довжини	за кожний параметр	0,03

Начальник Відділу правового забезпечення

 Н.І. ШУМСЬКА

« ___ » _____ 2019 року